

УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ В МОРСЬКИХ ПУНКТАХ ПРОПУСКУ НА БАЗІ ЄДИНОЇ ІНФОРМАЦІЙНОЇ СИСТЕМИ ПОРТОВОГО СПІВТОВАРИСТВА

У статті досліджуються особливості функціонування системи управління ризиками в морських пунктах пропуску на базі Єдиної інформаційної системи портового співтовариства. Розглянуто напрямки для побудови ефективної системи управління ризиками в морських пунктах пропуску.

Ключові слова: митний ризик, морські порти, митний контроль, митний кордон, управління ризиками, інформаційна система портового співтовариства.

L.V. DZULIY, L.V. LUTSENKO
Khmelnytsky National University

RISK MANAGEMENT IN MARITIME CROSSING POINTS ON THE BASIS OF A UNIFIED INFORMATION SYSTEM OF THE PORT COMMUNITY

Abstract – The paper examines the features of formation of the risk management system in sea crossing points on the basis of a unified information system of the port community.

This is a key issue for the customs service of Ukraine. The basic directions of activity phases of risk management, risk classifications, risk assessment. The main objective of risk management is the creation and enactment of a common information space in sea checkpoints.

The need to maximize the use of information technology in the performance analysis and risk assessment not only provides international norms and standards, but also dictated by the demands and the rapid development of global business processes, including international trade.

This facilitates and speeds up customs procedures, enhances security.

To build the effectiveness of risk management in marine checkpoints is necessary to improve the automated information system to organize processes, regulatory support, infrastructure.

Keywords: custom risk, seaports, custom control, custom border, risk management, informative system of port community.

Актуальність проблеми. Глобальна комп'ютеризація сучасного суспільства, що охоплює практично всі сфери діяльності підприємств, організацій, держави, не обійшла стороною і галузь митного контролю, у зв'язку із чим постає необхідність дослідження побудови системи управління ризиками в морських пунктах пропуску. Проте, сучасні інструменти митного контролю орієнтовані не лише на посилення безпеки держави, а й для створення сприятливих умов для руху товарів через державний контроль України шляхом спрощення та прискорення митних процедур. Створення ефективної системи управління ризиками є актуальним питанням для митної служби України. Тому виникає необхідність здійснювати митний контроль в морських пунктах пропуску на базі єдиної інформаційної платформи – Інформаційної системи портового співтовариства.

Аналіз останніх досліджень. Проблеми застосування системи управління ризиками в митній справі розглядалися у працях вчених Д.С. Олійника, П.В. Пашко, С.С. Терещенко та ін. Однак, у зв'язку із розвитком глобалізації і науково-технічного прогресу окремі питання управління ризиками у митній справі зумовлюють проведення нових досліджень за даним напрямом.

Метою статті є проведення аналізу функціонування системи управління ризиками в морських пунктах пропуску на базі єдиної інформаційної комп'ютерної системи портового співтовариства.

Результати дослідження. Глобалізація економіки, збільшення обсягів товаропотоків та пасажиропотоків між країнами, можливості сучасних інформаційних технологій змушують митні адміністрації приділяти все більшу увагу контролю процесу переміщення товарів через митний кордон з метою захисту економічних інтересів та забезпечення національної безпеки. У зв'язку із цим, все більшої актуальності набуває питання імплементації системи управління ризиками в процес митного контролю.

Становлення і розвиток системи управління ризиками у сфері міжнародного митного регулювання розпочалося в кінці 90-х років з часу прийняття переглянутої Кіотської конвенції (1999р.), де було запропоновано модель сучасного митного регулювання і вперше було задекларовано перспективність впровадження системи аналізу та управління ризиками. Управління ризиками являє собою певну суму знань і набір процедур та технологій з мінімізації ризиків у митній діяльності. Діяльність управління ризиками включає такі основні етапи: ідентифікація (виявлення), оцінка ризику; вибір методу і заходів запобігання та контролювання ризику; оцінка результатів [2, с. 2].

З того часу відбувся стрімкий розвиток даного напрямку діяльності, в результаті чого було прийнято низку законодавчих актів на міжнародному рівні, метою яких було впровадження глобальної системи управління ризиками, серед яких слід в першу чергу відзначити такі нормативні акти.

Рамкові стандарти безпеки та полегшення всесвітньої торгівлі Всесвітньої митної організації (прийняті в червні 2005 р.). Тео Флетчер, віце-президент з питань безпеки ланцюга доставки товарів і дотримання правових норм, наголосила, що рамкові стандарти забезпечать значні вигоди всім учасникам – країнам - членам ВМО, пониження витрат, підвищення надійності ланцюгів товарних доставок і уніфікації

практичних процедур. Раніше в європейських державах здійснювався лише вибірковий контроль, тобто досконало оглядалися 10-15% від усього товаропотоку. Таким чином, виникла система митного контролю, при якій працівники митниці повинні попередньо знати про те, які вантажі, за якими напрямками і в яких обсягах повинні бути перевірені. Ці стандарти розроблені в цілях підвищення безпеки світової торгівлі і базуються на чотирьох основних принципах: попередній обмін даними в електронному вигляді; система інформаційного обміну повинна підтримуватися на сучасному рівні і базуватися на використанні новітніх інформаційних технологій для безпеки передачі комерційної інформації; митниця повинна забезпечити безпеку вантажоперевезення; співробітництво митниці і бізнес-товариства [8].

Міжнародна конвенція про спрощення та гармонізацію митних процедур (укладена 18 травня 1973 р. в Кіото, набрала чинності 25 вересня 1974 р.). Договірні сторони цієї конвенції, розробленої під егідою Ради митного співробітництва [3].

Митний кодекс Співтовариства (Модернізований Митний кодекс) (встановлений регламентом (ЄС) №450/2008 Європейського парламенту та Ради від 23 квітня 2008 р.). Україна визначила магістральний напрямок до міжнародного митного співробітництва, а саме: міжнародне митне співробітництво з Європейським Союзом. Прагнення нашої держави інтегрувати до Європейської спільноти стає потужним стимулом соціально-економічних перетворень, в реалізації яких важлива роль належить митній службі України та здійснюваному нею міжнародному співробітництву в галузі митної справи [9].

Митний кодекс Митного союзу (відповідно до Рішення Міждержавної ради ЄвроАзЕС №17 від 27.11.2009 р. (м. Мінськ), набрав чинності з 1 липня 2010 р.), де було створено митний союз Білорусії, Казахстану та Росії – форму міждержавної торгово-економічної інтеграції даних країн. Європейський Союз запропонував Україні обрати між зоною вільної торгівлі з ним і вступом до Митного Союзу з Росією, Білорусією, Казахстаном. Тому, здійснюючи торгівельно-економічні зв'язки з іншими державами, необхідно передбачати ризики, які можливі на митниці. З метою полегшення ведення бізнесу, запропоновано шляхи спрощення, підвищення ефективності з прискорення митного оформлення, а саме створення й застосування якісної системи управління ризиками разом з ефективними процедурами перевірки після митного оформлення [10].

В новій редакції Митного кодексу (2013р.) під ризиком розуміється «ймовірність підтримання вимог законодавства України з питань державної митної справи», а управління ризиками – це робота органів доходів і зборів з аналізу ризиків, виявлення та оцінки ризиків, розроблення та практичної реалізації заходів, спрямованих на мінімізацію ризиків, оцінки ефективності та контролю застосування цих заходів [4].

Недостатня розробленість теоретичних основ управління ризиками в митній сфері породжує необхідність проведення детального аналізу саме у цьому напрямку.

З метою дослідження властивостей, структури та форм системи управління ризиками в митній службі необхідно, в першу чергу, визначити сутнісні характеристики поняття «митний ризик», як економічної категорії. Ризик – це небезпека, можливість невдачі, поразки, ймовірність або митний виклик; виникнення митної шкоди, збитку, що наноситься національній економіці; недодержання або порушення норм митного законодавства [11]. На підставі трактування ризику слід зробити висновок, що управління ризиком – аналіз ризикової ситуації, розробка й обґрунтування рішень, часто у формі правового акту, спрямованого на мінімізацію ризику, і передбачає певну суму знань і набір процедур та технологій з обмеження ризиків у митній діяльності. Цілями системи управління ризиками є: запобігання, прогнозування і виявлення порушень законодавства України з питань державної митної справи. Діяльність управління ризиками включає такі основні напрямки: ідентифікація (виявлення) ризику, аналіз, види методу управління ризиком, запобігання ризикові та його контролювання, фінансування ризику, оцінка його результатів.

У країнах ЄС цілями управління ризиками в митній справі є: забезпечення безперешкодного проходження більшості товаропотоків через митні кордони; забезпечення повноти гарантій, що за товари, які ввозяться, були сплачені всі митні платежі; захист інтересів учасників ЗЕД; дотримання митного законодавства.

Таким чином, виділимо основні етапи проведення аналізу ризиків: виявлення сфери ризику, встановлення індикаторів ризиків, оцінка ризику, складання профілю ризику.

Отже, на основі аналізу визначення поняття «митний ризик» у міжнародному законодавстві і науковій літературі можна зробити висновок, що його слід трактувати як – вірогідність недодержання або порушення норм вітчизняного законодавства і порядку ведення операцій зовнішньоекономічної діяльності суб'єктами господарювання, що спричиняє виникнення митної шкоди.

Класифікаторами сфер ризику є імпорт, реімпорт, експорт, реекспорт, транзит, тимчасове ввезення (вивезення), митний склад, спеціальна митна зона, магазин безмитної торгівлі, переробка на митній території України і за її межами, знищення або руйнування, відмова на користь держави.

Одним із особливих видів митних ризиків є ризики, які виникають при перетині митного кордону країни товарами, що переміщуються морськими видами транспорту і надходять у морські пункти пропуску (порти). Найбільшими портами країни є: Одеса, Іллічівськ, Херсон, Миколаїв, Південний, Керч, Маріуполь, Бердянськ. Саме вони забезпечують участь країни у міжнародній системі морських транспортних перевезень [5, с. 55-58].

Доцільно налагодити ефективну систему формалізації та оцінки митних ризиків, яка б на основі існуючих методичних напрацювань та технічних засобів митного контролю дозволяла би більш ефективно використовувати автоматизовану систему управління ризиками в морських пунктах пропуску.

Слід зазначити, що у порівнянні з іншими видами транспорту (автотранспорт, авіатранспорт, залізничний транспорт), основною відмінною рисою морського транспорту є його вантажопідйомність. Саме морським транспортом найбільш вигідно здійснювати транспортування великих партій товару в міжконтинентальному повідомленні.

Відповідно до Митного кодексу України, митному контролю підлягають усі товари, транспортні засоби комерційного призначення, які переміщуються через митний кордон України. Митний контроль здійснюється виключно митними органами відповідно до законодавства України [4].

Разом з тим, необхідна розробка практичних інструментів, в тому числі, автоматизованих систем для митного оформлення і оцінки ризиків на певних етапах митного контролю. Існують такі оцінки ризику (встановлення ступеня ризику) високого, середнього і низького. Одним із основних завдань системи управління ризиками є створення єдиного інформаційного простору, що забезпечує функціонування СУР.

Найбільш вагомим здобутком регіонального представництва ІСС Україна в Одесі є розробка та реалізація проекту «Єдине вікно – локальне рішення» в зоні діяльності Південної митниці і портів Одеської області, ініціатором якого виступив Український національний комітет Міжнародної торгової палати. Впровадження проекту «Єдиного вікна» в національному митному просторі забезпечує суттєве спрощення зовнішньоекономічних операцій.

Щоб забезпечити створення та функціонування Єдиної інформаційної системи портового співтовариства і приступити до впровадження першого етапу проекту, було підготовлено цілий ряд змін у нормативні документи, законодавчі акти, галузеві накази. Перехід на електронний документообіг став революцією в системі, яка сторіччями користувалася паперовими носіями.

Отже, запровадивши Єдину інформаційну систему портового співтовариства в Одеському порту, Україна піднялася на сходинку вище, впровадивши передовий європейський досвід.

Крім того, Міністерство інфраструктури України ініціювало відмову від паперового документообігу при здійсненні контролю та оформлення вантажів та транспортних засобів у портах відповідно до міжнародних стандартів. На заміну сьогодишньої практики пропонується створити у портах та ввести у дію електронну інформаційну систему – за аналогією тих, що наразі успішно використовуються у провідних портах Європи. Відповідний проект постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 р. № 451» був схвалений 3 липня 2013 р. Згідно з розробленим документом створюється Єдина інформаційна система портового співтовариства (ЄІС), до якої підключено адміністрацію та виробничі комплекси порту, стивідорні компанії, контролюючі органи і служби (митну, санітарну, ветеринарну, карантинну, інші), агентські та експедиторські організації та інші організації, що беруть участь у транспортуванні або обробці вантажів, транспортних засобів. Усі ці учасники через ЄІС зможуть здійснювати обмін, перевірку, оформлення, розрахунки та передачу будь-якої інформації, документів, достатніх для контролю та оформлення вантажів і транспортних засобів при вантажних перевезеннях. Відмітки контролюючих органів про усі прийняті ними рішення щодо товарів та транспортних засобів також проставлятиметься в ЄІС. Проте, в документі чітко не зазначено процедуру взаємодії ЄІС порту з АСАУР, що значно обмежує ефективність проведення митного контролю в морських пунктах пропуску.

Особливо актуальним на сьогоднішній день є питання розвитку системи управління ризиками в напрямку її застосування в пунктах пропуску для морського сполучення, зокрема в частині впровадження автоматизованих систем аналізу та управління ризиками.

Наприклад, якщо до митниці надійшла інформація про намір ввезення товарів, що, за результатами оцінки ризиків не можуть бути пропущені на територію ЄС, то про це повідомляється відправник. Обов'язково вивчається товар, порівнюється за певний період перевезення. В даному випадку існує середній ступінь ризику. У випадку із контейнерами, що переміщуються морем, інформація, як уже зазначалось, має бути надана за 24 години до початку завантаження у порту відправлення. Таким чином, у разі виникнення ситуації із неможливістю ввезення, сторона відправлення не буде завантажувати ці товари на судно і нести невикористані затрати. Доцільно використати метод запобігання та контролювання. Три інші методи (скасування, страхування і поглинання) тут недоречні.

Попередня інформація про переміщення є доступною для усіх правоохоронних агенцій, які здійснюють контроль в пунктах пропуску. Якщо, в проведенні заходів контролю у відношенні, наприклад, певного контейнера, зацікавленні декілька правоохоронних служб, то вони координують проведення таких заходів. Тобто, визначають час та місце проведення спільних контрольних заходів. При цьому координатором виступає митниця (так званий принцип «one stop shop»).

Модель інформаційного забезпечення ризиками передбачає контроль за всіма ланцюжками перевезення товарів від виробника до митниці і створення умов для прискореного чи спрощеного проходження цих товарів через митні процедури.

Основними вимогами до функціонування системи управління ризиками під час митного контролю в морських пунктах пропуску, є наступні:

- наявність єдиної інформаційної платформи (програмного продукту або декількох взаємопов'язаних синхронізованих програм), яка концентруватиме у собі максимум доступної на кожному етапі інформації, необхідної для цілей аналізу та оцінки ризиків;
- налагодження обміну доступу до інформації для суб'єктів інформаційного обміну в межах

компетенції та залежно від сфери контролю;

- забезпечення автоматизації процесу прийняття управлінських рішень шляхом програмної реалізації (імплементації) функціонального модуля автоматизованої системи аналізу та управління ризиками до єдиного програмного продукту, який використовується під час здійснення митного контролю в морських пунктах пропуску, з використанням інформації, яка міститься у базах даних єдиної інформаційної платформи;
- контроль якості та повноти інформації у базах даних, які використовуються під час здійснення аналізу та оцінки ризиків.

Інформаційна система портового співтовариства (ІСПС) – організаційно-технічна система, що надає можливість за допомогою технічних і програмних засобів адміністрації порту, державним органам, уповноваженим здійснювати відповідні види контролю в пунктах пропуску через державний кордон, портовим операторам, агентським організаціям (морським агентам) та експедиторам, іншим суб'єктам господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту щодо транспортування або обробки товарів, контейнерів і транспортних засобів, накопичувати, перевіряти, обробляти, зберігати та передавати інформацію і документи в електронній формі, необхідні для здійснення прикордонного, митного та інших видів контролю та оформлення товарів і транспортних засобів, та відповідає законодавству України про електронний документообіг [7]. На сьогодні ІСПС об'єднує 20 морських ліній, 243 експедиторських і 16 агентських компаній з функціонуючими електронними цифровими підписами [1].

Разом з тим, з метою забезпечення можливості використання інформації, яка міститься в ІСПС, під час митного контролю у морських портах, в тому числі у системі управління ризиками, необхідним є налагодження передачі такої інформації до програмно-інформаційних комплексів по доходах і зборах, зокрема, до Єдиної автоматизованої інформаційної системи (ЄАІС). Слід зазначити, що така робота уже ведеться.

Необхідність максимального використання інформаційних технологій під час здійснення аналізу та оцінки ризиків не лише передбачена міжнародними нормами та стандартами, а й продиктована вимогами часу та стрімким розвитком глобальних бізнес-процесів, включаючи міжнародну торгівлю.

Суб'єктами інформаційного обміну у пунктах пропуску для морського сполучення є: адміністрація морського порту, митниця, органи охорони державного кордону, контролюючі органи, морські агенти, оператори контейнерних ліній, стивідорні компанії, експедиторські компанії, сюрвеєрські компанії, мультимодальні логістичні центри [7].

При цьому, з урахуванням ІСПС, основний обмін інформацією митниця буде здійснювати з іншими суб'єктами обміну в порту через ІСПС.

Для побудови ефективної системи управління ризиками в морських пунктах пропуску необхідно здійснювати заходи одночасно у таких напрямках, як:

- побудова і удосконалення автоматизованих інформаційних систем;
- удосконалення нормативно-правового забезпечення;
- розвиток інфраструктури в морських пунктах пропуску;
- удосконалення організаційних процесів.

Щодо побудови і удосконалення автоматизованих інформаційних систем, то для ефективного застосування вищеприписаного механізму здійснення аналізу та оцінки ризиків по контейнерних перевезеннях в морських пунктах пропуску необхідним є:

- забезпечення передання інформації про переміщення в морських пунктах пропуску від ІСПС до митниці і навпаки. При цьому оптимальним варіантом є централізований обмін інформацією через ЄАІС. Важливим є забезпечення механізму зворотного зв'язку на кожному етапі подання інформації до ЄАІС/ІСПС/ПК «Інспектор-2006», який передбачає інформування суб'єкта, що подав інформацію про результати та стан її опрацювання (у разі необхідності), в тому числі автоматичне відправлення підтвердження отримання інформації. Так, наразі, морському агенту автоматично направляється повідомлення – підтвердження прийняття системою попередньої інформації. В подальшому необхідним, наприклад, є забезпечення автоматичного інформування ініціатора проведення митних формальностей про результати їх виконання, в тому числі шляхом автоматичного фіксування результатів зважування, прикріплення результатів сканування (як описової частини, так і самих знімків) тощо;

- доопрацювання модуля «Журнал пункту пропуску (морський)» ПК «Інспектор-2006», який дозволятиме оперативно переглядати та аналізувати інформацію щодо морських перевезень з ЄАІС (в тому числі, отриману з ІСПС);

- розробка модуля автоматизованої системи аналізу та управління ризиками, який би забезпечував: аналіз ризику після кожного отримання нової інформації про переміщення, формування переліку митних формальностей і надання його у зручному вигляді для користувача (посадової особи митниці), можливість фіксації проведених заходів, механізм зворотного зв'язку на кожному етапі аналізу ризиків;

- розробка або закупівля програмного продукту для автоматизації моніторингу та контролю ефективності застосування системи управління ризиками;

- розробка або закупівля програмного продукту для ведення бази даних профілів ризику, внесених до системи управління ризиками (із забезпеченням вимог до захисту інформації, з можливостями фіксування усього циклу розробки профілів ризику та їх впровадження).

Висновки. Отже, у дослідженні проведено аналіз особливостей трактування категорії «митний ризик» вітчизняними та зарубіжними науковцями, узагальнено підходи до визначення цього поняття на

рівні законодавства країн та міжнародних об'єднань та узагальнено напрями побудови ефективної системи управління ризиками в морських пунктах пропуску, а саме: побудова і удосконалення автоматизованих інформаційних систем; удосконалення нормативно-правового забезпечення; розвиток інфраструктури в морських пунктах пропуску; удосконалення організаційних процесів.

Відповідно до одержаних результатів, визначено вимоги до програмного забезпечення для застосування системи управління ризиками в морських пунктах пропуску з метою забезпечення здійснення якісного аналізу та оцінки ризиків на кожному етапі отримання інформації про переміщення товарів у морських пунктах пропуску.

Література

1. В Одеському порту розпочалася експлуатація системи Єдиного інформаційного портового співтовариства [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://od.minrd.gov.ua/media-ark/news-ark/print-111667.html>.
2. Кіотські стандарти для України // Митниця. – 2006. – № 10 (23). – С. 2.
3. Міжнародна конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/995_643
4. Митний кодекс України: закон України: прийнято Верховною Радою 13.03.2013, № 4495-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>.
5. Нагорний Є.В. Динаміка обсягів перевезень за основними видами транспорту в Україні / Є.В. Нагорний, А.В. Потапенко // Восточно-Европейский журнал передовых технологий. – 2009. – №6/7(42). – С. 55-58.
6. Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними: постанова: затверджена Кабінетом Міністрів України 21.05.2012, № 451 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/451-2012-p/paran3#n3>.
7. Про морські порти України: закон України, прийнятий Верховною Радою України 17.05.2012, № 4709-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>.
8. Рамкові стандарти безпеки та полегшення всесвітньої торгівлі Всесвітньої митної організації [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua>.
9. Регламент(ЄС) №450/2008 Європейського парламенту і Ради від 23 квіт. 2008 р. про встановлення Митного кодексу Співтовариства (Модернізованого Митного кодексу) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://eurodocs.sdla.gov.ua>.
10. Таможенный кодекс Таможенного союза (приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27 ноября 2009 г. № 17) (ред. от 16.04.2010) // СПС «КонсультантПлюс».
11. Терещенко С.С. Правова основа формування системи аналізу ризиків як інструменту вдосконалення технології здійснення митних процедур / С.С. Терещенко, С.В. Галько // Митна безпека. Серія «Право». – 2010. – №2. – С. 26-36.

References

1. V Odeskomu portu rozpochalasja ekspluatatsiia systemy Yedynoho informatsiinoho portovoho spivtovarystva [Elektronnyi resurs]. - Rezhym dostupu: <http://od.minrd.gov.ua/media-ark/news-ark/print-111667.html>.
2. Kiotski standarty dlia Ukrainy [Tekst] // Mytnytsia. – 2006. –№ 10 (23). – P. 2.
3. Mizhnarodna konvensiia pro sproshchennia i harmonizatsiiu mytnykh protsedur [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu : http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/995_643
4. Mytnyi kodeks Ukrainy [Elektronnyi resurs] : zakon Ukrainy [pryniato Verkhovnoiu Radoiu 13.03.2013 № 4495-VI]. – Rezhym dostupu : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>.
5. Nahornyi Ye. V. Dynamika obsiahiv perevezen za osnovnymy vydamy transportu v Ukraini / Ye. V. Nahornyi, A. V. Potapenko // Vostochno-Evropeyskiy zhurnalпередовых технологий. - №6/7(42). - 2009 г. – P. 55-58.
6. Pytannia propusku cherez derzhavnyi kordon osib, avtomobilnykh, vodnykh, zaliznychnykh ta povitrianykh transportnykh zasobiv pereviznykiv i tovariv, shcho peremishchuiutsia nymy [Elektronnyi resurs] : postanova [zatverdzhena Kabinetom Ministriv Ukrainy 21.05.2012 № 451]. – Rezhym dostupu: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/451-2012-p/paran3#n3>.
7. Pro morskii porty Ukrainy [Elektronnyi rezhym] : zakon Ukrainy [pryiniaty Verkhovnoiu Radoiu Ukrainy 17.05.2012 № 4709-VI]. – Rezhym dostupu: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>.
8. Ramkovi standarty bezpeky ta polehshennia vsesvitnoi torhivli Vsesvitnoi mytnoi orhanizatsii [Elektronnyi resurs]. — Rezhym dostupu: <http://zakon1.rada.gov.ua>.
9. Rehlament(Yes) №450/2008 Yevropeiskoho parlamentu i Rady vid 23 kvit. 2008 r. pro vstanovlennia Mytnoho kodeksu Spivtovarystva (Modernizovanoho Mytnoho kodeksu) [Elektronnyi resurs]. — Rezhym dostupu: <http://eurodocs.sdla.gov.ua>.
10. Tamozhennyi kodeks Tamozhennoho soiuz (prylozhenye k Dohovoru o Tamozhennom kodekse Tamozhennoho soiuz, pryniatomu Reshenyem Mezghosudarstvennogo Soveta EvrAzES na urovne glav hosudarstv ot 27 noiabria 2009 h. № 17) (red. ot 16.04.2010)// SPS «KonsultantPlus».
11. Tereshchenko S. S. Pravova osnova formuvannia systemy analizu ryzkyiv yak instrumentu vdoskonalennia tekhnolohii zdiisnennia mytnykh protsedur / S. S. Tereshchenko, S. V. Halko // Mytna bezpeka. Serii «Pravo». – 2010. – №2. –P. 26-36.

Рецензія/Peer review : 10.5.2014 р.

Надрукована/Printed : 17.8.2014 р.

Рецензент: д.е.н., проф. Войнарченко М.П.