

Ігор Несторишен, к. е. н.

Університет державної фіскальної служби України

Володимир Колесник, заступник Керівника Головного департаменту з питань національної безпеки та оборони

Адміністрація Президента України

Олександр Долгий, доктор наук з державного управління, головний науковий співробітник

Університет державної фіскальної служби України

ОЦІНКА МЕХАНІЗМІВ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕЧНИМ МІЖНАРОДНИМ ЛАНЦЮГОМ ПОСТАЧАННЯ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ

Igor Nestoryshen, PhD in Economics

University of the State Fiscal Service of Ukraine

Volodymyr Kolesnyk, Deputy Head of the Department for National Security and Defense Affairs

Presidential Administration of Ukraine

Oleksandr Dolgiy, ScD in Public Administration, Principal researcher

University of the State Fiscal Service of Ukraine

ASSESSMENT OF MECHANISMS FOR MANAGEMENT OF INTERNATIONAL DELIVERY CHAIN IN THE AREA OF STATE SAFETY

The article is devoted to research actual problem concerning functioning of organizational, legal and informational mechanism in the context of management of international delivery chain in the area of state safety. The author describes actual problems of research in this area, interprets the term «international chain of delivery» and considers the general structure of full international chain of delivery and main principles of integrated management of delivery chain. The conceptual basis of development and complex management of chain of delivery is analyzed in the article. The author investigates a lot of questions on international chain of delivery including provisions concerning economic operators, control of custom authorities and organization of cooperation among them.

Key words: state safety, international chain of delivery, customs authorities, management, standards, national legislation, informational systems.

Вимоги до підвищення рівня міжнародної безпеки зумовлюють актуальність переосмислення підходів та оновлення принципів міжнародної торгівлі, що, в свою чергу, вимагає від України та інших держав розробки нових інструментів забезпечення національної безпеки у сфері регулювання зовнішньо-економічної діяльності.

Зазначимо, що окреслений напрям дослідження був предметом наукових пошуків вітчизняних і зарубіжних дослідників. Серед них: І.Г. Бережнюк, А.В. Мазур, І.В. Міщенко, Л.Р. Прус, С.Д. Симонов, І.О. Федотова, Д.Л. Фесько, Г.О. Хабло, О.М. Шевчук, L. Klarisson, M. Polner, T. Fletcher та інші. Аналіз їхніх праць надає підстави у контексті забезпечення національної безпеки ще раз наголосити на актуальності наукової розробки безпекових аспектів міжнародної торгівлі, до яких належить і формування безпечного міжнародного ланцюга постачання.

Сьогодні вже сформовано єдині вимоги та розроблено основоположні підходи до запровадження «інтегрованого управління ланцюгом постачання» на національних рівнях. Це здійснено урядами низки країн, Світовою організацією торгівлі (далі – СОТ), Всесвітньою митною

організацією (англ. – *World Customs Organization, WCO*, далі – ВМО) та іншими міжнародними організаціями.

Відмітимо, категорія «міжнародний ланцюг постачання» не є поширеним у вітчизняному нормативному полі. Проте, в Угоді між Україною та Королівством Нідерландів про взаємну адміністративну допомогу в митних справах використовується поняття «міжнародний торговельний ланцюг постачання», під яким розуміються всі процеси, що відбуваються в рамках транскордонного руху товарів від місця походження до місця кінцевого призначення¹. В економічній літературі під ланцюгом постачання узагальнено розуміють послідовність процесів та інформації, що забезпечують рух товарів та послуг від постачальників, через виробництво і дистрибуцію, безпосередньо споживачу. В цілому міжнародний ланцюг постачання складається із певної кількості видів діяльності й учасників, через які проходять товари під час свого переміщення від постачальників початкового рівня до кінцевих споживачів².

Загальна структура повного міжнародного ланцюга постачання, з охопленням стадій виготовлення продукції з імпортованих матеріалів і реалізації на зовнішньому ринку, наведена на рис.1.

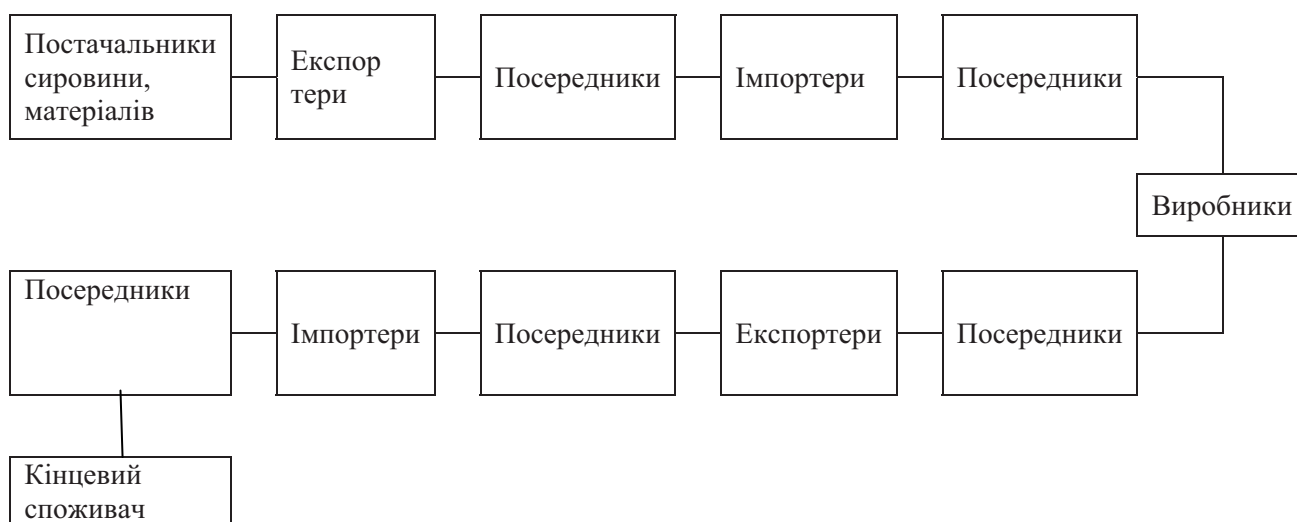


Рис. 1. Повний міжнародний ланцюг постачання

Зазначимо, базові принципи та вимоги до запровадження інтегрованого управління ланцюгом постачання визначено міжнародними конвенціями, рекомендаціями і стандартами, а також методичними вказівками ВМО – міжнародної міжурядової організації, членами якої є митні адміністрації більше 180 країн світу, в тому числі й Україна. Робота ВМО сконцентрована у сферах розробки:

- міжнародних інструментів, конвенцій з питань класифікації товарів, митної вартості;
- правил походження товарів, митних зборів, безпеки ланцюгу постачання товарів;
- спрощення процедур міжнародної торгівлі, боротьби з правопорушеннями в митній сфері та незаконним переміщенням контрафактної продукції (захист прав інтелектуальної власності);
- заходів боротьби з корупцією.

Особливу увагу ВМО приділяє програмам інституціонального розвитку, метою яких є надання підтримки при проведенні реформ та модернізації митних служб.

Концептуальні засади комплексного управління ланцюгом постачання товарів були сформовані Рамковими стандартами безпеки та спрощення міжнародної торгівлі ВМО (далі – Рамкові стандарти безпеки ВМО)³, а саме: Стандартом 1 «Комплексне управління ланцюгом

¹ Угода між Україною та Королівством Нідерланди про взаємну адміністративну допомогу в митних справах: Угода 2007 (Президент України). Офіційний сайт Верховної Ради України. <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/ru/528_022>.

² Уотерс, Д. (2003). *Логистика. Управление цепью поставок*. Москва: ЮНИТИ-ДАНА, 19.

³ SAFE Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade (2015). *The World Customs Organization*. <http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/safe_package.aspx>.

постачання товарів». Відповідно до цього Стандарту, митні адміністрації повинні дотримуватись комплексних процедур митного контролю, передбачених у Рекомендаціях ВМО для митних органів з інтегрованого управління ланцюгом постачання: Customs Guidelines on Integrated Supply Chain Management (далі – Рекомендації ІУЛП)¹.

Рамковими стандартами безпеки ВМО та Рекомендаціями ІУЛП передбачено застосування комплексних процедур митного контролю, що вимагає наявності відповідних юридичних повноважень, а також дозволяє вимагати від експортерів і перевізників заздалегідь надавати митним адміністраціям інформацію в електронному вигляді для оцінювання можливих загроз та небезпек. Крім того, комплексні процедури митного контролю передбачають встановлення між митними адміністраціями транскордонного співробітництва, постійного оцінювання ризиків та здійснення митного контролю з метою підвищення загальної безпеки ланцюга постачання і прискорення процедур випуску товарів, що вимагає розроблення відповідної правової бази. Ці механізми підкріплені вимогами відповідних актів ВМО, а саме: Рекомендаціями щодо розроблення національного законодавства, що регулює збір і передавання митної інформації; Типовою двосторонньою угодою і Міжнародною конвенцією про взаємне адміністративне сприяння в митних питаннях (Йоганнесбурзька конвенція). В рамках цієї співпраці митні адміністрації повинні домовлятися про взаємне визнання результатів контролю/огляду, а також програм для уповноважених економічних операторів.

Тут варто відмітити, що в Україні розвиток інституту уповноваженого економічного оператора (далі – УЕО) знаходиться на початковій стадії. В правовому плані йому присвячена глава 2 (ст. ст. 12 – 18) Митного кодексу України. Але в митній практиці ці положення поки що не реалізовані з цілої низки причин, які не сприяють зміцненню національної безпеки нашої держави і потребують додаткового вивчення. На відміну, між іншим, від інших держав. Наприклад, відповідно до даних ВМО, а саме Компендіуму програм УЕО², в багатьох країнах світу активно запроваджуються програми УЕО. За кількістю виданих сертифікатів УЕО лідерами є країни ЄС, Китай, Гонконг (Китай), США та Японія (табл. 1).

Підтримати цей напрям в Україні, ми вважаємо, має й наука. На цьому сьогодні, зокрема, зосереджена увага НДЦ митної справи НДІ фіскальної політики Університету ДФС України³, що підтримується фіскальним відомством.

Далі зазначимо: у загальному додатку до Переглянутої Кіотської конвенції (Стандарт 6.1) передбачається, що всі товари, враховуючи транспортні засоби, що ввозяться на митну територію і вивозяться з неї, підлягають митному контролю⁴. Для досягнення цілей цього Стандарту цілісність відправлення повинна бути забезпечена з часу навантаження товарів у контейнер, а в разі їхнього перевезення без використання контейнерів – до моменту випуску товарів у пункті призначення.

Слід зазначити, що митний контроль й оцінювання ризиків є постійним, спільним і взаємообумовленим процесом щодо забезпечення безпеки ланцюга постачання, який починається з моменту підготовки вантажів експортером, з постійною перевіркою цілісності вантажів, при недопущенні невиправданого дублювання заходів контролю. Для цього слід зробити можливим взаємне визнання заходів контролю – шляхом узгодження між митними адміністраціями стандартів контролю та управління ризиками, обміну розвідувальними даними й інформацією стосовно профілізації ризиків, а також обміну митними даними з урахуванням роботи, що була проведена в контексті Глобальної інформаційно-розвідувальної стратегії ВМО. Такі угоди повинні передбачати

¹ Руководство для таможенных органов по интегрированному управлению цепочкой поставок / Пакет SAFE ВТамО / Руководство ИУЦП (GIZ GmbH) «Содействие региональному экономическому сотрудничеству в Центральной Азии». *Всемирная таможенная организация*. <<http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~media/950560B6F48147A5885BD1251709A8EE.ashx>>.

² Compendium of AEO programmes, 2016. <<http://bit.ly/1TBVA99>>.

³ Див., наприклад: Несторишен, І.В., Долгий, О.А., Туржанський, В.А. та ін. (2016). *Розвиток інституту уповноваженого економічного оператора в контексті імплементації Рамкових стандартів безпеки та полегшення міжнародної торгівлі ВМО: звіт про науково-дослідну роботу*. Хмельницький: НДЦ митної справи НДІ фіскальної політики Університету ДФС України.

⁴ International Convention on the Harmonized System. *World Customs Organization (WCO)*. <http://www.wcoomd.org/en/topics/nomenclature/instrument-and-tools/hs_convention.aspx>.

можливість спільного моніторингу (контролю якості) митного контролю з метою відстеження дотримання прийнятих стандартів.

Таблиця 1

Характеристика програм УЕО, розроблених в окремих країнах
відповідно до Рамкових стандартів ВМО

Назва програми	Дата введення	Область дії	Тип оператора	Кількість УЕО
ЄС				
УЕО (АЕО)	01.01.2008	Імпорт, експорт	Весь ланцюг постачання	17402 заявок, 15116 сертифікатів (на 12.02.2015)
США				
Митно-торгівельна спілка проти тероризму (С-ТРАТ)	11.2001	Імпорт, експорт	Весь ланцюг постачання, включаючи склади, морські порти та виробників Канади та Мексики	11000 (на 01.2016)
Китай				
УЕО (АЕО programme)	01.04.2008	Імпорт, експорт	Імпорттери, експорттери, виробники, митні брокери, склади, експедитори, перевізники	36551 (на 31.12.2015)
Гонконг, Китай				
Програма УЕО Гонконгу (Hong Kong AEO Programme)	02.04.2012	Імпорт, експорт	Всі місцеві оператори, що беруть участь у міжнародному ланцюзі постачання	29 УЕО (в тому числі два малих и середніх підприємства) (на 01.2016)
Японія				
УЕО (АЕО)	2006 експорттери, 2007 – імпортери. поступове розширення області дії програми УЕО	Імпорт, експорт	Імпортери, експорттери, складські оператори, митні брокери, логістичні оператори (експедитори, перевізники, транспортні компанії, авіакомпанії), виробники	Імпортери: 89, експорттери: 238, митні брокери 90, складські оператори: 117, логістичні оператори: 8. Загальна кількість: 542 УЕО (на 09.02.2015)

Джерело: [Compendium of AEO programmes, 2016. – [Electronic resource]. URL: <http://bit.ly/1TBVAb9>]

Митниця відправлення повинна вжити всіх необхідних заходів щодо можливості ідентифікації відповідної партії товарів і виявлення будь-якого несанкціонованого втручання по усьому ланцюгу постачання. Що стосується морських контейнерних відправлень, то всі заходи з перевірки, оцінювання ризиків і їхньої дії повинні здійснюватися на підставі принципів управління ризиками і вживатися ще до навантаження контейнера на судно. Крім того, митні адміністрації, територією яких проходить ланцюг постачання товарів, повинні домовлятися про використання: системи електронних повідомлень – для обміну митними даними; результатів контролю та повідомлень про прибуття товарів, зокрема, – щодо партій товарів підвищеного ризику. За необхідності, митні адміністрації повинні змінювати свої повноваження, встановлені нормативними документами, з метою отримання можливості повністю перевіряти вантажі підвищеного ризику.

Для забезпечення безпеки ланцюга постачання товарів і ланцюгів комплексного митного контролю, митним органам слід застосовувати програму дотримання цілісності пломб, яка докладно

викладена в Рекомендаціях до Глави 6 Загального додатку до Переглянутої Кіотської конвенції¹. Ці програми забезпечення цілісності пломб, засновані на використанні в пункті завантаження механічних пломб для забезпечення високого ступеня безпеки, запропонованих в стандарті ISO 17712, передбачають процедури реєстрації встановлення, заміни та перевірки цілісності пломб у ключових пунктах. Таких, як пункти перевалки на інший вид транспорту. Крім того, митницям слід сприяти добровільному застосуванню технологій, що сприяють забезпеченню цілісності контейнерів при проходженні по ланцюгу постачання товарів.

Однією з головних умов формування безпечного міжнародного ланцюга постачання є вимоги до подання інформації уповноваженими економічними операторами до митних адміністрацій. За умови експорту, уповноважені економічні оператори повинні до моменту завантаження товарів на транспортний засіб або в контейнер, що використовується при експорті, надати митним службам попередню електронну вантажну експортну декларацію. Експортери зобов'язані підтвердити, бажано в електронній формі, що вони надали митним органам попередню експортну вантажну декларацію. У тих випадках, коли експортна вантажна декларація є неповною або спрощеною, на більш пізньому етапі, відповідно до положень національного законодавства, слід створити систему, за якої повідомлення будуть надсилатися лише стосовно тих партій вантажів, що не можуть бути завантажені або вивантажені. Такі повідомлення повинні направлятися у встановлені терміни після надсилання інформації, необхідної для оцінювання ризиків.

Терміни подання товарних і вантажних декларацій до митної адміністрації, за умов експорту або імпорту, повинні встановлюватися національними законодавствами країн після: 1) ретельного аналізу географічної ситуації і ділової практики, що застосовується в різних видах транспорту; 2) проведення консультацій з представниками підприємницького сектора та з іншими зацікавленими митними адміністраціями. Митні служби забезпечують уповноваженим економічним операторам рівний доступ до спрощених умов, незалежно від виду транспорту. Однак, митні служби не повинні вимагати подання попередньої декларації раніше, ніж:

1. Морські перевезення:

– контейнерний вантаж: за 24 години до навантаження в порту відправлення;

– при перевезенні товарів без контейнерів: за 24 години до прибуття в перший порт країни-призначення.

2. Повітряний транспорт:

– маршрут малої протяжності: в момент вильоту літака;

– маршрут великої протяжності: за 4 години до прибуття в перший порт країни-призначення.

3. Залізничний транспорт:

– за 2 години до прибуття в перший порт країни-призначення.

4. Автомобільний транспорт:

– за одну годину до прибуття в перший пункт країни-призначення.

3 метою підтримки оцінки ризиків і полегшення випуску транспорту, будучи складовими частинами комплексного ланцюга митного контролю, митні адміністрації, територією яких проходить ланцюг постачання товарів, повинні розглянути можливість обміну даними між митними службами, зокрема, щодо вантажних партій підвищеного ризику. Така електронна система повідомлень може передбачати обмін повідомленнями про певні експортні операції, в тому числі й про результати контролю, а також відповідними повідомленнями про прибуття товарів.

Згідно з рекомендаціями ВМО, національні законодавства, зокрема, й України, повинні містити положення, що дозволяють митним органам передавати інформацію іншим митним адміністраціям, що збирається ними для власних цілей. Якщо такі положення відсутні, їх слід розробити і прийняти. В якості основи для розробки таких положень можна використовувати Рекомендації щодо розроблення національного законодавства про збір та передачу митної інформації. Крім того, в якості основи для обміну інформацією про товари підвищеного ризику, рекомендується використовувати існуючі інструменти ВМО: такі, як Йоганнесбурзька конвенція і Типова двостороння угода.

Митні адміністрації забезпечують функціональну сумісність інформаційних систем та використання відкритих стандартів. З цією метою митним службам рекомендовано використовувати

¹ International Convention on the Harmonized System. *World Customs Organization (WCO)*.
<http://www.wcoomd.org/en/topics/nomenclature/instrument-and-tools/hs_convention.aspx>.

Модель даних ВМО (WCO Data Model), яка визначає максимальний набір даних для здійснення експортних та імпорتنих формальностей¹. Модель даних ВМО визначає також формат електронних повідомлень для відповідних вантажних і товарних декларацій. Модель даних ВМО враховує всі елементи даних, які можуть знадобитися в якості попередньої інформації для забезпечення безпеки міжнародного ланцюга постачання.

Відповідно до положень Рамкових стандартів ВМО, уповноважені економічні оператори, що відповідають установленим митними службами критеріям, повинні мати право брати участь у спрощених і прискорених процедурах випуску при представленні мінімальної інформації. До цих критеріїв віднесені: 1) наявність підтвердженої історії дотримання митних вимог; 2) продемонстроване прагнення сприяти підвищенню безпеки міжнародного ланцюга поставок товарів у якості учасника програми партнерства «митниця-бізнес»; 3) наявність задовільної системи управління власною комерційною інформацією. Митні адміністрації мають домовитися про взаємне визнання статусу уповноважених економічних операторів між різними програмами з метою підвищення безпеки міжнародного ланцюга постачання товарів та гармонізації митних процедур.

Кінцевою метою запровадження інституту уповноважених економічних операторів є реалізація концепції «уповноважений ланцюг постачання товарів». Вона передбачає підтвердження митними службами дотримання всіма учасниками даної міжнародної торговельної угоди встановлених стандартів безпечного поводження з вантажами та інформацією. Відносно вантажних партій, що проходять від місця походження до пункту призначення виключно всередині такого ланцюга, повинні застосовуватися комплексні спрощені процедури перетину кордону, відповідно до яких при експорті та імпорті буде вимагатися лише одна спрощена декларація, що містить мінімум інформації.

Крім ВМО, вагомий внесок у забезпечення стабільності на кожному етапі ланцюга постачання внесла Міжнародна організація стандартизації (ISO), яка розробила стандарт ISO 28002:2011 «Системи менеджменту безпеки ланцюга постачання. Забезпечення стійкості в ланцюзі постачання. Вимоги та настанови щодо застосовування» (англ. – *Security management systems for the supply chain. – Development of resilience in the supply chain -- Requirements with guidance for use*)². Цей Стандарт пропонує повну і систематичну процедуру попередження збоїв, захисту, підготовки, зниження масштабу наслідків, реагування, безперервності операцій і відновлення. Загальні критерії, що вбудовуються в систему менеджменту, можуть застосовуватися для створення, реалізації, моніторингу, огляду, підтримки та підвищення стійкості організації до зовнішніх впливів з метою планування, прийняття і реалізації управлінських рішень під час і після інцидентів у ланцюзі постачання. Згаданий Стандарт може застосовуватися в будь-яких організаціях: приватних, некомерційних, недержавних і державних. Залучений до системи менеджменту, Стандарт підвищує здатність організації управляти збоями, а також здійснювати необхідні кроки для забезпечення життєздатності та безперервності бізнесу. Зазначений міжнародний Стандарт був розроблений як частина стандартів ISO серії 28000 на системи менеджменту безпеки в ланцюзі постачань.

Інший стандарт ISO – 28000:2007 «Системи управління безпекою ланцюга постачань. Технічні умови», – єдиний оприлюднений міжнародний стандарт щодо системи управління ланцюгом постачань, відповідно до вимог якого можна проходити сертифікацію. Він передбачає цілісний підхід на основі аналізу ризиків і управління ризиками, пов'язаними з будь-якими збоями в ланцюзі постачань.

Значний внесок в управління функціонуванням міжнародного ланцюга постачання також здійснили:

– Європейська економічна комісія ООН (ЄЕК ООН) – одна з п'яти регіональних комісій ООН, яка відіграє провідну роль у спрощенні процедур торгівлі шляхом розробки рекомендацій, стандартів та інших інструментів підтримки, що застосовуються у всьому світі;

– СЕФАКТ ООН – дочірній міжурядовий орган Комітету з торгівлі ЄЕК ООН. Його діяльність координується спеціальним бюро, до складу якого входить Голова і кілька заступників Голови. У роботі органу беруть участь експерти міжурядових організацій, органів державного управління

¹ WCO Data Model. *World Customs Organization (WCO)*.

<http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/pf_tools_datamodel.aspx>.

² Security management systems for the supply chain – Development of resilience in the supply chain – Requirements with guidance for use. <<http://www.iso.org/iso/home/search.htm?qt=28002%3A2011+&sort=rel&type=simple&published=on>>.

окремих країн, а також представники ділових кіл. СЕФАКТ ООН має глобальний мандат на розробку рекомендацій та стандартів ООН зі спрощення процедур торгівлі.

Указані установи розробили Еталонну модель міжнародного ланцюга постачання («International Supply Chain Reference Model»). Вона описує процеси, учасників та документи, що використовуються в міжнародній торгівлі. Модель окреслює основні процеси та учасників міжнародного ланцюга постачання. Ланцюг постачання забезпечує можливість купівлі, перевезення та оплати товарів з дотриманням нормативних вимог, зміцнюючи, тим самим, безпеку торгівлі в системі національної безпеки. У моделі «купівля – перевезення – оплата» відображаються ключові комерційні, логістичні, нормативно-правові та платіжні процедури, що здійснюються в рамках міжнародного ланцюга постачання, а також надається стисла характеристика інформації, котра є предметом обміну між учасниками торговельної діяльності на її різних етапах. Ця модель дає ієрархічно організовану презентацію ланцюга продажів, що об'єднує дії, які виконуються з урахуванням бізнес-вимог, зазначених у порядку розробки стандартів СЕФАКТ ООН. Модель доповнюється новими операціями залежно від того, як СЕФАКТ ООН реалізує свої нові проекти.

В якості висновку зазначимо наступне:

1. До першочергових завдань у досліджуваній сфері з точки зору зміцнення національної безпеки держави слід віднести вдосконалення прикордонного та митного контролю в умовах ефективної співпраці – як на національному, так і міжнародному рівнях – митних адміністрацій, інших правоохоронних та контролюючих органів, а також бізнес-спільноти.

2. Основним вектором подальшої роботи вітчизняних фахівців митної справи, науковців та учасників зовнішньоекономічної діяльності є спільне напрацювання положень та рекомендацій щодо подальшої імплементації у вітчизняне законодавство міжнародних стандартів функціонування безпечного міжнародного ланцюга постачання як умови зміцнення національної безпеки нашої держави.

3. Особливо актуальним у сучасних умовах є прилюдне обговорення та фахове опрацювання проекту Закону України «Про внесення змін до Митного кодексу України щодо уповноваженого економічного оператора та спрощень митних формальностей» (реєстраційний № 4777 від 03.06.2016)¹, яким передбачено поступову реалізацію елементів концепції «уповноважений ланцюг постачання товарів», перш за все, за напрямками:

1) вдосконалення функціонування інституту УЕО в Україні;

2) запровадження системи попереднього інформування про переміщення товарів і транспортних засобів через митний кордон тощо.

References

1. Nestoryshen, I.V., Dolhyi, O.A., Turzhanskyi, V.A. та in. (2016). *Rozvytok instytutu upovnovazhenoho ekonomichnogo operatora v konteksti implementatsii Ramkovykh standartiv bezpeky ta polehshennia mizhnarodnoi torhivli VMO: zvit pro naukovo-doslidnu robotu* [The development of institution authorized economic operator in the context of implementation of the framework safety standards and facilitation international trade WMO: a report on the research work]. Khmelnytskyi: NDTs mytnoi spravy NDI fiskalnoi polityky Universytetu DFS Ukrainy. [in Ukrainian].
2. *Proekt Zakonu pro vnesennia zmin do Mytnoho kodeksu Ukrainy shchodo upovnovazhenoho ekonomichnogo operatora ta sproshchen mytnykh formalnostei 2016* (Kabinet Ministriv Ukrainy). Ofitsiynyi sait Verkhovnoi Rady Ukrainy. <http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=59320>.
3. Rukovodstvo dlia tamozhennikh orhanov po yntehryrovannomu upravleniyu tsepochnoi postavok / Paket SAFE VTamO / Rukovodstvo YUTsP (GIZ GmbH) «Sodeistviye rehyonalnomu ekonomicheskomu sotrudnychestvu v Tsentralnoi Azyu» [Promoting of Regional Economic Cooperation in Central Asia]. *Vsemyrnaia tamozhennaia orhanyzatsiia*. <<http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~media/950560B6F48147A5885BD1251709A8EE.ashx>>. [in Russian].

¹ Проект Закону про внесення змін до Митного кодексу України щодо уповноваженого економічного оператора та спрощень митних формальностей» 2016 (Кабінет Міністрів України). *Офіційний сайт Верховної Ради України*. <http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=59320>.

4. *Uhoda mizh Ukrainoiu ta Korolivstvom Niderlandy pro vzaiemnu administratyvnu dopomohu v mytnykh spravakh: Uhoda 2007* (Prezydent Ukrainy). *Ofitsiyni sait Verkhovnoi Rady Ukrainy*. <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/ru/528_022>.
5. Uoters, D. (2003). *Lohystyka. Upravlenye tsepiu postavok* [Logistics. Supply Chain Management]. Moscow: YuNYTY-DANA. [in Russian].
6. Compendium of AEO programmes, 2016. <<http://bit.ly/1TBVAb9>>.
7. International Convention on the Harmonized System. *World Customs Organization (WCO)*. <http://www.wcoomd.org/en/topics/nomenclature/instrument-and-tools/hs_convention.aspx>.
8. SAFE Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade (2015). *The World Customs Organization*. <http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/safe_package.aspx>.
9. Security management systems for the supply chain – Development of resilience in the supply chain – Requirements with guidance for use. <<http://www.iso.org/iso/home/search.htm?qt=28002%3A2011+&sort=rel&type=simple&published=on>>.
10. WCO Data Model. *World Customs Organization (WCO)*. <http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/pf_tools_datamodel.aspx>.