

Список використаних джерел:

1. Адміністративне право України. Академічний курс : підруч. : у двох томах / ред. колегія : В. Б. Авер'янов (голова). – К. : Юридична думка, 2004. – Т. 1. Загальна частина. – 584 с.
2. Кудрявцев В. Н. Правовое поведение: норма и патология / Кудрявцев В. Н. – М., 1997. – 287 с.
3. Плішкін В. М. Теорія управління органами внутрішніх справ : підручник / Плішкін В. М. – К. : Національна академія внутрішніх справ України, 1999. – 694 с.
4. Лафта Дж. К. Управленческие решения : учебное пособие / Лафта Дж. К. – М. : Центр экономики и маркетинга, 2002. – 304 с.
5. Андрійко О. Ф. Державний контроль у сфері виконавчої влади України / О. Ф. Андрійко. – К. : Ін-Юре, 1999. – 245 с.



УДК 51.713:330.131.7

О. В. Комаров, головний державний інспектор
Департаменту митної справи Міністерства доходів
і зборів України

**СВІТОВА ТА ЄВРОПЕЙСЬКА ПРАКТИКА З РЕАЛІЗАЦІЇ МЕХАНІЗМІВ
УПРАВЛІННЯ КОРДОНИМИ ТА АДМІНІСТРУВАННЯ РИЗИКІВ
У МИТНІЙ ГАЛУЗІ В КОНТЕКСТІ ГАРАНТУВАННЯ
ДЕРЖАВНОЇ БЕЗПЕКИ**

Здійснено спробу визначення та узагальнення досвіду й кращих практик Європи та світу, зокрема Австралії, Нової Зеландії, США, ЄС, Митного союзу, з організації транс-кордонної безпеки на основі реалізації механізмів управління кордонами та застосування ризик-менеджменту в митній галузі.

Ключові слова: ризик; адміністрування (управління) ризиків; система управління ризиками; механізми державного управління; державна безпека.

An attempt to define and generalize the experience and the best European and world practice, that has been obtained in Austria, New Zealand, the USA, EU, Customs Union concerning the organization of the transfrontier security based on realization of the border management mechanisms and risk management in the customs area has been made in this article.

Key words: risk; risk management; risk management system; mechanism of the state administration; state security.

Постановка проблеми (постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок з важливими науковими чи практичними завданнями). Забезпечення правильного застосування, неухильного дотримання й запобігання невиконанню вимог митного законодавства – з одного боку та сприяння законній торгівлі – з іншого обумовлює необхідність використання абсолютно нових підходів до організації та реалізації державної митної справи, зокрема впровадження механізмів ризик-менеджменту в практику діяльності Міністерства доходів і зборів України та його органів, що відповідає прийнятим міжнародним зобов'язанням.

© О. В. Комаров, 2013

Гарантування державної безпеки за рахунок забезпечення її пріоритетного напрямку в сучасних умовах – економічної й митної безпеки та інтересів України потребує визначення та узагальнення позитивного досвіду й кращої міжнародної практики з організації транскордонної безпеки на основі реалізації механізмів управління кордонами та використання ризик-менеджменту в митній галузі.

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). Нині добре досліджено питання міжнародного досвіду управління ризиками в митній галузі та забезпечення безпеки, зокрема у працях вітчизняних та закордонних авторів: E. Iordache, A. V. Voiculet, D. Desiderio, R. Bergami, J. Peterson, A. Treat, R. Foley, B. Northway, А. П. Бойко, А. А. Костина, О. А. Морозової, П. В. Пашка, І. Г. Бережнюка, О. В. Джумурата, В. В. Буланої та ін. Проте розвиток і впровадження в практику діяльності митних органів ризик-менеджменту має стрімкий і динамічний характер. Це обумовлює необхідність систематичного визначення та дослідження основних тенденцій, практик і досвіду.

Мета статті (формулювання цілей статті (постановка завдання) – визначення досвіду і кращих практик Європи та світу з організації безпеки кордонів і впровадження та розвитку механізмів адміністрування ризиків у митній галузі для їх використання в процесі вдосконалення діяльності органів доходів і зборів, з урахуванням ризик-менеджменту в митній галузі.

Виклад основного матеріалу (виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів). Управління ризиками займає важливе місце в розроблених Всесвітньою митною організацією Рамкових стандартах безпеки й полегшення світової торгівлі (SAFE Framework) [1] та є “наріжним каменем” переглянутої Кіотської конвенції [2], а також умовою для приєднання до неї.

Основоположною теоретичною базою застосування управління ризиками всіма передовими митними службами світу нині визнаний міжнародний стандарт AS/NZS ISO 31000:2009 [3], розроблений митними службами Австралії та Нової Зеландії. Нинішнього часу практично всі міжнародні стандарти у сфері застосування управління ризиками в митній галузі ґрунтуються на багатолітньому досвіді роботи Австралійської митної та прикордонної служби (Australian Customs and Border Protection Service – ACBPS) та Митної служби Нової Зеландії (New Zealand Customs Service – NZCS), що робить їх прикладом одних із кращих у світі структур із такою компетенцією.

Важливість упровадження в практику діяльності ACBPS (ACS – Australian Customs Service) принципів управління ризиками та детальний опис даного процесу, що ґрунтувався на спільному австралійсько-новозеландському стандарті AS/NZS 4360:1995 (4360:1999, 4360:2004) [4], пізніше включений до рекомендацій з ризик-менеджменту WCO [5] та інтегрований до глави 6 Кіотської конвенції, було визначено в рапорті Національного бюро аудиту [6; 7].

Усвідомлюючи необхідність переходу на нову філософію організації діяльності та зміщення акцентів від фізичних перевірок і конкретних операцій до управління ризиками та діяльності суб’єкта в цілому, ACS, згідно з рекомендаціями Промислової групи з митних реформ (Industry Panel on Customs Reforms), проведено реструктуризацію дев’яти ключових для ЗЕД Австралії областей господарювання, задля поглибленого аналізу кожної з яких на базі ACS було створено Національні бізнес-центри (National Business Centre – NBC), а також Бюро сприяння торгівлі (Commercial Compliance Office – CCO), на яке покладалось здійснення координації розроблення, перегляду та аналізу показників ефективності національних стратегій та стандартів [6; 7].

З усього спектра ризиків АСВПС сформувала 11 найпріоритетніших областей ризик-моніторингу [8].

Процес управління ризиками в АСВПС ґрунтується на Стандарті [9], який передбачає загальне керівництво з імплементації та реалізації ризик-менеджменту, що виражається через методологію семи чітко визначених циклічних етапів, які забезпечують прийняття кращих рішень, надаючи розуміння ризиків та їх впливу: установлення контексту; ідентифікація ризику; аналіз ризику; оцінювання ризику; вжиття заходів щодо запобігання ризикам; взаємодія (комунікація) і консультування; моніторинг та аналіз результатів.

Нині для забезпечення безпеки та комерційних інтересів, що здійснюється на основі захисту кордонів, спрямованого на підтримку законної торгівлі та подорожей, АСВПС будує свою діяльність на ґрунті п'яти програм: Passenger facilitation, Trade facilitation, Border protection and enforcement, Civil maritime surveillance and response, Border-related revenue collection [8].

Митна служба Нової Зеландії, як і АСВПС, співзасновник Стандартів з управління ризиками, вирізняється впровадженням та розбудовою механізмів державного ризик-менеджменту в митній галузі.

До впровадження NZCS у 1981 р. першої комп'ютерної системи CASPER процес митного оформлення вантажів займав до 10 днів і передбачав перевірку близько 60 документів. Така система автоматизації торговельного процесу, що стала платформою для впровадження принципів випадкового відбору та виявлення високоризикових товарів, функціонувала 16 років, після чого була виведена з експлуатації через високу вартість її обслуговування та неможливість адаптації до нових мінливих ринково-економічних умов.

Ці зміни обумовили впровадження у 1990 р. Програми митної модернізації (CusMod Program), реалізація якої привела не лише до впровадження новітніх інформаційних технологій, а також встановлення пріоритетів з управління ризиками на національному рівні на ґрунті державних пріоритетів щодо захисту й безпеки кордонів.

Нині ризик, з позиції NZCS, визначається з погляду ймовірності: відсутня ймовірність, незначна ймовірність, ризик ймовірний, ризик значно ймовірний, практично визначений, а також наслідків його можливої реалізації: незначні, помірні, значні, тяжкі, дуже тяжкі. Така ймовірність підлягає кількісному та якісному обчисленню (оцінюванню) [10, 2].

Управління ризиками – це логічний, системний метод, що ґрунтується на ідентифікації, аналізі, оцінюванні, усуненні, моніторингу та контролі ризиків і забезпечує зменшення втрат і збільшення вигод. Управління ризиками в митній галузі розглядається NZCS як певна культура, процеси, системи й структури, розбудова яких спрямована на управління потенційними ризиками та їх несприятливими наслідками, та здійснюється з урахуванням установлених на національному рівні пріоритетних напрямів функціонування NZCS: торгівля, подорожі, захист (безпека) та збори, а також визначення об'єктами контролю осіб, товарів і транспортних засобів [3; 11; 21].

У структурі NZCS функції оцінювання, встановлення пріоритетів і розробка рекомендацій з усунення ризиків здійснює спеціальна розвідувальна група, відповідальна за оцінку, встановлення пріоритетів та розроблення рекомендацій з усунення виявлених ризиків. Функціонування групи будується на фундаментальному принципі: ті, хто оцінюють ризик, не мають ним керувати [10, 5].

Оцінювання загроз та визначення ризиків, пов'язаних з кордоном, здійснює створений у 2010–2011 рр. Інтеграційно-цільовий та операційний центр (Integrated Targeting and Operations Centre – ІТОС), що відповідає за розподіл ресурсів, спрямованих на забезпечення ефективності даного процесу. Уся інформація стосовно окремих осіб, товарів і транспортних засобів, що є ризикованою, акумулюється в ІТОС для планування, ініціювання та координації відповідних заходів реагування на операційному рівні [3; 13; 14].

Один із найважливіших напрямків розвитку NZCS – це розбудова Єдиної системи управління кордонами (Joint Border Management System – JBMS) для заміни застарілих та обмежених систем, які використовують різні відомства та забезпечують міжвідомчий підхід до оцінювання та визначення ризиків, пов'язаних із кордоном. JBMS – система повного забезпечення інтегрованого управління кордонами, спрямована на забезпечення, що ґрунтується на новітніх інформаційних технологіях, NZCS та Міністерства промисловості повною інформацією для оцінки ризиків [3; 12; 13].

Таким чином, АСВПС та NZCS – це загально визнані лідери не лише в галузі впровадження ризик-менеджменту в практику митного контролю на ґрунті новітніх інформаційних технологій, а й у напрямку стандартизації процедур управління ризиками.

Функції із забезпечення безпеки кордонів і захисту економічних інтересів США через реалізацію торговельної, митної та міграційної політики на основі використання механізмів управління ризиками, покладені на Митне та прикордонне відомство (U.S. Customs and Border Protection – CBP). Це найбільша комплексна структура Департаменту національної безпеки (U. S. Department of Homeland Security – DHS), що діє на основі стратегічного плану Secure Borders, Safe Travel, Legal Trade 2009–14 [15].

Для впровадження системи аналізу та управління ризиками CBP створено робочу групу з управління ризиками при центральному апараті, що виявляє та управляє ризиками, пов'язаними з процесом забезпечення дотримання законодавства [16, 81].

У 2001 р., у зв'язку з подіями 11 вересня, при DHS створено Національний цільовий центр (National Targeting Centre – NTC), що функціонує в режимі роботи 24×7 за двома ключовими напрямками: вантажі (cargo – NTC-C) та фізичні особи (passengers – NTC-P), який виконував функції аналізу та оперативного контролю за ризиковими переміщеннями, а також тактичну роботу з виявлення ризиків [14].

Весь процес митного оформлення та митного контролю побудовано на застосуванні системи управління ризиками. На центральному рівні для визначення методик обробки інформації з автоматичного виявлення ризиків та їх оцінювання на основі системи підрахунку балів та обчислення показників рівня ризику здійснюється стратегічна робота з розроблення й контролю за застосуванням моделей ризиків, що передбачають аналіз усіх елементів ланцюга поставок: відправник, перевізник, експедитор, одержувач, контракторотримач, товар, маршрут тощо. Розроблена або скоригована модель ризику вноситься до системи для подальшої автоматичної обробки інформації.

Автоматизована система аналізу та управління ризиками, оперуючи однією з найбільших у світі базою даних, забезпечує здійснення митного контролю й оформлення повністю в автоматизованому режимі. До її складу входять чотири елементи: формування бази даних і збирання інформації; аналіз та оцінювання ризиків; вжиття заходів зі зниження ризиків; контроль і звіт.

Після збирання даних наступний етап – це аналіз і визначення можливих порушень законодавства. Хронологічний аналіз інформації і тенденцій, а також диференційований підхід до тієї або іншої поставки дозволяє зосередити ресурси на потенційному ризику.

Якщо інформація свідчить про наявність проблеми, то враховуються такі факти: значущість проблеми; кількість залучених митних органів; ціна та обсяг поставок; кількість залучених підприємств; закони та правила, які може бути порушено; комерційні збитки; залучення інших митних органів; одиничність чи типовість порушення; аналіз прийнятих раніше рішень.

Під час аналізу встановлюють причини ризику, розробляють відповідні заходи, виділяють достатні для усунення ситуації ризику ресурси, тут також враховуються такі фактори, як можливості й рівень підготовки співробітників, витрати, заходи виконання тощо.

Етап оцінювання ризиків включає: застосування автоматизованих систем; визначення значущості порушень; виявлення категорій ризиків; використання примусових заходів; дії митної інспекції.

Визначення значущості видів можливих порушень дозволяє прийняти рішення щодо пропуску, проведення документальної перевірки, огляду чи застосування інших форм митного контролю.

Після опрацювання результатів виявлених ризиків інформація надходить у базу даних системи управління ризиками, що забезпечує зворотний зв'язок і приводить до постійного коригування профілів. Післяопераційний контроль проводиться для визначення ефективності та результативності реалізованих заходів впливу [16–18].

U. S. CBP використовує високотехнологічні автоматизовані інформаційні системи, що ґрунтуються на реалізації принципів управління ризиками, зокрема Автоматизованої цільової системи (Automated Targeting System – ATS), що забезпечує автоматичний аналіз та оцінювання ризиків поставок і переміщень за такими напрямками: експорт, імпорт, сухопутні кордони, повітряні/морські кордони. Виявлення та аналіз ризиків за чотирма попередніми галузями, на ґрунті інформації від правоохоронних органів, розвідки та інших джерел для забезпечення прийняття рішень щодо необхідних і достатніх заходів реагування [19].

Таким чином, U. S. CBP, зосереджуючи увагу та акумулюючи свої потужності на забезпеченні транскордонної безпеки з використанням новітніх інформаційних технологій, робить США однією з передових країн світу із впровадження ризик-менеджменту в практику діяльності митних органів.

Запровадження механізмів управління ризиками в митній галузі на загальносуспільному рівні – це важлива передумова досягнення стратегічних цілей управління, які стоять перед митними адміністраціями країн ЄС. Це сприяє досягненню балансу між безпекою та сприянням законній торгівлі.

Результатом роботи над структурою процесу управління ризиками, комплексно розпочатої 2000 р. проектними групами “Customs 2002”, стало розроблення Рамкових стандартів з управління ризиками (Standard Risk Management Framework) [20], які визначили ключові елементи процесу управління ризиками та заклали підвалини для подальшого розвитку ризик-менеджменту для проектної групи “Customs 2007”.

Нині базовим регуляторним актом, що закріплює ключові положення з управління ризиками митними адміністраціями країн-членів та забезпечує безпеку кордонів ЄС, є Митний кодекс Співтовариства [21]. Щодо країн, які орієнтовані на приєднання до Євросоюзу, серед яких і Україна, на основі кращих європейських практик Єврокомісією розроблено практичні рекомендації для 22 ключових галузей митного регулювання [22], зокрема управління ризиками, які спрямовано на модернізацію митних служб відповідно до вимог ЄС.

Аналіз ряду документів [20; 23; 24] свідчить, що сучасне управління ризиками орієнтовано не на товарні властивості вантажів, а на оцінку діяльності конкретних учасників зовнішньоекономічної діяльності, оскільки адекватне розуміння діяльності суб'єктів ЗЕД є одним з базових принципів організації сучасних систем управління ризиками, зокрема застосованої в ЄС.

Процес управління ризиками регулюється на міжнародному, європейському та національному рівнях, що підкреслює рекомендаційний характер європейської системи управління ризиками. Тому структура управління ризиками розглядається в ЄС як гнучка, така, що не заміщує національну систему, а формує загальний підхід до управління ризиком. Це свідчить, що послідовність розбудови управління ризиками, визначена в Посібнику ЄС з управління ризиками, має рекомендаційний характер для митних служб країн ЄС [24–25].

Поправка до Митного кодексу ЄС заклала правову основу для розвитку загальних засад з управління ризиками ланцюга поставок, що операційно реалізуються через електронну систему управління ризиками ЄС (Customs risk management system – CRMS) на основі систематичного обміну інформацією про ризики. Вона включає: визначення й контроль високоризикових переміщень товарів із використанням критеріїв ризику та стандартів безпеки; інститут уповноважених економічних операторів; аналіз ризиків, що ґрунтується на попередньому електронному інформуванні про переміщення.

Управління ризиками розглядається Єврокомісією як безперервний процес, що потребує інформацію й оперативні дані про ризики з різних джерел та оцінювання їх якості й надійності, ураховуючи, що дані можуть бути скомпрометовані. Ефективність даного процесу, що враховує загрози та ризики, їх оцінювання, аналіз та розробку відповідних контрзаходів, полягає в його гнучкості, адаптивності, реактивності щодо потенційних подій з відомими та непередбачуваними наслідками [23].

ЄС приділяє значну увагу безпеці зовнішніх кордонів, тобто спроможність кордону слугувати бар'єром або принаймні фільтром, що допомагає відсіювати потенційні загрози для держав-членів у контексті: забезпечення дієвого контролю та моніторингу, дотримання союзного або національного законодавства, підтримання внутрішньої безпеки, дотримання принципів національної безпеки держав-членів.

Модель управління ризиками ЄС, центральне місце в якій займає стратегія, організаційна структура якої реалізується на стратегічному, тактичному та операційному рівнях, визначає чотири ключові елементи процесу реалізації ризик-менеджменту митними адміністраціями ЄС, де кожен етап розглядається в контексті досягнення стратегічних цілей, зокрема: встановлення контексту (визначення суб'єктів, об'єктів, завдань і змісту процесу); аналіз ризиків (виявлення ризиків, аналіз реальних та потенційних ризиків, їх оцінювання на основі динамічних, фіксованих параметрів, випадкового відбору та ранжування на основі рейтингових систем градації ризиків); протидія (розроблення й реалізація документальних або фізичних заходів); моніторинг та перевірка ефективності (установлення результативності вжитих заходів для вдосконалення процесу). Проведення ранньої оцінки ризиків має ключове значення для визначення типу й рівня ризику та можливих заходів щодо них [20; 23].

Країни – члени ЄС для забезпечення митних органів необхідною інформацією розробили спільний Каталог індикаторів ризику, на базі якого здійснюється ідентифікація та оцінка ризиків для суб'єктів ЗЕД. Дані про ризик, його оцінка мають застосовуватися з урахуванням особливостей кожного окремого випадку. У разі встановлення факту правопорушення формується відповідна історія із зазначенням випадків та фактів, що стосуються справи. Такі списки можуть аналізуватися та накладатися на поточні дані для виявлення умов виникнення такого ризику нинішнього часу.

Такий методичний підхід – це основа ефективного підвищення якості управління ризиками в митній галузі, він забезпечує раціоналізацію процесу прийняття стратегічних, управлінських, оперативних рішень на всіх етапах та рівнях митного адміністрування в рамках Співтовариства, що забезпечує підвищення їх загальної продуктивності за уникнення негативного впливу на спрощення процедур торгівлі та товарообігу.

На торговельну політику та економічну безпеку України нині значно впливають, з урахуванням законодавчо визначеного євроінтеграційного напрямку як пріоритетного, інтеграційні ініціативи Митного союзу. Разом з тим узагальнення підходів до управління ризиками в митній галузі, що використовуються даним торговельно-економічним об'єднанням, може стати певним прикладом з організації транскордонної торговельної безпеки, що ґрунтується на управлінні ризиками.

Управління ризиками в рамках Митного союзу має дворівневу структуру: союзний рівень, регулятивно-правовою основою якого є Митний кодекс Митного союзу [25], розроблений на основі положень Кіотської конвенції, та уніфікований національний рівень, який передбачає, що стратегія і тактика застосування системи управління ризиками визначаються законодавством держав – членів Союзу [25, ч. 1 ст. 128]. У рамках Союзу проводиться робота, пов'язана з формуванням єдиних підходів до управління ризиками та уніфікації національних систем, зокрема для уніфікації вартісних індикаторів ризику (більш ніж 90 %), індикаторів ризику, що охоплюють товари, які переміщуються фізичними особами для особистого користування, тощо [27].

Кодекс визначає ризик, що поділяється на потенційний та виявлений, як ступінь вірогідності недотримання митного законодавства Митного союзу та (або) законодавства держав – членів Митного союзу [25, п. 8 ст. 127]. Управління ризиками – це систематичне розроблення та практична реалізація заходів з відвернення та мінімізації ризиків, оцінка ефективності їх застосування, контроль за здійсненням митних операцій, що передбачає безперервне оновлення, аналіз і перегляд наявної в митних органах інформації [26, п. 11 ст. 127], установлює й відповідні цілі застосування системи управління ризиками, найпріоритетніша з яких – забезпечення національної (державної) [26, ч. 2 ст. 128] і союзної безпеки.

Взаємодія держав – членів Союзу в частині управління ризиками (обмін інформацією щодо заходів з мінімізації ризиків) здійснюється на основі Угоди між Урядами трьох держав [28], яка встановлює Порядок використання інформації про ризики порушення митного законодавства Митного союзу і (або) законодавства держав – членів Митного союзу в рамках системи управління ризиками, відповідно до якого центральні митні органи направляють інформацію про ризики порушень митного законодавства Митного союзу і (або) законодавства держав – членів Митного союзу.

Комісія Митного союзу може визначати області ризику, щодо яких митні органи в обов'язковому порядку розробляють і застосовують заходи щодо їх мінімізації [26, ч. 4 ст. 128].

Процес управління ризиками в державах – членах Союзу базується на чотирьох елементах: накопичення та обробка інформації (формування інформаційних баз даних); виявлення та аналіз ризиків; розроблення та реалізація практичних заходів з управління ризиками (з урахуванням ймовірності виникнення ризиків і можливих наслідків та аналізу застосування можливих заходів щодо запобігання та мінімізації ризиків); узагальнення результатів ужитих заходів і підготовка пропозицій.

Основна роль в організації діяльності посадових осіб митних органів країн – членів Союзу з мінімізації ризиків відводиться аналітичній роботі. На основі дослідження практики митного контролю визначаються: область ризику – окремі згруповані об'єкти аналізу, з якими пов'язана ймовірність вчинення правопорушення; індикатори – певні критерії, на основі яких визначається об'єкт підвищеного митного контролю; профіль ризику – формалізована сукупність даних про об'єкт ризику, що передбачає вказівки про застосування необхідних заходів реагування у разі відхилення від індикаторів ризику.

Аналіз та оцінка ризиків здійснюються на основі визначення об'єктів аналізу ризиків та їх індикаторів, що свідчить про необхідність вжиття заходів із відвернення та мінімізації ризиків, а також оцінки можливого збитку в разі виникнення ризику [26, ч. 1 ст. 130].

Механізми мінімізації ризиків під час митного контролю передбачають використання різних джерел інформації для виявлення ризиків і заходів з їх мінімізації; заходи з мінімізації ризиків відповідно до профілю, а також самостійно посадовою особою митного органу, якщо це можливо; використання інформаційно-технічних і програмних засобів під час

митного контролю, що допомагає реалізувати систему управління ризиками; використання системи зворотного зв'язку (контроль та організація звітності).

Ідентифікація ризиків ґрунтується на практичному використанні та аналізі інформації, наявної в митних органах, до основних джерел якої зараховують: бази даних електронних копій документів, а також міждержавного й міжвідомчого інформаційного обміну, наприклад з OLAF та митними службами іноземних держав; спеціалізовані бази даних; інформація про порушення митних правил, а також отримана за результатами оперативної діяльності та службових перевірок; інформація, отримана від громадян, суб'єктів ЗЕД, ЗМІ тощо.

В аналітичній роботі використовують традиційні математико-статистичні методи, а також цільові методики виявлення ризиків, що забезпечує однакове виявлення ризиків і застосування заходів щодо їх мінімізації з мінімальним залученням інтуїтивного людського фактора. Ризик, що може бути високим, середнім або низьким, визначається виходячи із суми передбачуваного збитку, частоти проявів тощо.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Здійснення державної митної справи на основі адміністрування ризиків відповідно до міжнародних стандартів і світової та європейської практики є пріоритетним напрямком державного управління в митній галузі в контексті гарантування державної безпеки, що є найвищою цінністю та метою функціонування будь-якої держави.

Список використаних джерел:

1. WCO SAFE Framework of Standards, June 2007 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.wcoomd.org>.
2. WCO 1999, International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures (Revised Kyoto Convention), Brussels. General Annex, Chapter 6, Guidelines on Customs Controls.
3. New Zealand Customs Service Annual Report 2011–2012 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.customs.govt.nz>.
4. AS/NZS 4360:1995 (4360:1999; 4360:2004). Risk Management [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.iso.org>.
5. Risk Management guide [Електронний ресурс]. – June 2003 – Режим доступу : <http://www.wcoomd.org>.
6. Risk Management in Commercial Compliance. – Australian National Audit Office, Audit Report № 6, Canberra ACT, October 1997.
7. USAID Risk Management Diagnostic Report: The Bureau of Customs, December 2005 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.usaid.gov>.
8. Australian Customs and Border Protection Service Annual Report 2011–2012 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.customs.gov.au>.
9. AS/NZS ISO 31000:2009. Risk management – principles and guidelines [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.iso.org>.
10. Foley R. Managing risk in customs. Lessons from the New Zealand Customs Service / Rebecca Foley, Bruce Northway // Investment climate in practice. – 2010. – № 12. – P. 1–8.
11. New Zealand Customs Service Statement of Intent 2012–2015 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.customs.govt.nz>.
12. Performance Improvement Framework: Formal Review of the New Zealand Customs Service, October 2012 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ssc.govt.nz>.
13. New Zealand Customs Service Workforce Strategy 2012–2016 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.parliament.nz>.

14. WCO Research Paper № 15. Risk Assessment/Targeting Centres – Study Report, June 2011 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.wcoomd.org>.
15. U.S. Customs and Border Protection Fiscal Year 2009–2014 Strategic Plan “Secure Borders, Safe Travel, Legal Trade” [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.cbp.gov>.
16. Тышов А. А. Система управления рисками в таможенной службе Соединенных Штатов Америки / А. А. Тышов, Д. И. Яковлев // Первые шаги в науке: Альманах научных работ студентов. – 2011. – СПб. : РИО Санкт-Петербургского имени В. Б. Бобкова филиала РТА. – Вып. 1. – С. 79–89.
17. Бережнюк І. Г. Особливості застосування системи управління ризиками митних служб США та країн Європи / І. Г. Бережнюк, О. В. Джумурат, І. В. Несторишен // Вісник АМСУ. Серія : “Економіка”, № 2 (48), 2012. – С. 88–94.
18. Бойко А. П. Анализ практики применения системы управления рисками в странах – членах Всемирной таможенной организации (на примере Великобритании, Италии, США) / А. П. Бойко // Научно-практический журнал “Ученые записки”. – 2008. – № 1 (30). – С. 58–70.
19. DHS/CBP/PIA-006(b). Privacy Impact Assessment for the Automated Targeting System, June 2012 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.dhs.gov>.
20. Doc. TAXUD/629/2000-Final. Standard Risk Management Framework (Standardised Framework for Risk Management in the Customs Administrations of the EU). – Brussels, November 2002.
21. Regulation (EC) № 450/2008 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2008 laying down the Community Customs Code (Modernised Customs Code) [Електронний ресурс] // OJ L 145, 04.06.2008. – Режим доступу : <http://www.eur-lex.europa.eu>.
22. Customs Blueprints – Pathways to modern customs / European Commission. – Luxembourg : Office for Official Publications of the European communities, 2007. – 89 p.
23. COM(2012) 793 final. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council and the European Economic and Social Committee on Customs Risk Management and Security of the Supply Chain. – Brussels, 2013.
24. Handbook of Best Practices at Border Crossings: A Trade and Transport Facilitation Perspective [Електронний ресурс]. – OSCE, UNECE, 2012. – Режим доступу : <http://www.osce.org>.
25. Гыртопан Д. В. Роль и значение статуса уполномоченного экономического оператора в системе управления рисками европейских стран / Д. В. Гыртопан // Первые шаги в науке: Альманах научных работ студентов. – 2011. – СПб. : РИО Санкт-Петербургского имени В. Б. Бобкова филиала РТА. – Вып. 1. – С. 23–29.
26. Таможенный кодекс Таможенного союза (приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27.11.2009 № 17) // Собрание законодательства РФ. – 2010. – № 50. – Ст. 6615.
27. Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года : Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2012 г. № 2575-р.
28. Соглашение о взаимной административной помощи таможенных органов государств – членов Таможенного союза от 21.05.2010, Санкт-Петербург.