

УДК 338.2:334.722

Герасимчук З.В., д.е.н., професор

Смолич О.В.

Луцький національний технічний університет

## **МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД ВИКОРИСТАННЯ ТРАНСКОРДОННОЇ СПІВПРАЦІ ДЛЯ РОЗВИТКУ МИТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ПРИКОРДОННИХ РЕГІОНІВ**

В статті розглядається міжнародний досвід розвитку та вдосконалення митної інфраструктури прикордонних регіонів низки країн світу. Проаналізовано особливості та механізм використання інструменту транскордонного співробітництва прикордонних регіонів задля модернізації їх митної інфраструктури.

**Ключові слова:** митна інфраструктура, прикордонний регіон, транскордонне співробітництво.

Gerasymchuk Z.V., Smolych O.V.

## **INTERNATIONAL EXPERIENCE WITH CROSS-BORDER COOPERATION FOR DEVELOPMENT CUSTOMS INFRASTRUCTURE BORDER REGIONS**

In the article the international experience of infrastructure and improvement of customs border regions of a number of countries. The features and mechanism of the instrument cross-border cooperation of border regions in order to modernize their customs infrastructure.

**Keywords:** customs infrastructure, border region, cross-border cooperation.

Герасимчук З.В., Смольч О.В.

## **МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРАНСГРАНИЧНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА ДЛЯ РАЗВИТИЯ ТАМОЖЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПОГРАНИЧНЫХ РЕГИОНОВ**

В статье рассматривается международный опыт развития и совершенствования таможенной инфраструктуры пограничных регионов ряда стран мира. Проанализированы особенности и механизм использования инструмента трансграничного сотрудничества приграничных регионов для модернизации их таможенной инфраструктуры.

**Ключевые слова:** таможенная инфраструктура, приграничный регион, трансграничное сотрудничество.

**Постановка проблеми у загальному вигляді і її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями.** Зарубіжний досвід формування та розвитку митної інфраструктури пропонуємо дослідити за конкретними групами країн, з метою врахування їх позитивних надбань з практики реформування митної інфраструктури. Перш за все, вважаємо, за необхідне вивчити досвід розвитку митної інфраструктури країн засновників Європейського союзу та найближчих сусідів, а саме Росії та Білорусії. При цьому, особливу увагу приділятимемо аспектам використання зарубіжними країнами потенціалу та можливостей транскордонної співпраці їх прикордонних регіонів для реформування, модернізації та уніфікації митної інфраструктури. В підсумку, доцільно виокремити позитивні надбання, котрі на нашу думку, можна використати та застосувати в вітчизняних умовах функціонування митної інфраструктури прикордонних регіонів України.

**Аналіз останніх досліджень, у яких започатковано вирішення проблеми.** Транскордонне співробітництво прикордонних регіонів з теоретичної сторони детально досліджене у працях багатьох вітчизняних та зарубіжних авторів. Зокрема даній

тематиці присвячені роботи П. Беленького, М. Долішного, Н. Мікули, З. Герасимчук, І. Сторонянської, О. Гонти, В. Будкіна та інших. Нажаль ґрунтовні теоретичні дослідження питання митної інфраструктури та її розвитку в роботах вітчизняних вчених відсутні, попри широке вживання терміну у літературі та у нормативних документах, зокрема у Митному та Податковому кодексах України. Серед зарубіжних науковців, що досліджували митну інфраструктуру варто відмітити: Г. Чмель, П. Дзюбенко, В. Шпагіна, Ш. Брема, В. Бура.

**Цілі статті.** Мета даної статті полягає у дослідженні зарубіжного досвіду розвитку митної інфраструктури прикордонних регіонів та її взаємозв'язку з транскордонним співробітництвом таких територій.

**Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів.** Визначивши пріоритетним напрямком зовнішньої політики інтеграцію з Європейським союзом, Україна повинна розвивати свою митну систему та її інфраструктуру у відповідному напрямку, зокрема, і з використанням транскордонного співробітництва. Перш за все, варто дослідити досвід розвитку митної інфраструктури країн засновників Європейського союзу, котрі у післявоєнний період пройшли шлях від жорстких кордонів з функцією бар'єру до зони з умовними кордонами вільної від загороджень та перешкод. Зауважимо, що схожі процеси пройшла Україна у складі СРСР. Внаслідок глибоких інтеграційних процесів з союзними республіками Україна мала номінальні кордони на яких не було митної інфраструктури.

Важливим для України також, вважаємо, досвід постсоціалістичних країн, котрі на сьогодні провели успішні реформи завдяки використанню широких можливостей транскордонного співробітництва та інтегрували свої митні системи і відповідну інфраструктуру до загальноєвропейської митної системи ЄС. До найбільш успішних таких країн можна віднести сусідні Польщу, Румунію, Угорщину, Чехію.

Корисним, на нашу думку, буде вивчення шляху пострадянських республік, таких як Латвія, Литва Естонія, які після розпаду Радянського Союзу, отримали у спадок схожу з українською митну систему та інфраструктуру прикордонних регіонів і у стислі терміни реформували їх та на сьогодні вже є повноцінними членами ЄС.

Характерним для митних систем і їх інфраструктури цих груп постсоціалістичних країн була зміна з традиційною для соціалізму функції статистичного регулювання та контролю за пасажирами в сторону діяльності, до орієнтованих на торгівлю. Це було серйозним викликом, оскільки належало в найкоротші терміни розпочати роботу з приватним сектором, що швидко розвивався. В останньому часто діяли ненадійні або невідомі оператори, а адміністраціям митниць бракувало ресурсів, підготовки для управління настільки фундаментальними змінами. Реформа та модернізація були спрямовані на перетворення митниці в професійну адміністративну структуру з відповідною інфраструктурою, що мала б забезпечувати виконання норм безпеки, що діють у ЄС. У більшості з них переслідувалися такі, зокрема, цілі, як сприяння торгівлі, збільшення надходжень і захист економіки від шкідливої практики; разом з тим у ряді країн масштаби завдань були більш обмеженими з упором на якусь окрему сферу. У всіх випадках реформаторські зусилля отримували технічне та фінансове сприяння ззовні [1, с.100].

Нагальним, на нашу думку, буде врахування досвіду інших колишніх республік СРСР, котрі порівняно недавно визначили свій зовнішньополітичний та економічний курс на інтеграцію з ЄС та мають суттєві здобутки у цьому напрямку, це Грузія та Молдова.

Окремо слід зупинитись і на аналізі напрямів реформування найближчих сусідів, котрі обрали свій вектор євразійської інтеграції - це Білорусь та Росія. Дана інформація

буде корисною з огляду на визначення напрямів розвитку митної інфраструктури відповідних прикордонних регіонів нашої держави з цими країнами. Адже майбутнє членство України в ЄС перетворить ділянки кордону з цими країнами на зовнішній кордон ЄС.

Для виявлення позитивних моментів, що можуть бути застосовані Україною для формування та розвитку приморської митної інфраструктури півдня нашої держави, проаналізуємо досвід формування митної інфраструктури Туреччини – країни, морський кордон якої у три рази більший сухопутного та складає близько 7,2 тис.км. і близько 80% імпортно-експортних операцій якої здійснюються саме у портах, що досить жваво розвивається, має важливе транзитне значення, тримає курс на євроінтеграцію та має у цих напрямках значні досягнення, і з якою Україна має тісні зв'язки та досвід транскордонної співпраці.

Отже, зарубіжний досвід формування та розвитку митної інфраструктури пропонуємо дослідити за вище переліченими напрямами та конкретними групами країн, з метою врахування їх позитивних надбань з практики реформування митної інфраструктури.

В першу чергу, звернімо увагу на досвід країн ЄС, у становленні їх митної справи в цілому, формуванні сучасної митної інфраструктури прикордонних регіонів та основних шляхів його врахування для реалій України.

Аналізуючи умови та чинники, що передували формуванню Європейського Союзу необхідно зауважити, що митні системи та їх інфраструктура країн післявоєнної західної Європи характеризувалась досить високою закритістю ринків і відповідно досить жорсткими бар'єрами кордонів з відповідною мережею митної інфраструктури.

Зародження і реалізація ідеї об'єднаної Європи потребувала нових механізмів співпраці та інтеграції. Таким інструментом стало транскордонне співробітництво, що давало можливість поступово усувати жорсткість бар'єру кордону. Транскордонне співробітництво в Європі почало активно розвиватися у 1950-х роках, після другої світової війни, коли представники багатьох прикордонних регіонів почали зустрічатися для обговорення можливості ліквідації кордонних бар'єрів та подальшого розвитку транскордонної співпраці. Основою цьому, перед усім, стали потреба покращення життєвого рівня населення, бажання стабільного миру, усунення непотрібних обмежень, а також інших факторів, які спричинили роз'єднання людей та організацій у прикордонних регіонах [2, с.21].

Проте, на відміну від Франції, Німеччини, Італії та країн Бенілюксу, у деяких західноєвропейських країнах, таких як Греція, Іспанія, Португалія, транскордонна співпраця активізувалася лише з 1980-х років завдяки серйозним політичним змінам, введенню демократичної системи врядування та членству в ЄС [2, с.21].

Використовуючи інструмент транскордонного співробітництва поступово усувались бар'єри кордону, аж до повного усунення між країнами засновниками кордонів як таких, внаслідок глибокої економічної інтеграції і підписання угоди про створення ЄС.

Здавалося б за таких умов митниця з її інфраструктурою втратить своє значення в якості економічного інструменту, виходячи з принципу вільної торгівлі, що отримав пріоритет. Проте, насправді не спостерігалось нівелювання ролі митної системи, а, швидше навпаки, зростала важливість митниці, оскільки риси її місії, які раніше відчувались в меншій мірі, ніж звичайні і традиційні ролі, як то збирача мита, поступово вийшли на поверхню. Політика в митній сфері в країнах ЄС більше не зосереджувалась в руках окремих країн, і поступово все більше реалізовувалась на рівні союзу, виконуючи наступні важливі завдання [3]:

- по-перше, робить оцінку митних податків більш ефективною та одноманітною у всіх державах-членах;

- по-друге, гарантує безпеку і екологічність товарів, протидіє продажу підроблених товарів, обіг охоронюваних видів і незаконних речовин. Це також тягне за собою контроль з економічної точки зору дотримання правил, які гарантують добре спланований і безпечний розвиток міжнародної торгівлі.

Внаслідок зростання обсягу обмінів у галузі міжнародної торгівлі в останні роки з третіми країнами світу, які мають суттєвий запас темпів зростання і розширення, котрі вважали б немислимыми ще кілька років тому, виявилась низка проблем у державах-членах ЄС. Відповідно для митниці сформувалось значення захисту безпеки. Необхідність активізації боротьби з контрафактними товарами, що становлять реальну загрозу для зростання провідних компаній, які виробляють свою продукцію в країнах ЄС та водночас можуть становити не аби яку загрозу для здоров'я та життя населення, екології регіонів. В цілому, радикальні зміни, що відбулися у світовій економіці, які могли б поставити знак питання над майбутньою роллю митних органів, фактично підвищив їх важливість [3].

У час, коли на території внутрішніх прикордонних регіонів країн учасниць ЄС відпала необхідність функціонування розгалуженої мережі митної інфраструктури, у зовнішніх прикордонних регіонах, котрі стали зовнішнім кордоном ЄС, виникла необхідність створення ефективної та гнучкої митної інфраструктури для сприйняття нових викликів.

У рамках Європейської програми, митні органи постали на цей виклик, вкладаючи ресурси в області інформаційних технологій, інновацій і організації. Відповідно, митна інфраструктура окремих регіонів повинна була забезпечувати одночасно посилення контролю за зовнішньоекономічними операціями та спрощення митних процедур, підвищення комфорту для учасників зовнішньоекономічної діяльності. Відтак було сформовано і надалі удосконалюється відповідна кібер-інфраструктура разом із створенням митних хімічних лабораторій.

Ці лабораторії в даний час є важливим досвідом у проведенні аналізу всіх видів товарів і продуктів, від товарів з вуглеводнів, фармацевтичних препаратів до тканин, коштовного каміння та трансгенних продуктів. Очевидно, що такі інвестиції не дали б планованого ефекту без персоналу з високим рівнем професійних знань, що забезпечується відповідною інфраструктурою. Відтак на рівні ЄС вдалось створити повноцінну автоматизовану «Електронну митницю», що здатна ефективно виконувати поставлені перед нею цілі та задачі, з інформаційною базою, що охоплює все співтовариство.

Питання розвитку митної інфраструктури окремих регіонів значною мірою залежить від чіткої та безповоротної визначеності напрямку інтеграції. Таким чином, говорячи про європейський вектор глибокої митної та економічної інтеграції України в цілому необхідно, на нашу думку, мати на увазі, що внаслідок інтеграційних процесів ділянки кордону окремих прикордонних регіонів в майбутньому стануть зовнішнім кордоном ЄС, відповідно ці ділянки будуть вимагати найбільшої уваги з точки зору захисної функції кордону союзу. У цей же час інші окремі ділянки кордону стануть мало затребуваними та матимуть значення внутрішніх пунктів оформлення або ж відпаде необхідність у їх функціонуванні. Важливим у цьому контексті буде транскордонне співробітництво, що підтвердило свою ефективність в процесах інтеграції та дасть змогу випрацювати узгоджену програму дій, перейняти досвід сусідів, створити необхідну митну інфраструктуру, уникнути надмірних витрат та залучити кошти окремих програм ЄС на її розвиток.

Досліджуючи досвід постсоціалістичних країн, котрі на сьогодні провели успішні реформи завдяки використанню широких можливостей ТКС, та інтегрували свою митні системи та їх інфраструктуру до загальноєвропейської митної системи ЄС звернемо увагу на найбільш успішних на наш погляд у цій сфері Польщу, Чехію, Угорщину та Румунію.

Шлях розвитку митної інфраструктури прикордонних регіонів цих країн був обумовлений інтеграційною політикою цих країн до Європейського Союзу. Необхідно зауважити, що однією з перших країн на постсоціалістичному просторі, яка почала активно розвивати процеси транскордонного співробітництва та залучати відповідні програми для розвитку митної інфраструктури прикордонних регіонів була Республіка Польща. На сьогодні, окремі регіони цієї країни здійснюють транскордонне регіональне співробітництво у межах 17 єврорегіонів. Беручи активну участь у інтеграційних процесах Польща та Угорщина отримали від ЄС спеціальний інструмент технічної та фінансової допомоги «ФАРЕ», започаткований у 1989 році [4, 64].

Саме підтримка реформи митних систем та їх інфраструктури у країнах з перехідною економікою була важливим компонентом програми ФАРЕ та мала окрему підпрограму орієнтовану суто на ці цілі. У рамках цього інструменту різноманітні проекти фінансувались за рахунок ЄС, зокрема, і розбудова регіональної митної інфраструктури [4, 24]. Згодом даний інструмент був розповсюджений на проекти 10 країн центральної та східної Європи, зокрема Чехію і Румунію та прибалтійські країни (Латвія, Литва, Естонія).

Варто зазначити, що найбільш успішними стали країни, котрі найбільшу увагу приділяли розвитку інфраструктурних складових – це комп'ютеризація процесів контролю, створення/закупівля спеціального програмного забезпечення та облаштування митних лабораторій. В той час як витрати на тренінги та управління не дали бажаного ефекту та загальмували весь процес, як то в Болгарії.

Численними проектами транскордонного співробітництва, а їх тільки Румунською митною адміністрацією було реалізовано близько 80, що отримали гранти ФАРЕ на розвиток відповідної митної інфраструктури, було передбачено: розвиток людського потенціалу, шляхом навчання та стажування кваліфікованих митних кадрів; розвиток інформаційних технологій та їх інтеграція до відповідних систем ЄС; укріплення тих кордонів, що розміщені в прикордонних регіонах та мали стати зовнішніми кордонами ЄС після вступу цих країн до союзу. На ці цілі уряду Румунії у рамках програми ФАРЕ було виділено 41 млн.євро. Іншим інструментом транскордонної співпраці, котрий успішно використовує Румунія є ініціатива ЄС «Чорноморська синергія», що діє з 2007 року. Це дозволяє залучати кошти ЄС для зміцнення морських ділянок кордону та налагодження транскордонної співпраці з країнами Чорноморського басейну.

В результаті докорінних змін в наведених країнах на сьогодні сформовано ефективну митну інфраструктуру, що відповідає жорстким вимогам ЄС, основою якої є автоматизована «Електронна митниця», що дозволяє швидко та якісно обслуговувати бізнес та припиняти незаконні дії, захищаючи економічні інтереси, здоров'я та життя населення.

Позитивним для впровадження в Україні був би досвід запровадження на всіх пунктах пропуску у прикордонних з ЄС регіонах спільного митного контролю, що дасть змогу, спільно використовуючи існуючу митну інфраструктуру переймати досвід та форми митного контролю сусідів, зробити цей процес більш прозорим та зрозумілим, а це у свою чергу вкаже напрями у яких найбільш необхідно приділяти увагу розвитку митної інфраструктури.

Отримавши у спадок від СРСР аналогічну Україні митну систему та інфраструктуру країни «Прибалтики» здійснили досить швидко та докорінну їх реорганізацію, що дозволило їм стати повноправними членами ЄС.

Багато в чому можливими стали такі зміни завдяки участі окремих регіонів цих країн у програмах транскордонного співробітництва, зокрема у рамках єврорегіонів. Успішно використовуючи Європейський інструмент Сусідства та Партнерства, цим країнам вдалось практично з нуля збудувати сучасну митну інфраструктуру та облаштувати східний кордон забезпечивши надійний захист зовнішнього кордону ЄС.

З метою створення повноцінної автоматизованої ІТ-митниці, що відповідає б нормам ЄС, митними органами цих країн впроваджено системи автоматичної обробки митних декларацій на всіх пунктах митного контролю, а дану систему інтегровано до відповідної митної системи ЄС [5]. Пріоритетним напрямком розроблених проєктів була модернізація митної інфраструктури на основі ІТ-технологій.

На сьогодні використовуючи інструменти транскордонного співробітництва, урядам цих країн вдається модернізувати існуючі та створювати нові об'єкти митної інфраструктури прикордонних регіонів. Так у 2012 році в рамках програми транскордонного співробітництва на 2007-2013 роки «Литва-Польща-Росія» профінансовано грантовий контракт проєкту Литви «Підвищення доступності державного кордону між Литовською Республікою та Російської Федерації щодо збільшення пропускної спроможності пунктів прикордонного контролю Панемуне і Кибартай», а в рамках ще однієї програми транскордонного співробітництва «Латвія-Литва-Білорусь» Європейського інструменту Сусідства та Партнерства (ENPI) 2007–2013 почав реалізовуватись масштабний проєкт «Будівництво та облаштування пункту пропуску «Привалка». Метою проєкту є впровадження нової технології «non-intrusive» митного огляду транспортних засобів в даному пункті пропуску, створення рентгенівської сканувальної системи, підготовка фахівців білоруської та литовської митниць для роботи з скануючим обладнанням, організувати практичне прискорення пропуску транспорту. Крім того, для створення сучасної кінологічної служби литовська, латвійська та естонська митниці реалізували проєкт «Детектор собак. Курс для інструкторів», що співфінансується в рамках програми «Еркюль-ІІ» Європейського бюро по Боротьбі з Шахрайством (ОЛАФ).

Потрібно зауважити, що використовуючи програми транскордонного співробітництва прикордонні регіони цих країн не просто залучають кошти ЄС, а й спільно розробляють проєкти, котрі мають пройти експертизу на предмет відповідності створюваної митної інфраструктури вимогам та стандартам союзу, а сама інфраструктура має забезпечувати підходи митного контролю та норми безпеки застосовувані у всьому ЄС. Таким чином досвід цієї групи країн є корисним для застосування в частині облаштування ділянки кордону прикордонних регіонів на сході та півночі України.

Корисним, на нашу думку, є досвід інших колишніх республік СРСР, котрі порівняно недавно визначили свій зовнішньополітичний та економічний курс на інтеграцію з ЄС та мають суттєві здобутки у цьому напрямку, це, в першу чергу, Грузія та Молдова. Важливим та ефективним для цих країн інструментом розвитку зокрема митної інфраструктури стала програма ЄС «TACIS». Одним з ключових елементів програми є підтримка транскордонної співпраці прикордонних регіонів та розвиток транскордонної інфраструктури. Реалізації фінансованих проєктів даною програмою та політична воля влади дали можливість за короткий проміжок часу реформувати митні системи та оснастити їх сучасною інфраструктурою.

У цих країнах, поряд із рішучим скороченням кількості контролюючих відомств, які регулювали імпортно-експортні операції, сьогодні впроваджено прозорі електронні

системи управління і відкриті бази даних, а у кожного державного чиновника встановлено фіксовані строки для реагування на звернення, для кожної процедури впроваджено єдиний порядок оформлення, що пов'язаний із жорсткими часовими рамками. Однозначно позитивним кроком стало впровадження системи автоматичного оброблення декларацій «ASYCUDA World» і систему оцінки ризиків, на зразок тих, що були впроваджені країнами Прибалтики та Румунією. За допомогою цієї системи визначаються наступні режими випуску вантажів:

- червоний коридор (фізичний контроль);
- жовтий коридор (документальний контроль);
- зелений коридор (випуск без контролю);
- синій коридор (випуск без контролю та пост-аудит) [6].

Сьогодні, митниця у Грузії не є фіскальним органом, вона адмініструє імпорتنі мита, підпорядковуючись загальним директивам Міністерства економічного розвитку. Для митниці не встановлюються плани та не оцінюють її роботу за обсягом надходжень у державний бюджет. Функції митниці Грузії полягають у контролі товарообігу, забезпеченні політики протекціонізму в інтересах місцевих товаровиробників [6].

Якщо аналізувати Молдову, то визначальною для розвитку митної інфраструктури став консультативно-технічний орган «EUBAM», який повністю фінансується Європейським Союзом у межах Європейського інструменту добросусідства та партнерства (ENPI), мандат якого передбачає нарощування можливостей партнерів, в першу чергу прикордонних та митних відомств, а також інших правоохоронних та державних органів Молдови і України у галузі управління кордонами [6].

Досвід цих країн є корисним з огляду на формування політичної волі реформування митної системи та її регіональної інфраструктури. Окремо маємо наголосити на необхідності делегування, ініціативи з розвитку митної інфраструктури регіональним органам влади. При цьому, на наш погляд, важливим буде розроблення регіональної митної політики, яка формувалась би виходячи з принципу захисту ринку від низькоякісної продукції, контрафакту та контрабанди, а не з принципу фіскальної функції окремих митних органів.

Визначальним чинником, що вплинув на вектор розвитку митної інфраструктури інших пострадянських республік, таких як Росія та Білорусь, став обраний ними курс євразійської інтеграції та створення нового політично-економічного об'єднання «Митний союз», котрий передбачає кордон як жорсткий бар'єр, що захищає внутрішній ринок від іноземних товарів, капіталів та робочої сили. Відтак, отримавши багато численні інструменти для розвитку митної інфраструктури, зазначені країни, в останні роки вибудовують модель митної інфраструктури, що виконувала б роль бар'єру.

З боку ЄС, для цих країн був розроблений інструмент технічної підтримки «TACIS», котрий згодом був реформований в межах програми Європейського політики Сусідства та Партнерства (ENPI). Використовуючи ці програми, органи влади, зокрема і регіональні, мають можливість реалізовувати проекти реформування та розвитку митної інфраструктури прикордонних регіонів. Важливими в рамках цих програм були проекти транскордонної співпраці, що мали б забезпечити процес інтеграції. Проте, обраний цими державами курс привів до поглиблення розриву існуючих зв'язків та розбудови кордону як бар'єру.

Ще одним важливим джерелом фінансування розвитку митної інфраструктури Росії, як капіталоемкого процесу, були кредити Міжнародного банку розвитку (МБР). Так, однією з небагатьох країн, котра отримала винятковий, окремий фінансований проект від МБР реформ митної системи та її регіональної інфраструктури стала Росія, де митна реформа була єдиним об'єктом операції.

Російський проект був розрахований на 2003-2008 роки і передбачав проведення комплексної модернізації інформаційної системи, вдосконалення нормативно-правової бази, робочих процесів та інформаційних технологій. Крім того, за рахунок коштів позики була проведена модернізація наявних і придбання нових технічних засобів митного контролю, в тому числі і дорогих, але вкрай необхідних митним органам - інспекційно-оглядових комплексів.

Реалізація проекту мала б сприяти впровадженню прийнятної для міжнародного співтовариства практики оформлення зовнішньоторговельних вантажів митними органами Російської Федерації, скороченню часу митного оформлення та митного контролю товарів і транспортних засобів без шкоди для їх ефективності, і тим самим, вирішенню завдання з сприяння митними органами розвитку зовнішньої торгівлі Російської Федерації, а також підвищення ступеня дотримання положень Митного кодексу учасниками ЗЕД та ідентичності його застосування [7].

У 2004-2005 роки МБР підвів підсумки впровадження проектів. Результати виявилися наступними: лише 6 з 38 проектів отримали оцінку «задовільно», решта - «незадовільно» або «нижче ніж незадовільно». Головні керівники розробки проектів Люк де Вульф і Хосе Б. Сокіл у своїй книзі «Модернізація митниць. Довідкове керівництво», виданої в 2005 році, зазначили, що «такі низькі результати від впровадження проектів пов'язані з низкою помилок, допущених фахівцями МБР як на етапах передпроектної діагностики і розробки, так і на етапах реалізації. І головна з них - це недооцінка стану митної інфраструктури в більшості країн, для яких готувалися проекти». З такою оцінкою керівників проектів від МБР варто погодитися. Адже, на вдосконалення інфраструктурних компонентів в Росії було зорієнтовано всього п'ять проектів, причому виділено 8,6 мільйона доларів США, що в підсумку склало 5 відсотків від загальної суми кредитів МБР. Проте, всі ці проекти як раз і отримали задовільні оцінки. Це говорить про те, що результати модернізації митниці визначаються станом її інфраструктури [7].

Загалом зауважимо, що відсутність стратегії розвитку митної інфраструктури та відірваність такого процесу від митної політики загалом та від інтеграційних процесів призвів до того, що Росією та Білорусією було створено десяток прикордонних митних постів з відповідною митною інфраструктурою у прикордонних регіонах між цими країнами, проте внаслідок створення «Союзної держави Росії та Білорусі» ця інфраструктура у яку вкладено величезні кошти на сьогодні виявилась не затребуваною. І якщо рухомі елементи цієї інфраструктури можливо перевести на інші ділянки кордону то об'єкти нерухомості простоюють. Наведений аспект розвитку митної інфраструктури в умовах інтеграційних процесів слід враховувати при розвитку митної інфраструктури прикордонних регіонів нашої держави.

Також слід підкреслити той момент, що використовуючи один і той же інструмент «TACIS» різні країни по різному розвивають митні інфраструктури, зокрема у межах транскордонної співпраці, і на виході отримали два різних типи кордону:

- з функцією бар'єру (переважаючими є фактори відокремлення та закритості, а також ефект економічної ізоляваності) - Росія, Білорусь;

- з функцією відкритого кордону (домінуючою є контактна функція і активно здійснюється транскордонне співробітництво як складова інтеграційного процесу) - Грузія, Молдова, які парафували угоди про асоціацію з ЄС.

З огляду на проблему розвитку митної інфраструктури прикордонних регіонів України в умовах транскордонного співробітництва, потрібно наголосити, що актуально для регіонів України буде посилення кордону з організацією відповідної



митної інфраструктури на сході та півночі та водночас оптимізації існуючої митної інфраструктури в західних та південно-західних регіонах нашої держави.

Для більш глибокого розуміння сутності митної реформи, ролі та місця в ній митної інфраструктури, та зокрема інфраструктури морського кордону, доцільно звернутися до досвіду Туреччини. Ця країна за достатньо короткий час зробила суттєві реформи митної системи та її інфраструктури. Зокрема, морська ділянка кордону, з відповідним чином облаштованою митною інфраструктурою, в тому числі портами, займає важливе значення в системі прикордонних митних органів [7].

Туреччина в 1993 році подала заявку на вступ до Євросоюзу. Країни ЄС на шляху інтеграції розглядали турецьку митницю як неефективну й корумповану структуру. Тому, першою вимогою Євросоюзу було привести турецьке митне законодавство у відповідність з європейським. Офіційні урядові кола розглядали митну реформу як частину ширшого процесу модернізації управління державним сектором і включили її до запиту підтримки Світового банку. Останній підготував програму надання такої підтримки у 1993 році, виділивши для цих цілей позику в 39 мільйонів доларів США [7].

Зусиллях з реформування та модернізації митної інфраструктури переслідували дві мети - приведення митної системи та адміністративних структур у відповідність до стандартів Європейського союзу в контексті митного союзу з ним, а також автоматизація митних процедур. Критично важливим елементом ефективної координації в області автоматизації стало заснування незалежного управління по проекту модернізації, що користувався істотною політичною підтримкою і володів стабільним менеджерським складом.

Мета митної реформи полягала в тому, щоб Туреччина отримала сучасні митні закони, які відповідають вимогам ЄС, були спрощені митні процедури і впроваджені сучасні інформаційно-комунікаційні технології, які допомогли б зробити митне оформлення більш ефективним і передбачуваним, і було б забезпечено більш швидке і ефективне отримання торгової статистики.

На початку реформа не дала позитивних результатів. Причина в тому, що при розробці проекту модернізації головну увагу було приділено: втіленню в першу чергу другорядних питань реформування митної служби, по-друге, розробники проекту не знайшли достатньої підтримки в уряді Туреччини з питань, пов'язаних з реформуванням митного законодавства та, по-третє, в проекті не були порушені питання реформування організаційно-штатної структури ТМА та модернізації митної інфраструктури.

Після корегування проекту в 1997 році програма реформування була знову запущена. Головний наголос на цьому етапі був зроблений на поліпшення митної інфраструктури для забезпечення відповідності її нових вимог, щодо товарних потоків і використання ІТ та ІКТ-технологій. У результаті до кінця 2002 році були досягнуті певні результати:

- служби митного оформлення та служби правопорядку для більш тісної взаємодії були об'єднані в регіональні директориати. Кількість митних директориатів з 36-ти було доведено до 14-ти;

- у портах і аеропортах створено сучасні митно-логістичні термінали;
- 73 митних поста на кордоні, у зв'язку з їх низькою ефективністю, були ліквідовані;

- на обраних митних постах були розгорнуті інформаційні комплекси, що дозволило значно скоротити час митного очищення товарів;

- приведено у відповідність з європейським митне законодавство Туреччини.

В даний час у Туреччині продовжується третій етап реформування митниці. Мета якого передбачає: пристосувати митну службу до досягнень міжнародної торгівлі, щоб можна було ще більше знизити вартість здійснення зовнішньої торгівлі через спрощення та прискорення митних формальностей. Ця адаптація має на увазі, що будуть і далі розгортатися митні об'єкти ІТ та ІКТ-інфраструктури, нарощуватися можливості пропускну здатності портів і пунктів переходу на кордоні [7].

Значну роль для розбудови митної інфраструктури та приведення її до норм ЄС відіграли та продовжують відігравати програми транскордонного співробітництва. Завдяки таким програмам вдалось залучити значну технічну та фінансову допомогу ЄС для створення ефективної митної інфраструктури.

Використовуючи інструмент Європейського політики Сусідства та Партнерства, вдалось розбудувати сучасні порти, з відповідною митною інфраструктурою, що базується на сучасних автоматизованих інформаційних технологіях. Це у свою чергу сприяло залучення приватних інвестицій у розбудову портової інфраструктури, що обслуговує значні міжнародні потоки вантажів з Азії в Європу, і навпаки. При цьому близько 80% експортно-імпортних операцій країни здійснюється саме через морські порти [8].

**Висновки.** З проведеного аналізу зарубіжного досвіду реформування та модернізації митної інфраструктури країн світу ми дійшли наступних висновків:

- розвиток митної інфраструктури прикордонних регіонів – процес науко- та капіталоемний;

- міжнародний досвід свідчить, що ефективним інструментом для розвитку митної інфраструктури прикордонних регіонів є транскордонна співпраця, що дозволяє залучати не лише кошти, а, що важливіше – досвід;

- без використання транскордонної співпраці не можливо створити ефективну митну інфраструктуру прикордонного регіону, оскільки у цьому процесі необхідні злагоджені дії партнерів з обох боків кордону, що дасть змогу створювати необхідні об'єкти інфраструктури саме там, де вони є найбільш доцільні;

- як показало дослідження центром, своєрідним ядром сучасної митної інфраструктури є ІТ- та ІТК - інфраструктура, що дозволяє налагодити процес ефективного управління усією системою;

- розвиток митної інфраструктури прикордонних регіонів необхідно чітко узгоджувати із інтеграційними процесами, та передбачати її використання у іншому форматі в результаті поглиблених інтеграційних процесів, що завершуються зняттям кордону як бар'єру.

#### **Список використаних джерел:**

- 1.Руководство по модернизации таможенной службы / Под ред. Люка де Вульфа, Хосе Б.Сокола; пер. с англ. – Издательство «Весь Мир», 2007 — 328 с.
- 2.Посібник «Транскордонне співробітництво». Мікула Н.А., Толкованов В.В. – Київ, видавництво «Крамар», 2011, 259 с.
- 3.Історія Митних Органів. Місія Митного: майбутнє і його вік-старий дух // Режим доступу: <http://www.agenziadogane.gov.it/wps/wcm/connect/Internet/ee/Customs/Forty+years+of+the+European+Customs+Union/History+of+Customs+Authorities>
- 4.An evaluation of Phare Customs Programmes Final Report December 1998, 200 p.
- 5.Становлення митної системи Литви // Режим доступу: <http://www.cust.lt/web/guest>
- 6.EVALUATION OF COUNCIL REGULATION 99/2000 (TACIS) AND ITS IMPLEMENTATION // Synthesis Report Volume 1, January 2006, 83 p.
7. Чигак П.В. Таможенная инфраструктура России: современное состояние и направления развития с учетом зарубежного опыта / Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук: Москва, 2007.- 183с.
- 8.Модернізація митної служби Туреччини // Режим доступу: <http://portsinfo.ru/ports/66-port-turcii/751-port-stambul>