

УДК 351:338

Г. В. Бобрижна, старший інспектор відділу контролю митної вартості та класифікації товарів Дніпропетровської митниці

### АНАЛІЗ ЗАРУБІЖНОГО ДОСВІДУ УПРАВЛІННЯ МИТНИМИ РИЗИКАМИ В СИСТЕМІ ГАРАНТУВАННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ

*Проаналізовано системи управління митними ризиками в країнах ЄС і США. На підставі аналізу зарубіжного досвіду мінімізації ризиків обґрунтовано необхідність удосконалення чинної системи митного регулювання в Україні.*

Ключові слова: економічна безпека; мито; населення; національні інтереси; політика; ризик; управління.

*The article analyzed the customs risk management system in the EU and the U.S.A. Based on the analysis of foreign experience to minimize the risks justified the need to improve the current system of customs control in Ukraine.*

Key words: economic security; customs duty; population; national interests; politics; risk; management.

**Постановка проблеми** (постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок з важливими науковими чи практичними завданнями). Україна як суверенна держава самостійно створює власну митну систему і здійснює митну справу. Митна справа – це складова зовнішньополітичної та зовнішньоекономічної діяльності України. Використання сучасних засобів і методів управління в митній системі призвело до того, що особлива увага стала приділятися розробці перспективних технологій управління ризиками. Цей напрямок здається ще привабливішим з огляду на те, що управління ризиком не перший рік досить успішно використовується закордонними митними службами, зокрема у Сполучених Штатах і країнах ЄС. А значить, подібний позитивний досвід може бути застосований і до нашої системи митного адміністрування.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій** (аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спирається автор, виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття). Дослідження особливостей та перспектив удосконалення й розвитку митної справи аналізується в наукових працях таких відомих українських та зарубіжних науковців і практиків митної справи, як Й. Айоама, Дж. Аклесон, Д. Аянтха, В. Будкін, В. Ващенко, А. Войцешук, Б. Габричидзе, О. Демченко, Ю. Дьомін, О. Єгоров, О. Єршов, С. Ківалов, Р. Ослон, П. Пашко, Л. Письмаченко, С. Холловей, В. Ченцов та ін. Проте узагальнення їх наукових здобутків у напрямі визначення можливостей використання зарубіжного досвіду управління саме митними ризиками потребують подальших досліджень.

**Мета статті** (формулювання цілей статті (постановка завдання) – аналіз та узагальнення передового досвіду побудови системи управління митними ризиками в країнах ЄС і США, визначення можливості його використання в Україні.

**Виклад основного матеріалу** (виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів). У загальному значенні під ризиком розуміють: можливість настання подій з негативними наслідками в результаті певних дій;

© Г. В. Бобрижна, 2012

імовірність збитків або втрати вигоди; міру очікуваного нестатку за умови неуспіху в діяльності, що визначається сполученням імовірності неуспіху і ступеня несприятливих наслідків. Інший погляд доводить, що ризик – це діяльність, пов'язана з подоланням невизначеності в ситуації неминучого вибору, в процесі якого є можливість кількісно та якісно оцінити ймовірність досягнення передбачуваного результату. З погляду менеджменту, ризик – це неповна інформація або така, що швидко змінюється; рівень визначеності, з яким можна прогнозувати результат.

Застосування системи управління ризиками у Великобританії доцільно розглянути на прикладі діяльності одного з Центрів попереднього аналізу та автоматизованої системи визначення рівня ризику. Центр є структурним підрозділом оцінки та управління ризиками Королівської митної й акцизної служби Великобританії та має єдину базу даних з правоохоронними і контрольними органами країни.

У регіоні діяльності Центру перебувають 8 портових митниць, з яких митниця в м. Дувр найбільша і працює в цілодобовому режимі. Обсяг вантажопотоку митниці становить 3–4 тис. вантажних і 5–10 тис. легкових транспортних засобів щоденно, 2 млн партій товарів на рік. Митниця в м. Дувр має значення прикордонної митниці. Не більше 3 % партій товарів проходять для декларування в митниці Дувра, більшість вантажів “оформлюються” в інших митницях Великобританії. Проте митний контроль і систему управління ризиками “перенесено” на кордон, оскільки Центр контролює вантажопотоки, що проходять саме через прикордонні портові митниці [1].

Найактуальніша проблема митного контролю в митниці м. Дувр – це виявлення і припинення контрабанди тютюнових та наркотичних виробів. Статистика за кількістю вилучених контрабандних сигарет [1] показує, що найефективнішим компонентом системи управління ризиками (далі – СУР) є робота Центру.

Система управління ризиками, що застосовується Королівською митною та акцизною службою Великобританії, має трикомпонентну структуру.

1. Застосування автоматизованої системи визначення рівня ризику в рамках Центру.
2. Використання розвідувальної інформації правоохоронних підрозділів митної служби.
3. Застосування інтуїції посадової особи митного органу.

У Центрі працює близько 20 осіб, територіально він розташований безпосередньо в порту Дувра. У Центрі працюють співробітники, які забезпечують контроль за допомогою автоматизованої системи визначення рівня ризику, а також співробітники, що забезпечують фактичний контроль товарів (оглядова група). Співробітники Центру в режимі реального часу проводять моніторинг ввезених товарів із застосуванням автоматизованої системи визначення рівня ризику. Джерела інформації про вантаж – це комерційні і транспортні документи, інформація з баз даних інших контрольних органів (податкових, розвідувальних, міграційних служб).

Більшість вантажів, що перетинають митний кордон Великобританії, походять з країн ЄС. Під час перевезення таких вантажів немає митної декларації, до митного органу подаються тільки транспортні та комерційні документи, які містять дуже обмежений перелік інформації з тієї, що необхідна для проведення ефективного митного контролю. У такій ситуації незамінна інформація від інших контрольних органів, яка надходить завдяки організації єдиної бази даних.

Інформація аналізується автоматизованою системою визначення рівня ризику, яка в результаті видає кінцевий коефіцієнт рівня ризику, що базується на оперативному в режимі он-лайн підключенні митного інспектора до центрального обчислювального комплексу та отриманні автоматичного рішення, на підставі якого побудовано всі його подальші дії. Інспектор візуально переглядає випадки виявлення високого або близького до високого рівня

ризик, за необхідності переглядає деталі аналізу індикаторів (яким індикаторам присвоєно високий рейтинг ризику) і приймає рішення про необхідність застосування заходів з мінімізації ризиків. Якщо співробітник центру вважає за необхідне застосувати заходи щодо мінімізації ризику, то в спеціальному текстовому вікні програми він вказує, які саме дії рекомендується провести інспектору оглядової групи. Наприклад, провести опитування водія вантажівки, за результатами опитування прийняти рішення про необхідність проведення огляду товарів.

Оглядова команда складається з 8 співробітників, яка забезпечує проведення митних оглядів у всіх портових митницях, що перебувають у регіоні діяльності Центру. Переміщення оглядової групи і чергування посадових осіб плануються на два тижні вперед. За необхідності співробітників групи може бути терміново переміщено в позаплановому порядку в інший порт у регіоні діяльності Центру.

У разі прийняття рішення про проведення митного огляду транспортний засіб з вантажем на початку направляється на інспектування із застосуванням рентгенівського інспекційно-оглядового комплексу. Митниця має у своєму розпорядженні пересувний рентгенівський інспекційно-оглядовий комплекс, який дає змогу за 5–6 хв. зробити повний рентгенівський знімок транспортного засобу з вантажним відділенням.

Якщо після дослідження рентгенівського знімка в посадові особи митниці залишаються сумніви щодо вмісту вантажного відділення, то транспортний засіб пропонується перемістити на критий оглядовий майданчик, де проводиться митний огляд товарів. Результати проведення митного огляду передаються через електронний канал зв'язку до Центру та в регіональну митну адміністрацію.

Система управління ризиками, що застосовується у Великобританії, поєднує ряд новітніх митних інструментів і технологій, що базуються на сучасних підходах, які забезпечують підвищення ефективності роботи митних служб.

Митна служба Італії організаційно належить до складу Міністерства фінансів Італії разом із податковими службами, державного майна. Головною організацією митної служби є Агентство. Воно складається з Комітету управління, Комітету стратегічної координації, Ревізійної комісії, департаментів та відділів. Чисельність митної служби Італії становить близько 10 тис. осіб без урахування фінансової групи, яка здійснює правоохоронні та силові функції [2].

До впровадження автоматизованої системи управління ризиками в регіональних митних органах інспектор здійснював 100 %-й документальний контроль і приймав рішення про фактичний огляд вантажу відповідно до нормативних документів або на свій розсуд. За такого контролю виявлялося 0,05 % декларацій з порушеннями, які були причиною або перерахунку митних платежів, або відкривалася справа про порушення митних правил [3].

Робота щодо підвищення ефективності митного контролю розпочалась у 1997 р. Метою організованих і практично реалізованих заходів стало забезпечення ефективного вибіркового митного контролю. Результат проведених комплексних досліджень – побудова автоматизованої системи управління ризиками. Можливість подачі декларації в електронному вигляді була реалізована з 1996 р., однак електронний цифровий підпис не застосовувався, тому основним у процедурі був паперовий документ.

Система управління ризиками Італії складається з таких блоків:

- методології аналізу та управління ризиками;
- організації управління ризиками;
- технічної реалізації системи аналізу та управління ризиками.

Автоматизована інформаційна система управління ризиками почала експлуатуватися із середини 1999 р., яка базується на оперативному в режимі он-лайн підключенні митного

інспектора до центрального обчислювального комплексу та отриманні автоматичного рішення, на основі якого побудовано всі його подальші дії.

Методично ризик реалізується у вигляді профілів ризиків, які можуть бути:

- обов'язковими (наприклад, для особливих видів товарів);
- цільовими, які розраховуються за фактичними даними митної системи;
- випадковими, що визначаються випадковим чином, за своєю суттю не є ризиком, використовуються для перевірки ефективності роботи системи митного контролю.

Ризик може бути об'єктивним, якщо залежить від особливостей товару, і суб'єктивним, якщо базується на особливостях діяльності конкретного учасника зовнішньоторговельної діяльності.

У системі використовуються три види “коридорів”: зелений, жовтий і червоний.

Якщо прийнято (автоматичне) рішення про направлення поданої декларації зеленим коридором, то товар відразу після сплати митних платежів випускається у вільний обіг. При цьому прискорення та спрощення процедур митного оформлення досягається, насамперед, за рахунок того, що випуск товару у вільний обіг зеленим коридором можливий лише за декларацією без супровідних документів та без проведення фізичного огляду.

У разі якщо прийнято рішення про направлення поданої декларації жовтим коридором, то інспектор здійснює документальний контроль і за його результатами приймається рішення про необхідність проведення фізичного огляду. Для проведення документального контролю інспектор може потребувати подати додаткові документи. Випуск товарів у вільний обіг здійснюється після документального контролю та сплати митних платежів.

У разі якщо прийнято рішення про направлення поданої декларації червоним коридором, то проводиться документальний контроль і фізичний огляд (повний або частковий).

У даний час 74 % товарів проходять митне оформлення і митний контроль зеленим коридором, 19 % – жовтим і 7 % – червоним. Аналіз результатів упровадження системи управління ризиками показав, що обсяги митних платежів зросли, якість документального контролю підвищилася, черги на автомобільному пункті пропуску (м. Трієст) зменшилися.

Проведений аналіз системи управління ризиками митної служби Італії дозволяє зобразити її у вигляді такої формальної моделі. Весь проміжок митного оформлення та контролю розбито на 22 сектори (групи ризику), наприклад ризики текстилю, ризики походження текстилю, ризики сільськогосподарської продукції, ризики від суб'єктів, що мали технічні порушення під час оформлення вантажної митної декларації та ін. У кожен сектор входять профілі ризику, а профіль характеризується набором індикаторів та встановленим рішенням. Індикатор являє собою показник і його значення.

Нині проводиться модернізація програмного забезпечення, що дає змогу застосовувати до індикаторів операції значення більше, менше, дорівнює, а також інтервальні операції та ін. В електронній копії вантажної митної декларації, поданій брокером до митного органу, виділяються поля, за якими здійснюється оцінка ризику, проводиться обчислення параметрів, відповідних індикаторів. Потім набір індикаторів відповідного профілю послідовно співвідноситься з електронною копією митної декларації, виділяються профілі, що задовольняють умови даної вантажної митної декларації, і вибирається рішення з даного профілю. Далі відбувається вибір того рішення, яке відповідає найповнішому контролю. Наприклад, обрані профілі з рівнями фізичного огляду 50 %, 30 % і 20 %, отже, рішенням системи управління ризиками буде “проведення 50 %-го огляду”.

Профіль ризику, який уже створено, залишається в інформаційній системі назавжди, однак якщо ризик перестає бути актуальним, відповідний профіль переводять у пасивний стан, але не знищують. У разі виникнення ризику перевіряють наявність подібного профілю

в системі та або знову його активізують, або створюють новий профіль. У цілому в системі є близько 3000 профілів. Нині із загальної кількості профілів, які використовують, активними визнано близько 1200–1300. Система аналізу та управління ризиками щомісячно оцінює ефективність профілів на основі даних чотирьох попередніх місяців, проводиться аналіз кількості спрацювань профілю і результатів перевірок [4].

Упровадження системи управління ризиками дає змогу під час перевірки тільки 26 % декларацій виявляти від 1 до 2 % порушень від загального обсягу декларування. Раніше під час проведення 100 %-го документального контролю виявлялося 0,05 % порушень. Упровадження системи управління ризиками не тільки сприяло підвищенню відсотку виявлених порушень, а й зняло проблему пошуку “зручного” митного органу.

Застосування системи “зеленого коридору” в митній службі Італії передбачає проведення вибіркового митного контролю вже після етапу випуску товарів, для цього у структурі митних органів створено спеціальні підрозділи. Зокрема, питання контролю митної вартості, в основному, забезпечуються за рахунок контролю та аналізу діяльності учасника зовнішньоекономічної діяльності вже після випуску товарів у вільний обіг. Нині з метою підвищення ефективності системи управління ризиками проводиться робота щодо взаємного обміну інформацією з іншими країнами.

Телематична система забезпечує можливість інформаційної взаємодії брокерів з митною службою і містить систему протоколів обміну з відповідними програмними й апаратними засобами та систему забезпечення безпеки.

Система безпеки включає всі основні функції захисту: аутентифікація, контроль доступу, криптозахист. Одним з основних принципів є:

- а) неможливість відмови від наданого або отриманого повідомлення;
- б) інтегрованість рішень.

Криптографічна система працює на основі симетричних ключів і підтримується організаційною процедурою її впровадження. Сховище даних являє собою сукупну базу даних, призначену для проведення аналітичної роботи. У базу даних сховища вводяться не всі митні декларації, а тільки ті, для аналізу яких призначено систему.

Основна мета системи – забезпечення аналізу та контролю товарних потоків за митними деклараціями і статистичними деклараціями ЄС. До даної системи підключено підрозділи центрального апарату Митного агентства і регіональних митних управлінь. Система зберігає дані за 6 років і дає змогу вести пошук за кодом товару, країною-виробником, кодами митниць, зовнішнім виглядом транспортного засобу, податковим кодом отримувача.

У цілому слід зазначити, що система управління ризиками, яка застосовується митною службою країн ЄС, досить розвинена й адаптована до економічного стану і природно-географічних умов країни.

Нині митна служба США здатна подати повний перелік даних про імпорتنі товари в режимі реального часу. Комп'ютерна система готова не лише самостійно приймати рішення, але й аналізувати обставини, робити прогнози й давати вичерпну інформацію іншим державним органам. Вавтоматичному режимі здійснюється оформлення 98 % зовнішньоторговельних вантажів. Швидкість прийняття рішення обчислюється секундами. Для створення комплексної системи управління митними процесами витратили 20 років та понад 3 млрд дол.

За рік митна служба США забезпечує збирання митних платежів у сумі 27 млрд дол США, що становить близько 1 % від зборів податків у країні, у штаті служби налічується 19 тис. співробітників, з яких 8 тис. – інспектори-оперативники, 2 тис. – фахівці з експорту, а 6 тис. – спеціальні агенти. Щорічно оформлюється більше 20 млн партій товарів [5].

Американська модель системи управління та аналізу ризиками складається з чотирьох блоків: формування бази даних і збирання інформації; аналіз та оцінка ризиків; проведення заходів щодо зниження ризиків; контроль і доповідь.

Такі контрольно-організаційні програми, як митне інспектування фінансово-господарської діяльності імпортерів, фізичний огляд, контроль правильності заповнення митних документів, прийняті більше 10 років тому, зараз є основними компонентами сучасної СУР у США.

Формування бази даних і збирання інформації, можливість попереднього виявлення учасників зовнішньоторговельної діяльності, які порушують законодавство, є вже на початку збирання даних. Належне використання цих відомостей дозволяє ефективно використовувати митні ресурси.

Для ідентифікації ризиків активно використовується декілька механізмів:

– автоматизована інтегрована система дотримання законодавства, яка ґрунтується на статистичних результатах огляду та оцінки ступеня контролю правильності заповнення митних документів;

– національні критерії;

– митне інспектування.

Програма визначення ступеня дотримання законодавства дозволяє ідентифікувати ввезені товари, як з невисоким, так і з високим ступенем ризиків. Щороку база інтегрованої системи поповнюється актуальною інформацією про товари, що пройшли митне оформлення й контроль.

Компанії з високим ступенем надійності з достатньою системою внутрішнього контролю проходять митні процедури з мінімальними формальностями для подальшого стимулювання їх роботи в рамках закону. Ненадійні компанії проходять ретельну перевірку.

Національні критерії селекції вантажів – це митні засоби для постановки завдань і отримання даних про потенційних порушників митних правил. За своєю суттю ці критерії суб'єктивні й базуються на минулому досвіді й напрацюванні.

Нині близько 8 тис. учасників зовнішньоекономічної діяльності ввозять товари на територію США, загальна вартість яких за різними підрахунками становить 81 % [6]. Концентруючи ресурси на найбільших імпортерах, митниця впливає на процес дотримання ними законів. Ураховуючи особливості розвитку міжнародної торгівлі, процес упровадження митної інспекції розглядається як прагнення митних органів перейти від принципу перевірки кожної товарної партії до інспектування діяльності окремих імпортерів.

Вибірковість перевірки компаній здійснюється залежно від обсягів, вартості, минулих порушень законодавства. Митна інспекція вживає заходів щодо аналізу роботи осіб, координує її і працює з імпортерами для розв'язання проблем, що виникають.

Наступним кроком після збирання даних є аналіз. Аналіз хронологічної інформації і тенденцій, а також застосування диференційованого підходу до значущості того чи іншого товару дозволяє сконцентрувати свої зусилля на сфері найбільшого потенційного ризику.

Якщо інформація свідчить про наявність проблеми, то до уваги беруться такі факти: значущість проблеми; кількість залучених митних органів; вартість та обсяг поставок, кількість задіяних підприємств; закони і правила, які можуть бути порушені; комерційні збитки, залучення інших митних органів; одиничність порушення або типові порушення; аналіз прийнятих раніше рішень.

Після проведення такого аналізу визначається оцінка ризиків, яка включає: застосування автоматизованих систем; значущість порушень; категорії ризиків; використання примусових заходів; дії митної інспекції.

Автоматизована система митного контролю та оформлення, яка використовується нині в США, має третю за величиною у світі базу даних, що дає змогу здійснювати митний контроль та оформлення повністю в автоматизованому режимі без участі посадової особи митного органу. Ця система – одна з кращих технологічних розробок, що дозволяє виконувати митні формальності й контроль протягом 5–10 сек.

Основні критерії для використання такої процедури:

- отримувач готовий до здійснення митних формальностей у пункті пропуску, митниця підключена до системи автоматичної ідентифікації та мінімізації ризику;
- в учасника зовнішньоторговельної діяльності має бути не менше 50 відправок на рік;
- отримувач товару не є порушником вимог, що висуваються до організації міжнародних перевезень вантажів іншими національними контрольними органами, демонструє прийнятний для митного органу рівень надійності під час транспортування товарів у США;
- ввезені товари відрізняються незмінністю таких характеристик, як номенклатура (асортимент), країна-виробник, митна вартість. Дана система передбачає використання спеціального штрих-коду, що містить основні відомості про товари та отримувача товарів. Штрих-код формує, як правило, митний брокер, наноситься на інвойс або інший комерційний документ (рахунок-фактуру).

У пункті пропуску перевізник або уповноважена особа імпортера представляє інвойс зі штрих-кодом, а також інші товаросупровідні документи. Співробітник митного органу сканує штрих-код у комп'ютерну систему митної служби США. Комп'ютерна система розшифровує код і порівнює з даними, попередньо внесеними митним брокером у систему. Крім того, здійснюється комплексна перевірка поданої до митного контролю декларації відповідно до розробленої критеріальної системи оцінки. Після чого приймається рішення про випуск товарів. Час, необхідний для перевірки, становить 5–10 сек.

Рухаючись шляхом удосконалення СУР, у 2003 р. митна служба США ще більше звузила сферу інтересів, визначивши, що не всі порушення мають рівну значущість, у зв'язку із чим було розроблено показники значущості для різних видів порушень. Селекцію за категоріями товарів, а також визначення значущості видів порушень було проведено для можливості ефективно, методично грамотно приймати одне з таких рішень:

- пропуск товарів. Відповідно до концепції митної служби – це ті товари, до яких під час здійснення комп'ютерного контролю не виникло питань. При цьому митні органи мають право на додатковий повторний контроль;
- проведення документального контролю, якщо під час ввезення товарів не подано будь-якого із документів (список необхідних для огляду та контролю документів чітко окреслено і затверджено на законодавчому рівні);
- проведення огляду (застосовується рідко у відношенні 1–2 % товарів).

*Проведення заходів щодо зниження ризиків.* Збирання і проведення аналізу – це лише перші два з чотирьох можливих елементів СУР. Після проходження цих етапів реалізації СУР слід провести ряд заходів щодо зниження ступеня ризику і збільшення показників відповідності контрольованих митними органами зовнішньоторговельних операцій нормативним вимогам. Перший крок – виявити причини ризику (нестача необхідних знань, складність законів і правил, свідоме ігнорування законів). Другий крок – виробити відповідні заходи й виділити ресурси для усунення ризикової ситуації. Під час виділення ресурсів беруться до відома такі чинники, як фактичні можливості й ступінь професійної підготовки співробітників, масштаб майбутніх витрат і коло певних заходів.

Після того як розроблено і проведено конкретні заходи з мінімізації виявлених ризиків, результати надходять у банк даних програми процесу управлінням ризиками. Митна

служба використовує декілька механізмів контролю за своєчасністю й повнотою їх виконання: план виконання примусових заходів; доповіді в уряд і конгресу з дотримання законів; робота митної інспекції; післяопераційний контроль. Повернення інформації в банк даних програми процесу управління ризиками створює умови для зворотного зв'язку, яка може використовуватися на будь-якому етапі.

План виконання примусових заходів формується на один рік. До кінця року проводиться детальний аналіз і оцінка виявленого результату, як показує практика – найчастіше йдеться про прогрес. Отримані результати враховуються під час складання плану на наступний рік.

У цілому слід зазначити, що закордонні моделі управління ризиками являють собою загальну схему, конкретні деталі якої залежать від конкретної країни застосування і, відповідно до різних параметрів окремо взятих держав, можуть змінюватись, при тому, що система в цілому все одно повинна підпорядковуватися загальній схемі.

Обсяги міжнародного товарообігу багаторазово перевищують можливості розвинених, досвідчених і технічно обладнаних митних служб світу. Спроба здійснювати всеосяжний, тотальний контроль усіх товарів, що перетинають кордон, закономірно призвів би до паралічу зовнішньої торгівлі і, врешті-решт, до катастрофічних наслідків для світової економіки. Отже, митні служби світу, як правило, здійснюють митний контроль на основі принципу вибірковості, комплексно використовуючи національні моделі систем управління ризиками.

**Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку.** Визначено, що технологічний аспект гарантування економічної безпеки в системі митного регулювання полягає в удосконаленні митних процедур на основі застосування системи аналізу та управління ризиками. Аналіз зарубіжного досвіду управління митним контролем в умовах ризику показав, що наявні підходи не можуть бути перейняті митною системою України без відповідної їх адаптації. Чинна в Україні система управління ризиками має ряд недоліків, які знижують її ефективність. Це приводить до необхідності пошуку напрямків подальшого вдосконалення вітчизняної системи управління митними ризиками.

### Список використаних джерел:

1. Ломакин В. К. Внешнеэкономическая политика Великобритании : [монография] / Ломакин В. К. – М., 2003. – С. 33.
2. Копійка В. В. Європейський Союз: досвід розширення і Україна: [монографія] / Копійка В. В. – К. : Юридична думка, 2005. – 448 с.
3. Криловський І. Митні процедури в умовах спрощення міжнародної торгівлі / І. Криловський // Таможенна параллель. – 2009. – № 13–14. – С. 1–3.
4. Овчінніков О. Питання митної співпраці на східних кордонах Євросоюзу обговорили на міжнародному форумі у Відні / О. Овчінніков // Митниця. – 2008. – № 11. – С. 2.
5. Моїсеєнко А. Міжнародне митне співробітництво як складова зовнішньоекономічної політики держави / А. Моїсеєнко, Ю. Гончарова // Митниця. – 2007. – № 4. – С. 10–12.
6. Мазур А. В. Організаційно-правові основи митного контролю в Україні : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : 12.00.07 / А. В. Мазур. – Х., 2004. – 19 с.