



Макаренко А. В.,
заслужений економіст України,
екс-голова Державної митної служби України
(м. Київ, Україна)

УДК 342.9:339.5

МИТНА РЕФОРМА: ПОШУК ОПТИМАЛЬНОЇ КОНЦЕПЦІЇ

Стаття присвячена аналізу можливих шляхів та способів реформування митної адміністрації України. Розглянуто сучасний стан системи митних органів. Визначено найбільш актуальні проблеми їх організації та функціонування. Проаналізовано сучасні міжнародні стандарти та зарубіжний досвід в цій сфері. Зроблено пропозиції щодо ключових аспектів перспективної концепції митної реформи.

Ключові слова: митна реформа, митна адміністрація, Державна фіскальна служба, місія митних органів, митне право.

Макаренко А. В. Таможенная реформа: поиск оптимальной концепции. — Стаття.

Статья посвящена анализу возможных путей и способов реформирования таможенной службы Украины. Рассмотрено современное состояние системы таможенных органов. Определены наиболее актуальные проблемы их организации и функционирования. Проанализированы современные международные стандарты и зарубежный опыт в этой сфере. Сделаны предложения относительно ключевых аспектов перспективной концепции таможенной реформы.

Ключевые слова: таможенная реформа, таможенная администрация, Государственная фискальная служба, миссия таможенных органов, таможенное право.

Makarenko A. V. The Customs Reform: Searching for the Optimal Conception. — Article.

The present article provides the analyses of the possible ways and means of the Ukrainian customs administration reform. The current state of the system of customs authorities is reviewed. The most actual problems of its organisation and functioning are highlighted. The proper international standards and practice are analysed. The propositions for the key aspects of the long-range conception of the customs reform are also made.

Keywords: customs reform, customs administration, State Fiscal Service, mission of customs authorities, customs law.

Розвиток української митної служби йде синхронно із розвитком сучасної України і значною мірою відбиває ті складні процеси, що відбуваються у державі та суспільстві. Офіційний відлік історії вітчизняної митниці розпочинається із Закону України від 25 червня 1991 р. «Про митну справу в Україні» [1], а фактичне оформлення інституційної основи митної служби відбулося після прийняття Указу Президента України від 11 грудня 1991 р. № 1/91 «Про утворення Державного митного комітету України» [2]. Той факт, що перший указ новообраного першого Президента України стосувався саме організації митної служби, зайвий раз засвідчує її важливу роль у забезпеченні процесу державотворення, адже всі ці роки митні надходження забезпечували від 30 до 40 % прибуткової частини державного бюджету. У наступні роки відбувався логічний розвиток системи митних органів, шляхом реорганізації була утворена Державна митна служба України (1996) [3], розбудована митна інфраструктура, здійснені прогресивні на той час заходи щодо інформатизації митної справи, запровадження технічних засобів митного контролю тощо. Звісно, митна служба весь цей час залишалася схильною до тих самих негативних явищ, що й інші органи державної влади України. Разом з тим, через зв'язаність митної справи міжнародними стандартами у питаннях організації роботи, впровадження нових технологій і процедур діяльності, митна служба завжди залишалася на досить високому рівні.

На цьому тлі прийняте у 2012 р. із суб'єктивних міркувань тодішнього керівництва держави рішення про утворення Міністерства

доходів і зборів України, яке об'єднало Державну митну службу України (далі — ДМСУ) та Державну податкову службу України (далі — ДПСУ) [4], призвело до глибокої інституційної кризи, наслідки якої дотепер мають руйнівний вплив на державну митну справу. При цьому, не дивлячись на формальну ліквідацію Міндоходів у 2014 р. [5], на жаль, повною мірою дане рішення не було виконано, адже передбаченого відновлення діяльності ДМСУ так і не відбулося. Натомість, утворена декількома місяцями пізніше Державна фіскальна служба (далі — ДФС) [6] фактично успадкувала всі організаційні вади ліквідованого Міндоходів. Не вирішує цієї проблеми і реформа, запропонована у 2017 р. Міністерством фінансів, адже вона, знову ж таки, лише консервує ту інституційну кризу, що була створена за часів Міндоходів, а у деяких аспектах навіть і поглиблює її.

Питання про те, у чому саме полягає вищезгадана інституційна криза, обумовлена відсутністю окремого органу виконавчої влади, який би займався безпосередньою реалізацією митної справи, потребує окремої уваги. Адже без розуміння змісту та сутності проблем, які виникли, неможливо визначення шляхів та способів їх подолання.

Першою такою проблемою є *фактична зупинка розвитку митної справи*. Адже, виходячи зі змісту ст. 7 Митного кодексу України (далі — МКУ) [7], ті процеси, що відносяться до категорії митних формальностей та безпосередньо стосуються переміщення товарів через митний кордон (митний контроль, митне оформлення, справляння митних платежів, застосування нетарифного регулювання) є лише верхівкою «митного айсберга» та їх ефективність ґрунтується на величезному обсязі допоміжних процесів (ведення митної статистики, обмін митною інформацією, ведення УКТЗЕД, організація і забезпечення діяльності митних органів тощо). А такі допоміжні процеси повинні мати міцну інституційну основу, яка забезпечить їх ефективну реалізацію, саме на рівні центрального органу виконавчої влади. На сьогоднішній же день значною мірою зруйнована матеріально-технічна база, зменшено кількість оперативного транспорту, не оновлюються засоби митного контролю та комп'ютерна техніка, проведено непропорційне скорочення митної складової відносно податкової ДФС.

Вкрай негативний вплив має *гіпертрофована фіскальна функція митниці*, яка не є основною для жодної митної адміністрації Європи. Хоча, насправді, вона є похідною від інших — захисту внутрішнього ринку, застосування законодавства, що регулює зовнішньоекономічні операції, організації безпечного переміщення товарів. Наприклад, нині діючий в ЄС Митний кодекс Союзу містить ст. 3, яка визначає завдання митних адміністрацій [8]. Згідно з нормами даної статті, митні адміністрації несуть основну відповідальність за нагляд за зовнішньою торгівлею ЄС, сприяння чесній та відкритій торгівлі, імплементацію спільної торговельної та інших політик ЄС, загальну безпеку ланцюга постачання тощо. При цьому, митні адміністрації країн-членів ЄС зобов'язуються застосовувати заходи, спрямовані на:

- захист фінансових інтересів ЄС та його членів;
- захист ЄС від недобросовісної та незаконної торгівлі, сприяючи при цьому законній бізнесовій діяльності;
- забезпечення безпеки ЄС та його резидентів, захист навколишнього середовища у співпраці з іншими органами влади;
- підтримання належного балансу між митним контролем та сприянням законній торгівлі.

Як бачимо, фіскальна, та навіть широко розрекламована нині в Україні «сервісна» функція, у Митному кодексі ЄС згадуються лише опосередковано, в якості елемента, що повинен збалансувати основні захисні та безпекові функції митної адміністрації. А нашій митниці на сьогодні ставлять лише одне завдання — справляти податки з українського бізнесу.

На перший погляд непомітною, але критичною є *втрата законодавчої ініціативи*. ДФС, у надрах якої «розчинена» митниця, на сьогодні не є ініціатором жодного нормативного акту, який би мав прогресивний характер для вітчизняної митної справи. В той же час, протягом попередніх 25 років на постійній основі проводилась робота щодо приведення українського митного законодавства у відповідність до міжнародно-правових стандартів. Так, за період з 1991 до 2012 р. було прийнято три редакції Митного кодексу України (1992, 2002 та 2012 рр.), які були актуальними на той час та схвалені нашими західними партнерами, зокрема Всесвітньою митною

організацією та керівництвом ЄС. Причому така динаміка є характерною для митного законодавства всіх розвинутих країн та обумовлена розвитком митної справи та зміною міжнародних стандартів у цій галузі (наприклад, запровадження системи «Електронна митниця», запровадження уповноважених економічних операторів тощо). Зокрема, за той самий час ЄС також прийняв три редакції митного кодексу — Митний кодекс Спільноти (1992), Модернізований митний кодекс (2008) та діючий Митний кодекс Союзу (2013), не рахуючи поточних змін до кожного з них.

Підтвердженням успішної модернізації українського митного законодавства у минулі роки є два важливі маркери: вступ України до СОТ (2008) та підписання Угоди про асоціацію України та ЄС (2014), адже одними з центральних питань обох переговорних процесів були саме забезпечення відповідності українського митного законодавства стандартам СОТ та вимогам ЄС. Але зараз українське митне законодавство увійшло у період стагнації, хоча розвиток міжнародних стандартів продовжується. По-перше, необхідно виконувати вимоги Додатку XV до Глави 5 Угоди про асоціацію України та ЄС щодо наближення митного законодавства. По-друге, переговори по Асоціації відбувалися на основі Модернізованого митного кодексу ЄС 2008 р., але на сьогодні вже набув чинності Митний кодекс Союзу 2013 р., що ставить питання про орієнтацію на стандарти цього кодексу та подальшу модернізацію МКУ. Нарешті, по-третє, у лютому 2017 р. набула чинності Угода про сприяння торгівлі СОТ, яка передбачає ключову роль митних адміністрацій у реалізації її положень. Без ефективної законопроектної роботи із залученням фахівців митної справи вирішення цих питань фактично неможливе.

Вкрай негативні наслідки має *припинення розвитку міжнародного співробітництва*. У структурі колишньої ДМСУ існував окремий департамент, який виконував функції співробітництва з міжнародними організаціями та митними адміністраціями інших країн (в різні часи мав назви «Департамент міжнародної діяльності», «Департамент розвитку митної інфраструктури та міжнародного співробітництва» тощо). На сьогоднішній день в рамках ДФС практично

немає посадових осіб, які вели б цей напрямок, хоча він є одним з основних для митної адміністрації будь-якої країни. Наприклад, за участю митної служби, як окремого органу виконавчої влади, було укладено 223 міжнародні договори, з яких 186 є чинними на сьогодні (з них 3 міждержавні, 63 міжурядові та 123 міжвідомчі угоди). Всього митні органи України мають договірні відносини у митній сфері з 57 країнами світу, а експортно-імпорتنі операції здійснюються щодо товарів походженням з 230 країн. Крім того, Україна є учасником низки угод про вільну торгівлю, включаючи зони вільної торгівлі Україна — ЄС, з країнами Європейської асоціації вільної торгівлі, ГУАМ та 12 двосторонніх торговельних угод. Весь цей комплекс угод вимагає супроводження та адміністрування з боку національних митних адміністрацій. Це не говорячи про активну участь у діяльності Всесвітньої митної організації та адміністративних органів, що створені відповідно до окремих конвенцій ВМО.

Можна додати і цілу низку інших негативних явищ, які характеризують сьогоднішню ситуацію на українській митниці, зокрема, такі як:

- погіршення рівня боротьби з митними правопорушеннями (зокрема, завдяки руйнації системи попереднього документального контролю повернулися такі схеми як «перерваний транзит», «пересортиця», подміна товарів на шляху слідування до митниці оформлення тощо);

- неефективність системи митного аудиту (наприклад, у 2016 р. всі митні платежі, перераховані до державного бюджету, склали 235 міль'ярдів 301 мільйон грн, з яких за результатами митного аудиту лише 19 млн 805 тис. грн, тобто восьма тисячна проценту);

- погіршення умов роботи персоналу митниці та руйнація мотиваційних та ідентифікаційних ознак (на відміну від інших силових структур, немає чітких рішень ані щодо оплати праці, ані щодо соціального пакету, а формений одяг, взагалі, останній раз видавався у 2010 р.);

- розбалансування системи управління (вже майже два роки як звільнено профільного заступника голови ДФС, що повинен курирувати митний напрямок діяльності).

То чи потрібна Україні митна реформа? Так, безумовно потрібна. Але не у тому форматі, як її намагається запроваджувати Міністерство фінансів, оскільки це знищить систему управління митною справою остаточно. Вони пропонують ліквідувати всі митниці України та створити одну міжрегіональну. Наприклад, зараз в Одесі 16 митних постів (вантажні, морські, прикордонні), а планується залишити один. При тому, що на регіональному рівні система управління митною справою ще функціонує, на відміну від вищезгаданого безладу, що відбувається на вищому рівні. Але ми бачимо намагання опустити цей безлад і на місця.

Важливою характеристикою відповідності митної справи України сучасним вимогам є динаміка Індексу сприяння торгівлі (далі — ЕІТ) нашої країни [9]. Даний індекс розраховується за чотирма показниками (доступ до ринків, прикордонна адміністрація, інфраструктура та операційне середовище) та за числовими показниками складає від 1 (найгірший) до 7 (найкращий). За загальним ЕІТ Україна у 2016 р. з показником 3.97 опустилася на 95 позицію із 136 країн, порівняно із 2014 р. (показник 4.02, 84 позиція).

Показовою у цьому аспекті є динаміка показнику «Ефективність та прозорість прикордонної адміністрації». Даний показник розраховується за 13 індикаторами, які включають: перелік, якість та комплексність ключових послуг, які надаються митницею та відповідними агенціями, середній час, вартість та кількість документів, які потребує імпорт, доступність та якість інформації, що надається прикордонними службами, поширеність корупції. Після швидкого зростання у 2014 р. у наступні два роки він залишається незмінним — 4.06, що досить красномовно свідчить про помилковість підходів до реформування митниці у 2015—2016 рр., адже вони не дали позитивних змін. Крім того, із динаміки цього показника можна зробити ще один важливий висновок — сучасна митна справа повинна постійно розвиватися, будь-яка зупинка має негативні наслідки. Адже, не дивлячись на незмінність числового виразу показника прикордонної (митної) адміністрації, за рахунок більш ефективних «сусідів» по рейтингу Україна у 2016 р. опустилася на 95 місце, порівняно із 92 місцем у 2014.

На наш погляд, підходячи до проблематики реформування митної служби України, слід враховувати дві основні групи факторів: 1) геополітичне положення України, включаючи сьгоднішні реалії національної безпеки; 2) сучасні тенденції розвитку митної справи. Лише крізь призму цих груп факторів ми повинні розглядати будь-які пропозиції, як внутрішні, так і наших західних партнерів.

Якщо розглядати геополітичне положення України з точки зору організації митної справи, то ми повинні в першу чергу враховувати величезну довжину сухопутних кордонів у 6993 км із 7 сусідніми країнами. Жодна європейська країна не має такого навантаження на свої кордони. При цьому, 1974 км (найдовший міждержавний кордон у Європі) припадає на сухопутний кордон з Російською Федерацією, країною, яка, згідно з Воєнною доктриною, визнана найбільшою загрозою національній безпеці України [10]. До цього слід додати такі болючі питання, як: лінія розмежування у зоні АТО, неконтрольована ділянка російсько-українського кордону на території ОРДЛО, адміністративний кордон з окупованою Автономною Республікою Крим та морський кордон, який, знову ж таки, після окупації Криму «живе» окремо формальним юридичним життям, а окремо — фактичним. Все це у сукупності ставить дуже складні завдання не лише у питаннях сприяння законній торгівлі, а й, в першу чергу, у питаннях безпеки та протидії незаконному переміщенню товарів, ефективного застосування торговельних санкцій проти країни-агресора. В цьому аспекті слід відмітити, що фахівцями митної справи питання загроз національній безпеці України з боку російсько-українських торговельних відносин ставилися ще за декілька років до початку відкритої російської агресії [11].

Враховувати необхідно і статус України як транзитної країни — 4 з 10, затверджених Загальноєвропейською транспортною конференцією, міжнародних транспортних коридорів (далі — МТК) проходять по території України. До їх числа відносяться: Коридор № 3 (Брюссель — Ахен — Кельн — Дрезден — Вроцлав — Катовіце — Краків — Львів — Київ); Коридор № 5 (Венеція — Трієст/Копер — Любляна — Марибор — Будапешт — Ужгород — Львів — Київ); Коридор № 7 (Дунайський річковий); Коридор № 9 (Гель-

сінкі — Виборг — Санкт-Петербург — Гомель — Київ — Любашівка — Роздільна — Одеса) [12]. При чому, як можна побачити, основне навантаження щодо митного контролю та оформлення транспортних засобів, що рухаються цими МТК, приходится на автомобільні та залізничні пункти пропуску через державний кордон України.

Нарешті, не слід забувати, що транзитний статус України обумовлює необхідність активної участі у протидії міжнародному наркотрафіку. При цьому, окремі регіони України мають свою специфіку. Так, наприклад, через чорноморські порти України, зокрема Одеський порт, проходить транзит наркотичних речовин, в першу чергу рослинного походження, з традиційних регіонів вирощування. Якщо брати західні області України, то тут головна проблема — контрабанда синтетичних наркотиків.

Що ж стосується сучасних тенденцій у здійсненні митної справи та пов'язаних з цим вимог до митних адміністрацій, то вони сформульовані у цілій низці міжнародно-правових актів, серед яких слід назвати такі, як:

— Міжнародна конвенція про спрощення та гармонізацію митних процедур у редакції від 26 червня 1999 р. [13] (підписана в рамках ВМО, дана угода є базовим документом, що визначає стандартні правила здійснення митних процедур, які імплементуються в національне митне законодавство);

— Угода про сприяння торгівлі СОТ [14] (на сьогодні ратифікована двома третинами членів СОТ та наразі готується ратифікація Україною, спрямована на підвищення прозорості митних формальностей та зниження видатків на митне оформлення);

— Рамкові стандарти безпеки та полегшення світової торгівлі ВМО [15] (звід рекомендаційних стандартів, спрямованих на забезпечення належного балансу між застосуванням контрольних заходів, спрямованих на безпеку міжнародного ланцюга постачання та спрощенням митних формальностей для сприяння законній торгівлі, існують чотири редакції 2005, 2007, 2010 та 2012 рр.);

— Митні прототипи ЄС — Customs Blueprints [16] (методика, що застосовується ЄС починаючи з 1998 р. для оцінки відповідності

митної адміністрації сучасним вимогам та визначення способів покращення її діяльності).

Аналіз цих міжнародно-правових актів дозволяє зробити висновок, що сьогодні національні митні адміністрації, виступаючи одним з центральних елементів забезпечення розвитку процесу глобалізації, одночасно, виконують функцію підтримання конкурентоспроможності національної держави та її компаній у глобальній економіці. До переліку сучасних тенденцій здійснення митної справи, зокрема, можна віднести:

— розвиток процедур торгівлі, скорочення часу, який суб'єкти ЗЕД витрачають для виконання митних формальностей, зростання безпеки каналів поставок;

— розширення ролі митних органів на кордоні, посилення безпеки, захист суспільства від ввезення небезпечних та шкідливих вантажів;

— зростання відповідальності митних органів при розширенні міжнародної лібералізації торгівлі та для протидії недобросовісній конкуренції;

— зростання переліку, складності та обсягу функцій митниці;

— зміщення акценту діяльності митних органів у бік автоматизації та управління ризиками.

Для того, щоб державна митна справа України відповідала сучасним викликам необхідний постійний процес модернізації, який має забезпечити динаміку розвитку митного законодавства, що регулює відповідні митні процеси, формування сучасної митної адміністрації, створення належних умов реалізації митних процесів та процедур.

Розвиток кількості та змісту митних процесів, які повинна здійснювати митна адміністрація, є вкрай важливим фактором, що обумовлює конкурентоспроможність держави у сучасній світовій економіці. Зокрема, вже згадувалося, що такі індикатори, як перелік, якість та комплексність послуг, що надаються митною адміністрацією є елементами Індексу сприяння торгівлі. Такі процеси (див. мал. 1) можна умовно поділити на основні (які безпосередньо пов'язані з переміщенням товарів через митний кордон) та допоміжні (орієнтовані на забезпечення належного та ефективного функціонування митної адміністрації). Причому важливим є те, щоб такі митні процеси

здійснювалися за звичайного режиму державного управління митною справою. Різного роду експерименти з т. зв. «чорними сотнями» — це помилковий шлях, який не має нічого спільного зі світовою митною практикою. Адже адміністрування митної справи повинно здійснюватися у порядку та у спосіб, який визначений законодавством. Це загальна конституційна вимога до порядку діяльності суб'єктів владних повноважень.

Ефективне здійснення цих процесів, а тим більше їх постійна модернізація, неможлива без наявності єдиного суб'єкту їх реалізації. Таким суб'єктом повинна стати оновлена національна митна адміністрація. Адже, якщо, наприклад, розглядати такий перспективний та одночасно ресурсомісткий процес як застосування інформаційних технологій, то вже потрібно говорити не про наслідки ліквідації окремого Департаменту інформаційних технологій, зусиллями якого



Мал. 1. Перелік митних процесів

були створені ті програмні продукти, якими користуються митні органи зараз (САІС, АСАУР, Інспектор 2006), а про те, що сьогодні у центральному апараті ДФС практично не лишилося ІТ-спеціалістів, які здійснюють адміністрування центральної бази даних митниці.

Разом з тим, слід розуміти, що просте повернення до формату ДМСУ, який існував до 2013 р., на сьогоднішній день неможливо та й недоцільно. Необхідно визначення нової моделі існування національної митної адміністрації. У світовій практиці таких моделей існує декілька.

Перша — назвемо її «американська». Митниця там об'єднана з імміграційною службою у єдиний орган — Митну та прикордонну службу та підпорядковується Міністерству внутрішньої безпеки [17]. Це міцна правоохоронна інституція, основним об'єктом діяльності якої є всі процеси, що відбуваються на державному кордоні. Крім США, аналогічну модель мають митні адміністрації Канади та Австралії. Нам, як країні, що знаходиться у фактичному стані війни, з таким навантаженням на кордони, можливо варто було б придивитися до подібної організації митної адміністрації.

Друга — це так звана «британська» модель, за якої митна адміністрація з'єднана з податковою адміністрацією. Саме цю модель намагаються нам нав'язати починаючи з 2013 р. Але слід розуміти, що Британія — це острівна держава, яка практично не має сухопутних кордонів. Крім того, фактично неперервна історія британської митниці йде ще з 1275 р. [18], так само як і традиції сплати мит. Це зовсім інша система оподаткування та правова культура. Перенесення британського досвіду в Україну — це шлях в нікуди. Тим більше, що навіть у самій Великій Британії створення об'єднаної *HM Revenue & Customs* відбулося лише у 2005 р. та викликало багато суперечок.

Нарешті, третя модель — окрема митна адміністрація, яка підпорядковується безпосередньо уряду. Це, скажемо, модель континентальної Європи. У такої моделі можуть бути певні варіації, як, наприклад, координація через певні міністерства. Зокрема, з урахуванням безпекової складової можлива координація Мінфіном у питаннях справляння митних платежів та МВС — у питаннях безпеки та правоохоронної діяльності. Або координація через Міністерство

економічного розвитку і торгівлі, оскільки воно є ближчим до змісту митної справи, ніж фіскальне відомство.

Але в сьогоденних умовах оптимальною для України є сама «американська» модель, яка передбачає інтеграцію митної та прикордонної служби. Це логічно впливає і з тих процедур та формальностей, що здійснюються на державному кордоні. Наприклад, на сьогодні у пунктах пропуску через державний кордон здійснюється прикордонний контроль (який здійснює Державна прикордонна служба), митний контроль (митні органи ДФС) та інші види державного контролю (які, в ідеалі, повинні здійснюватися знову ж таки митними органами у формі попереднього документального контролю) [19]. Тож інтеграція прикордонної та митної служби, усунення із пунктів пропуску інших контролюючих органів як раз і буде реалізацією широко розрекламованого принципу «Єдиного вікна». Тоді митниця буде дійсно займатися контролем товарів, які переміщуються з порушенням норм українського законодавства, а не створенням штучних перешкод бізнесу, створюючи йому максимально можливе податкове навантаження.

Нарешті, третій аспект модернізації митної справи — створення належних умов реалізації митних процесів та процедур знаходиться у площині кадрової роботи митної служби. Адже, насправді, у більшості випадків митне оформлення здійснюється одноосібно відповідними інспекторами відділів митного оформлення. І нашим завданням є забезпечити митницю кваліфікованим та якісним персоналом (див. мал. 2).

В цілому ж перспективи успішного реформування української митниці безумовно є цілком реальними. Адже за рядом показників українська митниця є цілком сучасною митницею. І у цьому немає нічого дивного, адже у епоху швидкого розвитку технологій, досить часто ті, хто починають пізніше (у нашому випадку в 1991 р.) мають хороші шанси вирватися вперед. Наприклад, цілий ряд митниць країн ЄС довгий час були зв'язані старими інформаційними технологіями та забезпеченням їх сумісності із новими, в той час як ДМСУ, починаючи з «чистого аркушу» могла обирати найбільш сучасні на той час. Наприклад, функціонування системи «Електронна



Мал. 2 Заходи щодо створення належних умов реалізації митних процесів та процедур

митниця» у нас розпочалося з 2008 р., а у 2017 р. ми оформлюємо 100 % митних декларацій в електронній формі. Так само із адаптацією законодавства до міжнародних стандартів — інтеграція до СОТ та зони вільної торгівлі з ЄС просто примусила нас йти у ногу з часом. Тож збереження та розвиток існуючих напрацювань, разом із подоланням інституційної кризи та ефективною протидією корупційній складовій — це найбільш короткий шлях до розбудови митниці за європейськими стандартами.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Про митну справу* в Україні: Закон України від 25.06.1991 р. // Відомості Верховної Ради України. 1991. № 44. Ст. 575.

2. *Про утворення Державного митного комітету* України: Указ Президента України від 11.12.1991 р. № 1/91 // Збірник Указів Президента. 1992. № 1.
3. *Про Державну митну службу* України: Указ Президента України від 29.11.1996 № 1145/96 // Урядовий кур'єр. 05.12.1996. № 228.
4. *Про деякі заходи з оптимізації системи центральних органів виконавчої влади*: Указ Президента України від 24.12.2012 № 726/2012 // Офіційний вісник України. 2012. № 99. Ст. 3998.
5. *Про ліквідацію Міністерства доходів і зборів*: постанова Кабінету Міністрів України від 01.03.2014 р. № 67 // Офіційний вісник України. 2014. № 22. Ст. 685.
6. *Про Державну фіскальну службу* України: постанова Кабінету Міністрів України від 21.05.2014 № 236 // Офіційний вісник України. 2014. № 55. Ст. 1507.
7. *Митний кодекс України*, 2012 // Офіційний вісник України. 2012. № 32. Ст. 1175.
8. *REGULATION (EU) No 952/2013 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL* of 9 October 2013 laying down the Union Customs Code // Official Journal of the European Union. 10.10.2013. L 269.
9. *The Global Enabling Trade Report 2016*. A joint publication of the World Economic Forum and the Global Alliance for Trade Facilitation. URL: <http://wef.ch/getr16>
10. *Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 2 вересня 2015 року «Про нову редакцію Воєнної доктрини України»*: Указ Президента України від 24.09.2015 р. № 555/2015 // Офіційний вісник України. 2015. № 78. Ст. 2592.
11. Див.: *Пауко П. В.* Митна безпека (теорія, методологія та практичні рекомендації): монографія. — Одеса: АТ «Пласке», 2009. С. 61—62.
12. *Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport areas*. TINA office. Vienna. URL: <http://aei.pitt.edu/39350/1/A4030.pdf>
13. *Міжнародна конвенція про спрощення та гармонізацію митних процедур* у редакції від 26.06.1999 р. // Офіційний вісник України. 2011. № 71, / № 18, 2011, ст. 727 /. Ст. 2711.
14. *Annex to the Protocol Amending the Marrakesh Agreement Establishing the World Trade Organization Agreement on Trade Facilitation / WT/L/940*. 28 November 2014. URL: https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_e.htm
15. *SAFE Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade*. World Customs Organization. June 2012. URL: http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~/_/media/55F00628A9F94827B58ECA90C0F84F7F.ashx

16. *Customs Blueprints. Pathways To Better Customs.* European Commission. Taxation and Customs Union. 2015. URL: <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/ad5f6272-7687-11e5-86db-01aa75ed71a1>
17. *6 U.S. Code § 211.* Establishment of U.S. Customs and Border Protection; Commissioner, Deputy Commissioner, and operational offices. URL: <http://uscode.house.gov/>
18. Див. напр.: *Кормич Б. А.* Історія розвитку митної справи в Європі: періодизація та основні тенденції // *Lex Portus*. 2016. № 1. С. 56.
19. *Питання пропуску* через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними: постанова Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 р. № 451 // *Офіційний вісник України*. 2012. № 40. Ст. 1546.

