



ISSN 2518-1599 (Online)  
ISSN 2308-6971 (Print)

**Regional Office for Capacity Building/  
Regional Training Centers for the European Region  
of the World Customs Organization**

# **Customs Scientific Journal**

**C**apacity Building

**H**uman Resources

**S**cientific Research

**T**rade Practice

**P**rofessional Standards

**M**otivation

**S**trategic Planning

**Volume 7  
Number 2**

**2017**

**Regional Office for Capacity Building/  
Regional Training Centers for the European Region  
of the World Customs Organization**

# **Customs Scientific Journal**

# **C U S T O M S**

**Volume 7  
Number 2**

ROCB & RTCs  
European Region  
2017

Scientific collection

**EDITORIAL ADVISORY BOARD:**

Aydin ALIYEV – Prof. Dr. hab. (Economy), Chairman of the State Customs Committee of the Republic of Azerbaijan  
Zsolt DEZSI – Dr., PhD, Regional Training Center for the European Region of the World Customs Organization, Hungary  
Roger HERRMANN – Head of the Regional Office for Capacity Building for the European Region of the World Customs Organization  
Aivars Vilnis KRASTIŅŠ – Prof. Dr. hab. (Economy), Riga Technical University, Latvia  
Oleg PLATONOV – President, PLASKE JSC, Head of the Public Counsel at the Ministry of Economic Development and Trade of Ukraine  
Zlatko VETEROVSKI – Dr., PhD (Economy), Head of Unit of the Customs Authorizations for Customs Procedures with Economic Impact, Regional Training Center for the European Region of the World Customs Organization, Macedonia

**EDITORIAL BOARD**

**Editor-in-Chief:**

Olena PAVLENKO – Prof. (Public Administration and Customs), Dr. hab. (Pedag.), University of Customs and Finance, Ukraine

**Deputy Editor:**

Lothar GELLERT – Prof. Dr. (Law), Dr. h.c. (UA), Adviser to the Head of the State Fiscal Service of Ukraine, Federal University of Applied Administrative Sciences, Germany

Igbal BABAYEV – Prof. Dr. hab. (Technical sciences), Chief of Head Department of Performance Measurement and Development Programs of the State Customs Committee of the Republic of Azerbaijan

Viktor CHENTSOV – Prof. Dr. hab. (Public Administration; History), Chairman of Scientific Council, University of Customs and Finance, Ukraine

Wiesław CZYŻOWICZ - Prof. Dr. hab. (Economy), Warsaw School of Economics, President of the Consultative Council to the Polish Customs Service, Poland

Yevgen GARMASH – Prof. Dr., PhD (Law), Vice-Rector, University of Customs and Finance, Ukraine

Mikhail KASHUBSKY – Dr., PhD (Law), Centre for Customs and Excise Studies, Charles Sturt University, Australia; INCU: Head of Secretariat

Dmytro PRYIMACHENKO – Prof. Dr. hab. (Law), Vice-Rector, University of Customs and Finance, Ukraine

**Sub-Editors:**

Olga TRIAKINA – Dr., PhD (Pedag.), University of Customs and Finance, Ukraine

Tetyana CHUKHNO – University of Customs and Finance, Ukraine

Oksana BONDAR – University of Customs and Finance, Ukraine

*Address of the publisher: 2/4 V. Vernadsky str., 49000, Dnipro, Ukraine*

*Editorial Board e-mail: Customs.Scientific.Journal@gmail.com*

UDC: 339.543:336.24

Volume 7, Number 2 (December), 2017

First published 16 April 2013

(License for publishing – KB № 21950-11850IIP from 31.12.2015, University of Customs and Finance)

*The Customs Scientific Journal CUSTOMS is published twice a year.*

The websites are at: [www.ccjournals.eu/ojs/index.php/customs](http://www.ccjournals.eu/ojs/index.php/customs)

© 2017 Regional Office for Capacity Building & Regional Training Centers for the European Region

**Copyright.** All rights reserved. Permission to use the content of the *Customs Scientific Journal CUSTOMS* must be obtained from the copyright owner. Please apply to the Editorial Board.

**Disclaimer.** The views expressed in the *Customs Scientific Journal CUSTOMS* are those of individual contributors and are not necessarily those of the Editorial Board, the Regional Office for Capacity Building & Regional Training Centers for the European Region, the World Customs Organization or its individual membership, or the publishers. Editorial Board reserves the right to edit articles to ensure their conformity with the journal's editorial policy and style.

Издается Университетом таможенного дела и финансов по поручению Регионального Офиса по институциональному развитию и Региональных учебных центров Европейского региона Всемирной таможенной организации

Научный сборник

### **РЕДАКЦИОННЫЙ НАБЛЮДАТЕЛЬНЫЙ СОВЕТ:**

А. А. АЛИЕВ – д-р экон. наук, проф., Председатель Государственного таможенного комитета Азербайджанской Республики  
З. ВЕТЕРОВСКИ – доктор философии (экон. науки), начальник отдела разрешений таможенного органа по таможенным процедурам с экономическим воздействием, Региональный учебный центр Европейского региона Всемирной таможенной организации, Македония  
Ж. ДЕЖСИ – доктор философии, Региональный учебный центр Европейского региона Всемирной таможенной организации, Венгрия  
А. В. КРАСТИНЫШ – д-р экон. наук, проф., Рижский технический университет, Латвия  
О. И. ПЛАТОНОВ – Президент АО «ПЛАСКЕ», председатель общественного совета при Министерстве экономического развития и торговли Украины  
Р. ХЕРМАНН – руководитель Регионального Офиса по институциональному развитию для Европейского региона Всемирной таможенной организации

### **РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:**

#### **Главный редактор:**

Е.А. ПАВЛЕНКО – д-р пед. наук, проф. (гос. управл. и там. дело), Университет таможенного дела и финансов, Украина

#### **Зам. главного редактора:**

Л. ГЕЛЛЕРТ – доктор философии (юрид. науки), проф., почетный доктор (АТСУ), советник главы Государственной фискальной службы Украины, Федеральный университет прикладных административных наук, Германия  
И. А. БАБАЕВ – доктор техн. наук, проф., начальник Главного управления по оценке эффективности и программам развития Государственного таможенного комитета Азербайджанской Республики  
Е. В. ГАРМАШ – доктор философии (юрид. науки), доц., проректор по учебной работе, Университет таможенного дела и финансов, Украина  
М. В. КАШУБСКИЙ – доктор философии (юрид. науки), Центр таможенного и акцизного обучения, Университет Чарльза Стерта, Австралия; Международная сеть таможенных университетов: Глава секретариата  
Д. В. ПРИЙМАЧЕНКО – д-р юрид. наук, проф., проректор по научной работе, Университет таможенного дела и финансов, Украина  
В. В. ЧЕНЦОВ – д-р гос. управл., д-р истор. наук, проф., председатель ученого совета, Университет таможенного дела и финансов, Украина  
В. А. ЧИЖОВИЧ – д-р экон. наук, проф., Варшавская школа экономики, председатель Консультативного совета Таможенной службы Польши

#### **Помощники редактора, ответственные за выпуск:**

О. А. ТРЯКИНА – канд. пед. наук, доцент, Университет таможенного дела и финансов, Украина  
Т. В. ЧУХНО – Университет таможенного дела и финансов, Украина  
О.Е. БОНДАРЬ – Университет таможенного дела и финансов, Украина

Адрес издателя: ул. В. Вернадского, 2/4, 49000, Днепр, Украина  
Редакционная коллегия e-mail: [Customs.Scientific.Journal@gmail.com](mailto:Customs.Scientific.Journal@gmail.com)  
УДК: 339.543:336.24

Номер 2 (декабрь), 2017

Первое издание 16 апреля 2013

(Свидетельство о государственной регистрации – КВ № 21950-11850ПП от 31.12.2015, Университет таможенного дела и финансов)

“Таможенный научный журнал “ТАМОЖНЯ” издается два раза в год.

Веб-страничка: [www.ccjournals.eu/ojs/index.php/customs](http://www.ccjournals.eu/ojs/index.php/customs)

© 2017 Региональный Офис по институциональному развитию и Региональные учебные центры Европейского региона ВТамО

**Copyright.** Все права защищены. Разрешение на использование содержания “Таможенного научного журнала “ТАМОЖНЯ” должно быть получено от владельца авторских прав. Пожалуйста, обращайтесь в редакцию.

**Отказ от ответственности.** Взгляды, выраженные в “Таможенном научном журнале “ТАМОЖНЯ”, принадлежат отдельным авторам и не обязательно совпадают с мнением редакционной коллегии, Регионального Офиса по институциональному развитию и Региональных учебных центров для Европейского региона Всемирной таможенной организации или отдельных ее членов, или издателей. Редакция оставляет за собой право редактировать статьи, чтобы обеспечить их соответствие редакционной политике журнала и стилю.

Основатель и издатель: Университет таможенного дела и финансов (правопреемник Академии таможенной службы Украины)

(Свидетельство об издательской деятельности ДК №5022 от 14.12.2015 г.)

## CONTENTS

### SECTION 1 – DEVELOPMENT OF SCIENTIFIC ACTIVITY

- Smuggling of cultural property as a threat to the intellectual safety of the society: criminal law and its challenges**  
*Toms ČEVERS, Aldis ČEVERS* 6
- The World Customs Organization – a history of 65 years of growth and its legal milestones**  
Carsten WEERTH 17

### SECTION 2 – IMPLEMENTATION OF THE WCO STANDARDS

- Effects of Customs function automation on revenue collection improvement: case of Ethiopian Revenues and Customs Authority**  
Hiluf Berhe ABRAHA 25
- Customs restricted facilities within the logistics transport and Customs complex**  
Anatoliy PASICHNYK, Valery MALLNOW, Vyacheslav KUTYREV 31

### SECTION 3 – PROFESSIONAL EDUCATION IN CUSTOMS DOMAIN

- Objectives of the Bologna Process and their realization in the education of Hungarian Customs officers**  
Andrea SZABÓ 54

### SECTION 4 – YOUNG RESEARCHERS' PAGE

- Modernization of transport and Customs infrastructure for the supply of liquefied natural gas market in Ukraine**  
Sergey MIROSHNICHENKO 61
- Modern trends of the public administration mechanisms development in the sphere of Customs regulation: the experience of Ukraine**  
Valentyn ILCHENKO 72
- Information about authors** 169
- Conditions for publication** 171

## СОДЕРЖАНИЕ

### РАЗДЕЛ 1 – РАЗВИТИЕ НАУЧНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ

- Контрабанда культурных ценностей как угроза интеллектуальной безопасности общества: уголовное законодательство и его проблемы**  
Том ЧЕВЕРС, Алдис ЧЕВЕРС 82
- Всемирная таможенная организация – 65-летняя история развития и основные этапы формирования нормативной базы**  
Карстен ВЕЕРТ 95

### РАЗДЕЛ 2 – ИМПЛЕМЕНТАЦИЯ СТАНДАРТОВ ВТамО

- Влияние автоматизации таможенных функций на совершенствование процесса сбора налогов: на примере налогового и таможенного управления Эфиопии**  
Абраха Хилуф Берхе 105
- Таможенно-режимные объекты в составе логистического транспортно-таможенного комплекса**  
Анатолий ПАСЕЧНИК, Валерий МАЛЬНОВ, Вячеслав КУТЫРЕВ 112

### РАЗДЕЛ 3 – ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ В СФЕРЕ ТАМОЖЕННОГО ДЕЛА

- Цели Болонского процесса и их реализация при подготовке венгерских таможенных офицеров**  
Андреа САБО 138

### РАЗДЕЛ 4 – СТРАНИЧКА МОЛОДОГО УЧЕНОГО

- Модернизация транспортно-таможенной инфраструктуры обеспечения рынка сжиженных газов в Украине**  
Сергей МИРОШНИЧЕНКО 147
- Современные тенденции развития механизмов государственного управления в сфере таможенного регулирования: опыт Украины**  
Валентин ИЛЬЧЕНКО 158
- Информация об авторах** 170
- Требования к оформлению статей** 173



JEL Classification: K14, K42

## **SMUGGLING OF CULTURAL PROPERTY AS A THREAT TO THE INTELLECTUAL SAFETY OF THE SOCIETY: CRIMINAL LAW AND ITS CHALLENGES**

**Toms ČEVERS**

*Rīga City Vidzeme Suburb Prosecution Office, Republic of Latvia*  
E-mail: toms.cevers@lrp.gov.lv

**Aldis ČEVERS**

*Rīga Technical University, Republic of Latvia*  
E-mail: aldis.cevers@gmail.com

### ***Abstract***

*The purpose of the article is to underpin the negative effect of smuggling of cultural objects on the intellectual safety of the society with regards to the illegal circulation and denied accessibility of cultural objects to the cultural heritage. The article analyses a legally correct circulation of cultural objects with accordance to legal framework of the Republic of Latvia and the European Union as well as role of Customs within it. The article evaluates preconditions of criminal liability for smuggling of cultural objects in accordance with the Criminal Law of the Republic of Latvia. By comparatively analysing international, regional and national laws and regulations, it is established, that applying of Articles 229 and 229<sup>1</sup> of the Criminal Law of the Republic of Latvia in practice will be problematic with regards to difficulties in defining cultural objects as objects of criminal offence and defining the scope of “illegal export” as the incriminated activity. For Latvia as a member state of the European Union, the efforts of the European Union to promote protection of cultural heritage will mean to review the passed amendments of the Criminal Law of the Republic of Latvia, which have not yet come into force, in order to effectively address the illegal circulation of cultural objects.*

*The theoretical criminal law issues assessed in this article have been determined applying an inductive research method, deriving them from individual cases of application of the law. The theoretical sources have been selected and theses have been grounded applying comparative research method. The conclusions have been made and the terms used in this article have been systematized applying logical research method.*

*Keywords: intellectual safety, cultural objects, Customs, smuggling, criminal liability*

### **Introduction**

Nowadays we are witnesses to up until now unprecedented threats to cultural heritage of civilization. Strategists of international terrorism are seeking finance options for accomplishing their criminal intents and one of their sources of income is illegal trade of cultural properties (Value of the illegally relocated cultural objects is estimated between 300 million and six billion USD (Fisman, Wei 2007, p. 2)), as terrorists take advantage of access to cultural heritage within the territories they control. Whereas, by confirming the veracity of their criminal intents, with purpose of intimidating the international society, immovable

cultural monuments are being destroyed demonstratively. For example, in the beginning of this year, combatants of Islamic State blew up the remains of Roman amphitheatre in Palmyra, built in 2<sup>nd</sup> centenary A.D., heritage of which is included in the Lists of World Heritage Sites by UNESCO. Taking into account that this cynically nihilistic attitude towards cultural heritage resembles obscurantism, activities of Islamic State are correctly described in press as belonging to post-modern Middle Ages (Zaidi 2015).

Naturally the international society and countries join forces more actively to secure the cultural heritage and strengthen sanctions against violations of circulation of cultural properties.

Thus the European Union (hereinafter – the EU) has intended to claim the year 2018 as a year of the European cultural heritage (Gomes 2017). The purpose of this initiative is to promote understanding of European history and values by securing the sense of European identity. It is anticipated to bring attention to possibilities that are brought by cultural heritage, as well as problems, that are encountered by it, for example, illegal trade of cultural objects, which endangers exploration of cultural heritage.

Latvian legislators have passed a law “Amendments in the Criminal Law” (hereinafter – CL) on June 8<sup>th</sup>, 2017, which will come into force on January 1<sup>st</sup>, 2018, which specifies the preconditions of criminal liability for illegal activity with cultural objects.

In its turn on July 13<sup>th</sup>, 2017, the European Commission has come forward with a proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council regarding import of cultural objects (Proposal for a Regulation 2017), which would make the member states review the issues of liability of individuals regarding illegal import of cultural objects. Provisionally the Regulation would be applicable from January 1<sup>st</sup>, 2019.

Besides the above mentioned the particular danger to cultural objects has been emphasized by World Customs Organization Illicit Trade Report covering challenges that international society is facing nowadays (Illicit Trade Report 2016). For the first time since such reports have been published (2012) World Customs Organization has discussed the circumstances of the illicit circulation of cultural objects and has described the inherent damage so broadly. In addition, emphasizing the recent years priority in Customs operations, the very first chapter of the report has been entitled “Cultural Heritage”.

The theoretical criminal law issues assessed in this article have been determined applying inductive research method, deriving them from individual cases of application of the law. The theoretical sources have been selected and theses have been grounded applying comparative research method. The conclusions have been made and the terms used in this article have been systematized applying logical research method.

## **1. Smuggling and safety of cultural objects**

Central institution which operates with deals with securing of circulation of goods is Customs. Customs, by implementing campaign of Customs control, are controlling circulation of goods between countries, thus contributing to observing of uniform importing rules of goods and preventing threats in various spheres of public life. Namely, the Customs provide safety – striving to provide a hazard-free state and striving to provide guarantees to public, in which interests it operates (Băliņa et al. 1987, p. 194).

The domain of protected public life is closely related to implementing of the Customs’ functions. Next to favouring economics, providing safety to public and nature, a function of protecting the cultural heritage must be mentioned. In the particular case the movable goods – cultural objects determine the protected interest, namely, unlawful circulation of cultural objects which threatens access to cultural properties, prohibits gaining knowledge and enriching oneself intellectually, precludes comprehending the civilization and furthering respect towards society as a descendant of civilization and towards humans,



including anyone as part of this society (Compare: Fomichev 2006, Vasiliev 2008, Bepalko 2008, p. 148). Intellectual safety of public is being endangered, by intellectual safety understanding the ability to cognize and reflect qualities of objects and occurrences as well as their mutual relations, also the ability to act in a new situation, making use of results of cognition (Intelekts). It is essential that the threat is not always received immediately and materially. By subjecting cultural objects to danger, the harm is irreversible, taking into account, that unique evidences of human accomplishments are endangered.

Given that any regulations that apply to importing of goods, inevitably prevent its fast circulation, individuals use illegal means to accomplishing their purposes, including smuggling or bringing in of goods over border of the state that are forbidden to import or bringing in of goods that are allowed for import, but not fulfilling the preconditions for import.

If a cultural object is illegally moved, then in cases regulated by CL it becomes an object of a criminal offence – an asset or benefit, which exists in reality and which is used directly by the person for the commission of a criminal offence (Krastiņš, Liholaja, Niedre, 2008, p. 106). In each case an object of a criminal offence must be defined precisely, to create a factual basis for holding a person criminally liable. By including criminal punishment for smuggling of cultural objects in CL, a cultural object is considered as an obligatory collateral element of constituent elements of a criminal offence, since only illegal activities carried out with the help of cultural objects point at harm of the offense and a threat to certain public interests protected by CL.

It must be indicated *inter alia* that implementation of two separate functions is distinguishable by providing criminal liability for criminal offences, where the object of a criminal offence is important in qualification.

For example, Article 190<sup>1</sup> of CL is provided for smuggling of specially regulated goods and substances, thus protecting the public from the negative effects of the object of criminal offense, whereas Articles 115<sup>1</sup>, 229 in its new redaction and the additionally included Article 229<sup>1</sup> are provided for smuggling of specially protected plants and animals as well as cultural monuments protected by the state and antiquities belonging to the state, thus protecting from harm the own object of the criminal offense. In both cases, by directly using the object of a criminal offense, these activities are detrimental to the interests of the public.

Considering the aforementioned, the object of a criminal offense is determined and the according position of the punishable norm in the system of Special Part of CL. It must be considered that legally correct circulation of goods and existence of Customs is not an end in itself. Taking into account mentioned above criminal liability for smuggling of cultural objects, same as of objects provided in Article 190<sup>1</sup> of CL, should not be included in Chapter 19 of CL “Criminal Offences of an Economic Nature” only because Customs provide safety of cultural heritage, by implementing one of the functions delegated to it, and is usually connected to favouring the economic interests of the state (Čevers 2015, pp. 83-86, Bepalko 2008, pp. 147-148, Vasiliev 2008). In accordance with the newest amendments to CL, from now on by providing criminal liability for illegal export of cultural objects, which will be analysed further, criminal safety of cultural objects will be finally reflected in special article in Chapter 20 of CL “Criminal Offences against General Safety and Public Order”, considering that significance of material value of arts and culture (declared in money), is second-grade.

## **2. Definition of a cultural object**

Cultural objects are values of material world with significant intellectual meaning, whose non-material value is more important than the financially expressible, even though mainly the material value of cultural objects is what drives the illegal circulation of cultural

objects so intensively. Notion of cultural objects is given on a scale of international and regional, as well as national regulation.

In the 1970 UNESCO Convention on the Means of Prohibiting and Preventing the Illicit Import, Export and Transfer of Ownership of Cultural Property, cultural property is defined as property which, on religious or secular grounds, is specifically designated by each state as being of importance of archaeology, prehistory, history, literature, art of science and which belongs to some category as mentioned in the convention (Article 1). Identical explanation is given in the 1995 UNIDROIT Convention on Stolen or Illegally Exported Cultural Objects (Article 2).

In the legal space of the EU cultural objects are defined both in regulation and in directive. In the Council of Europe Regulation No 116/2009 on the export of cultural goods, cultural goods are referred as goods which are especially protectable in trade relations with third countries, which are included in Annex 1, as well as objects defined by the state, to protect its national arts, historic or archaeological treasures of (Article 1, third paragraph of the Article 2, Section 2). Whereas the Directive 2014/60/EU of the European Parliament and of the Council on the return of cultural objects unlawfully removed from the territory of a Member State, cultural object means an object which is classified or defined by a Member State, before or after its unlawful removal from the territory of that Member State, as being among the “national treasures possessing artistic, historic or archaeological value” (Article 1, Section 1).

Explanation of terms in the context of criminal law initially should be looked within national legal regulation, since they shape a unified legal system and are *apriori* mutually harmonized.

Law “On Protection of Cultural Monuments” defines cultural monuments as a part of the cultural and historical heritage – cultural and historical landscapes and individual territories (ancient burial sites, cemeteries, parks, places of historical events and the activities of famous persons), as well as individual graves, groups of buildings and individual buildings, works of art, facilities and articles with historical, scientific, artistic or other cultural value and the preservation of which for future generations is in conformity with the interests of the State and people of Latvia, as well as international interests.

However it is possible to move only movable cultural monuments, which are, firstly, individual objects (archaeological finds, antiquities, elements of immovable monuments, historical relics, works of art, manuscripts, rare printed matter, cinema documents, photo-documents and video-documents, phonograms), secondly, complex objects (historically evolved complexes, holdings and collections of separate objects which objects have an indivisible cultural and historical value), thirdly, objects which have survived in their initial state, as well as separate parts and fragments thereof (Article 2, paragraph one of the Section 2, paragraph two).

Antiquities are objects created as a result of intentional act of a human being – artefacts (for example, jewellery, weapons, tools, household objects, ceramic articles, coins in intact form or as fragments), which have been found in the ground, above the ground or in water (Article 2, paragraph three). Antiquities found in archaeological sites in the ground, above the ground or in water (dated until 17th century included) shall belong to the State, if they are stored by public museums (Article 7, paragraph four).

Law provides separate norms for activities with art and antiquities. Even though they are not defined, by systemically reviewing the legal regulation, it can be conceded that they should be included together with works of art, facilities and articles with historical, scientific, artistic value.

In its turn Regulations No 846 “On the export from Latvia and import into Latvia of cultural monuments, including State-owned antiquities and works of art” issued on 20<sup>th</sup> December, 2016 by the Cabinet of Ministers, in its Annex I provide separate categories

of cultural objects, such as cultural monuments, as well as objects of art and antiquities, but use one unified term of a cultural object (see Sections 1, 2 and 5).

It is concluded that system of cultural objects in laws and regulations is uncertain (see table No 1), which is a reason why it is not simple to distinguish the applicable law for the particular cultural object. Even though it is constituted in legal literature that the subject of a criminal offence with regards to violations related to cultural subjects is well educated and is well oriented in the legal framework (Vasiliev 2008), demands for legal techniques of criminal law should be raised, taking into account the severe consequences of criminal liability for the offender.

### **3. Regulations of circuit of cultural objects**

Before evaluating preconditions for liability for violations of regulations of circuit of cultural objects it is necessary to clarify regulations of a lawful circulation. It is prohibited to export cultural monuments, including antiquities, but it shall be possible temporarily only with a permission of the State Inspection for Heritage Protection (Law “On Protection of Cultural Monuments”, Section 4). Whereas art and antique articles are allowed for export both temporarily and permanently, however in any case a permission of inspection is necessary (Section 18) 1.

Given that import or export can only take place through a Customs control point, the Customs authorities are obliged to implement Customs controls by checking the compliance of the circulation with the requirements of the law, with the purpose of controlling the actual import or export of the items specified in the permit and the facts indicated in the declaration (Regulations No 846 of the Cabinet of Ministers).

It must be taken into account that the permit is necessary regardless of whether or not the cultural objects are moved within or outside the EU. This suggests that in this case the inherent value of the cultural object is more significant than its material value in order to protect the single market in the first place. Therefore, the legislator also has correctly pointed out in the new edition of Article 229 of CL and Article 2291 additionally included in CL – the illegal export of cultural monuments and state antiquities from the territory of the Republic of Latvia, not limiting it to the Customs territory. Therefore criminal liability under this provision will apply regardless of whether the cultural object is being shipped to another Member State of the EU or to a third country.

It is essential that special circulation procedures are limited to those cultural objects included either in Annex I to the Regulations No 846 of the Cabinet of Ministers or in Annex I to the Council of Europe Regulation No 116/2009.

Although it is difficult to distinguish cultural objects in accordance with the Cabinet Regulations just mentioned and the Council of Europe regulation, it is sufficient to establish that the cultural object in question corresponds to any of the categories included in the annexes to these two laws. For example, in cases where a cultural object meets the categories specified in the two annexes, the inspection also issues two permits (Liepa 2017, p. 26).

### **4. Liability for unlawful conduct with cultural objects**

By December 31st, 2017, *expressis verbis* criminal liability for smuggling of cultural objects is not provided. Only Article 89 of the Latvian Administrative Violations Code (hereinafter – LAPK) provides administrative liability for violation of the rules for the protection of cultural monuments and Article 896 – for the export of objects of art and antiquities from Latvia without the permission specified in laws and regulations. However, in view of the fact that there are special regulations for export of cultural objects outside the Republic of Latvia and the value of the objects can be determined, in cases, when cultural object are moved in contrary to the procedure specified in regulatory enactments, individuals

Table 1. The system of cultural objects in laws and regulations

Cultural object												
Cultural object designated as being of importance for archaeology, prehistory, history, literature, art or science:												
rare collections and specimens of fauna, flora, minerals and anatomy, and objects of paleontological interest	property relating to history, to the life of national leaders, thinkers, scientists and artist and to events of national importance	products of archaeological excavations or of archaeological discoveries	elements of artistic or historical monuments or sites which have been dismembered	antiquities more than one hundred years old, such as inscriptions, coins and engraved seals	objects of ethnological interest	pictures, paintings and drawings produced entirely by hand on any support and in any material (excluding industrial designs and manufactured articles decorated by hand)	Property of artistic interest original engravings, prints and lithographs	original artistic assemblages and montages in any material	rare manuscripts and incunabula, old books, documents and publications of special interest	postage, revenue and similar stamps, singly or in collections	archives, including sound, photographic and cinematographic archives	articles of furniture more than one hundred years old and old musical instruments
1970 UNESCO Convention, 1995 UNIDROIT Convention												
collections and specimens from zoological, botanical, mineralogical or anatomical collections, of paleontological interest	means of transport more than 75 years old, between 50 and 100 years old toys, games, glassware, articles of goldsmiths' wares, optical, photographic or cinematographic apparatus, clocks and watches and parts thereof, articles of wood, pottery, tapestries, carpets, wallpaper, arms, other objects more than 100 years old, collections of historical, ethnographic or numismatic interest	archaeological objects more than 100 years old	elements forming an integral part of artistic, historical or religious monuments which have been dismembered, of an age exceeding 100 years	pictures, paintings, mosaics executed entirely by hand in any medium and on any material more than 50 years old and do not belong to their originators	original sculptures or statuary and copies produced by the same process as the original more than 50 years old and do not belong to their originators	original pictures, paintings, mosaics executed entirely by hand in any medium and on any material more than 50 years old and do not belong to their originators	original sculptures or statuary produced by the same process as the original more than 50 years old and do not belong to their originators	incunabula and manuscripts, including maps and musical scores, singly or in collections more than 50 years old and do not belong to their originators, books more than 100 years old, printed maps more than 200 years old	original engravings, prints, serigraphs and lithographs with their respective plates and original posters more than 50 years old and do not belong to their originators	photographs, films and negatives thereof more than 50 years old and do not belong to their originators, archives, and posters thereof, of any kind or any medium which are more than 50 years old	between 50 and 100 years old furniture, musical instruments	
Council of Europe Regulation No 116/2009, if the value of the cultural object reaches the value indicated in Annex I*												
collections of paleontological interest regardless of the place of origin	means of transport more than 75 years old and collections of historical, ethnographic or numismatic interest regardless of the place of origin; glassware, articles of goldsmiths' wares, optical, photographic or cinematographic apparatus, clocks and watches and parts thereof, articles of wood, pottery, tapestries, carpets, wallpaper, arms**	archaeological objects more than 100 years old regardless of the place of origin	elements forming an integral part of artistic, historical or religious monuments which have been dismembered, of an age exceeding 100 years regardless of the place of origin	Archeological antiquities dating back to the 17th century regardless of the place of origin	original sculptures or statuary produced by the same process as the original**	art and antique articles more than 100 years old regardless of the place of origin; pictures, paintings, mosaics executed entirely by hand in any medium and on any material***	original pictures, paintings, mosaics executed entirely by hand in any medium and on any material***	incunabula and manuscripts, including maps and musical scores, singly or in collections, more than 100 years old, books, singly or in collections, more than 100 years old, printed maps more than 100 years old, regardless of the place of origin	original engravings, prints, serigraphs and lithographs with their respective plates and original posters**	archives, including elements thereof more than 100 years old of any kind or any medium regardless of the place of origin; photographs, films and negatives**	furniture, musical instruments**	

\*The cultural objects mentioned are covered by this regulation only if their value corresponds to, or exceeds, the financial thresholds under the regulation  
 \*\* Between 50 to 100 years old cultural objects created by people mentioned in units of arts and culture of Latvia, if they do not belong to their authors or producers and if their origin is related to the Republic of Latvia  
 \*\*\* Regulations No 846 issued on 20<sup>th</sup> December, 2016 by the Cabinet of Ministers

would be held liable under the according paragraph of Article 190 of CL. It must be noted that according to paragraph two of Article 9 of LAPK, administrative liability for administrative violations occurs only if criminal liability is not provided for these violations. Attention also should be drawn to the fact that disposition of Article 190 of CL refers to both goods and other values subject to Customs clearance as the object of a criminal offense. It is to be expected that „other values” are part of the goods subject to Customs clearance because any object to be declared is subject to Customs clearance and Article 190 of CL is intended to ensure Customs control. However, taking into account that the legislation is not verbose, it is possible that this regulation for the unequivocally maximum safety provision is intended to cover all allegedly unlawfully moved objects, including cultural objects as values.

The question remains whether all constituent elements of a criminal offense are detected, if the object of group of Article 190 of CL is the interests of the national economy, but smuggling of cultural objects does not endanger them in any way. According to Section 1, paragraph one of the CL, only a person who has committed an offence which is set out in CL and which has all the constituent elements of a criminal offence, may be held criminally liable.

From January 1st, 2018, amendments to CL will come into force, according to which the disposition of Article 229 of CL has been supplemented with the threat of criminal liability for the illegal export of a cultural monument that is protected in the Republic of Latvia or its illegal expropriation, if it causes significant damage to the State or the public interest. CL is supplemented with a new criminal offense in Article 2291 “Unlawful activities with State-owned antiquities” providing criminal liability for illegal acquisition, possession, transfer or expropriation of them outside the Republic of Latvia. Although it has not yet been possible to apply the regulation in practice, it can already be concluded that its correct application will create a lot of uncertainty.

One of the main problems related to the object of the criminal offense, because, as can be concluded from the aforementioned, the definition of a cultural object is already completely dissipated in the laws and regulations of this legal field.

An indication of such cultural monuments, which are in state protection, was already included in the original edition of Article 229 of CL. Prof. Valentia Liholaja, commenting on the constituent elements of the criminal offense in this article, pointed out that the cultural monuments located in the territory of the Republic of Latvia are in state protection by implementing measures ensuring the preservation of the cultural heritage (Krastiņš, Liholaja, Niedre 2009, p. 523), from which it follows that the CL norm covers all cultural monuments. However, in light of the rational legislator principle, the legal norms can not be verbose, as the words “state protected” narrow down the understanding of a cultural monument, the definition of which is provided in the law “On Protection of Cultural Monuments” for the purpose of criminal law.

The state has undertaken to protect all objects that are relevant to the features of cultural objects (for example, the prohibition on the destruction, removal and conversion of cultural monuments (Article 3), the obligation to preserve a cultural monument (Article 11)), but, given the punitive nature of criminal law, it is necessary to establish additional conditions indicating special protective measures taken by the state. Not for nothing there is lighter, that is, administrative liability which provides punishment for unlawful actions with any cultural monument without limiting indication “protected by the state” (Articles 89-894 of LAPK). In the author’s opinion, the state’s special concern for the protection of the cultural monuments indicates its inclusion in the list of state protected cultural monuments (See: Regulations No 474 “Regulations on the accounting, protection, use, restoration of cultural monuments and granting of status of degrading objects” issued on 26th August, 2003 by the Cabinet of Ministers). Also, in the opinion of inspection, the protection of the



cultural monument is confirmed by its name's location in the list of protected cultural monuments (Liepa 2017, p. 24).

Thus, according to Article 229 of CL, criminal liability is provided for the illegal export (temporary removal without permission or permanent export, if only temporary export is permitted) of a movable cultural monument from the Republic of Latvia, which, is included, firstly, in the list of protected cultural monuments provided by the state, or, secondly, complies with the categories of objects included in Annex I to Regulation No 846 of the Cabinet of Ministers or in Annex I to Council of Europe Regulation No 116/2009.

However, it is important to ascertain whether criminal liability is also provided for the illegal export of art and antiquities from the Republic of Latvia. As stated above, they are part of cultural monuments, but special constituent elements of an administrative offense are provided in Article 896 of the LAPK. Paragraph 17 of the annotation of the Regulations No 846 of the Cabinet of Ministers also provides that the inspection has rights to hold a person liable in accordance with the mentioned provision (Initial impact assessment report, 2016). It can be assumed that, in observance of the principle of superiority of criminal liability over administrative liability, a person shall be held criminally liable for the unlawful movement of such objects of arts and culture that are in conformity with the features of cultural objects listed in the annexes to the abovementioned regulatory enactments.

The legislator has not provided the ways of committing a criminal offense, namely, the words "illegal export" shall mean export of any cultural objects that was committed contrary to the procedure established by law. Interestingly, in the 1995 UNIDROIT Convention as well as in the Directive 2014/60/EU of the European Parliament and of the Council, for the purpose of maximum protection of cultural heritage, illegal export is understood as not only export carried out in contravention of the procedures established in the state, but also not returning the cultural objects in accordance with the time period specified in the permit of temporary removal (accordingly Article 5 Section 2 and Article 2 Section 2). However, in the absence of a prior intent of the individual of not returning the exported cultural objects after the expiration of the term of temporary removal, the individual can not be held criminally liable for illegal export. If a cultural object is temporarily exported in accordance with the terms specified in the permit, then it can not be considered, that it was unlawfully exported. A subsequent intention of an individual to refuse to return a cultural object can not in any way affect the lawfulness of its removal. These are cases of violations of rules of relocation, which are less harmful and therefore the punishments provided are lighter, but the new regulation of criminal law does not impose liability for them, although there are similar cases included in CL, for example, in Articles 190 and 191.

The mentioned problem can also be seen in the context of the new Article 2291 of CL, but only in this case, the object of a criminal offense is established unmistakably, namely, the criminal liability concerns the export from the Republic of Latvia of antiquities belonging to the state, not private individuals, temporarily without permission or permanently, if only temporary export is permitted, as they are clearly defined in the law "On Protection of Cultural Monuments".

## **5. Proposal for regulation of European Parliament and of the Council on the import of cultural goods**

Unlike the 1975 UNESCO Convention, 1995 UNIDROIT Convention as well as Council of Europe Regulation No 116/2009, which with accordance to their preambles, are primarily aimed at the protection of cultural heritage due to its invaluable significance, the European Commission intends to strengthen the control of the circulation of cultural objects through the Regulation of European Parliament and of the Council on Import of Cultural Goods (13.07.2017) mainly for the reasons of combating terrorism and organized crime, given that the terrorist operations are financed from the income generated by unlawfully



marketed cultural objects. This raises a rhetorical question of whether the EU would have paid more attention to the protection of cultural heritage, even if the international community had not been faced with a direct physical threat to the health and life of its members by terrorist attacks.

This regulation intends to establish a complete system of rules on the illegal circulation of cultural objects in the EU, in parallel with the Council of Europe Regulation No 116/2009 which lays down export regulations for cultural goods, by providing common import regulations, more precisely, Customs control measures for imported cultural goods declared for release for free circulation or subject to other Customs procedures, excluding transit.

By maximally impeding reckless and careless carriers, import of cultural objects into the EU will only be permitted if they are presented with an appropriate import licence at the Customs office proving the removal of objects from the country of origin in accordance with the requirements of its regulatory enactments, or an importer's attestation has been submitted, which includes a declaration by the possessor of the goods that the removal of the objects from the country of origin has taken place in accordance with the requirements of its regulatory enactments, depending on the compliance of the imported cultural objects with the categories included in Annex I to the regulation.

Countering the activities of terrorist groups, this regulation again redefines the definition of a cultural object, towards which the protection of the new regulation will be directed. The new regulation will protect cultural objects that are listed on the concept of the aforementioned conventions, but oldness of which is at least 250 years old.

It is foreseen that Customs will check the conformity of the import license with the goods presented, as well as whether the import attestation complies with the requirements of the regulation and the goods presented. At the same time, Customs officers would, of course, be entitled to exercise already known procedural activities (physical examination, expertise, request for additional information, detention and confiscation of goods). It would be significant to use the opportunity to establish a specially designated Customs office to effectively organize Customs control over the norms of regulation and of cultural goods in general. In this case it would be easier to exercise the right of inspection to participate in the work of Customs authority, controlling the lawfulness of the export of cultural monuments, specified in the law "On Protection of Cultural Monuments" Article 26, paragraph 2, Section 10.

In the context of the topic under review, it is essential that Article 10 of the draft regulation provides introducing of liability for violations of the regulation, namely, the submission of false attestments and submission of false information in general with the purpose of obtaining the Customs authorities' permission to import cultural objects into the EU. Taking into account the ambitious goal of the European Commission when preparing the proposal, it is unlikely that any lighter form of legal liability than criminal liability would be adequate for enforcing the demands of the EU.

Although, when preparing the previously analysed amendments to the CL, their developers were unlikely to have been aware of the EU's initiative in context of the new regulation, due to latest international developments, it is surprising that dispositions of Articles 229 and 2291 of CL are limited only to unlfawful export of cultural goods outside the Republic of Latvia, not including their unlawful import. Thus it can be concluded that the new amendments to CL are, in principle, are outdated even before they have entered into force.

### **Summary and concluding remarks**

Unlawful movement of cultural objects endangers the safety of its various forms. If

the financial resources obtained through the sale of unlawful cultural objects are used to maintain the infrastructure of terrorism, then the physical safety of the international community is in fact threatened globally, whereas denying the public access to cultural objects due to their unlawful circulation, the intellectual safety of members of the public is being threatened individually.

Chaotic use of terms in regulatory enactments makes it difficult to identify a cultural object in order to establish the basis for criminal liability for its unlawful movement, thus deficiently exploiting the potential of the legal framework.

The latest amendments to the Criminal Law, which have not come into force, stand in front of modifications – already now a series of problems of correct application are identifiable and they are not fully meeting the expected requirements of the EU.

## References

Amendments to the Criminal Law, Law of the Republic of Latvia, passed 08.06.2017. *Latvijas Vēstnesis*, 22.06.2017, No 124

Bāliņa, R, Čirule, V, Ēdelmane, I, Grase, I, Guļevska, D, Gūtmanis, Ā, Kagaine, E et al. 1987, *Latvian language dictionary*, Rīga: Avots (in Latvian)

Bespalko, V 2008, On the object and subject of smuggling of cultural property, *Rossiyskiy yuridicheskiy zhurnal*, 2/2008, pp. 146-154, <http://www.ruzh.org/?q=node/4&kodart=1278> (in Russian)

Council of Europe Regulation No 116/2009 on the export of cultural goods, *Official Journal of the European Union*, L39, 10.02.2009, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:039:0001:0007:en:PDF>

Criminal Law, Law of the Republic of Latvia, passed 17.06.1998, *Latvijas Vēstnesis*, 08.07.1998, No 199/200

Čevers, T 2015, *Criminal Law Aspects of Smuggling* (in Latvian), Rīga: SIA “Pārdaugavas Juridiskais birojs”

Directive 2014/60/EU of the European Parliament and of the Council on the return of cultural objects unlawfully removed from the territory of a Member State, *Official Journal of the European Union*, L159, 28.05.2015, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0060&from=EN>

Fisman, R, Wei, S.J. 2007, “The Smuggling of Art, and the Art of Smuggling: Uncovering the Illicit Trade in Cultural Property and Antiques”. NBER Working Paper Series. Working Paper 13446. Cambridge: National Bureau of Economic Research, <https://doi.org/10.3386/w13446>

Fomichev, S 2006, *Smuggling of cultural property*, *Dissertatsiya na soiskaniye uchenoy stepeni kandidata yuridicheskikh nauk*. Ul'yanovsk: Ul'yanovskiy gosudarstvennyy universitet, <http://www.dissercat.com/content/kontrabanda-kulturnykh-tsennostei> (in Russian)

Gomes, H 2017, *European Year of Cultural Heritage in 2018: celebrating the diversity and richness of our European heritage*. Retrieved, February 9, 2017, viewed October 13, 2017, from The European Council, Council of the European Union website, <http://www.consilium.europa.eu/lv/press/press-releases/2017/02/09/cultural-heritage/>

Illicit Trade Report 2016, World Customs Organization, <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/enforcement-and-compliance/activities-and-programmes/illicit-trade-report/itr-2016-en.pdf?db=web>

Initial impact assessment report (annotation) 2016, Regulations of the Cabinet of Ministers “On the export from Latvia and import into Latvia of cultural monuments, including State-owned antiquities and works of art”, December 20th, 2016, <https://likumi.lv/ta/id/287626-noteikumi-par-kulturas-piemineklu-taja-skaita-valstij-piedereso-senlietu-makslas-un-antikvaro-prieksmetu-izvesanu-no-latvijas> (in Latvian)

Intelekts, retrieved October 13, 2017 from tezaurs.lv, Internet dictionary, <http://tezaurs.lv/#/sv/intelekts>

Krastiņš, U, Liholaja, V, Niedre, A 2008, Criminal Law. The General Part. Third Supplemented Edition, Rīga: Tiesu namu aģentūra (in Latvian)

Krastiņš, U, Liholaja, V, Niedre, A 2009, Criminal Law. The Special Part. Third Supplemented Edition, Rīga: Tiesu namu aģentūra (in Latvian)

Latvian Administrative Violations Code, Law of the Republic of Latvia, passed 07.12.1984, Ziņotājs, 20.12.1984., No 51

Liepa, L 2017, "Movement of cultural objects outside the borders of Latvia", Jurista Vārds, 32, August 1, 2017, pp. 24-26 (in Latvian)

On Protection of Cultural Monuments, Law of the Republic of Latvia, passed 12.02.1992. Ziņotājs, 05.03.1992., No 10

Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the import of cultural goods (2017/0158(COD)) 2017, [http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:e1fd9ba7-67a8-11e7-b2f2-01aa75ed71a1.0003.02/DOC\\_1&format=PDF](http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:e1fd9ba7-67a8-11e7-b2f2-01aa75ed71a1.0003.02/DOC_1&format=PDF)

Regulations Regarding the Registration, Protection, Utilisation and Restoration of Cultural Monuments and the Granting of the Status of an Environment-Degrading Object, Regulations No 474 of the Cabinet of Ministers of the Republic of Latvia, passed 26.08.2003., Latvijas Vēstnesis, 29.08.2003., No 118

Regulations Regarding Exportation of Cultural Monuments, Including State-owned Antiquities, Art and Antique Articles from Latvia and Importation Thereof into Latvia, Regulations No 846 of the Cabinet of Ministers of the Republic of Latvia, passed 20.12.2016. Latvijas Vēstnesis, 23.12.2016., No 251

The World Heritage Committee Decision: 38 COM 7A.12. 2014, General Decision on the World Heritage properties of the Syrian Arab Republic, <http://whc.unesco.org/en/decisions/5954>

UNESCO Convention on the Means of Prohibiting and Preventing the Illicit Import, Export and Transfer of Ownership of Cultural Property 1970, [http://portal.unesco.org/en/ev.php-URL\\_ID=13039&URL\\_DO=DO\\_TOPIC&URL\\_SECTION=201.html](http://portal.unesco.org/en/ev.php-URL_ID=13039&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html)

UNIDROIT Convention on Stolen or Illegally Exported Cultural Objects 1995, <http://www.unidroit.org/instruments/cultural-property/1995-convention>

Vasiliev, D 2008, Smuggling of cultural property: criminological research, Dissertatsiya na soiskaniye uchenoy stepeni kandidata yuridicheskikh nauk. Moskva: Moskovskaya gosudarstvennaya yuridicheskaya akademiya, <http://www.dslib.net/kriminal-pravo/kontrabanda-kulturnyh-cennostej-kriminalogicheskoe-issledovanie.html> (in Russian)

Zaidi, M 2015, "Daesh: the post modern non-state", The International News, July 8, 2015, <https://www.thenews.com.pk/print/50110-city-district-government-karachi>

## THE WORLD CUSTOMS ORGANIZATION – A HISTORY OF 65 YEARS OF GROWTH AND ITS LEGAL MILESTONES

**Carsten WEERTH**

*Main Customs Office Bremen, Federal Customs Service of Germany  
FOM University of Applied Sciences in Economics and Management, Germany  
E-mail: carsten.weerth@gmx.de*

### **Abstract**

*The World Customs Organization (WCO, Organization Mondiale des Douanes, OMD) is an intergovernmental organisation that was founded as European Customs Co-Operation Council in 1952 in Brussels/Belgium. It governs all Customs co-operation matters from tariff nomenclature, over universal Customs procedures, capacity building and integrity to trade facilitation. The WCO Membership has risen in different velocities up to an overall membership of 182 contracting parties in 2017. This paper gives an overview of its history and legal milestones in an update of 70 years of history of Customs co-operation and 65 years of the Customs Co-Operation Council in Europe and the World. It investigates the WCO history by help of WCO publications on its history, the accessions over 65 years and its list of legally binding instruments. The membership rise is investigated by help of a five year spaced membership accession overview. The ten most successful legally binding instruments are identified and ranked according to the amount of membership: the three most successful instruments are identified as the Harmonized System Convention, the Revised Kyoto Convention and the Istanbul Convention. In an annual overview the important historic developments of the WCO over the last 65 years are presented. The paper concludes that the membership has reached a mature phase and that the rise of membership in the legal instruments is still strong. A current development is that newly emerging states are also quickly receiving membership status (South Sudan, Palestine, Kosovo, all of which are not WTO Members). In contrast to the WTO membership (which has risen to 164 contracting parties) some states and economic territories which have previously had an independent status may have a different WCO membership status (Liechtenstein: WTO + / WCO -, Taiwan/Chinese Taipei: WTO + / WCO -, Hong Kong & Macao: WTO + / WCO +, Saint Kitts and Nevis: WTO + / WCO -, Saint Vincent and the Grenadines: WTO + / WCO -, Solomon Islands: WTO + / WCO -, Suriname: WTO + / WCO -).*

*Keywords: World Customs Organization, World Trade Organization, General Agreement on Tariffs and Trade, International Customs Law, Harmonized System, Customs history, capacity building, economic integration.*

### **Introduction**

The World Customs Organization (WCO)<sup>1</sup> is governing the legal and practical issues of the Customs administrations around the globe (and the trade system as a whole) as an International Organization. This paper tells a short history of seventy years of Customs co-operation in Europe and the world and 65 years of the Customs Co-Operation Council and the World Customs Organization.

<sup>1</sup> For a first short history of the WCO and its legal milestones as of 2009 see Weerth, 4 GTCJ 7/8 (2009), pp. 267-269

## **1. Foundation of the Customs Co-Operation Council (CCC) in Europe<sup>2</sup>**

The history of the WCO began in 1947 when the thirteen European Governments represented in the Committee for European Economic Co-operation agreed to set up a Study Group. This Group examined the possibility of establishing one or more inter-European Customs Unions based on the principles of the General Agreement on Tariffs and Trade (GATT).

In 1948, the Study Group set up two committees – an Economic Committee and a Customs Committee. The Economic Committee was the predecessor of the Organization for Economic Co-operation and Development (OECD), the Customs Committee became the Customs Co-operation Council (CCC).

In 1952, the Convention formally establishing the CCC came into force. The Council is the governing body of the CCC and the inaugural Session of the Council was held in Brussels on 26 January 1953.

Representatives of seventeen European countries attended the first Council Session of the CCC. The seventeen European countries which founded the CCC were:<sup>3</sup> Austria, Belgium, Denmark, France, Germany, Greece, Ireland, Italy, Luxembourg, Netherlands, Norway, Portugal, Spain, Sweden, Switzerland, Turkey and United Kingdom.

## **2. Foundation of the World Customs Organization (WCO)**

After years of membership growth, in 1994 the Council adopted the working name World Customs Organization (WCO), to more clearly reflect its transition to a truly global intergovernmental institution. It is now the voice of 181 Customs administrations which operate on all continents and represent all stages of economic development (from mature economies to the least developed economies). Today, WCO Members are responsible for processing more than 98 % of all international trade.<sup>4</sup>

## **3. Continuous Growth of the World Customs Organization (WCO)**

The membership of the CCC and the WCO has grown at different velocities and has culminated in an overall membership of 181 contracting parties. The European Union has a status akin to membership since July 2007 – the EU has had rights akin to those of a WCO Member for matters falling within its competency as an interim measure but is listed additionally on the list of members<sup>5</sup> – therefore it is not counted as one of 181 contracting parties.<sup>6</sup>

The total membership has risen to 182 contracting parties (the newly emerging State of Kosovo as the newest contracting party in 2017 is not member of the UN but has been recognized by more than 130 states). Most new member countries acceded after the end of the soviet era (1990-1994) when many new states were founded in former USSR soviet republics and on the Balkan.<sup>7</sup>

## **4. Most successful legally binding instruments**

The WCO creates legal instruments in either binding or non-binding ways: non-binding instruments comprise recommendations and declarations whereas the legally binding

---

<sup>2</sup> WCO, 2017a

<sup>3</sup> WCO, 2017f

<sup>4</sup> Wind, 2 GTCJ 2 (2007), pp. 79 – 86 and WCO, 2017e

<sup>5</sup> WCO, The WCO in brief, Fact file, November 2009, <http://www.wcoomd.org/~media/wco/public/global/pdf/about-us/wco-in-brief/depl-omd-uk-a4.pdf?la=en> (last viewed on 25 April 2017)

<sup>6</sup> Weerth (2016) in Bungenberg/Herrmann/Krajewski/Terhechte, EYIEL 7, Chapter 34, pp. 787-799, updated with data from the WCO (WCO 2017d)

<sup>7</sup> Weerth (2016) in Bungenberg/Herrmann/Krajewski/Terhechte, EYIEL 7, Chapter 34, pp. 787-799



**Table 1. WCO-Membership development in cohorts of five years from 1950 to 2017**  
(The rank shows cohorts with the largest growth)

Years	New members	Rank*	Membership (absolute)
1950-1954	17	4	17
1955-1959	7	11	24
1960-1964	17	4	41
1965-1969	18	3	59
1970-1974	14	6	73
1975-1979	19	2	92
1980-1984	7	11	99
1985-1989	10	10	109
1990-1994	35	1	144
1995-1999	13	7	157
2000-2004	13	7	170
2005-2009	12	9	182
2010-2014	3	14	180
2015-2017	3	14	182**

\*The rank measures the membership rise in five year periods and ranks the results

\*\*The total number of member countries does not add up because the split up of one former member can result in several new member countries: examples are Czechoslovak Republic into Czech Republic and Slovak Republic. This applies in particular for the USSR and for Yugoslavia but also (most recent) for Sudan and South Sudan.

instruments are WCO agreements and conventions. The legal instruments of the WCO are listed on its internet page in the rubric “About us → Legal Instruments”.<sup>8</sup>

The WCO is also displaying the state of the legal instruments for its member states – that is of importance because not all member states have signed every instrument. These two documents are the so called “summary of position as of 30 June 2016”<sup>9</sup> and “synopsis of position as of 30 June 2016”.<sup>10</sup>

Its most successful binding legal instrument is the International Convention on the Harmonized Commodity Description and Coding System (HS).<sup>11</sup> In March 2017 the HS has 156 contracting parties.<sup>12</sup>

The second most successful binding legal instrument is the International Convention on the simplification and harmonization of Customs procedures (done at Kyoto on 18 May 1973, as amended on 26 June 1999, so called Revised Kyoto Convention, RKC). In May 2017 the RKC has 110 contracting parties.<sup>13</sup>

<sup>8</sup> WCO, <http://www.wcoomd.org/en/about-us/legal-instruments.aspx> (last viewed on 25 April 2017)

<sup>9</sup> WCO, <http://www.wcoomd.org/~media/wco/public/global/pdf/about-us/legal-instruments/conventions-and-agreements/revised-kyoto/sg0199e1.pdf?la=en> (last viewed on 25 April 2017)

<sup>10</sup> WCO, <http://www.wcoomd.org/~media/wco/public/global/pdf/about-us/legal-instruments/conventions-and-agreements/revised-kyoto/sg0200e1.pdf?la=en> (last viewed on 25 April 2017)

<sup>11</sup> For the HS significance see Weerth, 3 GTCJ 3 (2008b), p. 61 and Wind 2 GTCJ 2 (2007), p. 80

<sup>12</sup> WCO press releases, WCO, 2017d

<sup>13</sup> WCO press releases, WCO, 2017d



The third most successful legal binding convention is the Convention on Temporary Admission (Istanbul Convention), concluded on 26 June 1990 (entered into force on 27 November 1993) which had 69 contracting parties in May 2017.<sup>14</sup>

A list of the ten most successful WCO legally binding instruments is processed as table 2.

**Table 2. Ten most successful WCO legally binding instruments in 2017<sup>15</sup>**

<b>Rank</b>	<b>Name</b>	<b>Membership</b>
1	Convention on the Harmonized Commodity Description and Coding System - entered into force 1 January 1988, Harmonized System Convention (HS)	156
2	International Convention on the simplification and harmonization of Customs procedures, Revised Kyoto Convention (RKC) - entered into force 3 February 2006	110
3	Convention on Temporary Admission (Istanbul Convention) - entered into force 27 November 1993	69
4	Customs Convention on the ATA carnet for the temporary admission of goods (ATA Convention) - entered into force 30 July 1963	63
5	Customs Convention concerning facilities for the importation of goods for display or use at exhibitions, fairs, meetings or similar events - entered into force 13 July 1962	61
6	Customs Convention on the temporary importation of scientific equipment - entered into force 5 September 1969	56
7	Customs Convention on the temporary importation of professional equipment - entered into force 1 July 1962	55
8	International Convention on mutual administrative assistance for the prevention, investigation and repression of Customs offences (Nairobi Convention) - entered into force 21 May 1980	52 (2 further subject to ratification)
9	Customs Convention concerning welfare material for seafarers - entered into force 11 December 1965	42
10	Customs Convention on the temporary importation of packings - entered into force 15 March 1962	38

### **5. WCO historical and legal milestones**

1947 – The General Agreement on Tariffs and Trade (GATT) was signed on 30 October by 23 nations. Thirteen Governments represented in the Committee for European Economic Co-operation set up a Study Group to examine the possibility of establishing one or more Customs unions between the various European countries, in accordance with GATT principles.

1948 – The GATT takes effect from 1 January. The Study Group decided to establish two Committees: an Economic Committee which later evolved into the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), and a Customs Committee which later became the Customs Co-operation Council (CCC).

<sup>14</sup> WCO press releases, WCO, 2017d

<sup>15</sup> WCO, <http://www.wcoomd.org/~media/wco/public/global/pdf/about-us/legal-instruments/conventions-and-agreements/revised-kyoto/sg0199e1.pdf?la=en> (last viewed on 25 April 2017)

<sup>16</sup> Conrad, Zollpraxis 1960, pp. 202, Weerth, 3 GTCJ 7/8 (2008a), pp. 275–278, Weerth, 3 GTCJ 2 (2008c), pp. 26 and Lux/Reiser, 1986, updated with data from WCO, 2017a, WCO, 2017b, WCO, 2017d

1950 – The Convention establishing the CCC was signed in Brussels on 15 December. The Convention on Nomenclature for the classification of goods in Customs tariffs (NCCC) was also signed on 15 December.

1952 – The Convention establishing the CCC enters into force on 4 November.

1953 – The inaugural session of the CCC Council was held in Brussels on 26 January in the presence of representatives of seventeen European countries. This date is now celebrated annually as International Customs Day. The Convention on the Valuation of Goods for Customs Purposes (BDV) enters into force on 28 July.

1955 – The Convention on Nomenclature for the classification of goods in Customs tariffs (NCCC) enters into force on 1 July.

1957 – The Customs Convention on ECS carnets for commercial samples enters into force on 3 October.

1959 – The Convention on Nomenclature for the classification of goods in Customs tariffs and Protocol of Amendment thereto enters into force on 11 September.

1962 – The Customs Convention on the temporary importation of packings enters into force on 15 March. The Customs Convention on the temporary importation of professional equipment enters into force on 1 July. The Customs Convention concerning facilities for the importation of goods for display or use at exhibitions, fairs, meetings or similar events enters into force on 13 July.

1963 – The Customs Convention on the ATA carnet for the temporary admission of goods (ATA Convention) enters into force on 30 July.

1965 – 1965 version of NCCC enters into force on 1 January. The Customs Convention concerning welfare material for seafarers entered into force on 11 December.

1969 – The Customs Convention on the temporary importation of scientific equipment enters into force on 5 September. The GATT Agreement on Valuation enters into force on 5 September and replaces the BDV.

1971 – The Customs Convention on the temporary importation of pedagogic material enters into force on 10 December.

1972 – 1972 version of NCCC enters into force on 1 January.

1974 – The International Convention on the Simplification and Harmonisation of Customs procedures (Kyoto Convention) enters into force on 25 September.

1975 – The Customs Convention on Containers enters into force on 6 December.

1978 – 1978 version of NCCC enters into force on 1 January.

1980 – The Convention on Mutual Administrative Assistance in the Prevention, Repression and Investigation of Customs Offences (Nairobi Convention) enters into force on 21 May.

1988 – The Convention on the Harmonized Commodity Description and Coding System (HS Convention) enters into force on 1 January and Replaces the NCCC.

1992 – 1992 version of Harmonized System enters into force on 1 January.

1993 – The Convention on Temporary Admission (Istanbul Convention) enters into force on 27 November. The WCO Council adopts the Arusha Declaration on Customs Integrity.

1994 – The WCO Council adopts the informal name “World Customs Organization”, in order to better reflect the world-wide nature of the Organization.

1995 – The World Trade Organization (WTO) has been founded on 1 January under the Marrakesh Agreement.

1996 – 1996 version of Harmonized System enters into force on 1 January.

1999 – The WCO Council adopts the revised International Convention on the Simplification and Harmonisation of Customs Procedures (Revised Kyoto Convention). The

WTO multilateral tariff reduction negotiation round fails in December in Seattle (Seattle Round).

2001 – WTO begins new multilateral tariff reduction negotiations (so called Doha Round) which have not come to an end in 2017.

2002 – The WCO celebrates its 50<sup>th</sup> anniversary and is honoured with a visit by HM King Albert II of Belgium accompanied by the Hon. Didier Reynders, the Belgian Deputy Prime Minister and Minister of Finance. The 2002 version of Harmonized System enters into force on 1 January.

2003 – The WCO Council adopts the Convention on Mutual Administrative Assistance in Customs Matters (Johannesburg Convention) in July but has not yet entered into force.<sup>17</sup>

2005 – The WCO Council adopts the Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade (SAFE). This legal instrument was implemented as recommendation (and it is therefore non-binding). To date 168 member parties have agreed to implement the SAFE Framework and one non-member (Taiwan).<sup>18</sup>

2006 – The WCO launches the Columbus Programme, the largest ever Customs Capacity Building initiative committed to support implementation of the Framework Standards to Secure and Facilitate Global Trade. The revised Kyoto Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures enters into force on 3 February.

2007 – 2007 version of Harmonized System enters into force on 1 January.

2008 – In June the recommendation on the role of Customs in the 21<sup>st</sup> century was adopted.

2009 – In June the recommendation concerning the use of the WCO Data Model was adopted.

2011 – In June the resolution on the role of Customs in natural disaster relief was adopted and in December the resolution on air cargo security was adopted.

2012 – 2012 version of Harmonized System enters into force on 1 January. In June the Recommendation concerning the use of advance passenger information (API) and passenger name record (PNR) for efficient and effective Customs control was adopted.

2013 – In June the recommendation concerning Customs formalities in connection with the temporary admission of container security devices (CSDs) was adopted. On 7 December in Bali the Trade Facilitation Agreement (TFA) of the WTO has been signed as the first multi-lateral trade agreement since the founding of the WTO in 1995. The WCO plays an important role in the implementation of the TFA which is concerned with Customs simplifications. Therefore on 11 December the Dublin resolution on the conclusion of an agreement on trade facilitation by the World Trade Organization was adopted.

2014 – In June the MERCATOR Programme is launched by which the WCO ensures the uniform implementation of the WTO Trade Facilitation Agreement (TFA), using the WCO instruments and tools as most of the TFA provisions relate to Customs. 85 % of the WTO TFA must be implemented by the Customs administrations of the World.<sup>19</sup>

2015 – In June the second recommendation concerning the use of advance passenger information (API) and passenger name record (PNR) for efficient and effective Customs control was adopted. And also in June the recommendation on the guiding principles for data quality was also adopted. In December the Punta Cana resolution on the role of Customs in the security context was adopted.

---

<sup>17</sup> It has not entered into force in 2016 and it can be questioned whether it is a new tool which is about to fail early, *see Weerth, 6 Customs Scientific Journal (CSJ) 2, pp. 35-46.*

<sup>18</sup> Weerth, 21 *AW-Prax* 4, pp. 125-129

<sup>19</sup> WCO, 2014 and WCO, 2017g

2016 – In July the resolution on the role of Customs in preventing illicit trafficking of cultural objects was adopted.

2017 – 2017 version of Harmonized System enters into force on 1 January. On 22 February the TFA has entered into force. The WCO consists out of 182 Member states and its three most successful legally binding instruments are the Harmonized System Convention which has 156 Member states, the Revised Kyoto Convention which has 110 contracting parties and the Istanbul Convention which has 69 member states.<sup>20</sup>

### **Summary and concluding remarks**

The WCO has risen from the European Customs Co-operation Council (CCC) which was founded in 1952 by 17 European states to a globally interconnected international economic organization that governs Customs co-operation matters from tariff nomenclature, over universal Customs procedures, capacity building and integrity to trade facilitation. In 1994 the CCC was renamed as World Customs Organization, in order to more clearly reflect its transition to a truly global intergovernmental institution.<sup>21</sup>

The history of Customs co-operation started five years earlier in 1947 when a study group was founded which was researching the possibility to found one or more European Customs Union(s) in order to foster the GATT principles. The membership grew continuously but with different velocities up to 182 contracting parties in 2017. The largest amount of new member accessions was in the years 1990-1994 with 35 before the years 1975-1979 with 19 accessions.

Current developments concerning the membership development show a very slow rise since 2010: the WCO membership rise is very slow (only 3 accessions until 2014) and again 3 accessions 2015-2017 which is evidence of a very mature membership structure (the WTO has 164 Member states). Another recent development is that newly emerging states are also receiving a quick WCO membership such as South Sudan (2012-07-18), Palestine (2015-03-24) and Kosovo (2017-01-25).<sup>22</sup> All three newly emerging states are not WTO members yet and are currently not WTO observers.<sup>23</sup>

The WCO creates legal instruments in either binding or non-binding ways: non-binding instruments comprise recommendations and declarations whereas the legally binding instruments are WCO agreements and conventions. Its three most successful legally binding instruments are the Harmonized System Convention (156 contracting parties), the Revised Kyoto Convention (110 contracting parties) and the Istanbul Convention (69 member states).<sup>24</sup>

In contrast to the WTO membership (which has risen to 164 contracting parties<sup>25</sup>) some states and economic territories which have previously had or still have an independent status may have a different WCO membership status (Liechtenstein: WTO + / WCO -, Taiwan/Chinese Taipei: WTO + / WCO -, Hong Kong & Macao: WTO + / WCO +, Saint Kitts and Nevis: WTO + / WCO -, Saint Vincent and the Grenadines: WTO + / WCO -, Solomon Islands: WTO + / WCO -, Suriname: WTO + / WCO -). This is particularly surprising since the WCO membership is much easier to receive and the WTO obligations (Most Favoured Nations Tariffs) are negotiated on the base of the HS nomenclature which is governed by the WCO.

---

<sup>20</sup> Weerth (2016) in Bungenberg/Herrmann/Krajewski/Terhechte, EYIEL 7, Chapter 34, pp. 787-799, updated with data from the WCO, WCO, 2017d

<sup>21</sup> WCO, 2017a

<sup>22</sup> WCO, 2017f

<sup>23</sup> WTO, 2017

<sup>24</sup> Weerth (2016) in Bungenberg/Herrmann/Krajewski/Terhechte, EYIEL 7, Chapter 34, pp. 787-799, updated with data from the WCO, WCO, 2017d

<sup>25</sup> WTO, 2017

## References

- Conrad, H 1960, "Vom Bülow-Zolltarif zum Deutschen Zolltarif 1961", *Die Zollpraxis*, pp. 202-206
- Lux, M & Reiser, B 1986, *Das Harmonisierte System zur Bezeichnung und Codierung der Waren des internationalen Handels – Aktueller Stand der Arbeiten zur Erleichterung des internationalen Handels und zur Verbesserung internationaler Statistiken*, Köln, 1986
- WCO 2009, *WCO in brief*, Fact file, November 2009, viewed on 25 April 2017, <http://www.wcoomd.org/~media/wco/public/global/pdf/about-us/wco-in-brief/depl-omd-uk-a4.pdf?la=en>
- WCO 2014, *WCO Mercator Programme – A Strategic Initiative to Support Trade Facilitation*, viewed on 25 April 2017, <http://www.wcoomd.org/~media/wco/public/global/pdf/topics/wto-atf/mercator-programme/councilwco-mercator-programme.pdf?la=en>
- WCO 2017a, *About Us → History*, viewed on 25 April 2017, [http://www.wcoomd.org/home\\_about\\_us\\_aushistory.htm](http://www.wcoomd.org/home_about_us_aushistory.htm)
- WCO 2017b, *About Us → Legal Instruments*, viewed on 25 April 2017, [http://www.wcoomd.org/home\\_about\\_us\\_conventionslist.htm](http://www.wcoomd.org/home_about_us_conventionslist.htm)
- WCO 2017c, *List of 207 countries, territories, or Customs or economic regions applying the Harmonized System*, viewed on 25 April 2017, [http://www.wcoomd.org/~media/wco/public/global/pdf/topics/nomenclature/overview/hs-contracting-parties/list-of-countries/countries\\_applying\\_hs.pdf?db=web](http://www.wcoomd.org/~media/wco/public/global/pdf/topics/nomenclature/overview/hs-contracting-parties/list-of-countries/countries_applying_hs.pdf?db=web)
- WCO 2017d, *Press Releases on accessions to the WCO and its legal instruments*, viewed on 25 April 2017, <http://www.wcoomd.org/en/media.aspx>
- WCO 2017e, *About Us → WCO in brief*, viewed on 25 April 2017, <http://www.wcoomd.org/en/about-us/what-is-the-wco.aspx>
- WCO 2017f, *About us → WCO Membership → Membership*, viewed on 25 April 2017, <http://www.wcoomd.org/~media/wco/public/global/pdf/about-us/wco-members/list-of-members-with-membership-date.pdf?db=web>
- WCO 2017g, *Topics → WCO Implementing the WTO TFA, Mercator Programme*, viewed on 25 April 2017, <http://www.wcoomd.org/en/topics/wco-implementing-the-wto-atf/mercator-programme.aspx>
- Weerth, C 2008a, "Harmonized System: Evolution of the Nomenclature at its Twentieth Anniversary", 3 *Global Trade and Customs Journal* 7/8, pp. 275–278
- Weerth, C 2008b, "Basic principles of Customs classifications under the harmonized system nomenclature", 3 *Global Trade and Customs Journal* 2, pp. 61–67
- Weerth, C 2008c, *Geschichte des Zolltarifs in Deutschland und der EG*, Göttingen
- Weerth, C 2009, "A Short History of the World Customs Organization", 4 *Global Trade and Customs Journal* 7, pp. 267-269
- Weerth, C 2015, "AEO-Konzepte weltweit – Stand 2015", 21 *Zeitschrift für Außenwirtschaft in Recht und Praxis (AW-Prax)* 4, pp. 125-129
- Weerth, C 2016a in Bungenberg, M./Herrmann, C./Krajewski, M./Terhechte, J. P. (Eds.) *European Yearbook of International Economic Law (EYIEL)* 7, Chapter 34: Recent Developments in the World Customs Organization, pp. 787-799
- Weerth, C 2016b, "The Johannesburg convention on mutual Customs assistance – is a new tool failing early?", 6 *Customs Scientific Journal* 2, pp. 35-46
- Wind, I 2007, "HS 2007: What's it All About?", 2 *Global Trade and Customs Journal* 2, pp. 79-86
- WTO 2017, *Members and Observers*, viewed on 25 April 2017, [https://www.wto.org/english/thewto\\_e/whatis\\_e/tif\\_e/org6\\_e.htm](https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/org6_e.htm)



JEL Classification: F50, H71

## **EFFECTS OF CUSTOMS FUNCTION AUTOMATION ON REVENUE COLLECTION IMPROVEMENT: CASE OF ETHIOPIAN REVENUES AND CUSTOMS AUTHORITY**

**Hiluf Berhe ABRAHA**

*Ethiopian Civil Service University, Ethiopia*

E-mail: ahilufberhe@yahoo.com

### ***Abstract***

*The Ethiopian Revenues and Customs Authority (ERCA) is the body responsible for collecting revenue from Customs duties and domestic taxes. In addition to raising revenue, the ERCA is responsible to protect the society from adverse effects of smuggling. This research confirms the key idea stated at United Nations conference on trade and development in 2016 as for the role of Customs functions automation and its aim to effectively improve revenue collection. In the study, the author used general scientific methods: analysis, synthesis, comparison, generalization. The study also adopted quantitative research approach and descriptive research methods, combat fraud, provide statistical information, encourage international trade, speed up Customs clearance and minimize administrative cost.*

*However, from ERCA annual reports, from media and personal observations, the researcher underlines the authority was ineffective in Customs functions automation due to different challenges. Thus, the objective of the study is to look into the effects of Customs functions automation in ERCA on revenue collection improvements. To achieve the objective, a 24-year revenue collection quantitative data were collected.*

*The collected data was analyzed by both descriptive and inferential statistics (simple leaner regression analysis) with SPSS Version 21.0 tool.*

*In conclusion, the author indicates a positive relationship among Customs functions automation and revenue collection enhancement. As ERCA atomize one Customs function, revenue collection ability increases by \$2.17. Thus, the author recommended that the Authority should concentrate on effective Customs functions automation.*

*Key words: revenue collection improvement, The Ethiopian Revenues and Customs Authority, Customs functions automation*

### **Introduction**

In Ethiopia, Customs duties collection started around the first century in the Kingdom of Axum on the Red Sea coast (Buyonge et al. 2008). In any case, it was built up amid Menelik II as a lawful legislative structure in 1889, to gather government income. Beginning from 1889-1923 it was under the Ministry of Finance & Treasury, from 1923-1941 under Ministry of Finance, from 1941-1996 under Ministry of Trade (Teweldeberhan Wgebriel 2011).

Currently, the Ethiopian Revenues and Customs Authority (ERCA) is the body responsible for collecting revenue from Customs duties and domestic taxes. In addition to



raising revenue, the ERCA is responsible to protect the society from adverse effects of smuggling. It seizes and takes legal action on the people and vehicles involved in the act of smuggling while it facilitates the legitimate movement of goods and people across the border (proclamation No 587/2008).

Customs Automation remains the backbone of forward advancing security and trade program initiatives, such as the Customs Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) and the Container Security Initiative (CSI), by allowing for the performance of risk assessment and identification of high-risk containers, as well as the receipt of advanced shipment or passenger information for targeting purposes (WCO compendium of integrity best practice 2007).

Thus, Customs is an age-old institution whose mission has been subject to numerous changes over time. At its outset, the pivotal role of its mission was to levy Customs duties, which in other words meant collecting resources for the benefit of local authorities. Subsequently, and at different moments throughout its history, these duties became a key way of shaping the states economic policies which were designed to protect domestic goods.

## **1. Literature review**

Automation or computerization of Customs functions can improve efficiency and effectiveness and remove many opportunities for corruption. Automation can also increase the level of accountability and provide an audit trail for later monitoring and review of administrative decisions and the exercise of official discretion. Where possible automated systems should be configured in such a way as to minimize the opportunity for the inappropriate exercise of official discretion, face-to-face contact between Customs personnel and clients and the physical handling and transfer of funds (Revised Arusha Declaration 2003).

Automated tracking and audit systems produce reports that can identify weaknesses and reveal suspicious patterns of user activity when a legal necessity to do so has been identified. Automation allows trade to flow more freely and reduces the need for face to face interaction that could jeopardize the integrity of the import/export process. These acts as a beneficial buffer between Customs officials that perform clearance tasks and the traders that they regulate (WCO compendium of integrity best practice 2007, pp. 30-31).

Reader for advanced Customs management (M-02, p. 12) stated that introduction of computerized support for the processing of Customs declarations, perhaps more than any other change, provides the opportunity to implement standardized procedures that leave little need for face-to-face contact or opportunity for the use of discretion of officials. A properly designed system ensures that:

- the correct rates of duties and taxes are applied;
- exemptions are only granted to authorized organizations and for authorized goods and service;
- the required information and documentation is presented;
- time frames for payment are met; and
- those who do not comply with filing and payment time frames are identified and Follow-up action is taken.

In addition, the system can provide useful management information, including for example, identifying transactions that do not meet time standards for processing or individual officers who undertake actions that are out of the ordinary (e.g., physically inspecting too many shipments).

The WCO (2007, p. 18) on its “Integrity development guide” has been stated as; Customs must respond to changing international trade practices that are increasingly involving the use of electronic commerce. The electronic service delivery of Customs

functions improves efficiencies within the organization and the trading community and provides a mechanism to reduce the opportunity for corrupt behavior.

In addition to the above advantages of Customs automation, the WCO stated its limitations as, Automated systems can be vulnerable to attack and manipulation from inside and outside the organization. Where external consultants or contractors are involved it is important to ensure appropriate security checks are undertaken and appropriate supervision and accountability systems are established (Tanzania 1993). Where sensitive information is stored on automated systems a suitable audit trail needs to be established to protect the information and identify any officials who may access information for private or inappropriate purposes.

## **2. Research methodology**

The study has incorporated quantitative approach and has applied descriptive research type using the fact that a descriptive research design is used to describe the data and characteristic about “what is” being examined. Descriptive survey additionally empowers to acquire the present data. It is also used in fact finding studies and helps to formulate certain principles and give solutions to the problems concerning local or national issues. Descriptive survey method concentrates on exploring the present status, practice and problems of the under study problem. In this study, to collect secondary data, the researcher used the data of revenue collected by Ethiopian revenues and Customs authority from the year 1993 to year 2017.

Therefore, In order to collect relevant and adequate second hand data, the researcher applied deep survey of secondary sources .The researcher developed simple linear regression model ( $Y = \alpha + \beta X + \epsilon$ , Where;  $Y$  – Revenue collection,  $\alpha$  – Constant,  $\beta$  – Coefficient indicating rate of change of Customs functions automation,  $X$  – Customs functions automation,  $\epsilon$  – Error term). Both descriptive statistics and inferential statistics method of data analysis methods was applied. Significant levels were measured at 95% confidence level with significant differences recorded at  $p < 0.05$ . Therefore, to achieve the study purpose, one research hypothesis (RH) was tested. That is:-

### **Hypothesis1:**

H<sub>0</sub>1: Customs functions automation has no significant effect on revenue collection improvement.

## **3. Results and discussion**

### **3.1. Correlation statistics**

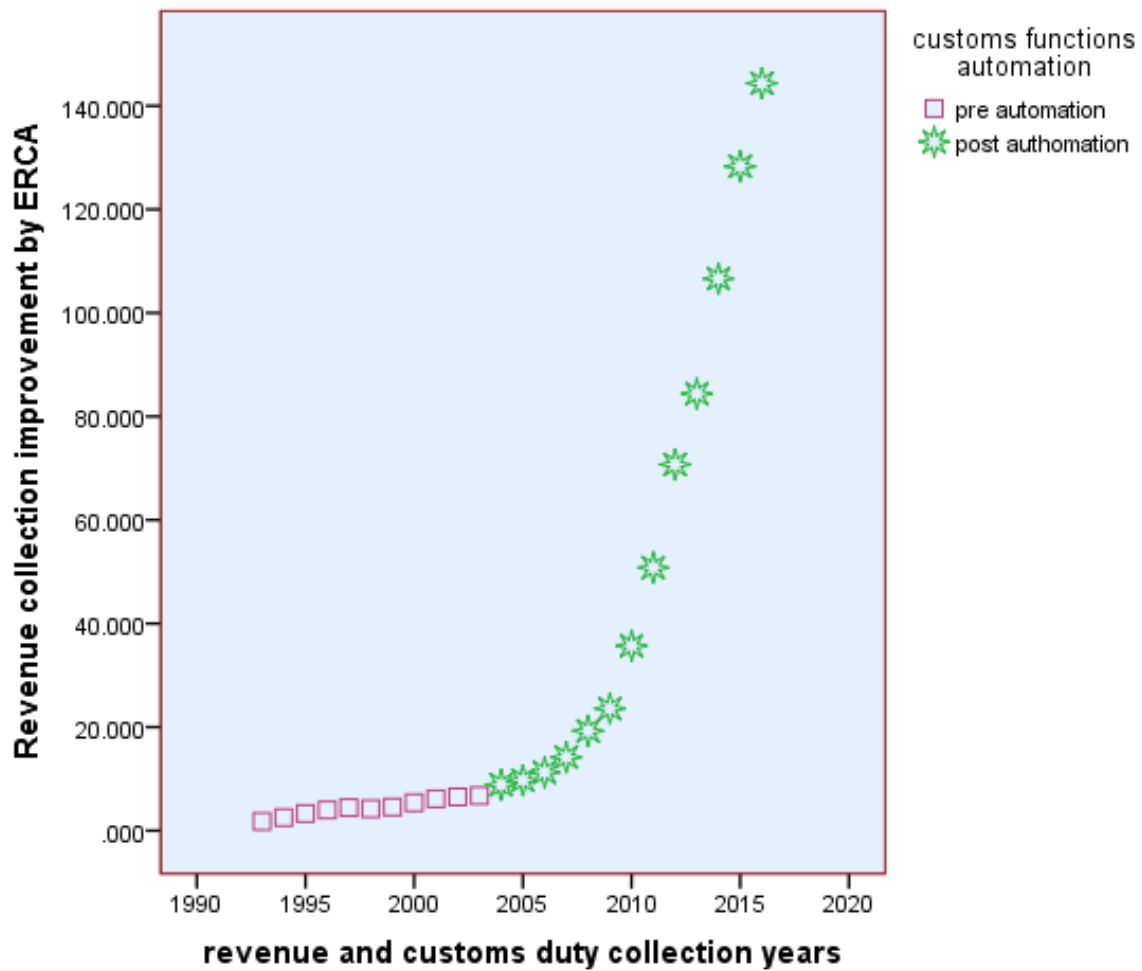
Correlation statistics is a method of assessing the relationship between variables/ factors. To be precise, it measures the extent of association between the ordering of two random variables. Thus, the study analyzed the relationships that are inherent among the independent and dependent variables as well as among the independent variables/ factors. The results regarding this were summarized and presented in table 1 bellow. Pearson Correlations results in table 1 showed that Customs functions automation and Revenue collection improvement was positively and significantly correlated ( $r=0.592$ ,  $\rho<0.05$ ). Thus Customs functions automation had 59.2% positive relationship with Revenue collection improvement.

The scattered diagram bellow shows the functional relationship between Customs functions automation and revenue collection improvements. The scattered diagram has two revenue collection regimes. That was pre automation and post automation of Customs functions. As it is shown in the diagram, during the manual age of ERCA (i.e., pre automation), the revenue collection trend was slow and with insignificant changes in revenue collection among years. where, while the Customs functions was automated, the revenue

collection enhancement increased at increasing rate, so the diagram indicates that, there is positive relationship between revenue collection and Customs functions automation.

**Table 1. Correlations between Customs functions automation and revenue collection improvement**

		Revenue collection improvement	Customs functions automation
Pearson Correlation	Revenue collection improvement	1.000	<b>.592</b>
	Customs functions automation	<b>.592</b>	1.000
Sig. (1-tailed)	Revenue collection improvement		<b>.001</b>
	Customs functions automation	<b>.001</b>	.
N	Revenue collection improvement	24	24
	Customs functions automation	24	24



**Graph 4.1. Relationship of revenue collection improvement and Customs function automations**

**Table 2. Regression: Model Summary**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.592 <sup>a</sup>	.350	.321	35.398794

a. Predictors: (Constant), Customs functions automation

b. Dependent Variable: Revenue collection improvement by ERCA

Source: survey data, 2016

The above table 2 shows, 35% of the revenue collection improvement is due to Customs functions automation .where 59.2% of the revenue collection variation is due to other factors which are not included in this model.

**Table 3. ANOVA**

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.	
1	Regression	14861.228	1	14861.228	11.860	.002 <sup>b</sup>
	Residual	27567.642	22	1253.075		
	Total	42428.870	23			

a. Dependent Variable: Revenue collection improvement by ERCA

b. Predictors: (Constant), Customs functions automation

The above table 3 indicates, test of model adequacy. The model is adequate if and only if Ho is rejected.

**Statistical hypothesis**

Ho: Customs functions automation has no significant effect on revenue collection improvement.

H1: Customs functions automation has significant effect on revenue collection improvement.

From the table 3 above, the researcher concluded that.at the test statistic, F=11.86 and P-value=0.002, Ho is rejected. Because p<5%. So the table shows that Customs function automations has significant effect on revenue collection improvements and the model is adequate.

**Table 4. Coefficients<sup>a</sup>**

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95.0% Confidence Interval for B		
	B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound	
1	(Constant)	-45.429	23.496		-1.933	.066	-94.157	3.298
	Customs functions automation	49.942	14.502	.592	3.444	.002	19.867	80.017

Dependent Variable: Revenue collection improvement by ERCA

The above table 4 indicates, Customs functions automation has significant effects on revenue collection improvements. That is; Other factors remain constant, as *one Customs function is automated*, revenue collection ability increases by Birr 49.942 which is equivalent to \$2.17.

### **Summary and concluding remarks**

Governments need money to finance their expenditure. In less developed countries, Customs still contributes the greatest revenue to the government in comparison to internal taxes. For example, in Ethiopia Customs contributes up to 41% of annual tax collections. So that, to collect revenue effectively from the economy, Customs organization should have to be modernized. Nations who has modernized Customs authority can easily improve revenue collection. Combat fraud provides statistical information, encourages international trade. Speeding up Customs clearance minimize administrative cost, where, lack of well automated Customs functions severely limit Customs capacity to effectively accomplish its mission.

### **Endnotes**

1. Federal Negarit Gazzeta 2008, Ethiopian Revenues and Customs Authority Establishment Proclamation No. 587/2008, *Addis Ababa-Ethiopia 14th year*, No 40, 14 July, 2008
2. Teweldeberhan Wgebriel 2011, *Challenges of Customs on Trade Facilitation in Ethiopia: The case of Customs clearance in ERCA*: a thesis submitted to the school of graduate studies of Addis Ababa University in partial fulfillment of the requirements for the degree of Master of Science in Accounting and Finance, viewed 30 December 2015, [www.scribd.com/doc/116399300/Teweldeberhan-Wgebriel](http://www.scribd.com/doc/116399300/Teweldeberhan-Wgebriel)
3. World Customs Organization 2007, *Compendium of integrity best practice*
4. World Customs Organization 2003, *Revised Arusha Declaration: Declaration of the Customs Cooperation Council concerning good governance and integrity in Customs*
5. Reader for advanced Customs management (M-02), available at Ethiopian Civil Service University library
6. World Customs Organization 2007, *Integrity development guide*
7. Tanzania 7 July 1993 (81st/82<sup>nd</sup> Council session) and revised in June 2003 (101st/102<sup>nd</sup> council session), viewed 29 September 2015, [www.Customs.bg/document/3107](http://www.Customs.bg/document/3107)



## **CUSTOMS RESTRICTED FACILITIES WITHIN THE LOGISTICS TRANSPORT AND CUSTOMS COMPLEX**

**Anatoliy PASICHNYK**

*University of Customs and Finance, Ukraine*

E-mail: PANUKR977@gmail.com

**Valery MALLNOW**

*Customs Duties Administration Department, State Fiscal Service, Ukraine*

E-mail: mavaler@ukr.net

**Vyacheslav KUTYREV**

*Sector of Customs Control Management of Donetsk Customs,*

*State Fiscal Service, Ukraine*

E-mail: kutirevia4eslav@gmail.com

### ***Abstract***

*This article provides the analysis of functioning of Customs restricted facilities and their classification by type, sets their relationship, offers the optimal structure of a logistics transport and Customs complex, analyzes the ways to optimize the interaction of all the regulatory authorities in the process of Customs clearance.*

*The necessity of using the up-to-date modern information technologies is proved. As a result of the statistical analysis it is determined that the introduction of electronic services in the process of Customs clearance and warehousing of cargoes (including the ones transported in containers) makes it possible to streamline the movement of cargo flows, reduce the processing time and improve the quality of Customs control of goods.*

*It is shown that the organization of logistics transport and Customs systems ensures all the necessary resources and environment for the development and successful integration of the transport and logistics system of Ukraine into the European transport and logistics system. In this regard, the typical technological scheme of functioning of a logistics transport and Customs complex is suggested in the scientific paper.*

*The approaches proposed in the paper are modular in nature and can be generalized in order to be used as some standard design solutions to modernize the technologies of the functioning of Customs restricted facilities within the logistics transport and Customs complex.*

*Keywords: logistics transport and Customs complex, Customs restricted facilities, Customs control zone, the place of delivery of goods by vehicles, temporary storage warehouses, bonded warehouses.*

### **Introduction**

Efficient movement of material flows in the logistics network is not possible without the complexation (storage) of required stocks in certain specialized areas, the provision of intermediate services for storage and Customs clearance of goods or providing related logistic services. The implementation of these functions can be ensured with the help of the capacities of relevant logistics transport and Customs complexes. The movement of a cargo

flow through such logistics centers is associated with material and labor costs, which consequently increase the final costs of goods.

The structure of the logistics transport and Customs complexes provides for the creation of facilities within which the operations with goods under Customs control are carried out. Customs legislation establishes the requirements for the arrangement and technical equipment of such facilities in order to provide the control of goods which are being stored or placed in the territory of such facilities as well as their operation rules and rules for Customs officers and other regulatory authorities about staying within them. The successful solution to the problems associated with the opening of such facilities within the logistics complexes, their equipping and functioning has a significant impact on the timing of material flows in the logistics center, the rational use of transport and handling costs.

Another important issue is to optimize the flow of information accompanying the movement of goods in foreign economic operations. To solve it, it is necessary to provide effective coordinated interaction of all relevant regulatory authorities taking into account the availability of certain requirements of legislation for the implementation of control over the movement of goods across the Customs border.

Issues concerning the optimization of the national network of logistics facilities are covered in a number of scientific papers. So in the papers of A. Pasichnyk (2016, 2012) the analysis of the current state of transport and logistics infrastructure of Ukraine is carried out and the directions for its further development in order to improve the efficiency of using the transit potential of the Ukrainian transport system are defined. The main reasons of the gradual reduction in international traffic volumes through Ukraine are discovered. The low development of the system of multimodal transport and logistics centers, long time of Customs clearance in Ukraine are identified as the main reasons for this reduction and therefore the loss of competitive advantage of Ukraine. In the paper of M. Danko (2011) the current state of transport and logistics infrastructure in Ukraine as a whole is reviewed. The advantages for the state which can be given by a purposeful and systematic work on the development of transport and logistics system of Ukraine are proved. In the paper of V. Dikan (2011) the classification of the conditions for the formation of multi-modal transport hubs is shown, the impact of the creation of such facilities for the development of international transport corridors is analyzed. In the scientific research of V. Zubenko (2011) the intensification of the construction of major international transport and logistics centers in Ukraine in order to attract foreign investment is proposed as well as the recommendations for optimizing the supply chain management of the delivery of international cargo within the framework of logistics centers are formulated. Problems of creation and functioning of regional transport and logistics centers are covered in the papers of M. Koren (2011) and I. Tokmakova (2011). Priorities in the reform of the existing system of logistics centers in Ukraine based on the analysis of regional economic development are discovered. In the scientific paper of V. Kutyrev (2010) the problematic issues related to the state of the transport and logistics and Customs services in Ukraine, as well as prospects for the development of transport and logistics and cargo service centers in Ukraine are considered. The comparison of logistic indicators of Ukraine with the most developed European countries is made. Recommendations to improve Ukraine's logistics rating are given. The issues of using advanced experience in applying modern technologies for the functioning of the international systems of transport and Customs control are considered in the paper of OSCE (2012).

At the same time, the questions of coordination of normative documents regulating the procedure of establishment and functioning of Customs restricted facilities, as well as the purpose and principles of their functioning are studied less. The studies of this problem aim at the formation of the science-based proposals on the optimal structure of the logistics

transport and Customs complexes, as well as the optimization of goods and information flow movement within such complexes.

Therefore, the purpose of this article is to carry out the classification of Customs restricted facilities to be formed within the structure of the logistics transport and Customs complexes for optimal processing of export and import cargo flows. The paper aims at the study of the principles of their functioning, the requirements for their technical equipment as well as the rules established by the legislation of the access to their territory and to the goods stored there. The analysis of work of regulatory authorities in the process of Customs clearance, identifying the effective ways of interaction of these authorities with a view to reducing the time and simplifying the procedure of Customs clearance of foreign goods are considered in the article.

## 1. Classification of Customs restricted facilities

The structure of the logistics transport and Customs complexes involves the creation of facilities within which operations with goods under Customs control are carried out.

To enable carrying out operations with goods under Customs control in the territory of the logistics transport and Customs complex, the following Customs restricted facilities should be created:

- Customs control zones;
- place of delivery of goods by vehicles;
- bonded warehouses;
- temporary storage warehouses;
- cargo Customs complex.

The classification of Customs restricted facilities with regard to their relationship is shown in fig.1.

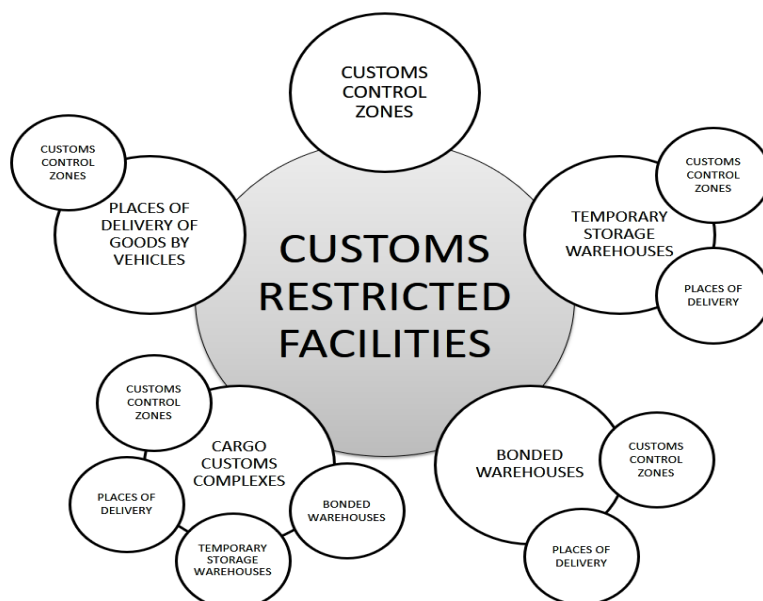


Figure 1. Classification of Customs restricted facilities.

**Customs control area zone** is a place determined by the revenue and duties authorities at the checkpoints across the state border of Ukraine or in other areas of the Customs territory of Ukraine within which the revenue and duties authorities carry out Customs formalities (Decree of the Ministry of Finance of Ukraine from 22.05.2012 No 583).<sup>1</sup>

<sup>1</sup> <http://zakon.rada.gov.ua>

Customs control zones may be permanent, in case of a regular placement of goods which are subject to Customs control within their territory, or temporary, which are established for the time of Customs control. Permanent Customs control zones are established on the territories and premises of enterprises, cargo Customs complexes, bonded warehouses or temporary storage warehouses.

Within the Customs control zone, the rules of Customs control zone are established (official regulations, prohibitions and restrictions, established by the legislation, applicable to goods or means of transport being in the area, buildings and facilities placed in the area, as well as maintenance activities conducted in it). Control over compliance with the procedure, law and order in the Customs control zone is carried out by the officials of Customs in whose area of activity it is established. Access to the zone is granted only to the officials of the Customs authority that are directly involved in the implementation of Customs formalities, the officials of public authorities who carry out types of control provided for in Section 1 of Article 319 of the Customs Code during the movement of goods and means of transport across the Customs border of Ukraine, and the declarants at the time when Customs authorities perform Customs formalities for goods and vehicles which are presented by them for Customs control. Admission to the Customs control zone to other persons is provided by the Customs authority in whose area of activity it is established, with observance of the requirements of the Customs Code of Ukraine and other legal acts. The officials who are granted access to the Customs control zone can be present in it only to carry out their direct duties. Such officials must not be in possession of the goods whose export or import into the Customs territory of Ukraine is prohibited or restricted by the legislation of Ukraine.

Maintenance activities in the Customs control zone as well as movement across and within the Customs control zone of goods, means of transport, citizens that do not cross the Customs border of Ukraine, or public officials who do not carry out the controls set out in Section 1 of Article 319 of the Customs Code of Ukraine, take place in compliance with the rules of the Customs control area and are allowed only with written authorization of then-current or acting head of the relevant Customs office (Customs station).

The relevant Customs offices (or Customs stations) are to ensure the safety of goods, means of transport for commercial use which are moved across the Customs border of Ukraine, observance of the Customs control zone rules, citizens' security, enforcement of law and order in the area of Customs control.

Customs control zones and their boundaries are indicated with signs of a rectangular shape with a blue background and the inscription in white in Ukrainian and English respectively – “Зона митного контролю ” and “Customs control zone”. These signs are the primary means of marking Customs control zones. Placement of the signs at the points of entering the area is required.

In addition, the boundaries of the Customs control zones may be designated by the inscription “Customs Control Zone” directly on the enclosing structures and walls of buildings which make up the perimeter of the zone. At the checkpoints the inscription can be added in the language of the bordering country. In the designation of Customs control zones, there may be installed additional panels with the information on its boundaries, points of crossing the Customs border, the list of people who have access to its territory, symbols and other circumstances related to its functioning. The signs that indicate the Customs control zones on the roads, in the streets of settlements are established in accordance with the legislation of Ukraine.

**Place of delivery of goods by vehicles** is a certain Customs territory (or its part) of the checkpoint across the state border of Ukraine, the sea or river port, airport, railway station, free Customs zone, the department of Customs in which the Customs clearance is carried out, enterprises with continuous production cycle, cargo Customs complexes, the

territory adjacent to the yard of the complex sorting stations, regional sorting stations, a point of international postal exchange, a temporary storage warehouse or a bonded warehouse (Decree of the Ministry of Finance of Ukraine from 30.05.2012 No 646, <http://zakon.rada.gov.ua>).

On the territory of the place of delivery of goods by vehicles the Customs control zone is created in the manner prescribed by the legislation of Ukraine.

According to the Customs Code of Ukraine after granting the permission for admission of goods across the Customs border of Ukraine by the Customs, the owner of the goods or the authorized person is obliged to deliver goods and documents to them without any change in their status in a defined by Customs authority place of delivery of goods by vehicles and to ensure their stay in this place before the arrival of the Customs officials. The goods and vehicles by which they are transported upon arrival at the place of delivery are located in the Customs control zones. At the place of delivery these goods and vehicles are presented and the documents are transferred to the Customs authority at the earliest opportunity after their arrival, and in case of arrival in non-working hours established for the Customs authority - in the shortest possible time after resuming work of this Customs authority.

In determining the place of delivery by the Customs office it should be considered that the territory of the place of delivery of goods by vehicles should be provided with lighting and fencing around the perimeter of the territory of the place of delivery; round-the-clock security and availability of firefighting equipment; the availability of ramps, platforms, observation decks; sufficient quantities as well as functioning of the loading and unloading equipment and mechanisms for conducting the necessary operations on the territory of the place of delivery; the availability of channels and means of communication, including the Unified Automated Information System of the State Fiscal Service (SFS) of Ukraine, enabling the Customs officials to perform their duties.

In the case of determining the place of delivery as the territory (or part of it) of the cargo Customs complex, the area adjacent to the temporary storage warehouse or a bonded warehouse, the requirements to the arrangement of the place of delivery are established by the legislation of Ukraine to the functioning of these facilities.

Requirements for the place of delivery for the air, water and rail transport are set similarly to the requirements to the Customs control zones established by the legislation of Ukraine.

**Bonded warehouses** are appropriately equipped warehouses, reservoirs, cooling chambers or freezers, indoor and outdoor areas for the storage of goods under Customs control. A bonded warehouse can be private (used by the warehouse keeper) or public (available for all entities on a payment basis). On the territory of the bonded warehouse it is required to create a permanent Customs control zone. If a bonded warehouse is a part of the cargo Customs complex, the technical equipment, infrastructure, and security that ensure the functioning of the Customs cargo complex can be used for the equipment of the bonded warehouse (Decree of the Ministry of Finance of Ukraine from 16.07.2012 No 835).<sup>2</sup>

One or more storage facilities may be considered as a bonded warehouse provided they are located at the same address or within the territory of the inseparable fenced perimeter.

The keeper of the Customs warehouse provides:

- availability of the territory with hard surface adjacent to the warehouse, equipped for parking of cargo vehicles. If several storage facilities are used as a bonded warehouse, the territory adjacent to one of those storage facilities may be used on request of the warehouse keeper;

---

<sup>2</sup> <http://zakon.rada.gov.ua>



- availability and functioning of the gating system at the entrance adjacent to the warehouse territory, which provides registration of vehicles that deliver goods to the bonded warehouse. If a bonded warehouse has the status of delivery of goods by road, the checkpoint system should provide automatic recording (reading) of data on registration plates of vehicles, vehicle weight and entering this information in an electronic record system;

- round-the-clock security or operation of security and fire alarm systems (except fire alarm systems in open air areas), availability of fire extinguishers;

- lighting of a bonded warehouse and the surrounding area according to the sanitary norms and regulations;

- a certified (verified) special equipment for weighing goods (taking into account their specific features), and at the bonded warehouse for storing liquid or dry bulk goods, availability of a certified recording system of such goods, and control over them;

- availability of a ramp, a viewing platform, loading and unloading equipment (taking into account the specifics of the bonded warehouse);

- carrying out handling (loading and unloading) operations at the bonded warehouse or in the territory adjacent to the Customs warehouse;

- availability and functioning of surveillance systems to monitor the entry and exit to the adjacent territory of the warehouse, gate and door openings of the bonded warehouse through which the placement of goods in a warehouse or the release of goods from the warehouse can be done, recording the image to detect unauthorized access to goods and transport that are under Customs control, as well as maintaining the appropriate archive;

- free access for Customs officials to the surveillance system;

- the possibility of installing at least two means of security on the gates and doors of the Customs warehouse;

- installation of the barred windows (if there are any), if premises are used as the bonded warehouse;

- availability of channels and means of communication for Customs officials and other authorities (in the case of their placement);

- the keepers of a bonded warehouse should equip such warehouses with surveillance systems. The layout and the number of the cameras should be agreed on by the head of Customs.

An economic entity, which intends to open a Customs warehouse, should submit an application for the opening of a bonded warehouse to the Customs office.

The following documents are to be attached to the application:

- 1) certified copies of documents confirming the ownership of storage facilities or the right to use them;

- 2) certified copies of: the act of acceptance for operation of the system of alarm notification transmission (fire alarm); the order of the company to establish its own security department and the regulations of this subdivision; the permission to start work for the newly established enterprises, the permission about new and reconstructed production facilities and facilities for other purposes; the state sanitary and epidemiological examination of existing facilities; the general plan of the territory with the facilities that will be used as a bonded warehouse, showing the location and the linear dimensions of these storage facilities, the arrangement of video surveillance system, access to roads, traffic patterns of vehicles and the plan for each object of the warehouse (indicating the placement of the windows, doors, gates, internal equipment and the like); the flow sheet indicating the control and accounting means (for the bonded warehouse intended for storing bulk products); technical certificates for surveillance system equipment;

3) the project of procedure for operation of the bonded warehouse.

Permission for the opening and functioning of the bonded warehouse is made by the order of the Customs, after which the data on the opening of a bonded warehouse shall be entered in the register of bonded warehouses, which is maintained by the SFS in electronic form in the unified automated information system of the SFS. The keeper of the bonded warehouse receives an extract from the register of bonded warehouses. The results of the data analysis of the development of bonded warehouses in accordance with their types in the period of 2014-2016 are the evidence of certain stabilization in their number (fig. 2).

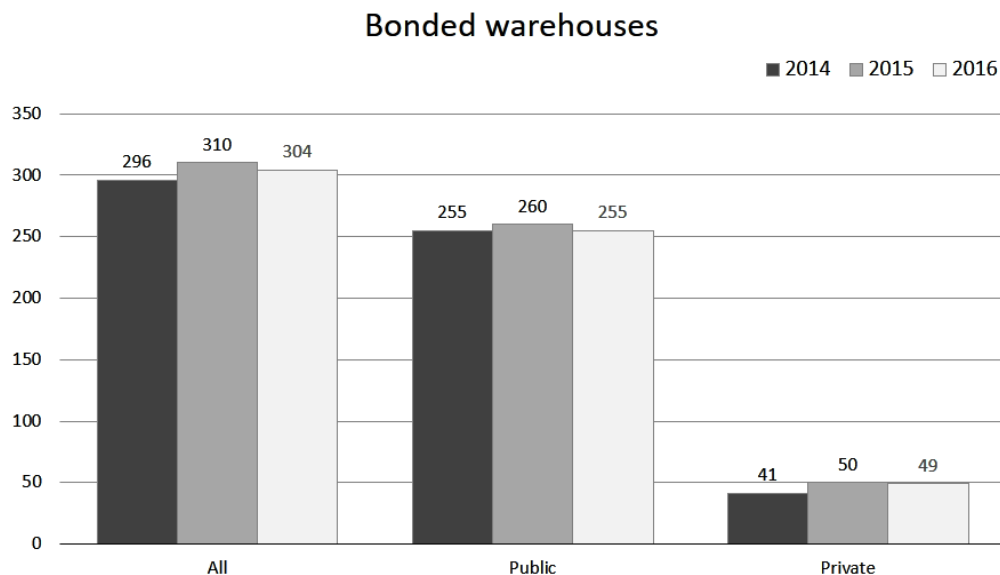


Figure 2. Dynamics of bonded warehouses in Ukraine.

**Temporary storage warehouses** are properly equipped premises and/or indoor or outdoor areas, reservoirs, refrigerators or freezers intended for temporary storage of goods under Customs control before placing them under the Customs procedure. Temporary storage warehouse can be private (only used by the owner) or public (available for all entities on a payment basis). On the territory of the warehouse of temporary storage it is required to create a permanent Customs control zone (Decree of the Ministry of Finance of Ukraine from 28.05.2012 No 613).<sup>3</sup>

A temporary storage warehouse is to be located in the Customs territory of Ukraine. A temporary storage warehouse can have one mail address if it consists of one or several storage facilities, and multiple mail addresses if it consists of a number of storage facilities which have different addresses and fenced inextricably around the perimeter of a temporary storage warehouse. In the case when the temporary storage warehouse consists of several storage facilities, it is allowed to use the territory adjacent to one of those storage facilities as an adjacent area to the temporary storage warehouse.

The keeper of a temporary storage warehouse should provide:

- availability of the territory adjacent to the storage area with a hard surface, equipped for parking of vehicles;
- round-the-clock security of storage facilities or the operation of burglar alarm;
- installation of bars on the windows (if there are any) at the storage facilities;

<sup>3</sup> <http://zakon.rada.gov.ua>

- operation of fire alarm systems at the storage facilities (except for the operation of such a signal in the open air), availability of firefighting means;
- a certified (verified) special equipment for weighing goods (taking into account their specific features), and for the warehouse for storing liquid or dry bulk goods – a certified (verified) accounting system of such goods, and control over them;
- availability of a ramp, a viewing platform, loading and unloading equipment (taking into account the specifics of the warehouse);
- carrying out loading and unloading operations at the warehouse or territory adjacent to the Customs warehouse;
- availability and operation of surveillance systems in order to monitor the entrances to the adjacent territory of the warehouse, barriers of the warehouse through which the placement of goods in a warehouse or the release of goods from the warehouse can be done, recording of the image in order to detect unauthorized access to goods and transport that are under Customs control, as well as keeping of the relevant archive;
- free access to the surveillance system for Customs officials;
- availability and functioning of the gating system at the entrance adjacent to the warehouse territory, which provides registration of vehicles that deliver goods to the warehouse; if a warehouse has the status of delivery of goods by road, the checkpoint system should provide automatic recording (reading) of data on registration of plates of vehicles, vehicle weight and entering this information in an electronic recording system;
- lighting of a warehouse and the surrounding area according to the sanitary norms and regulations;
- equipping work places for officials of Customs clearance units according to normative legal acts, sanitary norms and rules (if necessary – accommodation of the units in the territory of a temporary storage warehouse of open type);
- availability of channels and means of communication for Customs officials and other authorities (in the case of their placement);
- possibility of installing on the gates and doors of the Customs warehouse at least two means of security (one of which must be in charge of the Customs, the second one – under the supervision of the keeper of a temporary storage warehouse);
- availability of the information boards on storage facilities;
- the keeper of the temporary storage warehouse of public type is to build a warehouse surveillance system. Temporary storage warehouses of private type can be invested in video surveillance at the request of the holder. In the case of keeping live animals in the private warehouses the installation of the surveillance system is necessary. The layout of the placement of cameras and their number are agreed upon with the head of the Customs authority. The number of cameras should be sufficient to record: all entrances and exits from the warehouse of temporary storage; all gate or door openings through which the import or export of goods is carried out; places of putting (removal) of the Customs seals at a temporary storage warehouse. Video cameras should be connected to motion detectors.

If a temporary storage warehouse is a part of the cargo Customs complex, it is possible to use the technical equipment, technology, infrastructure and security that ensure the functioning of the Customs cargo complex.

The company which intends to obtain permission for the opening and functioning of a temporary storage warehouse should submit an application for permission to open and operate a temporary storage warehouse to the Customs.

The following documents should be attached to the application:

- 1) the list of persons who will have the right to access the territory of the warehouse;

2) certified copies of documents confirming the ownership of storage facilities or the right of their use;

3) certified copies of: the act of acceptance of the technical means of fire alarm system; alert transmission system (in case of their installation); applicant's order to establish its own security department and the regulations of this unit; permission to start work of newly established enterprises, the permission about new and reconstructed production facilities and facilities for other purposes; the state sanitary-epidemiological examination of existing facilities; the general plan of the territory where there are facilities that will be used as a temporary storage warehouse, showing the location and the linear dimensions of the storage facilities, with video surveillance system arrangement, access to roads, traffic patterns of vehicles and copies of plans for each object in the warehouse (indicating the placement of the windows, doors, gates, internal equipment and the like); flowsheet indicating the control and recording means (for the warehouse for storing liquid and bulk products); technical certificates for surveillance system equipment; technical certificates for electronic scales and means of automatic recording of license plate numbers of vehicles with the function of automatically entering the data on registration number of the vehicle and its total weight, the system of electronic goods accounting in the warehouse (for temporary storage warehouses, the import or export of goods from which is carried out by road transport).

Permission for the opening and functioning of a temporary storage warehouse is to be issued by the order of the Customs, after which the data on the opening of a temporary storage warehouse should be entered in the register of temporary storage warehouses maintained by the SFS in electronic form in a unified automated information system of the SFS. The holder of a temporary storage warehouse receives an extract from the register of temporary storage warehouses.

The results of the data analysis of the development of temporary storage warehouses in accordance with their types in the period 2014-2016 are the evidence of a certain stabilization of the number of temporary storage warehouses of public type and a trend of 15% reduction in their number for private type warehouses, fig. 3.

**Cargo Customs complex** is an area with a complex of buildings, structures, engineering equipment and communications necessary for carrying out Customs control and Customs clearance of goods, means of transport for commercial use, which are moved across the Customs border of Ukraine. In the territory of the cargo Customs complex it is required to establish a permanent Customs control zone (the Customs Code of Ukraine).

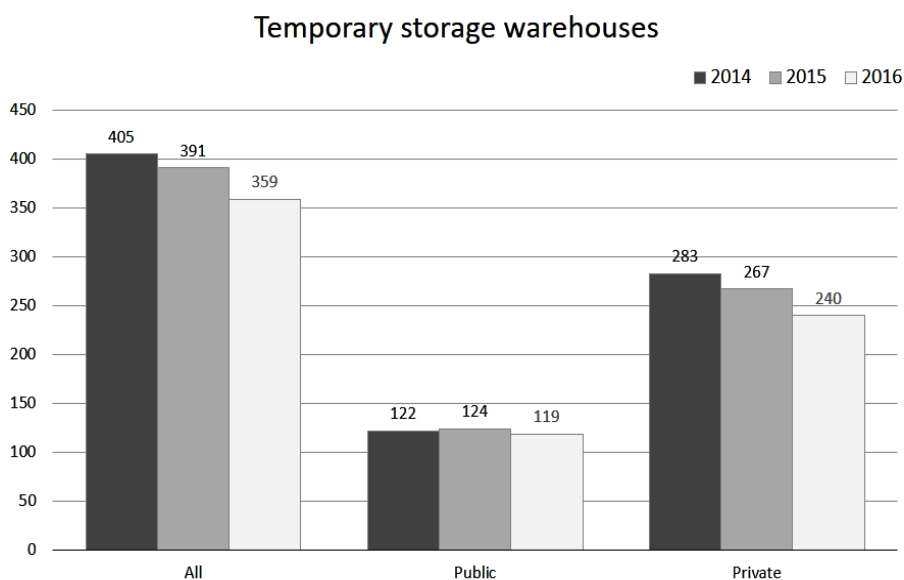
The keeper of the cargo Customs complex ensures the provision of intermediary services for the declaration of goods moved across the Customs border of Ukraine, provision of services for the storage of goods which are moved across the Customs border of Ukraine, and means of transport for commercial use, as well as the performance of handling. The cargo Customs complex can also be equipped with facilities for providing additional services.

Analysis of the Customs legislation with respect to the opening and functioning of these facilities demonstrates the need for harmonization of their technical equipment and procedure rules and the simultaneous creation of multiple facilities within a single logistics cargo Customs complex.

When creating a logistics transport and Customs complex, one should be aware that it simultaneously carries out transactions with foreign goods and "internal" goods that are not under Customs supervision and moved within the country. Therefore, to satisfy the legislation rules of Ukraine concerning the impossibility of simultaneous staying at the Customs of goods under Customs control and the goods that are not under Customs control, as well as access by third parties (which do not carry out foreign trade operations) on the territory of such facilities, it is necessary in the process of creating the logistics transport and

Customs complex at the planning stage to clearly identify which of the facilities will be used for the processing of “internal” goods, and which for the processing of goods under Customs control, and to develop schemes of optimal movement of cargo flows within the the logistic transport and Customs complex and provide access of the interested people to relevant types of cargo. This issue is of particular importance in the process of planning and creating facilities such as depots, railroad terminals and storage facilities.

The solution to this issue should be worked out on the basis of a separate analysis of the internal and external cargo traffic, available in the area of activity of the logistics transport and Customs complex.



*Figure 3. Dynamics of temporary storage warehouses in Ukraine.*

## **2. The cargo Customs complex as the structural element of the transport and Customs logistics complex**

The strategic aim of the functioning of the transport and Customs logistics complex in the region serves to ensure interaction between all participants of the transport (transportation) process in order to provide consumers with comprehensive transportation services and achieve holistic development of transport and logistics infrastructure in the region.

Implementation of the strategic aim set by the functioning of the transport and Customs logistics complex in the region is caused by its functional structure.

Development of transport and Customs logistics complex is aimed at building partnerships between producers and consumers with a flexible system of interaction among different modes of transport.

In order to organize efficient transport, Customs and logistics service of freight traffic on the basis of interaction of different means of transport; introduce modern transportation, logistics and information technologies in the organization of transportation process; attract international transport flows; develop trade and inter-regional relations; increase the competitiveness of Ukrainian transport and logistics companies in the market of transport and logistics services, and on the basis of its functional composition, the logistics transport and Customs complex in the region should have a structure shown in fig. 4.

An important and distinctive element in the composition of the logistics transport and Customs complex is a cargo Customs complex.



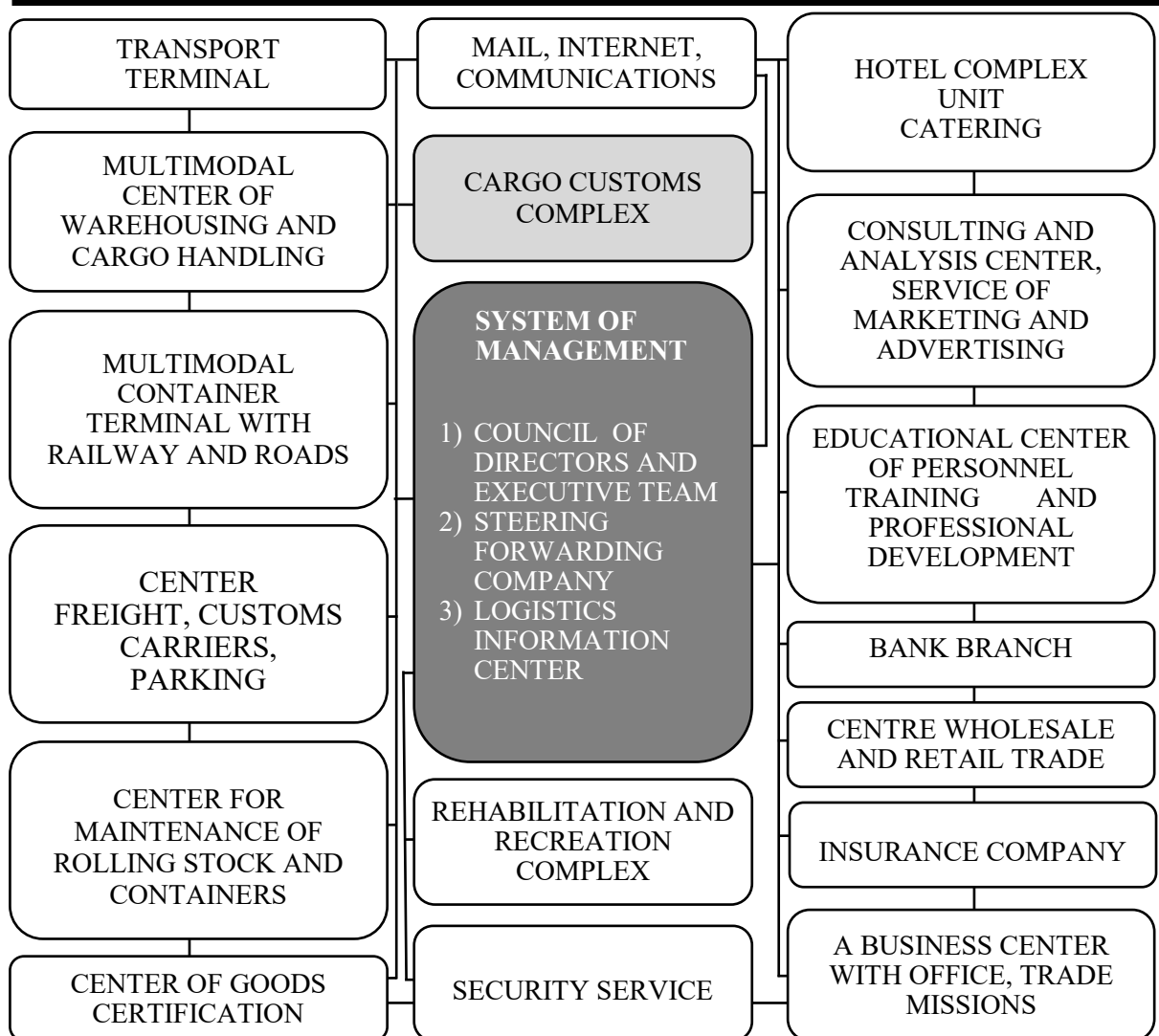


Figure 4. Block diagram of the logistic transport and Customs complex.

A cargo Customs complex is an area with a complex of buildings, structures, engineering equipment and communications necessary for the implementation of Customs control and Customs clearance of goods, vehicles for commercial use, which are moved across the Customs border of Ukraine.

The keeper of the cargo Customs complex must necessarily ensure:

- 1) the provision of intermediary services for the declaration of goods moved across the Customs border of Ukraine;
- 2) the provision of services for storing goods moved across the Customs border of Ukraine, and vehicles for commercial use;
- 3) the loading and unloading operations.

The relations between the keeper of the cargo Customs complex and persons who use the services of the complex, and the revenues and duties authorities are determined by the relevant contracts.

The requirements for the arrangement of the cargo Customs complex are set by the collegial executive authority which provides formulating and implementing the state tax and Customs policy.

The keeper of the cargo Customs complex is obliged:

1) to comply with the provisions of the Customs Code of Ukraine, fulfill the conditions of the permission to open and operate the cargo Customs complex and requirements for design, development and operation of the complex;

2) to ensure free entry to the complex and free stay on its territory during the first four hours;

3) to eliminate the possibility of unauthorized access of any third parties to the premises, as well as the removal from its territory of goods which are under Customs control and means of transport for commercial use;

4) to ensure unimpeded access of Customs officials to goods, vehicles for commercial use which are under Customs control on the territory of the complex, and documents for such goods, create the appropriate conditions of work for these officials;

5) to provide free use, on a contract basis, of equipped premises for Customs officials and equipped workplaces for the officials of all public authorities that carry out other types of controls;

6) to keep records of goods, vehicles for commercial use which are served by the complex, and submit a quarterly report on such goods, vehicles to the relevant revenue and duties authorities in the form and manner prescribed by the collective executive authority responsible for formulating and implementing the state tax and Customs policy;

7) to ensure the availability and functioning of electronic record-keeping of goods and vehicles for commercial use that move within the cargo Customs complex territory, and unimpeded access of the officials of revenue and duties authorities to the records;

8) to ensure the availability and functioning of the gating system at the entrance to the territory of the cargo Customs complex and at the exit from it, equipped with barriers, automatic data recorders of number plates of means of transport and electronic scales enabling the automatic entry of information about the number plates of the vehicle and its total weight in the electronic record of goods and means of transport;

9) to ensure the availability and functioning of surveillance systems for the entry to the complex and the exit from it, the procedure of Customs control with video recording of the image to maintain the appropriate archive, and unimpeded access of the revenue and duties officials to the surveillance system.

The cargo Customs complex can also be equipped with areas for additional services.

Creation of cargo Customs complexes allows:

- minimizing the cost of Customs clearance of goods under Customs control;
- minimizing the risks when deciding on the application of goods under Customs control to the appropriate Customs rules;
- if necessary, placing the goods in the warehouses of cargo Customs complex (temporary storage warehouses, Customs warehouses);
- intensifying efforts to identify cases of violations of Customs rules;
- creating conditions for rapid release of goods from vehicles;
- increasing the volume of foreign trade operations;
- minimizing the existing external and internal threats of foreign economic activity;
- increasing the receipt of payments to the state budget;
- relieving the city from the movement of large vehicles.

### **3. Customs control and other types of state control**

Goods that are moved across the Customs border of Ukraine, except Customs control, may be subject to the state sanitary and epidemiological, veterinary and sanitary,

phytosanitary, environmental and radiological control. The revenue and duties authorities are to interact with the public authorities empowered to apply those kinds of controls, coordinate their application at the state border checkpoints and at the Customs control areas within the Customs territory of Ukraine. The scheme of the interaction is shown in fig. 5.

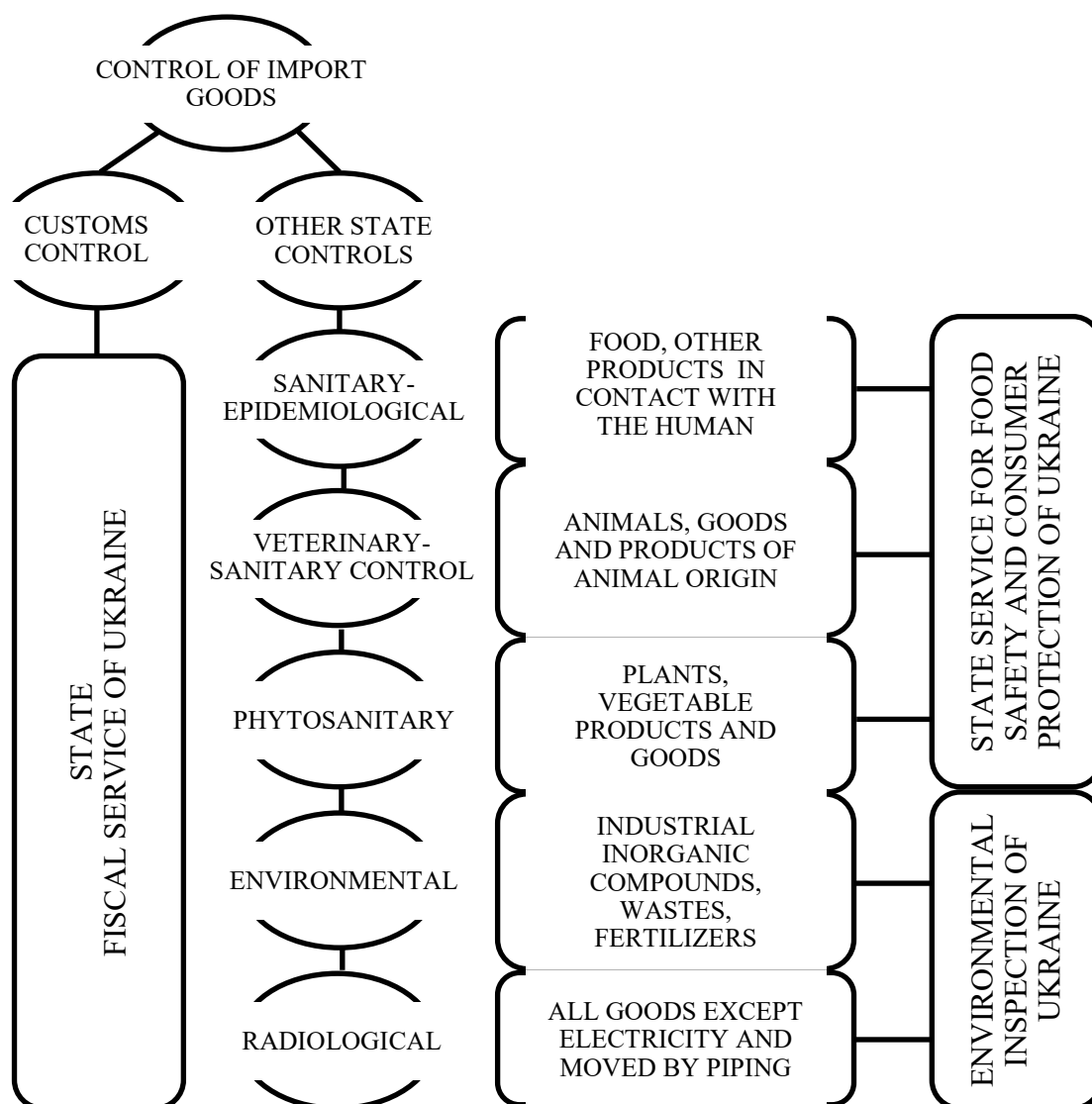


Figure 5. Types of state control and state authorities in Ukraine.

Customs control and Customs clearance of the goods moved across the Customs border of Ukraine end only after completing the necessary types of controls, established by the laws of Ukraine for each item. The list of goods which are subject to a particular kind of the state control, in the case of moving them across the Customs border of Ukraine, was approved by the Cabinet of Ministers of Ukraine <sup>1</sup> 1031 of 05.10.2011 (Cabinet of Ministers of Ukraine from 30.05.2012 No 1031).<sup>4</sup>

State control of the goods is carried out by officials of regulatory authorities in the areas of Customs control on the Customs territory of Ukraine (except for checkpoints across the state border of Ukraine) in the case when the checkpoint controls of these types have not been completed by the relevant authorities.

<sup>4</sup> <http://zakon.rada.gov.ua>

**Sanitary-epidemiological control** is carried out in order to prevent the importation of infectious diseases into Ukraine, viruses and diseases that can cause epidemics. Sanitary-epidemiological control is carried out by the quarantine unit of Ukraine in accordance with the requirements of the International Health Regulations 2005, the Laws of Ukraine “On ensuring sanitary and epidemiological welfare of the population”, “On Protection of Population from Infectious Diseases” and the Rules of sanitary protection of the territory of Ukraine, approved by the Cabinet of Ministers of Ukraine dated August 22, 2011 № 893 (hereinafter – the Rules of sanitary protection of the territory of Ukraine).

On the basis of receiving data on evident risk to public health, obtained with the above measures or other means, the additional health measures can be used in each specific case, in accordance with the International Health 2005 Rules that will allow ensuring the aim of the public healthcare, which is to prevent the international spread of diseases.

**Phytosanitary control** is carried out in order to protect the territory of Ukraine from the penetration of foreign regulated pests and other dangerous pests, plant diseases and weeds which can cause considerable damage to the national economy of Ukraine. The objects of regulation of phytosanitary control include: seeds and planting materials, forest and ornamental plants, plants and their parts (cuttings, bulbs, tubers, fruits, etc.), food stocks for domestic and foreign vessels, as well as other products of plant origin. The phytosanitary control is carried out according to the Decree of Cabinet of Ministers № 705 of 13.05.2007 and the Order of the Ministry of Agrarian Policy of Ukraine № 414 of 23.08.2005.

**Veterinary-sanitary control** is carried out to monitor the protection of the territory of Ukraine from entering from the territory of other countries of infectious animal diseases, as well as verification of the veterinary status for export, import and transit of animals, raw materials and products of animal origin in accordance with the Law of Ukraine “On safety and quality of food” of article 18 of the Law of Ukraine “On veterinary medicine”.

**Environmental and radiological control** is carried out in accordance with the requirements of the Law of Ukraine “On Environmental Protection of Ukraine”, the regulations on the State Environmental Inspection of Ukraine approved by the Decree of the President of Ukraine of 13.04. 2011 № 454/2011 and PKMU number 269 of 19.02.1996 to ensure environmental safety in the importation of materials, raw materials and other items into the territory of Ukraine. When goods are exported outside the Customs territory of Ukraine radiological control can be performed in the Customs of departure while finishing Customs clearance or at checkpoints across the state border of Ukraine.

The specific number of goods transported across the Customs border of Ukraine, and their distribution according to the appropriate types of state control are shown in fig. 6-9. It should be noticed that the radiological control is required for all goods of groups 1-97 according to the Ukrainian goods classification of foreign economic activities except electricity and goods transported by pipelines.

These types of controls are carried out with the use of information technologies, including electronic database on goods, the movement of which is controlled by other state authorities in terms of compliance with the prohibitions regarding the movement of goods across the Customs border of Ukraine. State authorities that perform the mentioned types of control must provide the necessary information of such control in electronic form to the Customs.

The Customs should inform the relevant state authorities of Ukraine on the results of Customs control and Customs clearance of goods under the control of these authorities, including by electronic means.

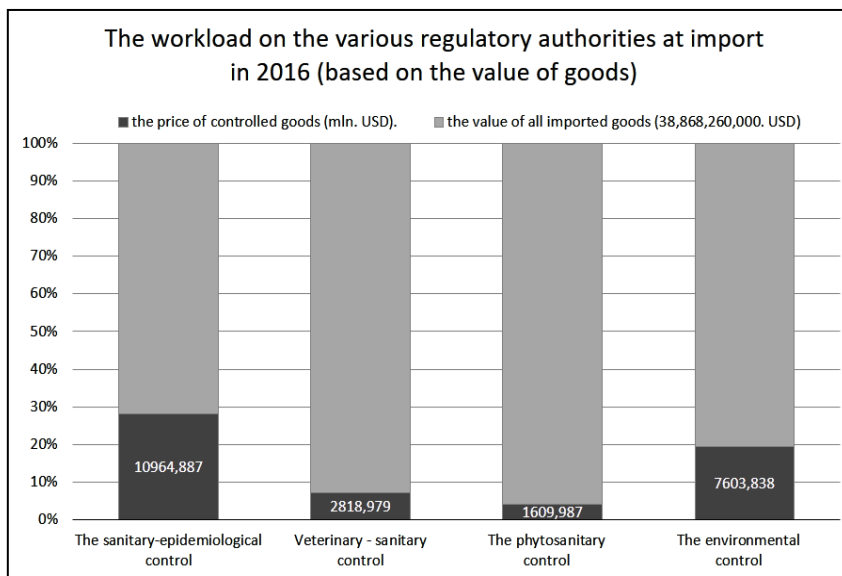


Figure 6. Distribution of goods transported across the Customs border of Ukraine within import mode (based on the value of goods).

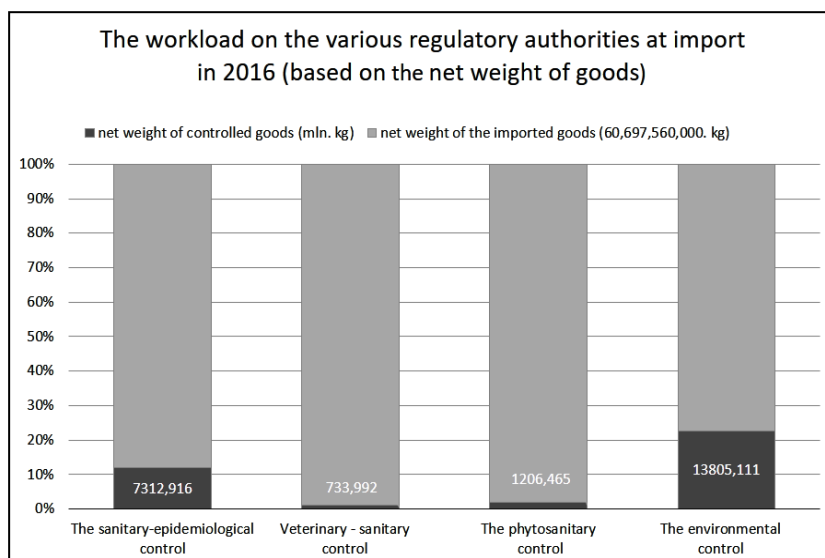


Figure 7. Distribution of goods transported across the Customs border of Ukraine within import mode (based on the net weight of goods).

#### 4. Access to the Customs restricted facilities and the interaction of regulatory authorities

In the process of the formation of technological schemes of interaction of regulatory authorities at the Customs clearance of goods in the transport and Customs logistics complexes, an important issue is the organization of access of the officials to the territory of such Customs restricted facilities. The analysis of the Customs restricted facilities shows that all of them necessarily include Customs control zones, which are the basic condition of placing the goods under Customs control in a certain area of the Customs territory of Ukraine. The rules of Customs control zone are observed in the Customs control zones.

Unimpeded access to Customs control zones, according to the law, is provided to such officials and citizens:



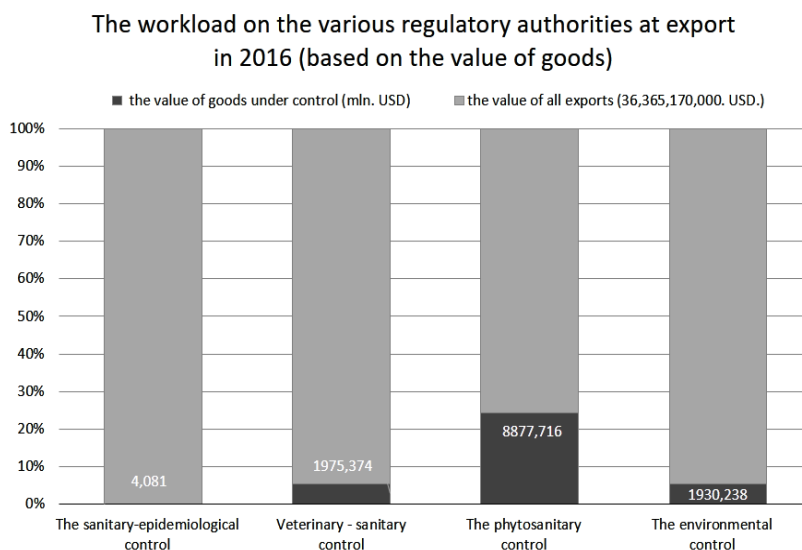


Figure 8. Distribution of export products transported across the Customs border of Ukraine by types of state control (based on the value of goods).

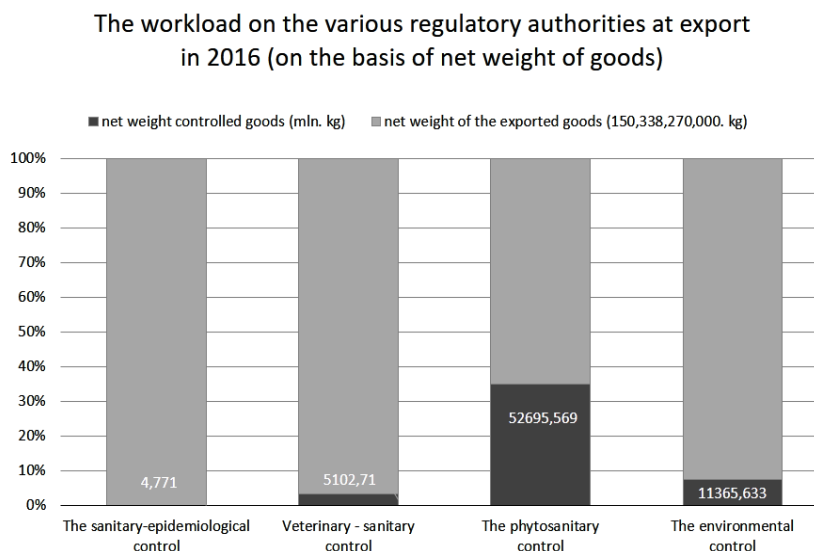


Figure 9. Distribution of export products transported across the Customs border of Ukraine by types of state control (on the basis of net weight of goods).

- Customs officials of the State Fiscal Service, their structural divisions, departments and specialized agencies of the SFS on Customs issues that directly take part in the implementation of an organization of Customs formalities;
- officials of public authorities, who carry out controls described in article 319 of the Customs Code during the movement of goods and vehicles across the Customs border of Ukraine;
- officials of the relevant authorities of the state border protection (in the case of Customs control zone location at a checkpoint at the Customs border of Ukraine and within the strip border);
- the declarants for the time of the Customs formalities by the Customs authorities on goods and vehicles which are presented for Customs control (only in accordance with

statements made to the boxes 14 “declarant” and 54 “Place and date” of the Customs declaration);

- persons who move goods and vehicles for commercial use across the Customs border of Ukraine;
- persons who store goods under Customs control in the respective warehouses (exclusively in accordance with the statements contained in box 49 “Details of the warehouse” of the Customs declaration), the list from the company of the owner of the warehouse of persons who have access to the territory of a temporary storage warehouse in the form of a list as one of the necessary documents when opening a warehouse, and the list of persons who have access to the territory of the bonded warehouse is to be pointed in the procedure of the operation of the bonded warehouse, which is approved by the head of Customs.
- employees of the internal security units of the SFS, the SFS internal audit to carry out their duties.

In addition to these persons, in the process of Customs clearance, in some cases it is necessary to provide access to the territory of the Customs restricted facilities of other officials: the law enforcement agencies involved in criminal investigation and operational-search activities, counterintelligence activities (in the case stipulated in paragraph 14 of the Decree of the Cabinet of Ministers of Ukraine number 467 of 23.05.2012), government agencies of market supervision over the circulation of non-food products, state certification authorities. These officials may remain in the Customs control zones only in order to fulfill their direct duties with the written permission of the head of Customs (Customs station), on the basis of written orders of the heads of the relevant government authorities, appeal of citizens and on the grounds specified by law.

Staying of the listed persons in the zones of Customs control is carried out as a rule for the purpose of inspection of goods, sampling, commissioning of warehouse and other operations provided for in legislation with goods under Customs control.

At the same time officials and other persons who have access to Customs control zones may stay there only if they have representative cards manufactured in accordance with the Procedure of the manufacture of representative cards and provision with them the employees of supervising authorities (services) that operate in the border checkpoint (internal Customs, other places specified by the laws of Ukraine for the implementation of state controls during crossing the state border by persons, vehicles, goods and other property) approved by the joint order of the Administration of the State Border Service of Ukraine, State Customs Service of Ukraine, Ministry of Transport and Communications of Ukraine, Ministry of Environmental Protection of Ukraine, Ministry of Health, Ministry of Culture and Tourism of Ukraine, Ministry of Agrarian Policy of Ukraine of 16.05.2005 <sup>1</sup> 370/396/208/173/219/294/205.

## **5. E-services in the process of Customs clearance**

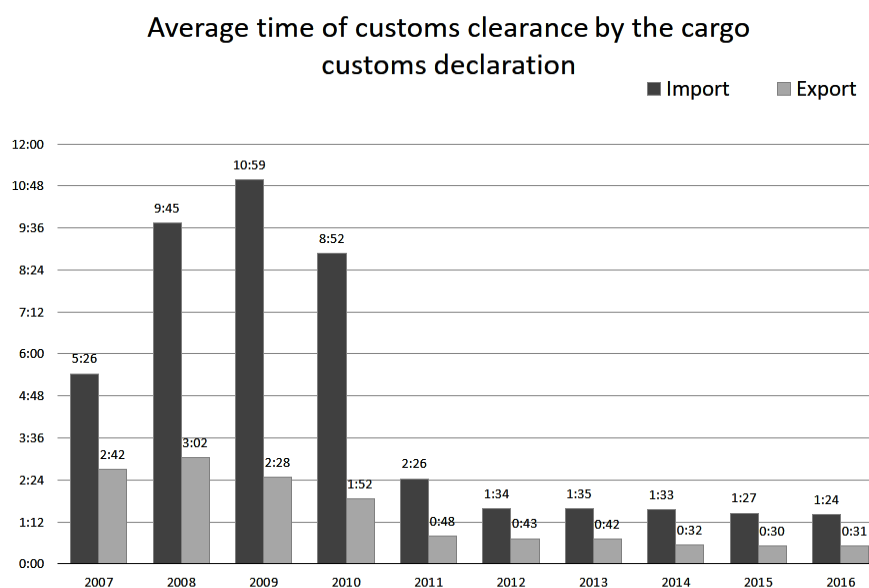
The most effective mechanism for optimization of Customs procedures and reduction of document processing time during Customs clearance is the application of the modern information technology into Customs clearance processes. Today, the vast majority of Customs declarations are submitted to Customs authorities in electronic form without a paper copy (as well as accompanying and additional documents), which significantly accelerates the processes of Customs clearance.

The Customs Service of Ukraine began to introduce actively an electronic declaration of goods in January 2009. Today the Customs clearance of goods in electronic form for all Customs procedures has been fully implemented. Almost 95% of all goods are checked by Customs using electronic Customs declarations. At the same time the remaining 5% of

declarations tend to be the Customs clearance of goods that are moved across the border by citizens (during Customs clearance citizens themselves are the declarants of goods transported and cannot file a declaration electronically due to lack of access to the necessary software complexes and lack of skills to use them), or require authorization documents that cannot be granted (presented to the Customs authority) in electronic form. The Customs Code of Ukraine provides for a full transition to electronic registration starting with 2017.

In accordance with the Law of Ukraine “On electronic digital signature” a document signed with a digital signature is completely equivalent to a document signed personally by an authorized person. Therefore, the electronic Customs declaration by its legal force is identical to the Customs declaration drawn up in a “paper” form. In the case of the Customs clearance of goods with electronic Customs declarations a scan copy of a “paper” document signed with the electronic digital signature of the declarant is attached to it.

Thanks to the introduction of electronic declaration procedure, it became possible to achieve the forecast levels of Customs clearance average time on imports at 1 hour and 55 minutes, and on exports at 45 minutes. In addition, in the case of applying the procedure of e-declaring the presence of a declarant when submitting the declaration is not required, and the E-declaration system allows the declarant to control clearance processes at all stages, as well as the exchange of electronic documents with Customs without leaving the office. However, such simplification concerns the cases for which the required inspection procedures of the goods by the Customs inspector are not generated by the automatic risk management system. The dynamics of the reduction in the average time of Customs clearance in connection with the introduction of electronic declaration procedure can be seen in Donetsk Customs office of the DFS in figure 10.



*Figure 10. The average time of Customs clearance by the cargo Customs declaration.*

The introduction of information technology in Customs clearance processes allows to minimize contact with the declarant, Customs officials and to reduce the level of corruption risks.

From the point of view of the Customs system, the introduction of E-declaration provides significant benefits for the functioning of the system and improves the quality of

Customs control, in general, enabling the effective use of the automatic system of risk analysis, including the formation of more complex risk profiles both on the system and regional levels (Decree of the State Fiscal Service of Ukraine dated 20.10.2016 No 880).<sup>5</sup>

The continuous improvement of electronic declaration procedures, including through the introduction of the automatic distribution mechanism for the electronic Customs declarations among officials of Customs clearance units is being implemented.

One of the problems that slows down the processes of implementation of full procedures for electronic clearance of goods from the moment they cross the border to the moment of their release for free circulation is the need for additional forms of control under Article 319 of the Customs Code of Ukraine.

The SFS of Ukraine and other regulatory authorities actively work on the implementation of the interaction of all control services on the principle of “one-stop shop”. The tangible results have been achieved in this direction with the launch of E-module of information exchange among the revenue and duties authorities, other state public authorities and the enterprise “one-stop shop” (“Single Window”), which is a part of the Customs clearance automation system “Inspector”, introduced by the SFS of Ukraine in 2016. Interaction of the revenue and duties authorities, regulatory authorities and enterprises is conducted in accordance with the international practice and the recommendations of international organizations using the information and telecommunication system of the revenue and duties authorities and after completion and integration of information systems – using the electronic system of interaction of the executive authorities and electronic interaction system of the state electronic information resources. Officials of the supervising authorities interact with the information system using special software and information complex, which is being developed by SFS and is available for free use by regulatory authorities.

Electronic signature facilities and the right to use the software required for the use of such facilities are provided by SFS to supervising officials authorized to use the information system for free if applied for by such regulatory authorities.

The information system allows authorized officials to perform activities stipulated by the law, and to keep the documents and records of actions of its users within 1095 days. Interaction of the entities with the information system is carried out with the use of information, telecommunication and information technology systems and tools to support them, which are used by entities for supplying the Customs documents and information stipulated by the Customs Code of Ukraine, through the automated system of Customs clearance. The information system sends a message to the entity with electronic digital signature of the Customs officer.

Scanned copies of the documents required for the completion of the relevant type of state control, with electronic message and the electronic digital signature of the entity’s official, are sent through the information system for the relevant type of state control by the time of arrival of the goods at the destination Customs or after their arrival. In the email, the company points out the details of the preliminary Customs declaration and the date and time when the goods arrive at the Customs and, in the presence of a representative of the company, may be presented to the supervisory authority for inspection (in the case of such a decision from supervisory authority). Time of inspection is agreed with the Customs official and supervisory authority.

The positive results of the accomplishment of all types of control, including inspection of goods (if needed) are logged in by officials of regulatory authorities in the information system. In this case, stamping shipping (transport) documents by regulatory authorities is not required, which eliminates the need to visit the places of location of such authorities and, therefore, accelerates the processes of filling the full Customs declaration

<sup>4</sup> <http://zakon.rada.gov.ua>

and Customs clearance in general. Besides, regulatory authorities are able to log in the electronic system the information about the ban on import to Ukraine of certain groups of goods, as well as information about the granted documents confirming compliance with the restrictions concerning the movement of goods across the Customs border of Ukraine.

With the aim of simplifying procedures and reducing the time of clearance of goods at the ports the SFS of Ukraine and the Ministry of Infrastructure signed a Memorandum on cooperation in the field of information technologies for improving procedures at seaports concerning goods transported in containers. The memorandum makes it possible to make a decision to release the goods to the Customs territory of Ukraine prior to the arrival of ships at the sea port – based on preliminary information and taking into account the results of the application of analysis and risk management systems.

At the first stage of this technology implementation, the integration of information databases of the SFS and the Ministry of infrastructure of Ukraine is planned.

The second stage involves the pilot operation of an integrated system with an automated system of analysis and risk management based on the software and information complex WCO CTS. WCO CTS – Cargo Targeting System – is developed by the World Customs Organization program-information complex, which is used by Customs authorities to obtain preliminary information from the sea lines and then to analyze risks.

This complex will allow the SFS to obtain more structured and unified preliminary information on goods that enter the ports of Ukraine in containers, which will accelerate the implementation of Customs formalities in the ports and will enhance the efficiency of container traffic through the use of analysis and risk management systems.

Such technologies are implemented in the framework of the Concept of the implementation of the SFS multifunction complex system “Electronic Customs” and are aimed at the further development and adaptation of the SPS information system to the standards of the World Customs Organization, as well as help to ensure Customs security of Ukraine.

### **Summary and concluding remarks**

The analysis of the Customs legislation for the opening and functioning of the Customs restricted facilities indicates harmonization of the requirements to their technical equipment and procedure rules, as well as the opportunity of simultaneous creation of multiple facilities within a single Customs and transport logistics complex. The formation of the Customs restricted facilities as a part of the logistic transport and Customs complex, which would have the status of the cargo Customs complex, proves to be optimal because such Customs restricted facilities can comprise the places of delivery of goods by vehicles, temporary storage warehouses and bonded warehouses with appropriate zones of Customs control.

At this stage of the development of the logistics transport and Customs infrastructure there can be seen low quantitative indicators of establishing cargo Customs complexes in Ukraine. This situation is due to the fact that obtaining the status of cargo Customs complexes by the entities that already have a place of delivery of goods by vehicles with a warehouse of temporary storage or a bonded warehouse at their disposal confronts the owner with the need to fulfill additional requirements relating to the registration and equipping of the facilities without apparent financial gain hereinafter.

When creating a transport and Customs logistics complex it is necessary to solve the problem of differentiation of facilities that provide operations with “external” goods and “internal” goods that are not subject to Customs control and are subject to movement within the country. As Ukrainian legislation sets strict rules about the impossibility of simultaneous storage on Customs restricted facilities of goods under Customs control and goods that are



not subject to Customs control, as well as access by unauthorized persons (not carrying out foreign economic operations, or state control) to the territory of such facilities.

The analysis of Customs clearance procedures has shown that the presence in the Customs control zones of persons who conduct controls referred to in Article 319 of the Customs Code, as well as other persons (in cases stipulated by the law) is as a rule for the purpose of inspection of goods, sampling, storage and other operations with goods under Customs control. At the same time officials and other persons who have access to Customs control zones may stay in them only if they have representation cards manufactured in accordance with the law.

An important aspect of the full functioning of the transport and Customs logistics complex in terms of processing foreign goods is the need to create on the territory of complex an equipped area for Customs officials, as well as persons engaged in controls stipulated in Article 319 of the Customs Code, depending on the type of processed goods. Providing these officials with premises and communications equipment necessary to perform their duties in the established Customs restricted facilities is the responsibility of the owner of such facilities.

In view of the above, in the process of creating a transport and Customs logistics complex at the stage of industrial capacity planning it is necessary to define the purpose of the facilities and scope of their use, as well as to develop a scheme of optimal distribution of documentary and cargo flows within the transport and Customs logistic complex and provide access for interested parties to the relevant types of goods. The most effective mechanism for optimization of Customs procedures and reduction of document processing time during Customs clearance is the application of modern information technologies in the Customs clearance process. The solution to the problem of optimization of documentary and cargo flows within the logistic transport and Customs systems should be worked out on the basis of an analysis of the current legislation, the range of processed goods and the volume of internal and external cargo traffic.

## **Endnotes**

1. Pasichnyk, A. M. 2016, *Metodolohiia formuvannia transportno-mytnoi infrastruktury v Ukraini: monohrafiia* [Methodology for the creation of transport and Customs infrastructure in Ukraine: monograph], Za red. A.M. Pasichnyka; A. M. Pasichnyk, A. V. Sokhatskyi, A. I. Kuzmenko, N. V. Khalipova ta in., Dnipropetrovsk: Universytet mytnoi spravy ta finansiv, 2016, 168 p. (in Ukrainian)

2. Pasichnyk, A.M. 2012, *Suchasni transportno-mytnei tekhnolohii mizhnarodnykh perevezhen tovariv: monohrafiia* [Modern transport and Customs technologies of international goods transportation: monograph], Za red. A.M. Pasichnyka; A.M. Pasichnyk. Ia.S. Dobrynina, O.M. Klen, S.S. Kravchuk ta in., Dnipropetrovsk: AMSU, 2012, 288 p. (in Ukrainian)

3. Dan'ko, M.I. 2011, *Transportno-logisticheskaya sistema v predelakh mezhdunarodnykh transportnykh koridorov i ee vliyanie na tranzitnyie vozmozhnosti Ukrainyi*. [Transportation and logistics system within the international transport corridors and its impact on the transit capacities of Ukraine], Problems of international transport corridors and integrated transport system of Ukraine: abstracts based on the Seventh International scientific-practical conference, Koktebel, 2011, pp.15-16 (in Russian)

4. Dikan', V.V. 2011, *Znachenie multimodalnykh transportnykh uzlov v sisteme mezhdunarodnykh transportnykh koridorov*. [The value of multi-modal transport nodes in the system of international transport corridors: monograph], Problemy mezhdunarodnykh transportnykh koridorov i yedinoi transportnoy sistemy Ukrainy: tezisy dokladov po materialam sed'moy nauchno-prakticheskoy mezhdunarodnoy konferentsii, Koktebel', 2011, p.20 (in Russian)

5. Zubenko, V.O. 2011, *Sozdanie sovremennoy infrastrukturyi transportnoy sistemyi Ukrainy*. [The creation of modern infrastructure of the transport system of Ukraine] /V.O. Zubenko // The root problems of international transport corridors and integrated transport system of Ukraine: abstracts based on the Seventh International scientific-practical conference, Koktebel, 2011, pp. 33-34 (in Russian)

6. Koren', M.V. 2011, *Prioritetnost sozdaniya transportno-logisticheskoy sistemyi stranyi na baze formirovaniya regionalnykh TLTs*, [The priority of the creation of the transport and logistics system in the country based on the formation of regional TLC], *Problemy mezhdunarodnykh transportnykh koridorov i yedynoy transportnoy sistemy Ukrainy: tezisy dokladov po materialam sed'moy nauchno-prakticheskoy mezhdunarodnoy konferentsii*, Koktebel', 2011, pp. 33-34 (in Russian)

7. Tokmakova, I.V. 2011, *Problemyi sozdaniya regionalnykh transportno-logistichnykh kompleksov v Ukraine*, [Problems of creation of regional freight logistic complexes in Ukraine], *Customs policy and topical problems of economic security of Ukraine at the present stage: the theses of the III International scientific-practical conference of young scientists*, Koktebel', 2011, pp. 33-34 (in Russian)

8. Kuturiyev, V. V &. Pasichnyk, A.M. 2010, *Problemy i perspektyvy rozvytku systemy transportno-lohistychnykh tsestriv v Ukraini* [Problems and prospects of development of the system of transport-logistic centers in Ukraine], *Mytna polityka ta aktualni problemy ekonomichnoi bezpeky Ukrainy na suchasnomu etapi: tezy III mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii molodykh vchenykh*. – Dnipropetrovsk: Akademiia mytnoi sluzhby Ukrainy, Vol. 2, pp. 48–49 (in Ukrainian)

9. *Handbook of Best Practices at Border Crossings – A Trade and Transport Facilitation Perspective*, Organization for Security and Cooperation in Europe (OSCE), 2012, 265 đ.

10. *Nakaz Ministerstva finansiv Ukrainy vid 22.05.2012 No 583 “Pro zatverdzhennia Poriadku stvorennia zon mytnoho kontroliu”* [Decree of the Ministry of Finance of Ukraine from 22.05.2012 No 583 “On approval of the creation of Customs control zone”, <http://zakon.rada.gov.ua> (in Ukrainian)

11. *Nakaz Ministerstva finansiv Ukrainy vid 30.05.2012 <sup>1</sup> 646 “Pro mistsia dostavky tovariv transportnymy zasobamy”* [Decree of the Ministry of Finance of Ukraine from 30.05.2012 No 646 “About the delivery of goods vehicles”, <http://zakon.rada.gov.ua> (in Ukrainian)

12. *Nakaz Ministerstva finansiv Ukrainy vid 16.07.2012 <sup>1</sup> 835 “Pro zatverdzhennia Poriadku nadannia skladskym ob'iektam statusu “mytnyi sklad” i pozbavlennia takoho statusu”* [Decree of the Ministry of Finance of Ukraine from 16.07.2012 No 835 “On approval of the provision of storage facilities the status of “Customs warehouse” and deprivation of such a status”, <http://zakon.rada.gov.ua> (in Ukrainian)

13. *Nakaz Ministerstva finansiv Ukrainy vid 28.05.2012 <sup>1</sup> 613 “Pro zatverdzhennia Polozhennia pro sklady tymchasovoho zberihannia”* [Decree of the Ministry of Finance of Ukraine from 28.05.2012 No 613 “On approval of the temporary storage” [Electronic resource], <http://zakon.rada.gov.ua> (in Ukrainian)

14. *Mytnyi kodeks Ukrainy: zakon Ukrainy vid 13.05.2012 <sup>1</sup> 4495-VI (zi zminamy)*, [The Customs Code of Ukraine: the Law of Ukraine dated 13.05.2012 No 4495-VI (with changes)], <http://zakon.rada.gov.ua> (in Ukrainian)

15. *Deiaki pytannia zdiisnennia derzhavnoho kontroliu tovariv, yaki peremishchuiutsia cherez mytnyi kordon Ukrainy: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 30.05.2012 No 1031* [Some questions of state control of the goods moved through the Customs border of Ukraine: Cabinet of Ministers of Ukraine from 30.05.2012 No 1031, <http://zakon.rada.gov.ua> (in Ukrainian)

16. *Nakaz Derzhavnoi fiskalnoi sluzhby Ukrainy vid 20.10.2016 <sup>1</sup> 880 “Pro*

*zatverdzhennia Kliuchovykh pokaznykiv efektyvnosti DFS*” [Decree of the State Fiscal Service of Ukraine dated 20.10.2016 No 880 “On approval of Key Performance Indicators DFS”, <http://zakon.rada.gov.ua> (in Ukrainian)

17. Pasichnyk, A.M., Halko, S.V., Malnov, V.S., Tereshchenko, S.S ta in. 2013, *Suchasni tekhnologii v systemi mytnoho rehuliuвання: monohrafiia* [Modern technologies in the system of Customs regulation: monograph], Za red. Pasechnyka A.M., D.: Akademiia mytnoi sluzhby Ukrainy, 2013, 158 p. (in Ukrainian)

18. Bakaev, A.A., Pirozhkov S.I., Revenko V.L. i dr 2003, *Mezhdunarodnyie transportnyie koridoryi v Ukrainyi: seti i modelirovanie v 2 tomah* [International transport corridors in Ukraine: networks and modelling in 2 volumes], K.: KUEHTT, 2003, Vol.1: Nazemnye vidy transporta, 518 p. (in Russian)

19. *Deyaki pytannya realizatsiyi pryntsyphu “yedynoho vikna” pid chas zdiysnennya mytnoho, sanitarno-epidemiolohichnoho, veterynarno-sanitarnoho, fitosanitarnoho, ekolohichnoho, radiolohichnoho ta inshykh vydiv derzhavnoho kontrolyu: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrayiny vid 25 travnya 2016 roku No 364* [Some issues of implementation of the principle of “Single Window” during the implementation of Customs, sanitary-epidemiological, veterinary-sanitary, phytosanitary, environmental, radiological and other types of state control: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated May 25, 2016 <sup>1</sup> 364, <http://zakon.rada.gov.ua> (in Ukrainian)

20. *Zvit pro vykonannya Planu roboty Derzhavnoyi fiskal'noyi sluzhby Ukrayiny na 2015 rik* [A report about the implementation of the Work Plan of the State Fiscal Service of Ukraine for 2015], <http://sfs.gov.ua> (in Ukrainian)

21. Pasichnyk A. M., Malnov, V. S., Poprotska, O. S. 2007, *Rozbudova transportno-mytnoi infrastruktury – osnova ekonomichnoi bezpeky Ukrainy* [Development of transport and Customs infrastructure – a foundation of economic security of Ukraine], Visnyk AMSU, 2007, No 3 (35), pp. 64-70 (in Ukrainian)

22. Pasichnyk A. M., Kravchuk, S. S., Lesnikova, I. Iu. 2007, *Vantazhnyi mytnyi kompleks yak strukturnyi element transportno-lohistychnoho tsentru* [Cargo Customs complex as the structural element of the transport and logistics center], Visnyk AMSU, 2007, No 4(36), pp. 75-79 (in Ukrainian)

23. Pasichnyk, A. M., Malnov, V. S., Kravchuk S. S. 2008, *Udoskonalennia systemy kontroliu ta upravlinnia peremishchenniam transportnykh zasobiv ta vantazhiv* [Improvement of the monitoring system and control of the movement of vehicles and goods], Visnyk AMSU, 2008, No 2(38), pp. 60-65 (in Ukrainian)

24. Pasichnyk, A.N., Vitruh, I.P., Kutyrev, V.V. 2013, “Factors that influence the formation of the transport-logistics networks”, *Systemy i srodki transportu samohodowego*, Rzeszow: Politechnika Rzeszowska, 2013, pp. 517-526

JEL Classification: I230

## OBJECTIVES OF THE BOLOGNA PROCESS AND THEIR REALIZATION IN THE EDUCATION OF HUNGARIAN CUSTOMS OFFICERS

Andrea Szabó

National University of Public Service, Hungary

E-mail: szabo.andrea\_2@nav.gov.hu

### *Abstract*

*In line with the obligations of joining the Bologna Process in the field of law enforcement a modern higher education institute of a linear and multiple-cycle system came into existence in 2006, in whose first main training cycle it is possible to acquire a Bachelor's degree (BA) and a higher education law enforcement qualification. The second training cycle based on the first training cycle can result in a Master's degree (MA) and the law enforcement certificate verifying the MA degree.*

*Having acquired a BA qualification, the graduates can start their duty as officers, state or government employees for a law enforcement body or in the civil security sphere, or they can continue their studies in the Master's programme of the Police College<sup>1</sup> or that of the cooperating universities.*

*The future strategic objective is to develop itself on the basis of its own achievements as a multiple-cycle, Eu-conform, law enforcement institute of higher education, which is highly respected in Hungary and abroad and to ascertain the acquisition of competitive, excellent professional knowledge; the education of an intellectual law enforcement board which is committed to national and European values, to strengthen its features of a scholarly-intellectual centre, and to get involved in the adult training system more closely to provide the chance for lifelong learning to be periodic and objective oriented.*

*Keywords: Bologna process, higher education, Customs education, law enforcement education*

### **Introduction**

The aim of this study is to afford a review of the objectives appearing in the Bologna Declaration and to describe their effects in the national higher education with special regard to the particular segment of the training system: law enforcement/Customs higher education.

#### **1. Transparency<sup>2</sup>**

Probably this is the most important objective aiming simultaneously at the principle of transparency, which is vital from the point of view of the mobility of employees in the EU and the economic competitiveness of the EU as well as from the point of view of

<sup>1</sup> Since 1 January 2012 National University of Public Service Faculty of Law Enforcement

<sup>2</sup> Bologna Declaration: "Adoption of a system of easily readable and comparable degrees, also through the implementation of the Diploma Supplement, in order to promote European citizens employability and the international competitiveness of the European higher education system."

competitiveness of the higher education system of the EU.<sup>3</sup> In 1997 the Lisbon Declaration already raised the issue of acknowledging the knowledge, the credits, and the certificates acquired in other institutions.<sup>4</sup> At the same time this is a policy currently on the European agenda as the Declaration has not been ratified by several member states. In 2001 Hungary did so and passed an Act of Parliament of acknowledgement of degrees and certificates<sup>5</sup> and the national higher education leadership took the necessary steps forward the application of certificate supplements and for the introduction of the Europass document-family, albeit only in the Bachelor and Master qualifications. Since 2006 a certificate supplement in English and in Hungarian has had to be issued free of charge in addition to the certificate.

The issue of the certificate supplements takes place also at the Faculty of Law Enforcement (FLE), but its real importance can be felt in cases of application to customer/host government organizations (the Police, the Prison Service, the National Tax and Customs Administration) or to Master's degree courses. The mobility of employees is accessible for graduates in the major of private security, and we must not forget that the National Public Service University was established on 1 January 2012, which may also raise the issue – as this is the main objective of this government action – of the possibility of acknowledging the degrees and credits acquired at one of the faculties of the new university and that of joining some further training at another faculty of the University at any stage of a civil servant career.

## **2. Multiple training<sup>6</sup>**

The first training cycle is basically the stage of mass higher education; it serves to qualify the numerous specialists with a higher education qualification required by a modern economy, whose knowledge is directly applicable, thus satisfying the demands of practice. This forms the basis of university education (MA), which provides students with a more theoretical approach, and further the basis of the top of elite training, the PhD education. Having joined this system of education, the EU chose to use the linear system already existing in the Anglo-Saxon countries to leave the dual system used earlier. The linear system seems to be more effective, and flexible in satisfying the needs of the global economy for mass human resource. This has also been recognized by the leading economic powers of Europe. This system can ascertain adjustment to the changing demands and a more flexible adaptation, involving a large number of people in higher education at a lower risk, and the realization of student mobility among different institutes and fields. The system is pyramid-like; it is wider at the bottom, tapering upwards.

In line with the obligations of joining the Bologna process in the field of law enforcement a modern higher education institute of a linear and multiple-cycle system came into existence in 2006, in whose first main training cycle it is possible to acquire a Bachelor's degree (BA) and a higher education law enforcement qualification. The second training cycle based on the first training cycle can result in a Master's degree (MA) and the

<sup>3</sup> Barakonyi, Károly, *Sorbonne-tól Prágáig: A Bologna-folyamat*, [http://docs.google.com/viewer?a=v&q=cache:7k1\\_q5MdZNwJ:unicum.sci.klte.hu/ttkar/bologna/barakonyi1.doc+barakonyi](http://docs.google.com/viewer?a=v&q=cache:7k1_q5MdZNwJ:unicum.sci.klte.hu/ttkar/bologna/barakonyi1.doc+barakonyi) 2011.02.28.10.12.PM

<sup>4</sup> Convention on the Recognition of Qualifications concerning Higher Education in the European Region, Lisbon, 11.IV.1997. Section IV. Article 1.

<sup>5</sup> 2001. évi C. törvény a külföldi bizonyítványok és oklevelek elismeréséről, illetve a 2001. évi XCIX. törvény a felsőoktatási képzéseknek az európai régióban történő elismeréséről szóló, 1997. április 11-én, Lisszabonban aláírt Egyezmény kihirdetéséről.

<sup>6</sup> Bologna Declaration: "Adoption of a system essentially based on two main cycles, undergraduate and graduate. Access to the second cycle shall require successful completion of first cycle studies, lasting a minimum of three years. The degree awarded after the first cycle shall also be relevant to the European labour market as an appropriate level of qualification. The second cycle should lead to the master and/or doctorate degree as in many European countries..."



law enforcement certificate verifying the MA degree.<sup>7</sup>

A Bachelor's degree (BA) can be acquired in the specializations of Criminal Investigation; Economic Crime Investigation and Financial Investigation in the field of criminal management, and in the specializations of Corrections, Border Policing, Traffic Policy, Public Order, Customs and Excise Administration, Private Security, Administrative Policing and Disaster Management in the field of Policing Management.

Having acquired a BA degree, the graduates can start their duty as officers, state or government employees for a law enforcement body as a National Tax and Customs Administration (NTCA) or in the civil security sphere, or they can continue their studies in the Master's programme of the Faculty<sup>8</sup> or the University<sup>9</sup> or that of the cooperating universities.

The aim of MA programme to train such law enforcement professionals who will be able to carry out in the middle and high management positions in the professional knowledge of special fields like judicial, municipal, financial, correction, policing administration, disaster management as well as the NTCA, national security service and civil security. The graduates will be able to solve efficiently the management tasks in a frame of international cooperation too, furthermore to continue their studies with PhD research.<sup>10</sup>

After having received the MA degree graduates may start or continue their professional career at the law enforcement bodies as the NTCA or in the private security sphere or take part in postgraduate training courses at the Faculty or the University (e.g. that of forensic experts) or in other forms of training related to lifelong learning.

The FLE in all training level continues divided trainings which are eligible to the Bologna Process. The Doctoral School of Police Sciences and Law Enforcement was established in 2015, the first training year started in 2016.

### **3. System of credits<sup>11</sup>**

The above-mentioned objective is destined to create the facilities of the foregoing. It will support student mobility by loosening the time limits of the study period, by facilitating the possibility for students to modify their studies at a smaller loss, and by linking the forms of training related to lifelong learning with university studies. The Police College started to operate the training with a credit system in 2003, thus realizing the credit-based registration of studies one year before the deadline.<sup>12</sup>

The aim of a credit transfer system is to ensure the mobility of credits as proof of the knowledge acquired at a certain institute of higher education and with this to facilitate the mobility of students among the different institutions and countries. This system may also operate among training programmes, and among different modules and periods within one curriculum. Experience of recent years shows that the operation of the credit transfer as part of the credit system has faced some difficulties, primarily in acknowledging the credits acquired in other institutions than the parent institution, thus making student mobility insufficient. That is why we can talk about the students being bound to an institution.

<sup>7</sup> Szabó, Andrea 2013, "The history of the Hungarian law enforcement higher education and its possible future objectives", *Customs Scientific Journal CUSTOMS*, 2013, No 2, pp. 77-83

<sup>8</sup> Started in 2008, called Law Enforcement Manager. This was a big step forward in the history of the Police College because earlier university degrees could only be obtained at universities but the changes derived from the Bologna process have put an end to this exclusivity.

<sup>9</sup> National University of Public Service (NUPS)

<sup>10</sup> Szabó, Andrea 2017, "New direction in the field of Customs higher education – analysis and assessment specialization", *Customs Scientific Journal CUSTOMS*, Vol. 7, No 1, 2017, pp. 71-79

<sup>11</sup> Bologna Declaration: "Establishment of a system of credits - such as in the ECTS system - as a proper means of promoting the most widespread student mobility. Credits could also be acquired in non-higher education contexts, including lifelong learning, provided they are recognized by receiving Universities concerned."

<sup>12</sup> Blaskó, Béla 2005, *Rendészeti felsőoktatás – ma és holnap*, In: Belügyi Szemle, 2005/7-8, p. 42

#### 4. Mobility<sup>13</sup>

The issue of mobility arises in connection with students as well as tutors. It is important that not only the flexible mobility of employees should be carried out in the European region but barriers should be broken down for every person in the European Higher Education Area. Having had an opportunity to study in an EU member country as students, employees will probably be more flexible and more easily adaptable. In addition, student/tutor mobility will have a significant impact on the formation of the European identity. Nevertheless this area – beside every favourable impact and development – must also face a lot of problems.

Mobility management is not without defects in Hungary despite the increasing mobility of students and tutors. Fundamental problems are “the differences between standards of living, the high costs of living which impede outward mobility, or at least have an effect of reducing the time spent abroad; the imbalance between the numbers of outgoing and incoming students as far as the countries of destination are concerned, the lack of detailed information provided by the institutions about themselves, about their training programmes and about the subjects which can be studied in foreign languages, as well as the lack of decent quality and customer-friendly student services (not only from the point of view of accommodation and meals, but also from that of the administration in foreign languages, of the administration of studies and of general information).”<sup>14</sup>

Promoting student/tutor mobility, providing foreign field trips, sub-studies, and professional practices – in connection with the Bologna Declaration as well - are outstanding priorities in the life of the Faculty or Law Enforcement. The Police College joined the programme in 2006 and within five years gained 243.890 Euro to support student/tutor field trips. The first steps were very difficult because on the one hand foreign partners had to be found, and on the other hand the arrangement of the programme had to be organized within the Police College, and new internal regulations had to be developed while the ones already existing had to be harmonized with the programme. It was difficult to find any foreign partners in the first place, because in contrast to other institutes of higher education only a few law enforcement higher education institutions have an accredited Bologna-type training or just a few of them have an Erasmus registration number, thus only universities of law could come into consideration as institutes with similar modules.<sup>15</sup> Among the advantages of the programme we should mention the acquisition/practice of foreign languages, and the fact that participants can also get acquainted with the specialist language and with the professional activity of the foreign law enforcement agencies and tax and Customs authorities.

#### 5. Quality assurance<sup>16</sup>

The mutual recognition of degrees is only one condition of transparency (i.e. that the content and applicability of the acquired knowledge should be obvious). It has at least the same importance that an independent institution should evaluate the training in the given institution and these evaluation institutes should operate under the same principles in the EU.

---

<sup>13</sup> Bolognai Nyilatkozat: “Kreditrendszer – mint amilyen az ECTS rendszer – bevezetése, amely a legmegfelelőbb módon elősegíti a legszélesebb hallgatói mobilitást. Legyen lehetőség a kreditek megszerzésére felsőoktatáson kívüli, például az élethosszig való tanulás keretei között, feltéve, hogy azt felsőoktatási intézmények is elfogadják.”

<sup>14</sup> Derényi, András 2008, *A Bolognai folyamat célkitűzéseinek magyarországi megvalósítása*, Áttekintés, Bologna füzetek 5, Tempus Közalapítvány, 2008, pp. 25-26

<sup>15</sup> Forizs, Sándor 2010, *Az Erasmus program a Rendőrtiszti Főiskolán*, In: Magyar Rendészet, X. évfolyam, 2010/1-2, pp. 135-141

<sup>16</sup> Bologna Declaration: “Promotion of European co-operation in quality assurance with a view to developing comparable criteria and methodologies.”

The 2003 Berlin announcement set forth that 'in accordance with the principle of institutional autonomy the institutions themselves have primary responsibility concerning the quality assurance of higher education'. This forms the basis of realistic accountability of the academic system within a national framework."<sup>17</sup> This also supports the fact that today the quality has become one of the main objectives of the Bologna Process.

The Hungarian Accreditation Committee has taken over the standards put down in the document entitled 'Quality Assurance Principles and Directions for the European Higher Education Area' accepted at the Bergen meeting in 2005, and has declared them as expected standards for the domestic higher education institutes, although some elements of the internal quality assessment, - e.g. evaluation of tutors by students, evaluation of tutors and researchers' scientific activities - have been generally accepted for long without any consequences.

In accordance with the currently effective Higher Education Act the internal regulations of the institutions regulate the rules concerning the tutors' regular evaluation and their career progression. What is more, some institutions have their own conscious full-scale quality management system.

The quality policy determined by the Faculty of Law Enforcement and the quality assurance system and procedures conforming to the rules serve as a guarantee for the necessary quality of the knowledge acquired and the certificates issued. The professional presentations and attendance in lectures by the professional bodies of the customer, and their opinions on the topics and on the curriculum - form an important part of quality assurance.

The Students Union has an important role in every forum, for example at the meetings of heads of departments, in the Disciplinary Committee, in the Study Committee, in the work of the Senate, in the Student Committee of the Hostel is made up of students.

Talent care is considered one of the top priorities at the Faculty; promoting teaching assistant activity is a short-term-task, as well as giving opportunity to students for joining the Students' Scholarly Circle and it may be a long term goal to provide the supply of tutors.

## **6. European Higher Education Area<sup>18</sup>**

"It is required from the European Higher Education Area - apart from the expectation to satisfy the mobility demand, which is based on the economy - to contribute to strengthening the citizens' EU identity, to protecting the European cultural heritage and to strengthening the leading position of Europe in world culture. Forming the EU identity, taking care of the European cultural heritage has to appear in education; as well as in the curriculum and also in multilevel interinstitutional relations."<sup>19</sup>

With regard to the intellectual values set forth in the 'Magna Charta of European universities and in the outstanding declarations of the Bologna Process, and to the Act on Higher Education and its own development strategy and mission statement, the Police College deems that its mission is to operate as an up-to-date institution with a modern, linear, multi-cycle training system resulting from the Bologna Process in the field of law enforcement. This institution must help to create a knowledge-based society with the utilization of its opportunities at the highest level. It must also strive to adapt itself into the European Higher Education Area as soon and as effectively as possible and to promote the EU harmonization of the customer law enforcement forces and the private security sphere.

<sup>17</sup> Kozma, Tamás-Rébay 2008, *Magdolna: A bolognai folyamat Közép-Európában*, Oktatás és Társadalom 2, Új Mandátum Könyvkiadó, Budapest, 2008, p. 334

<sup>18</sup> Bologna Declaration: "Promotion of the necessary European dimensions in higher education, particularly with regards to curricular development, interinstitutional co-operation, mobility schemes and integrated programmes of study, training and research."

<sup>19</sup> Barakonyi, Károly, *Sorbonne-tól Prágáig: A Bologna-folyamat*, [http://docs.google.com/viewer?a=v&q=cache:7k1\\_q5MdZNwJ:unicum.sci.klte.hu/ttkar/bologna/barakonyi1.doc+barakonyi](http://docs.google.com/viewer?a=v&q=cache:7k1_q5MdZNwJ:unicum.sci.klte.hu/ttkar/bologna/barakonyi1.doc+barakonyi)  
2011.02.28.10.12.PM

## **7. Lifelong learning**

In line with the Lisbon-strategy it is set out as a strategic objective to create the possibility of lifelong learning (LLL) by more and more countries.

The domestic higher education institutions have further opportunities in this field; they have a chance to successfully enhance the number of adults participating in higher education and the number of non-traditional trainings.

The Act on Higher Education facilitated the entrance of these institutions to enter into the field of adult education, which provides for the stimulation of growth of the options in short-term training (various courses, further education and conversion courses) which can lead to acquiring a diploma instead of a degree.

There is a need for a change in attitude to make lifelong learning accessible not only for graduates within the framework of higher education. The participants in the domestic higher education have a narrow range of options for students studying with a full-time job in the field of professional training and further education. The harmonization of the learning needs of a wider sphere of interest with the higher education possibilities is missing.

The Faculty provides every possible form of postgraduate training for students by the terms and within the framework of lifelong learning (e.g. with the contribution of the Criminal Expert and Research Institute the further education training for the specialty of forensic expert)

## **Summary and concluding remarks**

The future strategic objective of the Faculty of Law Enforcement is to develop itself on the basis of its own achievements as an autonomous, multiple-cycle, EU-conform, law enforcement institute of higher education, which is highly respected in Hungary and abroad and to ascertain the acquisition of competitive, excellent professional knowledge; the education of an intellectual law enforcement board which is committed to national and European values, to strengthen its features of a scholarly-intellectual centre, and to get involved in the adult training system more closely to provide the chance for lifelong learning to be periodic and objective oriented. It could be read in the mission statement of the institution. The training activity of the FLE – for the 40 years of existence of the institution – has continuously changed following the reforms in higher education, and the day-to-day expectations of the customer forces. The recent transformation of the College into a faculty of the new university may probably be considered the biggest change, which will have a long-term influence on the form of the institution, on its training and on the curriculum. In consequence of this change the MA training, which was difficult to interpret within the framework of a college, was able to find its proper place and it allowed founding the PhD school in Policing to fulfill the growing requirements. Examining the question from the point of view of the customer forces we can get to a very interesting result. Is it in the interest of the customer that its future employees should take part in foreign studies and the degree they can obtain should offer them the chance to move to other institutions and is it important to have a unified credit system? The interests of the customers are clear and explicit; to ascertain that well-qualified but - first and foremost - skilled employees should leave the Faculty with a degree and appropriate knowledge behind it within the shortest time possible, and start their job in the field of law enforcement and NTCA. My opinion is that there is a need for a change in the customer's perspective as well; they must realize the advantages of employees with foreign experience, – not to mention the language skills. And they must harmonize the development of the position-based human resources management systems with the training system.<sup>20</sup> By supporting quality assurance they should take part in professionally and financially supporting the training ordered by them more actively and in

---

<sup>20</sup> Magasvári, Adrienn 2017, "Position-based human resources management system in Hungarian public service", *Customs Scientific Journal*, Vol. 7, No 1, 2017, pp. 63-70

helping the students in carrying out their professional practice and their core values, professional, operational and management competencies defined by European Union Customs Competency Framework<sup>21</sup>,

and last but not least in supporting colleagues who have decided to participate in lifelong learning.

## References

Barakonyi, Károly 2009, *Bologna "Hungaricum". Diagnózis és terápia*, Új Mandátum Könyvkiadó, Budapest, 2009

Blaskó, Béla 2005, *Rendészeti felsőoktatás – ma és holnap*, In: Belügyi Szemle 2005/7-8, pp. 28-45

Derényi, András 2008, *A Bolognai folyamat célkitűzéseinek magyarországi megvalósítása*, Áttekintés, Bologna füzetek 5, Tempus Közalapítvány, 2008, pp. 25-26

Fórizs, Sándor 2010, *Az Erasmus program a Rendőrtiszti Főiskolán*, In: Magyar Rendészet, X. Évfolyam, 2010/1-2, pp. 135-141

Fórizs, Sándor 2009, *Irányok az Európai Unióban a rendőrtisztek felkészítésében*, In: Magyar Rendészet, 2009/3-4, pp. 83-85

Hrubos, Ildikó 2006, *Az európai felsőoktatás reformja*, In: Izikné Hedri Gabriella (szerk.): Magyarország a kibővülő Európai Unióban, Az Európai Unió időszerű fejleményei, Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest, 2006, pp. 87-98

Kovács, Gábor 2016, *A rendészeti képzések rendszere a Nemzeti Közszolgálati Egyetemen*. In: Határrendészeti Tanulmányok. A magyar rendésztudományi társaság határrendészeti tagozat tudományos, szakmai kiadványa, XIII, évfolyam 1, szám, 2016/1, Budapest, 2016, p. 30

Kozma, Tamás-Rébay 2008, *Magdolna: A bolognai folyamat Közép-Európában*, Oktatás és Társadalom 2, Új Mandátum Könyvkiadó, Budapest, 2008

Magasvári, Adrienn 2016, "Pénzügyőrt keresünk... De milyen legyen?" Az EU vámügyi kompetencia-keretrendszere", *Magyar Rendészet*, 2016/3, p. 149

Magasvári, Adrienn 2017, "Position-based human resources management system in Hungarian public service", *Customs Scientific Journal*, Vol. 7, No 1, 2017, pp. 63-70

Németh, Zsolt 2010, *Tiszteletkötet Sárkány István 65. születésnapjára*, Rendőrtiszti Főiskola, Budapest, 2010

Polónyi, István 2008, *Oktatás, oktatáspolitikai, oktatásgazdaság*, Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest, 2008

Reinalda, Bob-Kulesza, Ewa 2006, *The Bologna process – Harmonizing Europe's Higher Education*, Barbara Budrich Publishers, Opladen & Farmington Hills 2006

Rudas, Imre 2009, "Bologna jelentés 2008" – MRK összegzés, In: A felsőoktatásban folyó többciklusú képzés első tapasztalatai, Konferencia dokumentumok, NFKK Füzetek 3, 2009, December, pp. 13-18

Sárkány, István 2007, *A Budapesti Rendőrtiszti Főiskola a Bologna folyamatban*, In: Magyar Rendészet 2007/1-2, pp.15-22

Szabó, Andrea 2013, "The history of the Hungarian law enforcement higher education and its possible future objectives", *Customs Scientific journal CUSTOMS*, No 2, 2013, pp. 77-83

Szabó, Andrea 2017, "New direction in the field of Customs higher education – analysis and assessment specialization", *Customs Scientific journal CUSTOMS*, Vol. 7, No 1, 2017, pp. 71-79

---

<sup>21</sup> Magasvári, Adrienn: "Pénzügyőrt keresünk... De milyen legyen?" Az EU vámügyi kompetencia-keretrendszere", *Magyar Rendészet*, 2016/3, p. 149



JEL Classification: O18, R40, R42

## **MODERNIZATION OF TRANSPORT AND CUSTOMS INFRASTRUCTURE FOR THE SUPPLY OF LIQUEFIED NATURAL GAS MARKET IN UKRAINE**

**Sergey MIROSHNICHENKO**

*University of Customs and Finance, Ukraine*

E-mail: myrko86@ukr.net

### ***Abstract***

*In the scientific paper the evaluation of the development directions and increasing the efficiency of the logistics network of Liquefied Petroleum Gas terminals in the Trans-Dnieper region as elements of the regional energy transport and Customs infrastructure has been made. As a result of the statistical analysis of the fuel market in Ukraine it has been determined that the growing market of liquefied gas does not have a sufficient level of infrastructure to carry out operations of transshipment and storage within the Customs territory of Ukraine.*

*The key role of efficient freight traffic handling for the successful functioning and integrated development of both the state economy and the regions has been identified. The development of regional energy transport and Customs infrastructure has been defined as one of the key factors for achieving energy independence. Based on the proposed approaches to the development of the Liquefied Petroleum Gas transport and Customs terminals, the possibility of creating an appropriate infrastructure on the example of the Dnieper region of Ukraine has been shown.*

*The main scientific outcome of the paper includes designing principle approaches to the development of the Liquefied Petroleum Gas infrastructure of the region in the context of its infrastructure support on the basis of a logistics approach.*

*The obtained results and elaborated recommendations represent a methodological basis for the development of the transport and Customs infrastructure of the Liquefied Petroleum Gas market in the context of infrastructure provision in the region. The results that are of the greatest practical importance involve proposals for the procedure of conducting a situational assessment of the regional transport system development, usage of the territorial approach to the analysis of the improving the transport system in Ukraine and its regions as well as a sequence of actions to apply a logistics approach to the transport system enhancing in the region.*

*The proposed methodology can be applied at various administrative and territorial levels and allows potential investors to make deliberate decisions as for the placement of elements of the logistics transport and Customs infrastructure, taking into account the assessment of the infrastructure state in the region while defining its location and significance under the conditions of the domestic and foreign goods exchange expansion.*

*Keywords: logistics terminal, diversification of supplies, cargo traffic handling.*

## **Introduction**

The experience of developed countries and leading companies shows that logistics is a strategic factor of success in modern business. The use of a logistics approach in management is a necessary condition for increasing competitiveness and business efficiency (Sheikh Ariful 2013).

For today, transport takes one of the main places among the factors determining the effectiveness of the economy of the state as a whole and a particular region. A reliable transport infrastructure ensures efficient transportation of cargo flows, which is one of the prerequisites for the successful operation and integrated development of the regional economy (Skowron-Grabowska).

The economic security of any state is based on the maximum autonomy of its activities to ensure the stability of the national economy (Iksarova 2010).

A fundamental condition for this is to provide the economy with various types of resources in a sufficient volume. Energy resources are among the most important and necessary factors for reliable operation of enterprises. All indicators associated with their use, to more or less degree, affect the cost of production, manufacturing profitability and completely depend on the state of the energy system. Thus, the fuel and energy system is the basic sector of the economy, where an important resource is produced that ensures the inclusion in the production process of all other resources of the state such as machinery, raw materials, stuff, human resources, high technologies.

Under the conditions of dependence of the state on the import of oil products and the search for ways to diversify supplies, the problem of energy independence arises. As the world practice shows, the receipt of energy resources of more than 30% from one source, from the point of view of ensuring reliable energy supplies and the possibility of economic and political pressure on the country, already threatens the loss of energy independence.

The state of the regional transport and Customs infrastructure of Ukraine at the present stage is characterized by uneven regional division together with out-of-date technical and technological facilities and inadequate level of interaction between various modes of transport (Pasechnik 2016). The disproportion between the growing demand for logistics services in the regions and the available capacity of the infrastructure necessary for its implementation is the reason for high logistics costs, which does not meet the country's strategic goals connected with creation of a single economic space (Pasechnik 2016).

The fuel and energy sector of Ukraine was mainly developed in the 1960s and 1970s, which met the requirements of that time. Basically, it was aimed at storing and manipulating light (gasoline, kerosene, diesel fuel) and dark (residual oil, lubricant, tar) oil products and natural gas.

In the context of economic instability and increased price of gasoline and diesel fuel, Liquefied Petroleum Gases (LPG) have taken leading positions in the market of motor fuel.

### **1. Analysis of the liquefied gases market in Ukraine**

The Ukrainian LPG market is developing at a rapid pace. This, mainly, happens due to increased popularity of this type of fuel among car owners. There is a significant potential for growth in the public utility as well as petrochemicals sectors. LPG is a fuel used primarily for automobiles and municipal services. LPG is composed of gases such as propane, propylene, isobutane, isobutylene, n-butane and butylene, which are mainly derived from associated petroleum gas. The most common motor mixture is propane-butane.

The advantage of LPG is nontoxicity, lack of corrosion, high octane number (102-108 depending on local conditions). In addition, it burns much cleaner than gasoline or diesel fuel. Since 2008 due to a significant increase in gasoline and diesel fuel prices, the share of LPG

at the motor fuel market in Ukraine has increased from 671 thousand tons in 2008 to 1115 thousand tons in 2016. The dynamics of growth of LPG market of Ukraine in the period from 2008 to 2016 is presented in Figure 1 (<http://www.ukrstat.gov.ua>).

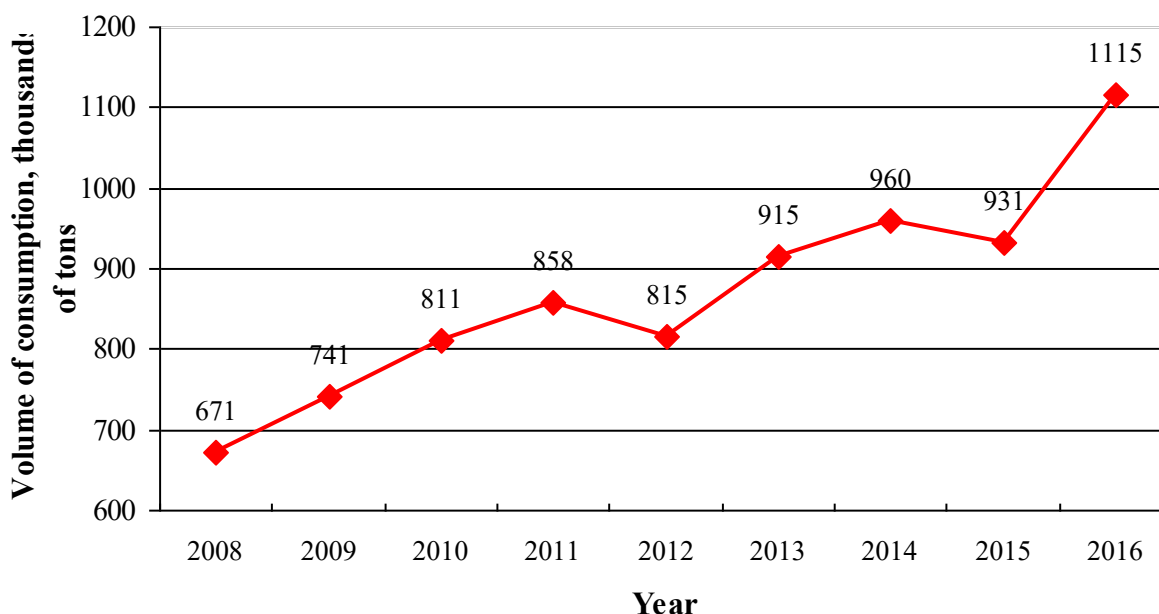


Figure 1. Dynamics of growth of the liquefied gases market in the period from 2008 to 2016.

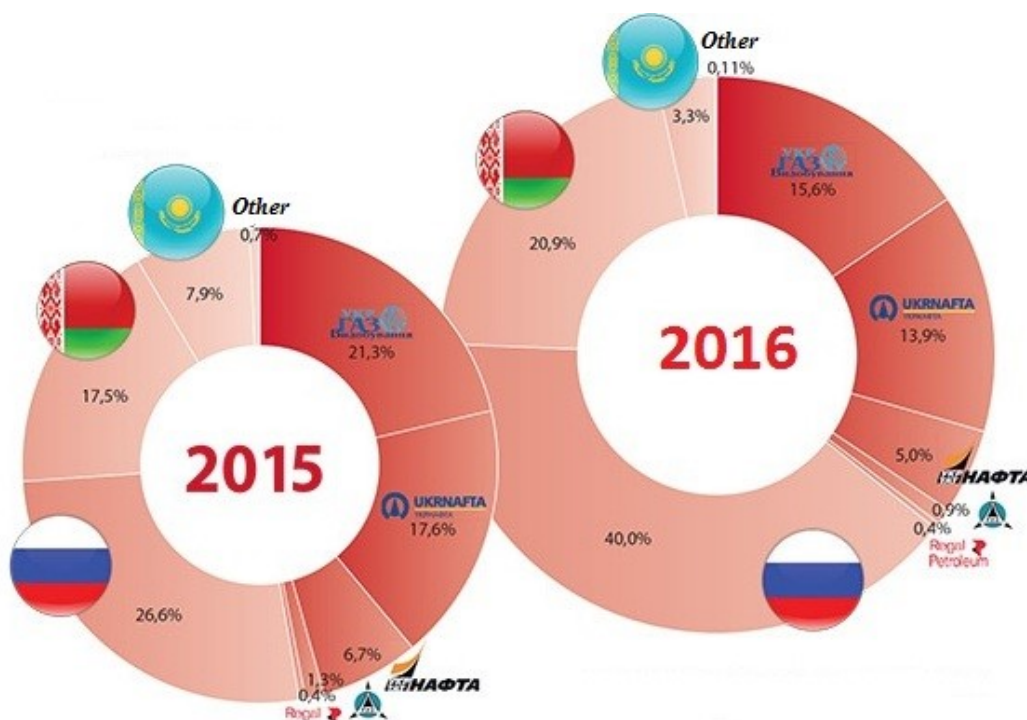


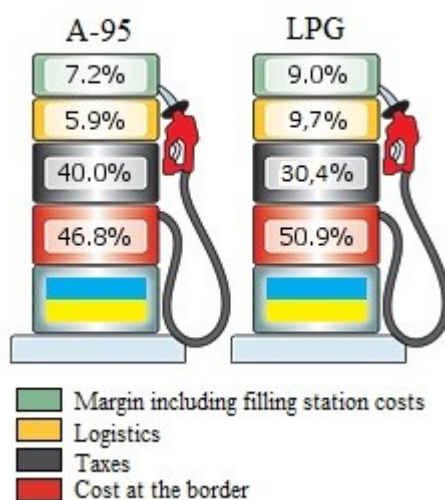
Figure 2. The structure of liquefied gas supply to the Ukrainian market.

In recent years, there have been no significant changes in the structure of LPG suppliers to the Ukrainian market. The main suppliers of LPG in Ukraine are the Russian Federation and Belarus (<http://officevp.sfs.gov.ua>).

Despite the growth and dynamic development of the LPG market in Ukraine and taking into account the statistical data, the absence of diversification of foreign supplies becomes more and more obvious. An orientation towards Russia and Belarus threatens the emergence of crisis. The dependence of the Ukrainian LPG market on Russian producers against the backdrop of tense relations between the two countries presents significant risks, since the lack of diversification negatively affects the market.

Another problem is a lack of capacity for LPG storage and reloading. To date, the storage capacity of LPG-terminals is about 30% of monthly consumption. The limited volume does not allow having an acceptable stock in case of force majeure.

In fact, the Ukrainian LPG market works “from the wheels”, which in turn increases logistics costs in the final price of fuel by an average of 3-6%, compared to gasoline and diesel fuel (Fig. 3) (<http://oilnews.com.ua>).



*Figure 3. Comparative analysis of petroleum products prices calculation in Ukraine according to February 2017 data.*

One of the ways to increase the efficiency of the LPG market is to develop a regional logistics transport and Customs infrastructure in the direction of rational use and allocation of resources, which is one of the main issues in logistics.

The creation of an efficient logistics transport and Customs infrastructure of the LPG market will help:

- solve the problem of accumulation and storage;
- decide the problem of interaction of various modes of transport and improve the quality of integrated services;
- reduce the cost of transportation.

## **2. Improving the infrastructure of LPG transport and Customs terminals**

The main approaches to the development of the LPG transport and Customs terminals system will be considered on the example of building the similar infrastructure in the Trans-Dnieper region of Ukraine.

An LPG transport and Customs terminal is a transport facility with an appropriate infrastructure that ensures effective technologies for transportation, Customs clearance, processing, storage, distribution and flows management.

An LPG transport and Customs infrastructure, in its essence, operates by means of multimodal transportation and performs the function of sea and rail freight volumes transshipment to internal destinations.

The issue of placing elements of an LPG transport and Customs infrastructure depends on many factors, but among the defining ones we can distinguish the following:

- market availability and capacity;
- investment attractiveness of a region;
- region's proximity to international transport corridors;
- state of the transport infrastructure;
- efficiency of operating modes of transport.

The movement of material flows within the logistics network is impossible without the concentration of necessary reserves in certain places (Vasyliiev 2017). The key role in the development of the LPG logistics transport and Customs infrastructure in the Trans-Dnieper region plays the choice of an optimal location of the logistics terminal in terms of logistics costs and profits while servicing the cargo flows. The LPG terminal must cover a wide geographical area and therefore be located in the center of the distribution area. The effective location of the logistics terminal will help reduce empty container trips, fuel costs, increase the use of lifting capacity and cargo capacity of a vehicle as well as also create a so-called "Hub" for storing and transshipping LPG within an industrial scope.

Most of the existing approaches to optimizing the location of logistics facilities allow defining the effective location of the elements of a transport and logistics infrastructure taking into account only transportation costs, considering only such factors as traffic volume, distance, cost of shipment (Pasichnyk, Vitruh & Kutryev 2013).

At the moment, the transportation of the primary volumes of liquefied gas is carried out by multimodal means (Fig. 4) (<http://officevp.sfs.gov.ua>). Since export-import operations with such goods require Customs clearance (Pasechnik, Moroz & Dobrynina 2012), this makes the regions of departure and transshipment of goods crucial for building an effective logistics transport and Customs infrastructure. Demand and supply for quality logistic terminals depends on the purchasing power and population in the region servicing the terminal.



*Figure 4. The structure of liquefied gases imports to Ukraine by mode of transport.*

Now the author wants to consider the task of locating the LPG terminal in the Trans-Dnieper region (on the example of the Poltava region, Kirovograd region, Dnepropetrovsk region and Cherkassy region), based on the statistical data of the Energy Customs of the State Fiscal Service and consumption of the population, taking into account the geographical location of the largest cities-consumers in 2016.

To solve the given problem, we use the method of laying a grid of coordinates on a map with existing LPG terminals location and largest consumers (Pasechnik, Sohackij, Kuz'menko & Halipova 2012). The initial data for determining the placement is shown in tables 1 and 2.



**Table 1. Output data on the volume of supplies and coordinates of the largest consumers**

Customer location	Coordinate X	Coordinate Y	Population (thousands)	% Consumption	Consumption (thousand tons a month)
Piryatin	78,00	108,00	46,62	5,72	0,28
Gadyach	110,00	109,00	24,00	2,95	0,14
Mirgorod	101,00	97,00	65,32	8,02	0,39
Lubny	83,00	97,00	56,60	6,95	0,33
Poltava	116,00	84,00	310,42	38,09	1,83
Globino	98,00	73,00	17,49	2,15	0,10
Kremenchug	102,00	62,00	280,81	34,46	1,66
Mashevka	122,00	78,00	13,64	1,67	0,08
Kanev	61,00	96,00	25,30	5,33	0,16
Cherkassy	59,00	82,00	284,00	59,88	1,76
Smela	59,00	72,00	68,00	14,34	0,42
Chigirin	75,00	69,00	11,00	2,32	0,07
Uman	20,00	60,00	86,00	18,13	0,53
Zvenigorodka	40,00	71,00	8,00	1,93	0,06
Svetlovodsk	100,00	60,00	46,00	11,10	0,37
Alexandria	91,00	50,00	82,00	19,78	0,65
Znamenka	81,00	55,00	23,50	5,67	0,19
Kropivnitsky	71,00	48,00	240,00	57,90	1,92
Gayvoron	10,00	41,00	15,00	3,62	0,12
Dnipro	129,00	42,00	987,00	44,74	2,83
Kamenskoe	119,00	59,00	241,00	10,92	0,69
Krivoy Rog	96,00	28,00	642,00	29,10	1,84
Nikopol	121,00	11,00	118,00	5,35	0,34
Pavlograd	151,00	42,00	110,00	4,99	0,32
Pokrovsk	165,00	28,00	35,00	1,59	0,10
Novomoskovsk	135,00	48,00	73,00	3,31	0,21

**Table 2. Output data of processed cargo volumes and coordinates of LPG terminals**

Placement of an LPG terminal	Coordinate X	Coordinate Y	Processed cargo volume (thousand tons)
Sencha	96	111	0,523
Selyeschina	120	80	1,478
Poltava	116	84	0,423
Kremenchug	102	63	0,947
Kanatovo	74	43	0,642
Lelekovka	65	70	0,624
Gayvoron	10	41	0,582
Solenoe	125	32	0,962
Dnipro	128	43	1,378
Uman	20	60	0,672
Smela	60	72	0,839
Kanev	61	97	0,582

The use of a coordinate grid makes it possible to estimate the cost of delivering goods to the end user. In addition, in order to solve the tasks set the author determines the optimal location of the LPG terminal using a “center of gravity” method. The “center of gravity” approach allows the LPG terminal to be located at a point minimizing transportation costs.

Analyzing the existing network and the state of the roads throughout the Trans-Dnieper region and the distance between the major consumer cities, it is obvious that the distribution areas, taking into account a geographic factor, should be divided into two parts within the right and left banks of the Dnieper.

The coordinates of LPG terminals location can be calculated using the following formula:

$$M = \frac{\sum_{i=1}^m R_{M_i} Q_{M_i} + \sum_{i=1}^n R_{C_i} Q_{C_i}}{\sum_{i=1}^m Q_{M_i} + \sum_{i=1}^n Q_{C_i}} \quad (1)$$

where M is the center of mass or the center of equilibrium of the system;

$R_{M_i}$  is the distance from the beginning of the coordinate axes to the point determining the location of an i-th LPG terminal;

$R_{C_i}$  is the distance from the beginning of the coordinate axes to the point determining the location of an i-th consumer;

n, m – number of suppliers and consumers;

$Q_{M_i}$  is the mass of the cargo entering an LPG terminal;

$Q_{C_i}$  is the mass of the cargo delivered to a consumer.

The next task is to calculate the following parameters:

1. The total freight traffic due to the location of an LPG terminal:

$$\sum_{i=1}^m R_{M_i} Q_{M_i} \quad (2)$$

For the left-bank part of the Trans-Dnieper region

Along axis X –  $\sum_{i=1}^m R_{M_i} Q_{M_i} = 96 * 0,523 + \dots + 128 * 1,378 = 549,614$  (thousand km)

Along axis Y –  $\sum_{i=1}^m R_{M_i} Q_{M_i} = 111 * 0,523 + \dots + 43 * 1,378 = 330,74$  (thousand km)

For the right-bank part of the Trans-Dnieper region

Along axis X –  $\sum_{i=1}^m R_{M_i} Q_{M_i} = 74 * 0,642 + \dots + 61 * 0,582 = 313,42$  (thousand km)

Along axis Y –  $\sum_{i=1}^m R_{M_i} Q_{M_i} = 43 * 0,642 + \dots + 97 * 0,582 = 283,114$  (thousand km)

2. Total cargo traffic through the location of consumers:

$$\sum_{i=1}^n R_{C_i} Q_{C_i} \quad (3)$$

For the left-bank part of the Trans-Dnieper region

$$\text{Along axis X} - \sum_{i=1}^n R_{C_i} Q_{C_i} = 78 * 0,28 + \dots + 135 * 0,21 = 1329,31 \text{ (thousand km)}$$

$$\text{Along axis Y} - \sum_{i=1}^n R_{C_i} Q_{C_i} = 108 * 0,28 + \dots + 48 * 0,21 = 669,02 \text{ (thousand km)}$$

For the right-bank part of the Trans-Dnieper region

$$\text{Along axis X} - \sum_{i=1}^n R_{C_i} Q_{C_i} = 61 * 0,16 + \dots + 121 * 0,98 = 1037,67 \text{ (thousand km)}$$

$$\text{Along axis Y} - \sum_{i=1}^n R_{C_i} Q_{C_i} = 96 * 0,16 + \dots + 11 * 0,98 = 553,52 \text{ (thousand km)}$$

3. Coordinates of the optimal location of an LPG terminal:

For the left-bank part of the Trans-Dnieper region

$$\text{Along axis X} - \frac{\sum_{i=1}^m R_{M_i} Q_{M_i} + \sum_{i=1}^n R_{C_i} Q_{C_i}}{\sum_{i=1}^m Q_{M_i} + \sum_{i=1}^n Q_{C_i}} = \frac{1329,31 + 549,614}{10,82 + 4,75} = 120,68.$$

$$\text{Along axis Y} - \frac{\sum_{i=1}^m R_{M_i} Q_{M_i} + \sum_{i=1}^n R_{C_i} Q_{C_i}}{\sum_{i=1}^m Q_{M_i} + \sum_{i=1}^n Q_{C_i}} = \frac{669,02 + 330,74}{10,82 + 4,75} = 60,21$$

For the right-bank part of the Trans-Dnieper region

$$\text{Along axis X} - \frac{\sum_{i=1}^m R_{M_i} Q_{M_i} + \sum_{i=1}^n R_{C_i} Q_{C_i}}{\sum_{i=1}^m Q_{M_i} + \sum_{i=1}^n Q_{C_i}} = \frac{1037,67 + 313,42}{12,58 + 4,9} = 77,28.$$

$$\text{Along axis Y} - \frac{\sum_{i=1}^m R_{M_i} Q_{M_i} + \sum_{i=1}^n R_{C_i} Q_{C_i}}{\sum_{i=1}^m Q_{M_i} + \sum_{i=1}^n Q_{C_i}} = \frac{553,52 + 283,11}{12,58 + 4,9} = 47,85.$$

The calculations have shown that the coordinates of an LPG terminal on the left bank of the Trans-Dnieper region (X = 120,68, Y = 60,21) correspond to the territory in the area between Kamenskoye and Magadalinovka of the Dnepropetrovsk region, while the coordinates of an LPG terminal on the right bank of the Trans-Dnieper region (X = 77, 28, Y = 47,85) relate to the territory in the area of Kropivnitsky, Kirovograd region. The geographical location of the calculated LPG terminal locations is shown in Figure 5.

### 3. Determination of the optimal location of an LPG terminal

Having analyzed the results of calculating the optimal locations for an LPG terminal, the existing transport infrastructure of the Trans-Dnieper region and prospective directions of supply diversification, it has been determined that there are two most suitable places to locate LPG terminals. First, within the left-bank part of the Trans-Dnieper region it covers

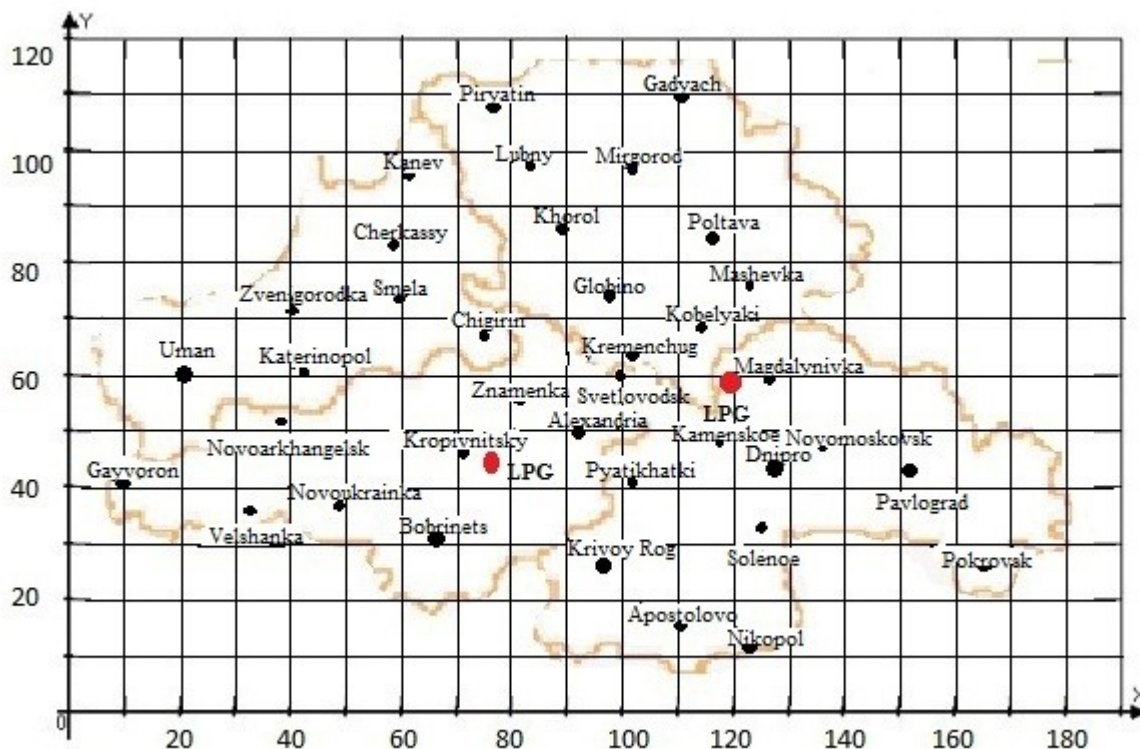


Figure 5. The calculated location of an LPG terminal.

the city of Kamenskoye, Dnepropetrovsk region. The main advantage of choosing this location is a developed transport and industrial infrastructure of the region. Furthermore, within the city there is the main railway line Znamenka – Pyatikhatki – Dnipro. There are also several cargo-passenger stations on the territory of the city (Bagli, Trituznaya, Dneprodzerzhinsk, Dneprodzerzhinsk – Levoberezhny), which in future will be able to handle about 80% of LPG delivery to the terminal. There is also a motorway of public significance Boryspil – Zaporozhye (H-08), which connects with the Dnieper (46 km) and is a key factor in a cargo delivery throughout the retail network to the end customer with the most efficient use of the capacities and advantages of various modes of transport.

Besides, another benefit of an LPG terminal location in the city of Kamenskoye is an availability of a river port. That in the short term can become a real alternative to diversification of supplies from near abroad through LPG transportation by river and sea transport.

On the right-bank part of the Trans-Dnieper region the calculated location coincided with the LPG terminal “Kanatovo”. Within the terminal there is a main railway line connecting the city of Kropivnicki and Znamenka junction station, as well as the motorway of public significance Kiev – Znamenka – Izvarino. The development of the LPG terminal “Kanatovo” is the most prospective as the increase of the tank park and handling capacities in the already operating terminal will allow the creation of a logistics transport and Customs complex with a minimum level of capital investments.

Thus, taking into account the influence of all the above factors and also the fact that LPG is a dangerous cargo of the 2nd category, where loading and unloading, transshipment and transportation provide for increased safety requirements, the creation of so-called “Hubs” within the LPG market, which is dynamically changing, will minimize the costs of transporting products to the Trans-Dnieper region and create the necessary transport and Customs infrastructure to support the growing LPG market.

## Summary and concluding remarks

The analysis of the LPG market has shown that the existing logistics infrastructure nowadays can not provide a full and efficient handling of goods under the growing market conditions. The lack of capacity for LPG storage and transshipment, as a consequence, leads to an increase in the share of logistics costs in the final price of fuel. The proposed concept of modernization of the LPG logistics infrastructure of the Trans-Dnieper region will create a network of regional logistics transport and Customs complexes (hubs) to optimize the entire supply chain. All existing LPG terminals, united by logistics centers, will receive proper loading. The system will manage the mechanism of cargo movement and search for the most optimal delivery route to the end user. These measures will allow uniting all the structures into a single whole and create a unified functioning mechanism that will reduce logistics costs and, based on the proposed logistics centers, create a strategic reserve to meet the needs of the region.

## References

- Derzhavna fiskalna sluzhba Ukrainy* [The State Fiscal Service of Ukraine], <http://officevp.sfs.gov.ua> (in Ukrainian)
- Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy* [The State Statistics Service of Ukraine], <http://www.ukrstat.gov.ua> (in Ukrainian)
- Iksarova, N.O. 2010, "Transportna infrastruktura yak komponent ekonomichnoi bezpeky Ukrainy" [Transport infrastructure as a component of economic security of Ukraine], *Ekonomichnyi prostir*, 2010, No 36, [http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc\\_Gum/Ekpr/2010\\_36/Zmist/6PDF.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Ekpr/2010_36/Zmist/6PDF.pdf) (in Ukrainian)
- Nezavisimoe internet izdanie "Oil News"* [Independent Internet edition "Oil News"], <http://oilnews.com.ua> (in Russian)
- Pasichnyk, A. M. 2016, *Intehrovani transportni systemy* [Integrated transport systems]: navch. posib., Dnipropetrovsk: Universytet mytnoi spravy ta finansiv, 2016, 181 p. (in Ukrainian)
- Pasichnyk, A. M. 2016, *Metodolohiia formuvannia transportno-mytnoi infrastruktury v Ukraini: monohrafiia* [Methodology for the creation of transport and Customs infrastructure in Ukraine: monograph], Za red. A.M. Pasichnyka; A. M. Pasichnyk, A. V. Sokhatskyi, A. I. Kuzmenko, N. V. Khalipova ta in., Dnipropetrovsk: Universytet mytnoi spravy ta finansiv, 2016, 168 p. (in Ukrainian)
- Pasichnik, A.M., Moroz, B.I. & Dobrynina, Ya.S. 2012, *Problemy tamozhennogo oformleniya i kontrolya transportirovki prirodnogo gaza Gosudarstvennoj tamozhennoj sluzhby Ukrainy* [Problems of Customs clearance and control of natural gas transportation by the Ukrainian State Customs Service], Trudy naucho-tekhnicheskoy konferencii "Komp'yuternoe modelirovanie v naukoemkih tekhnologiyah", Har'kov: Har'kovskij nacional'nyj universitet imeni Karazina, 2012, pp. 330-333 (in Russian)
- Pasichnyk, A.M. 2012, *Suchasni transportno-mytne tekhnologii mizhnarodnykh perevezhen tovariv: monohrafiia* [Modern transport and Customs technologies of international goods transportation: monograph], Za red. A.M. Pasichnyka; A.M. Pasichnyk. Ia.S. Dobrynina, O.M. Klen, S.S. Kravchuk ta in., Dnipropetrovsk: AMSU, 2012, 288 p. (in Ukrainian)
- Pasichnyk, A.M., Vitruh, I.P. & Kutyrev V.V. 2013, *Factors that influence the formation of the transport-logistics networks*, Systemy i srodki transportu samohodowego, Rzeszow: Politechnika Rzeszowska, 2013, pp. 517-526
- Sheikh Ariful, Alam 2013, *Evaluation of the potential locations for logistics hub: A case study for a logistics company*, Degree project in Transport and Location Analysis, Stockholm, Sweden, 2013, p. 78, <http://kth.diva-portal.org/smash/searchlist.jsf?searchId=1>



Skowron-Grabowska, Beata, *Development of logistics centers in Poland*, [http://www.oeconomica.uab.ro /upload/lucrari/920072/2.pdf/](http://www.oeconomica.uab.ro/upload/lucrari/920072/2.pdf)

Vasyliiev, O.V. 2017, *Metodolohiia i praktyka infrastruktornoho zabezpechennia funktsionuvannia i rozvytku rehioniv Ukrainy*. [Methodology and practice of infrastructure maintenance of functioning and development of regions of Ukraine], Monohrafiia [Monograph], Kharkiv: Kharkivska natsionalna akademiia miskoho hospodarstva, 2007, 341 p. (in Ukrainian)

JEL Classification: H11, H27, H83

## **MODERN TRENDS OF THE PUBLIC ADMINISTRATION MECHANISMS DEVELOPMENT IN THE SPHERE OF CUSTOMS REGULATION: THE EXPERIENCE OF UKRAINE**

**Valentyn ILCHENKO**

*Dnepropetrovsk Regional Institute of State Regulation, National Academy for Public  
Administration under the President of Ukraine, Ukraine  
E-mail: waliklviv@gmail.com*

### ***Abstract***

*In the scientific paper on the example of Ukraine modern tendencies of state administration mechanisms development in the field of Customs regulation have been studied and presented. In order to substantiate the conceptual approaches to the development of state administration mechanisms in the field of Customs regulation in Ukraine the Customs administration activity in the context of the state development under the conditions of globalization has been investigated. The study has confirmed the coherent work of international organizations in the development and promotion of unified standards in key areas and determined that the World Trade Organization, the World Customs Organization, the United Nations Economic Commission for Europe and other international organizations seek to identify and harmonize relevant best practices that they will subsequently recommend countries as the best means of demonstrating and / or implementing specific commitments. In the field of Customs regulation in Ukraine such current trends in the public administration mechanisms development have been identified as the transformation of the State Fiscal Service of Ukraine from the controlling fiscal authority into the service one through building partnerships with citizens and business as well as providing them with high-quality services; adaptation to national needs and implementation of international instruments for capacity building of Customs administrations; adaptation of global instruments for the facilitation of world trade and their implementation in the national context; compliance of Customs procedures, information system of the State Fiscal Service of Ukraine etc. to the world standards (simplification of Customs formalities, in particular reduction of time necessary for goods clearance etc.); raising the level of commercial and investment attractiveness of Ukrainian ports etc.). It has been proved that the current trends in the public administration mechanisms development in the field of Customs regulation in Ukraine correspond to global tendencies for the simplification of international trade procedures.*

*Keywords: public administration mechanisms, Customs regulation, modern trends, mechanisms, instruments.*

### **Introduction**

Globalization and integration processes, ongoing transformation of the institutional sphere of modern Ukrainian society actualize and activate the regulatory function of public

authorities, in particular the Customs administration to adapt different spheres of society to new challenges and conditions of functioning.

Scientists and practitioners agree that the contradictory nature of the processes of the Customs administration establishment in Ukraine predetermines the necessity, urgency and importance of the development of scientific and theoretical foundations, a methodological basis for the social institutionalization of the Customs administration as well as a research base that would provide an analysis of the current state and forecast of development prospects, scientifically grounded choice of priority directions of modernization, practical development of target comprehensive programs and management strategies for changes made with the usage of the social potential determined by the essence of the Customs administration and its environment.

At the national level (for example, Ukraine), the processes of strengthening the institutional capacity of the Customs administration (capacity building) are linked to the reform process, which begins with a comprehensive assessment of needs, leads to the analysis of solutions and their implementation, planning, monitoring and evaluation of reforms. Being at different stages of development and acting in different legal and administrative contexts, each country individually determines which mechanisms are to be applied and which instruments are to promote trade and to what extent they are to be implemented as well as how to implement them in the national economy.

The benefits of using global instruments for facilitating international trade are that they provide a sustainable legal basis for the application of trade facilitation measures, which contributes to the achievement of a high degree of unification and uniformity of procedures within the global market. In addition, manuals, collections of best practices, case studies provide information on technical issues for deep understanding of particular issues in the applied context and the adoption by states of appropriate measures, which makes government regulation instruments (both legal and non-legal) to be of great importance and actual significance not only in relation to the activities of the Customs authorities, but also in the broader context – facilitation of world trade procedures.

The practice of implementing international trade relations has proved that to successfully simplify and secure trade operations it is necessary to apply and be guided by the existing trade facilitation instruments. Primarily, it includes international conventions, regional or bilateral agreements, standards and recommendations developed by international organizations, associations or regional agencies as well as best practices and case studies ((Pavlenko, Triakina et al. 2013).

The foregoing suggests that the current trends in public administration mechanisms development in the field of Customs regulation in Ukraine correspond to global tendencies for the simplification of international trade procedures. Let's consider this aspect in more detail.

In Ukraine at the national level the public administration mechanisms development in the field of Customs regulation is associated with trade facilitation and the process of reform, which involves different stages: assessment of needs → search and analysis of solutions → their implementation → planning → monitoring → assessment of reforms.

We have investigated Ukraine's experience in these issues and found out that the following regulatory reforms are implemented: 1) modernization of the Customs administration; 2) “Single Window”; 3) electronic Customs; 4) supply chain safety; 5) Authorized Economic Operator; 6) reliable trader; 7) pre-arrival declaration; 8) integrated border management, etc. (Pavlenko, Triakina et al. 2013, p. 20).

As an example we will consider such a tool as “Single Window” or “Single Window procedure”. Both concepts are used as identical in the literature and normative documents.

“Single Window procedure” means, in our opinion, “one website or terminal connected to computer systems of Customs and trade-related government agencies that

provide a unified service to stakeholders. Nevertheless, stakeholders must carry out each procedure / declaration separately”.<sup>1</sup>

The most common definition of “Single Window” is given in the UNECE Recommendations No. 33. It reads that “this is a system that allows trade and transport representatives to provide standardized information and documents to a single point of acceptance to meet regulatory requirements for cargo import, export and transit”.<sup>2</sup>

The advantage of “Single Window” is connected with the fact that if information is provided electronically, individual elements of data should be provided only once.

The other definition used in the Survey Single Window<sup>3</sup> describes “a tool that allows parties involved in trading and transport operations to submit standardized information and documents using a single acceptance channel to fulfill all import, export and transit regulatory requirements. If the information is in electronic form, individual elements of data should be submitted only once”.

Putting aside the role of “Single Window” system as an instrument, environment, or a system, it can be characterized in terms of the services it provides to participants in trade activities and government authorities. Services provided by “Single Window” facilitate the exchange of trade information between members of trade activities and government agencies in order to obtain appropriate permits, licenses, certificates, approvals. Within the framework of the “Single Window” system foreign trade operators and their agents can submit documents and information in electronic and paper form using a single point of data reception.

Consequently, this system combines trade enterprises, transport, Customs, agriculture, healthcare administration, paperwork and electronic equipment into one integral unit (UNECE – UN/CEFACT (UNECE Recommendation No. 33)).

It should be noted that more complex “Single Window” systems also provide a link between private organizations such as commercial banks, Customs brokers, forwarding firms.<sup>4</sup>

The Customs administration in Ukraine has a controlling role in facilitating trade procedures. However, among its strategic directions of development the State Fiscal Service of Ukraine has identified its transformation into service agency through partnerships with citizens and business and providing them with high-quality services, which is impossible without the implementation of global mechanisms and instruments, in particular those of the UNECE and World Customs Organization (WCO). Therefore, “Single Window” can become one of such high-quality government services for trade, a truly important tool for simplifying trade procedures. Its effective use can significantly simplify the procedures and formalities associated with filing documents and collecting data, thereby saving time and resources.

Analyzing the best practices of implementing this tool, which is placed on the WCO and UNECE official websites, it can be concluded that the main advantages of “Single Window” implementation for Ukraine are as follows:

- *for the state*: increase of state profits, compliance of established rules, more efficient and rational allocation of resources, improvement of trade statistics;
- *for subjects of foreign trade activity*: faster, more transparent, predictable and without red tape process of Customs clearance;
- *for the Customs administration*: more efficient work of the personnel due to improved infrastructure, increase of Customs duties, more structured and controlled Customs

---

<sup>1</sup> <http://tfig.unece.instruments>

<sup>2</sup> <http://tfig.unece.org/RUS/contents/single-window-for-trade.htm>

<sup>3</sup> <http://tfig.unece.instruments>

<sup>4</sup> <http://tfig.unece.instruments/case-study>

environment and more professional attitude of employees to their duties;

– *for the economy as a whole*: more transparent and effective activity of authorities, reduction of the level of corruption due to the limited possibilities for physical contacts.

The example of the Republic of Korea statistically confirms these findings. Thus, according to the Korean Customs administration calculations, in 2010 thanks to the “Single Window” system the country received about \$ 18 million, while the overall positive effect of measures to simplify trade procedures was estimated at almost \$3,47 billion. Since 1989 the national “Single Window” system of Singapore, called “TradeNet”, has united more than 35 border agencies, thereby significantly improving the efficiency of public authorities. According to the Singapore Customs administration, the Customs spends only one cent on every dollar earned, providing a yield of 9900% (World Bank 2012).

The development of information technologies and their implementation and therefore computerization of administrative and Customs systems are described in the article of A. Belyaninov (Belyaninov 2012, p. 111); mechanisms and instruments of international regulation over Customs relations, stages of development of management influence of the WCO are presented in detail in the scientific work of V. Chentsov (Chentsov 2013).

First of all, it should be pointed out that it was the Customs administration that developed and introduced a new tool meeting the needs of the private sector – site <http://www.Customs.gov.ua/dmsu/control/uk/index>, which contains information on the rules and formalities applicable to import and export of goods as well as portal <http://www.sfs.gov.ua/> after reforming the Customs and tax services.

Ukraine has joined the TIR Convention. Thus, the introduction of a powerful international instrument, the purpose of which is a significant simplification of world trade, has started.

Concerning Authorized Economic Operator (AEO) and reliable trader implementation Article 15 of the Customs Code and the Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine No. 447 dated May 21, 2012 stipulates that simplified procedures are applied to selected reliable traders or AEO. In Ukraine, reliable traders are divided into three categories: those who have received a certificate of reliability and security; those who received a certificate for simplifying Customs procedures and those who received both certificates.

The first group has the right to provide less information to the Customs authorities for the import / export of goods into the Customs territory of Ukraine, and also allows for a special simplification for the temporary storage of goods, the removal of Customs seals without the approval from Customs authorities under certain conditions, departure of goods from premises, open and closed areas owned by entrepreneurs without their presentation for Customs control.

The second group is subject to Customs control on a priority basis. It has the right to temporarily store goods in warehouses without the permission of a Customs authority, exempt from the provision of guarantees, make Customs clearance of goods at the premises of an entrepreneur, provide a single Customs declaration, if, during a certain period of time, goods are imported or exported by one and the same importer within the framework of the same international agreement.

The third group enjoys a special privilege for the temporary storage of goods, the removal of Customs seals without the approval from Customs authorities under certain conditions, the temporary storage of goods in warehouses without the permission of a Customs authority as well as exemption from the provision of guarantees.

Changes in trade processes and procedures having taken place in Ukraine also apply to previous decisions (see the Customs Code of Ukraine) (<http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>) that can be made concerning: classification of goods; origin of goods; placing goods under certain Customs regimes.



Our conclusion that the current trends in the public administration mechanisms development in the field of Customs regulation in Ukraine are in line with the global tendencies for the simplification of international trade procedures is confirmed by the following fact: an important public administration mechanism in the field of Customs regulation should be described as *the mechanisms for determining the effectiveness and criteria for assessing the procedure of crossing the border*.

Stakeholders of international trade recognize that the competitiveness of companies at the current stage depends not only on their ability to produce the necessary product at the right price, but also on their ability to deliver it to a particular place at a certain time. As a result governments and businesses are becoming more and more concerned about removing organizational and other barriers to international trade. Let's look at, for example, the debate within the UNECE and the forums of other international / regional organizations that have clearly shown that in order to provide uninterrupted and rapid flow of goods and information, it is necessary to have an excellent administrative and technical infrastructure based on international standards and approaches (UNECE 2014, p. 1).

In this case, the International Convention on the Harmonization of Frontier Controls of Goods 1982 (hereinafter referred to as the Convention on the Harmonization) ([http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995\\_267](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_267)) is an example of best practice. It should be noted that the provision as to trade facilitation extends to both the indicated legal instruments and the World Trade Organization's (WTO) Trade Facilitation Agreement ([http://tfig.unece.org/RUS/pdf\\_files/TFA%20-%20rus.pdf](http://tfig.unece.org/RUS/pdf_files/TFA%20-%20rus.pdf)). This fact confirms the coherent work of international organizations in the development and promotion of unified standards in key areas.

The study has found that the WTO, WCO, UNECE and other international organizations seek to identify and harmonize relevant best practices, which they then recommend to countries as the best means of demonstrating and / or implementing specific commitments.

Thus, such global trends in public administration mechanisms development in the field of Customs regulation can be identified as: 1) *the coherence of the work of international organizations in the development and promotion of unified standards in key areas relating to international trade*, and 2) *their aspiration for search / development of voluntary and flexible mechanisms*.

In accordance with the Law of Ukraine No. 2973-VI from February 3, 2011 "On amendments to certain legislative acts of Ukraine regarding preliminary documents at crossing points within the Customs border of Ukraine" the Customs authorities at the crossing points have the right to perform sanitary, veterinary, phytosanitary and environmental control in relation to some goods and control over the movement of cultural property imported into the Customs territory of Ukraine, including transit, in the form of pre-arrival documentary control. Thus, the transfer of control functions at the border to the Customs authorities helped to shorten the time of control operations and accelerate the release of goods and vehicles. In particular, now registration of trucks and carrying out full control takes no more than 20 minutes.

The introduction of such legal instrument of state regulation as the Customs Code of Ukraine has allowed reducing Customs clearance from one day to four hours. Further work in this direction is being actively carried out.

Thus, the Cabinet of Ministers of Ukraine has shortened the period of registration of cargoes in seaports for up to 1 hour and adopted a number of measures to regulate the operations of seaports:

- 1) the port operator's access to the quay has been introduced;
- 2) the procedure for provision of passport depths in ports has been simplified;

3) control procedures have been minimized and electronic paper flow during registration of cargoes in seaports has been introduced; an ecological declaration has been revoked and an automated radiological control has been implemented, a financial guarantee of cargo delivery has been cancelled.<sup>5</sup>

It has been found out that the transition period for introducing new initiatives is likely to cover 45 days. In July 2015 it was expected that due to these measures the port capacity will increase by 15-20%, while the new control principles will save 3 billion hryvnias.

Furthermore, the “Memorandum on cooperation in the field of information technology for improving procedures in seaports” was signed between the State Fiscal Service and the Ministry of Infrastructure of Ukraine on December 25, 2015 ([www.ppl33-35.com/doc/bulleten\\_19.pdf](http://www.ppl33-35.com/doc/bulleten_19.pdf)). The State Fiscal Service emphasizes that this Memorandum is “an important step towards making port procedures *more compliant with the international standards*”; “Not a simple reduction of the time for cargo clearance and simplification of Customs formalities”, but one of “*the factors of increasing the level of commercial and investment attractiveness of Ukrainian ports*”.<sup>6</sup>

Consequently, the incentive to convert the relations of all participants of the transport process to the electronic format during the registration of cargoes arose due to both a poor state of Customs clearance of containers (a complex and lengthy procedure, corruption, attempts to illegally export using forged documents) and, on the other hand, a rapid development in the world practice of paperless cargoes registration according to the methodology of the World Customs Organization on the basis of the “Single Window” principle recommended by the UNECE (Newsletter 2016, p. 4).

This study has made it clear that since September 8, 2015 the procedure for the registration of ships arrival in ports has been working under a simplified, interactive scheme, which became possible due to the Resolutions of the Cabinet of Ministers of Ukraine from July 7, 2015 No. 491 “On amending certain Resolutions of the Cabinet of Ministers of Ukraine” (<http://zakon3.rada.gov.ua>), from September 8, 2015, No. 679 “On amendments to point 13 of the typical technological scheme for passing through the state border of persons, automobile, water, railway and air transport, carriers and goods transported by them” (<http://zakon3.rada.gov.ua>), from October 13, 2015 No. 953 “On amending certain decrees of the Cabinet of Ministers of Ukraine on environmental and radiological control” (Pryimachenko 2006) and provided a legislative platform for the implementation of basic tools to adopt innovations. 9% of operations related to the arrival of ships into Ukrainian seaports are subject to Customs control.

The results of the research conducted under the Information System of the Port Community (hereinafter – ISPC) project by the VChV Task Force (coordinator – Odesskaya Customs of the State Fiscal Service), which was created by a collegial decision at the meeting of the representatives of the regulatory authorities, the administration of the Odessa seaport and the Interagency Working Group on Trade Facilitation,<sup>7</sup>

are demonstrative enough. The mentioned study took into account the average time of a vehicle's stay in the seaport during the specified calendar periods of 2015 (28 September 2015 – 4 October 2015) compared to 2014. The positive dynamics of a significant decrease in time (almost 5 times) of the stay of cargo vessels at Odessa Sea Transport Port was noted: this figure was reduced from 15 hours to 3 hours (Newsletter 2016, p. 4).

---

<sup>5</sup> <http://112.ua/ekonomika/kabmin-sokratil-srok-oformleniya-gruzov-v-morskih-portah-do-1-chasa-abromavichus-243287.html>

<sup>6</sup> <http://ua.112.ua/ekonomika/dfs-i-mininfrastruktury-domovylysia-proskorochennia-chasu-mytnoho-oformlennia-vantazhiv-u-portakh-281424.html>

<sup>7</sup> <http://ppl33-35.com/bulleten.php>

On July 11, 2016 according to the results of monitoring the work of Ukrainian seaports in the first half of 2016 the speed of preparation for cargo operations decreased from 2-5 hours to 20 minutes (Newsletter 2016, p. 2).

Among other things, the VChV Task Force stated the improvement of the quality and strengthening of cooperation between the state regulatory agencies and forwarding organizations (C2B partnership – “Customs-business”), their interaction with other participants of transport-forwarding activities, the proper study and use of international standards, the use of modern tools for rendering services to clients, in particular, electronic paper flow with the use of electronic digital signature (Newsletter 2016, p. 5).

“The results of the test and continuous application of various ISPC profile modules in the Ukrainian seaports have confirmed that the gradual introduction of electronic data exchange between the participants in the port community is a real effective tool for implementing the UNECE Recommendations (UN / CEFACT) 33-35 and 4- 40” (Newsletter 2016, p. 5).

It should be pointed out that the achievement of such indicators became possible due to a range of measures “aimed during ISPC implementation at:

- simplification and acceleration of border control;
- expansion of functional capabilities in the area of electronic data exchange within the territory of sea ports;
- increased transparency in the legal relations” of public-private partnership (public authorities and participants of transport and forwarding activities) by means of ISPS and proper use of the legislation on electronic document flow;
- “reduction of the requirements for paper documents during the processes of port logistics, exchange of data with the Customs, other regulatory authorities” (Newsletter 2016, p. 4).

Consequently, this analysis provides grounds for the statement that the current trends in the development of public administration mechanisms in the field of Customs regulation in Ukraine should include adaptation for national needs and implementation of international instruments for capacity building of Customs administrations.

For example, in case of compliance port procedures with the world standards, the implementation process covers several stages:

- 1) integration of the State Fiscal Service’s and Ministry of Infrastructure’s information databases (first stage);
- 2) experimental exploitation of the integrated system using an automated risk management system based on the WCO CTS software and information system developed by the World Customs Organization (second stage);
- 3) further improvement of the multifunctional integrated electronic Customs system, which will contribute to ensuring the Customs security of Ukraine, further development and adaptation of the State Fiscal Service information system in accordance with the WTO standards (third stage).<sup>8</sup>

This research has confirmed that following the accession of Ukraine to the International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures (Kyoto Convention) in 2006 (<http://www.wcoomd.org>) the trend towards adaptation of global instruments for the facilitation of world trade and their implementation in the national context has been actively observed throughout the Customs environment.

In addition, some typical, definite examples of the introduction of global instruments for the simplification of world trade at the national level include the use of an integrated system along with the application of an automated risk management system based on the

<sup>8</sup> <http://ua.112.ua/ekonomika/dfs-i-mininfrastruktury-domovylysia-pro-skorochennia-chasu-mytneho-oformlennia-vantazhiv-u-portakh-281424.html>

WCO CTS software and information system, which will make it possible to inspect only those port consignments that raise additional questions or cause suspicions, in particular, in smuggling: it will not be necessary to check each container.

Another example, which leads to international trade simplification, is free certificates to transport EUR.1 goods issued by the Customs authorities since January 1, 2016, to speed up Customs procedures.

In summary it should be noted that within the Customs environment there are such current trends concerning the public administration mechanisms development in the field of Customs regulation in Ukraine as:

- transformation of the State Fiscal Service from the controlling fiscal authority into the service agency by building up partnerships with citizens and business and providing them with high-quality services;
- compliance of Customs procedures, the State Fiscal Service information system, etc. with the world standards (simplification of Customs formalities, in particular, reduction of time for the clearance of goods etc.);
- raising the level of commercial and investment attractiveness of Ukrainian ports etc;
- adaptation to national needs and implementation of international instruments for capacity building of Customs authorities;
- introduction of global instruments for the facilitation of world trade and their implementation in the national context.

### **Summary and concluding remarks**

Thus, taking into account the abovementioned, the author has come to certain conclusions. Integration processes are confidently and increasingly accompanied by the activities of countries and interstate institutions aimed at bringing together global, regional and national mechanisms and instruments of state regulation of Customs affairs. The study has confirmed the coherent work of international organizations in the development and promotion of unified standards in key areas and determined that the WTO, WCO, UNECE and other international organizations seek to identify and comply appropriate best practices, which they subsequently recommend countries as the best means of demonstration and / or implementation of specific commitments.

The author determines as the global trends in the public administration mechanisms development in the field of Customs regulation the following: 1) the coherent work of international organizations in the development and promotion of unified standards in key areas related to international trade, and 2) their aspiration to seek / develop voluntary and flexible mechanisms.

In the field of Customs regulation in Ukraine there are such modern trends in the public administration mechanisms development as: transformation of the State Fiscal Service of Ukraine from the controlling fiscal authority into a service agency by developing partnerships with citizens and business and by providing them with high-quality services; adaptation to national needs and introduction of international instruments for capacity building of Customs administrations; adaptation of global instruments for simplification of world trade and their implementation in the national context; compliance of Customs procedures, information system of the State Fiscal Service of Ukraine etc. with the world standards (simplification of Customs formalities, in particular, reduction of time for clearance of goods etc.); increasing the level of commercial and investment attractiveness of Ukrainian ports etc.

The foregoing suggests that the current trends in the public administration mechanisms development in the field of Customs regulation in Ukraine correspond to global trends in the facilitation of international trade procedures.

## Endnotes

1. Pavlenko, O, Triakina, O, Garmash, E, Bogdanova, E, Jeifets, V, Babayev, I, Cucino, P. A., Zafeiropoulos, P 2013, "Facilitation and security of international trade: innovative mechanisms and instruments", *Customs Scientific Journal CUSTOMS*, No 1, 2013, pp. 15 – 45, [www.ccjournals.eu/ojs/index.php/Customs](http://www.ccjournals.eu/ojs/index.php/Customs), ISSN 2518-1599 (Online), ISSN 2308-6971 (Print)

2. *Trade Facilitation Implementation Guide 2012*, United Nations Economic Commission for Europe, 2012, [tfig.unece.org/](http://tfig.unece.org/)

3. *UNECE – UN/CEFACT*, UNECE Recommendation No. 33

4. Vsemirnyj bank 2012, "Transgranichnaya trgovlya", *Doklad "Vedenie biznesa"* [World Bank 2012, "Cross-Border Trade", Report "Doing Business"], viewed May 2012, <http://www.doingbusiness.org/reports/global-reports/-/media/FDPDKM/Doing%20Business/Documents/Annual-Reports/English/DB12-Chapters/Trading-Across-borders.pdf/> (in Russian)

5. Belyaninov, A. Yu. 2012, "Strategic aspects of Russian Federation Customs Service development", *Customs Scientific Journal CUSTOMS*, Special Edition, No 1, 2012, pp. 32-38, [www.ccjournals.eu/index.php/Customs](http://www.ccjournals.eu/index.php/Customs)

6. Chentsov, V. V. 2013, *Mekhanizmy derzhavnoho upravlinnia mytnoiu spravoiu: porivnialnyi analiz: dys... doktora nauk z derzhavnoho upravlinnia. 25.00.02 – mekhanizmy derzhavnoho upravlinnia* [Mechanisms of state administration of Customs affairs: comparative analysis: Thesis of Doctors of Public Administration. 25.00.02 – mechanisms of public administration], Donetsk, 2013, 495 p., z dodatkami.

7. *Mytnyi kodeks Ukrainy*: Ofits. tekst stanom na 11 lypnia 2002 [Customs Code of Ukraine: Official text as of July 11, 2002], Uriadovi kur'ier, 2002, No 148 (14 August) (in Ukrainian)

8. *Mytnyi Kodeks Ukrainy: Zakon Ukrainy vid 13.03.2012* <sup>1</sup> 4495-VI [Customs Code of Ukraine: Law of Ukraine dated March 13, 2012 No. 4495-VI], Verkhovna Rada Ukrainy, <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (in Ukrainian)

9. *Vklyuchenie mekhanizmov opredeleniya ehffektivnosti i kriteriev ochenki poryadka peresecheniya granic v Konvenciyu o soglasovanii* [The inclusion of performance measurement mechanisms and criteria for assessing border crossing procedures in the Convention on Harmonization], Evropejskaya ehkonomicheskaya komissiya [UNECE 2014], Administrativnyj komitet Mezhdunarodnoj konvencii o soglasovanii uslovij provedeniya kontrolya gruzov na granicah, 1982. Desyataya sessiya. Punkt 5 (s) predvaritel'noj povestki dnya "Primenenie Konvencii: Realizaciya Konvencii o soglasovanii i ispol'zovanie peredovogo opyta v ehtom kontekste", Zheneva, 9 oktyabrya 2014, 8 p. (in Russian)

10. *Mezhdunarodnaya konvenciya OON o soglasovanii uslovij provedeniya kontrolya gruzov na granicah 1982* [International Convention on the Harmonization of Frontier Controls of Goods 1982], [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995\\_267](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_267) (in Russian)

11. *Soglashenne VTO po uproshcheniyu procedur trgovki. Prilozhenie k protokolu o vnesenii izmenenij v Marrakeshskoe soglashenie ob uchrezhdenii Vsemirnoj trgovoj organizacii* [WTO's Trade Facilitation Agreement. Annex to the Protocol on Amendments to the Marrakesh Agreement Establishing the World Trade Organization], 52 p., [http://tfig.unece.org/RUS/pdf\\_files/TFA%20-%20rus.pdf](http://tfig.unece.org/RUS/pdf_files/TFA%20-%20rus.pdf) (in Russian)

12. *Memorandum pro spivpratsiu v haluzi informatsiinykh tekhnolohii shchodo vdoskonalennia protsedur v morskykh portakh mizh Derzhavnoiu fiskalnoiu sluzhboiu Ukrainy ta Ministerstvom infrastruktury Ukrainy vid 25.12.2015* [Memorandum on cooperation in the field of information technologies on improvement of procedures in



seaports between the State Fiscal Service of Ukraine and the Ministry of Infrastructure of Ukraine from 25.12.2015], [www.ppl33-35.com/doc/bulleten\\_19.pdf](http://www.ppl33-35.com/doc/bulleten_19.pdf); <http://ua.112.ua/ekonomika/dfs-i-mininfrastruktury-domovylysia-pro-skorochennia-chasu-mytneho-oformlennia-vantazhiv-u-portakh-281424.html> (in Ukrainian)

13. *Informatsiinyi biuletyn*, No 32, TOV “PPL 33-35”, 01.07 – 15.07.2016 [Newsletter, No. 32, LLC “PPL 33-35”, 01.07 – 07.15.2016], <http://www.ppl33-35.com/bulleten.php> (in Ukrainian)

14. Pro vnesennia zmin do deiakykh postanov Kabinetu Ministriv Ukrainy: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 07.07.2015 <sup>1</sup> 49 [On amendments to certain resolutions of the Cabinet of Ministers of Ukraine: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated 07.07.2015 No. 49], <http://zakon3.rada.gov.ua/> (in Ukrainian)

15. Pro vnesennia zminy do punktu 13 Typovoi tekhnolohichnoi skhemy propusku cherez derzhavnyi kordon osib, avtomobilnykh, vodnykh, zaliznychnykh ta povitrianykh transportnykh zasobiv pereviznykiv i tovariv, shcho peremishchuiutsia nymy: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 08.09.2015 <sup>1</sup>679 [On amending clause 13 of the Typical technological scheme of the passage through the state border of persons, road, water, rail and air transport carriers and goods moved by them: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of 09.08.2015 <sup>1</sup> 679], <http://zakon3.rada.gov.ua/> (in Ukrainian)

16. Pryimachenko, D. V. 2006, *Mytna polityka ta yii realizatsiia mytnymy orhanamy: monohrafiia* [Customs policy and its implementation by the Customs authorities: monograph], Dnipropetrovsk: Akademiia mytnoi sluzhby Ukrainy, 2006, 332 p. (in Ukrainian)

17. The Kyoto Convention on Simplification and Harmonization of Customs Procedures 1999, <http://www.wcoomd.org>

**JEL Classification: K14, K42**

## **КОНТРАБАНДА КУЛЬТУРНЫХ ЦЕННОСТЕЙ КАК УГРОЗА ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ОБЩЕСТВА: УГОЛОВНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО И ЕГО ПРОБЛЕМЫ**

**Томс ЧЕВЕРС**

*Прокуратура Видземского предместья города Риги, Латвийская Республика*  
E-mail: toms.cevers@lrp.gov.lv

**Алдис ЧЕВЕРС**

*Рижский технический университет, Латвийская Республика*  
E-mail: aldis.cevers@gmail.com

### **Аннотация**

*Цель статьи – подтвердить негативное влияние контрабанды объектов культуры на интеллектуальную безопасность общества в отношении незаконного оборота и недоступности объектов культуры культурному наследию. В статье анализируется юридически правильное перемещение объектов культуры в соответствии с правовой базой Латвийской Республики и Европейского Союза, а также роль таможен в этом. В статье рассматриваются предпосылки уголовной ответственности за контрабанду объектов культуры в соответствии с Уголовным законом Латвийской Республики. Проведя сравнительный анализ международных, региональных и национальных законов и правил, установлено, что применение статей 229 и 229<sup>1</sup> Уголовного закона Латвийской Республики на практике будет проблематичным в отношении трудностей определения объектов культуры как объектов уголовного правонарушения и определения сферы “незаконного экспорта” в качестве инкриминируемой деятельности. Для Латвии как государства-члена Европейского союза усилия Европейского союза по содействию охране культурного наследия будут означать рассмотрение принятых поправок к Уголовному закону Латвийской Республики, которые еще не вступили в силу, для эффективного противодействия незаконному обороту объектов культуры.*

*Теоретические вопросы уголовного права, рассмотренные в этой статье, были определены с помощью метода индуктивных исследований, выведя их из отдельных случаев применения закона. Были выбраны теоретические источники, а тезисы обоснованы методом сравнительных исследований. Выводы были сделаны, а термины, используемые в этой статье, были систематизированы с помощью метода логических исследований.*

*Ключевые слова: интеллектуальная безопасность, культурные объекты, таможня, контрабанда, уголовная ответственность.*

### **Введение**

В настоящее время мы являемся свидетелями до сих пор беспрецедентных угроз культурному наследию цивилизации. Стратеги международного терроризма ищут варианты финансирования для осуществления своих преступных намерений, и

одним из источников их доходов является незаконная торговля объектами культуры (стоимость незаконно перемещенных объектов культуры оценивается в пределах от 300 миллионов до 6 миллиардов долларов США [8, с. 2]), поскольку террористы используют доступ к культурному наследию в пределах контролируемых ими территорий. Подтверждая правдивость своих преступных намерений с целью запугивания международного сообщества, демонстративно уничтожаются недвижимые памятники культуры. Например, в начале этого года бойцы Исламского государства взорвали развалины римского амфитеатра в Пальмире, построенного во 2-м столетии н.э., наследие которого включено в списки Всемирного наследия ЮНЕСКО. Принимая во внимание, что это цинически нигилистическое отношение к культурному наследию напоминает обскурантизм, деятельность Исламского государства правильно описывается в печати как принадлежащая к постмодернистскому средневековью [26].

Естественно, что международное сообщество и страны более активно объединяют усилия по обеспечению культурного наследия и укреплению санкций против нарушений обращения культурных ценностей.

Таким образом, Европейский союз (далее – ЕС) намерен провозгласить 2018 год как год европейского культурного наследия [10]. Целью этой инициативы является содействие пониманию европейской истории и ценностей путем обеспечения чувства европейской идентичности. Ожидается, что это привлечет внимание к возможностям, которые несет культурное наследие, а также к проблемам, таким как, например, незаконная торговля культурными объектами, что ставит под угрозу изучение культурного наследия.

Законодатель Латвии принял закон “О внесении изменений в Уголовный закон” (далее – УЗ) от 8 июня 2017 года, вступающий в силу с 1 января 2018 года, в котором определены предпосылки уголовной ответственности за незаконную деятельность с культурными объектами.

В свою очередь, 13 июля 2017 года Европейская комиссия выступила с предложением по Регламенту Европейского парламента и Совета по импорту культурных объектов [19], который обязал бы государства-члены рассмотреть вопросы ответственности физических лиц за незаконный импорт культурных объектов. В предварительном порядке этот Регламент будет применяться с 1 января 2019 года.

Помимо вышеизложенного, об особой опасности для объектов культуры было указано в Докладе о незаконной торговле Всемирной таможенной организации, в котором освещаются проблемы, стоящие в настоящее время перед международным сообществом [11]. Впервые после опубликования таких докладов (2012) Всемирная таможенная организация обсудила обстоятельства незаконного оборота культурных объектов и настолько широко описала присущий ей ущерб. Кроме того, подчеркивая приоритет последних лет в таможенных операциях, первая глава доклада была озаглавлена “Культурное наследие”.

Теоретические вопросы уголовного права, рассмотренные в этой статье, были определены с использованием метода индуктивных исследований, выведя их из отдельных случаев применения закона. Были выбраны теоретические источники, а тезисы обоснованы методом сравнительных исследований. Были сделаны выводы, а термины, используемые в этой статье, были систематизированы с использованием метода логических исследований.

## **1. Контрабанда и безопасность объектов культуры**

Центральным учреждением, которое занимается сделками по обеспечению оборота товаров, является таможня. Таможня, осуществляя меры таможенного

контроля, контролирует оборот товаров между странами, что способствует соблюдению единообразных правил импорта товаров и предотвращению угроз в различных сферах общественной жизни. А именно, таможня обеспечивает безопасность – стремление обеспечить безопасность государству и стремление предоставить гарантии общественности, в чьих интересах она действует [2, с. 194]. Область охраняемой общественной жизни тесно связана с осуществлением таможенных функций. Наряду с поддержкой экономики, обеспечением безопасности для общественности и природы, следует упомянуть о функции защиты культурного наследия. В конкретном случае, движимые товары – объекты культуры определяют охраняемый интерес, а именно: незаконное обращение культурных объектов, которое угрожает доступу к культурным ценностям, запрещает получение знаний и интеллектуальное обогащение, исключает понимание цивилизации и поощрение уважения к обществу как потомку цивилизации и к людям, в том числе каждому индивидууму в этом обществе (Сравнить: 9; 25; 3, с. 148). Интеллектуальная безопасность населения находится под угрозой. Интеллектуальная безопасность означает способность познавать и отражать качества объектов и событий, а также их взаимоотношения, а также способность, используя результаты познания, действовать в новой ситуации [13]. Очень важно отметить, что угроза не всегда принимается немедленно и материально. Подвергая опасности объекты культуры, вред необратим, принимая во внимание, что уникальные свидетельства человеческих достижений находятся под угрозой.

Учитывая, что любые положения, касающиеся импорта товаров, неизбежно препятствуют их быстрому обращению, люди используют незаконные средства для достижения своих целей, включая контрабанду или ввоз товаров через границу государства, которые запрещены для ввоза, или ввоз товаров, которые разрешены для импорта, но не выполняют предварительные условия для импорта.

Если культурный объект незаконно перемещен, то в случаях, регулируемых УЗ, он становится объектом уголовного преступления – имуществом или выгодой, которое существует в действительности и которое непосредственно используется лицом для совершения уголовного преступления [15, с. 106]. В каждом случае объект уголовного преступления должен быть точно определен, чтобы создать фактическую основу для привлечения лица к уголовной ответственности. Включая уголовное наказание, предусмотренное в УЗ за контрабанду культурных объектов, культурный объект рассматривается как обязательный элемент обеспечения конституционных элементов уголовного преступления, поскольку только незаконная деятельность, осуществляемая с помощью культурных объектов, указывает на вред преступления и угрозу определенным общественным интересам, защищенным УЗ.

Следует, в частности, указать, что осуществление двух отдельных функций можно отличить путем предоставления уголовной ответственности за уголовные преступления, когда объект уголовного преступления квалифицирован как имеющий большое значение.

Например, статья 190<sup>1</sup> УЗ предусмотрена за контрабанду особо регулируемых товаров и веществ, таким образом, защищая общественность от негативного воздействия объекта уголовного преступления, тогда как статьи 115<sup>1</sup>, 229 в его новой редакции и дополнительно включенная статья 229<sup>1</sup> предусмотрены за контрабанду особо охраняемых растений и животных, а также памятников культуры, охраняемых государством, и предметов старины, принадлежащих государству, тем самым защищая от ущерба собственно объект уголовного преступления. В обоих случаях, непосредственно используя объект уголовного преступления, эти действия наносят ущерб интересам общественности.

Принимая во внимание вышеизложенное, определяется объект уголовного преступления и соответствующее положение наказуемой нормы в системе Специальной части УЗ. Следует учитывать, что юридически правильный ввоз и вывоз товаров и существование таможни не являются самоцелью. Ответственность за контрабанду культурных объектов, а также за контрабанду объектов, предусмотренных в статье 190<sup>1</sup> УЗ, не следует предусматривать в главе 19 УЗ “Уголовные преступления экономического характера”, поскольку таможня обеспечивает безопасность культурного наследия, реализуя одну из функций, делегированных ей, и связана не только с экономическими интересами государства [6, С. 83-86; 3, С. 147-148; 25]. В соответствии с последними поправками к УЗ в настоящее время, предусматривая уголовную ответственность за незаконный экспорт объектов культуры, которые будут проанализированы далее, криминальная безопасность объектов культуры будет окончательно отражена в специальном составе уголовного преступления в главе 20 УЗ “Уголовные преступления против общей безопасности и общественного порядка”, учитывая, что значимость материальной ценности предмета искусства и культуры (объявленная в деньгах) является второстепенной.

## **2. Определение объекта культуры**

Культурные объекты – это ценности материального мира со значительным интеллектуальным значением, чья нематериальная ценность важнее, чем финансово выражаемая, хотя главным образом материальная ценность культурных объектов является тем, что так интенсивно ведет к незаконному обращению культурных объектов. Понятие культурных объектов дается в масштабе международного и регионального, а также национального регулирования.

В Конвенции ЮНЕСКО 1970 года “О мерах, направленных на запрещение и предупреждение незаконного ввоза, вывоза и передачи права собственности на культурные ценности”, культурные ценности определяются как имущество, которое по религиозным или светским признакам конкретно определяется каждым государством как имеющее большое значение для археологии, истории, литературы, искусства и науки, и которое относится к какой-либо категории, упомянутой в Конвенции (статья 1). Идентичное объяснение содержится в Конвенции УНИДРУА 1995 года о похищенных или незаконно вывезенных культурных объектах (статья 2).

В правовом пространстве ЕС объекты культуры определяются как в регламенте, так и в директиве. В Регламенте Совета Европы № 116/2009 об экспорте товаров культурного назначения, таковыми называются товары, которые особенно охраняются в торговых отношениях с третьими странами, включенные в Приложение 1, а также объекты, определенные государством для защиты своего национального искусства, исторических или археологических сокровищ (статья 1, третий абзац статьи 2, раздел 2). Следует принять во внимание, что согласно Директиве 2014/60/ЕС Европейского парламента и Совета по возвращению культурных объектов, незаконно вывезенных с территории государства-члена, культурным объектом считается тот объект, который классифицируется или определяется государством-членом до или после его незаконного изъятия с территории этого государства-члена как представляющий “национальное сокровище, представляющее художественную, историческую или археологическую ценность” (статья 1, раздел 1).

Объяснение терминов в контексте уголовного права первоначально должно рассматриваться в рамках национального правового регулирования, поскольку они формируют единую правовую систему и взаимно согласованы друг с другом.

Закон “О защите памятников культуры” определяет памятники культуры как часть культурного и исторического наследия – культурные и исторические



ландшафты и отдельные территории (древние захоронения, кладбища, парки, места исторических событий и деятельности известных людей), а также отдельные могилы, группы зданий и отдельные здания, произведения искусства, объекты и предметы с исторической, научной, художественной или иной культурной ценностью и сохранение которых для будущих поколений соответствует интересам государства и народа Латвии, а также международных интересов.

Однако перемещать можно только движимые памятники культуры, которые являются, во-первых, отдельными объектами (археологические находки, предметы старины, элементы недвижимых памятников, исторические реликвии, произведения искусства, рукописи, редкая печатная продукция, кинодокументы, фото и видео документы, фонограммы); во-вторых, сложные объекты (исторические комплексы, коллекции отдельных объектов, объекты, которые имеют неделимую культурную и историческую ценность); в-третьих, объекты, сохранившиеся в исходном состоянии, а также их отдельные части и фрагменты (пункт 2 статьи 2 пункта 2 раздела 2).

Предметы старины – это объекты, созданные в результате преднамеренного действия человека: артефакты (например, ювелирные изделия, оружие, инструменты, предметы быта, керамические изделия, монеты в неповрежденной форме или как фрагменты), которые были обнаружены в земле, на земле или в воде (пункт 3 статьи 2). Предметы старины, обнаруженные в археологических раскопках в земле, на земле или в воде (датированные до 17-го века включительно), принадлежат государству, если они хранятся в государственных музеях (пункт 4 статьи 7).

Закон предусматривает отдельные нормы для деятельности, связанной с предметами искусства и старины. Несмотря на то, что они не определены, систематически пересматривая правовое регулирование, можно признать, что они должны быть включены в один ряд с произведениями искусства, объектами и предметами, обладающими исторической, научной, художественной ценностью.

В свою очередь, в Положении № 846 “Об экспорте из Латвии и ввозе в Латвию культурных памятников, в том числе государственных предметов старины и произведений искусства”, изданном Кабинетом министров 20 декабря 2016 года, в Приложении I приводятся отдельные категории культурных объектов, таких как памятники культуры, а также предметы искусства и старины, но используется один унифицированный термин культурного объекта (см. разделы 1, 2 и 5).

Сделан вывод о том, что система культурных объектов в законах и правилах является неопределенной (см. таблицу № 1), что является причиной того, что не просто применить закон к конкретному объекту культуры. Несмотря на то, что в юридической литературе указано, что субъект уголовного преступления в отношении нарушений, связанных с предметами культуры, хорошо образован и хорошо ориентирован в правовой структуре [25], требования к юридическим методам уголовного права должны быть подняты с учетом серьезных последствий уголовной ответственности для правонарушителя.

### **3. Правила оборота объектов культуры**

Прежде чем оценивать предпосылки ответственности за нарушения правил оборота объектов культуры, необходимо уточнить правила их законного обращения. Запрещается вывозить памятники культуры, в том числе старины, но это возможно временно только с разрешения Государственной инспекции по охране наследия (Закон “О защите культурных памятников”, раздел 4). В то же время, художественные и антикварные предметы разрешаются на экспорт как временно, так и постоянно, однако в любом случае требуется разрешение Инспекции (раздел 18<sup>1</sup>).

Учитывая, что импорт или экспорт может осуществляться только через пункт таможенного контроля, таможенные органы обязаны осуществлять таможенный контроль путем проверки соответствия обращения требованиям закона с целью контроля фактического импорта или экспорта предметов, указанных в разрешении, и фактов, указанных в декларации (Правила № 846 Кабинета министров).

Необходимо учитывать, что разрешение необходимо независимо от того, перемещаются ли культурные объекты внутри или вне ЕС. Это говорит о том, что в этом случае присущая ценность культурного объекта более значительна, чем его материальная ценность, чтобы в первую очередь защитить единый рынок. Поэтому законодательство также правильно указывает в новой редакции статьи 229 УЗ и статьи 229<sup>1</sup>, дополнительно включенных в УЗ, на незаконный вывоз памятников культуры и государственных предметов старины с территории Латвийской Республики, не ограничивая их таможенной территорией. Поэтому уголовная ответственность по этому положению будет применяться независимо от того, отправляется ли культурный объект в другое государство-член ЕС или в третью страну.

Важно, чтобы специальные процедуры обращения были ограничены этими культурными объектами, включенными либо в Приложение I к Правилам № 846 Кабинета министров, либо в Приложение I к Постановлению Совета Европы № 116/2009.

Хотя трудно различить культурные объекты в соответствии с только что упомянутыми Правилами Кабинета министров и Постановлением Совета Европы, достаточно установить, что рассматриваемый культурный объект соответствует любой из категорий, включенных в Приложения к этим двум законам. Например, в тех случаях, когда культурный объект соответствует категориям, указанным в двух Приложениях, Инспекция также выдает два разрешения [17, С. 26].

#### **4. Ответственность за незаконные действия с объектами культуры**

На 31 декабря 2017 года, *expressis verbis* уголовная ответственность за контрабанду культурных объектов не предусмотрена. Только статья 89 Кодекса об административных правонарушениях Латвии (далее – КАПЛ) предусматривает административную ответственность за нарушение правил охраны памятников культуры, а также статья 89<sup>6</sup> – за экспорт предметов искусства и старины из Латвии без разрешения, указанного в законах и правилах. Однако с учетом того, что существуют специальные правила для экспорта культурных объектов за пределы Латвийской Республики и можно определить стоимость объектов в случаях, когда культурный объект перемещается в нарушение процедуры, предусмотренной нормативными актами, лица будут нести ответственность в соответствии с пунктом 1 статьи 190 УЗ. Следует отметить, что в соответствии с пунктом 2 статьи 9 КАПЛ административная ответственность за административные нарушения возникает только в том случае, если уголовная ответственность за эти нарушения не предусмотрена. Следует также обратить внимание на тот факт, что изложение статьи 190 УЗ относится к товарам и другим ценностям, подлежащим таможенному оформлению, в качестве объекта уголовного преступления. Следует ожидать, что “другие ценности” являются частью товаров, подлежащих таможенному оформлению, поскольку любой объект, подлежащий декларированию, подлежит таможенному оформлению, а статья 190 УЗ предназначена для обеспечения таможенного контроля. Однако, принимая во внимание тот факт, что законодательство не является подробным, возможно, что это правило для максимального обеспечения безоговорочной безопасности предназначено для охвата всех предположительно незаконно перемещенных объектов, в том числе объектов культуры в качестве ценностей.



Постановление Совета Европы № 116/2009, если стоимость культурного объекта достигает стоимости, указанной в Приложении Г\*

коллекции палеонтологического интереса, независимо от места происхождения	транспортные средства старше 75 лет и коллекции, представляющие исторический, этнографический или нумизматический интерес независимо от места происхождения; стеклянные изделия из ювелирные изделия из золота или серебра, оптическая, фотографическая или кинематографическая аппаратура, часы различных видов и их части, изделия из дерева, керамика, гобелены, ковры, обои, оружие**	археологические объекты старше 100 лет независимо от места происхождения	элементы, составленные из несоразмерно малой части художественных, исторических или религиозных памятников, которые были разделены на части, возраста, превышающего 100 лет, независимо от места происхождения	археологический антиквариат, относящийся к XVII веку, независимо от места происхождения	художественные и антикварные предметы старше 100 лет независимо от места происхождения; мозаики, выполненные полностью вручную в любой технике и на любом материале**	подлинные статуи или скульптуры и их копии, выполненные в той же технике, что и подлинник**	подлинники и антикварные предметы старше 100 лет независимо от места происхождения; мозаики, выполненные полностью вручную в любой технике и на любом материале**	инкунабулы и манускрипты, включая карты и музыкальные партитуры, отдельно или в коллекции, старше 100 лет, отдельность и или в коллекции, старше 100 лет, независимо от места происхождения	подлинники гравюры, эстампы, сериалы и литографические произведения соответствующими или оттисками и подлинниками произведениями**	архивы, включая их элементы, старшие 100 лет любого вида или рода коллекции и независимо от места происхождения; фотография, фильмофильмы и негативы**	мебель, музыкальные инструменты**
---	---	--	--	---	---	---	---	---	--	--	-----------------------------------

Постановление № 846, принятое 20 декабря 2016 года Кабинетом министров

\* Указанные культурные объекты предусмотрены этим Постановлением только в том случае, если их стоимость соответствует или превышает пороговые финансовые показатели в соответствии с данным Постановлением

\*\* Культурные объекты возрастом от 50 до 100 лет, созданные людьми, упомянутые в произведениях искусства и культуры Латвии, если они не принадлежат их авторам или создателям и если их происхождение связано с Латвийской Республикой

Остается открытым вопрос о том, обнаружены ли все составляющие элементы уголовного преступления, если объект группы статьи 190 УЗ – это интересы национальной экономики, но контрабанда культурных объектов никоим образом не угрожает им. В соответствии с пунктом 1 раздела 1 УЗ к уголовной ответственности может быть привлечено только лицо, совершившее преступление, указанное в УЗ и имеющее все составляющие элементы уголовного преступления.

С 1 января 2018 года вступят в силу поправки к УЗ, согласно которым изложение статьи 229 УЗ дополнено угрозой уголовной ответственности за незаконный вывоз памятника культуры, охраняемого в Латвийской Республике, или его незаконную экспроприацию, если это наносит значительный ущерб государству или общественным интересам. УЗ дополняется новым уголовным преступлением в статье 229<sup>1</sup> “Незаконная деятельность с предметами старины, принадлежащими государству”, предусматривающая уголовную ответственность за их незаконное приобретение, хранение, передачу или экспроприацию за пределы Латвийской Республики. Несмотря на то, что до сих пор не было возможным применить это положение на практике, уже можно сделать вывод, что его правильное применение создаст большую неопределенность. Одна из основных проблем связана с объектом уголовного преступления, поскольку, как можно сделать вывод из вышесказанного, определение культурного объекта уже полностью размыто в законах и положениях этого правового поля.

Указание таких памятников культуры, находящихся под государственной защитой, уже включено в первоначальное издание статьи 229 УЗ. Профессор Валентия Лихолая, комментируя составляющие элементы уголовного преступления в этой статье, отметила, что памятники культуры, расположенные на территории Латвийской Республики, находятся под охраной государства путем осуществления мер, обеспечивающих сохранение культурного наследия [15, С. 523], из чего следует, что норма УЗ распространяется на все памятники культуры. Однако в свете принципа рационального законодательства правовые нормы не могут быть подробными, поскольку слова “под охраной государства” сужают понимание культурного памятника, определение которого предусмотрено в законе “О защите памятников культуры” для целей уголовного права.

Государство взяло на себя обязательства защищать все объекты, имеющие отношение к особенностям культурных объектов (например, запрет на уничтожение, перемещение и преобразование памятников культуры (статья 3)), сохранять памятники культуры (статья 11)). Но, учитывая карательный характер уголовного права, необходимо установить дополнительные условия, указывающие на особые защитные меры, принимаемые государством. Существует более мягкая административная ответственность, которая предусматривает наказание за незаконные действия с каким-либо культурным памятником без ограничения указания “охраняемого государством” (статьи 89-89<sup>4</sup> КАПЛ). По мнению автора, включение в список охраняемых государством памятников культуры свидетельствует об особой заботе государства о защите памятников культуры (см.: Положение № 474 “Положение об учете, охране, использовании, восстановлении памятников культуры и предоставлении статуса разрушающихся объектов”, опубликованное Кабинетом министров 26 августа 2003 года). Также, по мнению Инспекции, защита памятника культуры подтверждается расположением его названия в списке охраняемых памятников культуры [17, С. 24].

Таким образом, согласно статье 229 УЗ, уголовная ответственность предусмотрена за незаконный экспорт (временный вывоз без разрешения или постоянный экспорт, если допускается только временный экспорт) памятника движимого культурного наследия из Латвийской Республики, который включен, во-



первых, в список охраняемых памятников культуры, предоставляемый государством, или, во-вторых, соответствует категориям объектов, включенных в Приложение I к Постановлению № 846 Кабинета министров или в Приложение I к Постановлению Совета Европы № 116/2009.

Однако важно выяснить, предусмотрена ли уголовная ответственность за незаконный экспорт предметов искусства и старины из Латвийской Республики. Как указано выше, они являются частью памятников культуры, но особые элементы административного правонарушения предусмотрены в статье 89<sup>6</sup> КАПЛ. В пункте 17 аннотации Положения № 846 Кабинета министров также предусматривается, что Инспекция имеет право удерживать лицо в соответствии с указанным положением [12]. Можно предположить, что в соответствии с принципом превосходства уголовной ответственности над административной лицо несет уголовную ответственность за незаконное перемещение тех предметов искусства и культуры, которые соответствуют признакам культурных объектов, перечисленных в Приложениях к вышеупомянутым нормативным актам.

В законодательстве не предусмотрены способы совершения уголовного преступления, а именно слова “незаконный экспорт” означают экспорт любых культурных объектов, проведенный в нарушение установленного законом порядка. Интересно отметить, что в Конвенции УНИДРУА 1995 года, а также в Директиве 2014/60/ЕС Европейского парламента и Совета в целях максимальной защиты культурного наследия под незаконным экспортом понимается не только экспорт, осуществляемый в нарушение процедуры, установленной государством, но также и невозвращение культурных объектов в соответствии с периодом времени, указанным в разрешении временного вывоза (соответственно статья 5, раздел 2 и статья 2, раздел 2). Однако при отсутствии предварительного намерения лица не возвращать экспортируемые культурные объекты после истечения срока временного вывоза, лицо не может быть привлечено к уголовной ответственности за незаконный экспорт. Если культурный объект временно вывозится в соответствии с условиями, указанными в разрешении, то нельзя считать, что он был незаконно экспортирован. Последующее намерение человека отказаться от возвращения культурного объекта никоим образом не может повлиять на законность его вывоза. Это случаи нарушения правил перемещения, которые являются менее серьезными, и, следовательно, предусмотренные за них наказания мягче, но новое положение уголовного права не налагает на них ответственности, хотя в УЗ имеются аналогичные случаи, например, в статьях 190 и 191.

Указанная проблема также может быть замечена в контексте новой статьи 229<sup>1</sup> УЗ. Только в этом случае объект уголовного преступления устанавливается безошибочно, а именно: уголовная ответственность касается вывоза из Латвийской Республики предметов старины, принадлежащих государству, а не частным лицам, временно без разрешения или на постоянной основе, если разрешен только временный экспорт, поскольку они четко определены в законе “О защите памятников культуры”.

## **5. Предложение по Регламенту Европейского Парламента и Совета по импорту товаров культурного назначения**

В отличие от Конвенции ЮНЕСКО 1975 года, Конвенции УНИДРУА 1995 года, а также Регламента Совета Европы № 116/2009, которые в соответствии с их преамбулами, в первую очередь, направлены на защиту культурного наследия из-за его неопределимого значения, Европейская комиссия намерена укрепить контроль над распространением культурных объектов путем принятия Регламента Европейского парламента и Совета по импорту товаров культурного назначения (13.07.2017) в основном по причинам борьбы с терроризмом и организованной преступностью,

учитывая, что террористические операции финансируются за счет доходов, полученных от незаконно продаваемых объектов культуры. Это вызывает риторический вопрос о том, уделял бы ЕС больше внимания защите культурного наследия, даже если бы здоровье и жизнь членов международного сообщества не подвергались прямой физической угрозе террористических атак.

Этот Регламент намерен установить полную систему правил незаконного оборота объектов культуры в ЕС параллельно с Регламентом Совета Европы № 116/2009, в котором изложены правила экспорта товаров культурного назначения, путем предоставления общих правил импорта, более точно, мер таможенного контроля над ввозимыми товарами культурного назначения, объявленными для выпуска в свободное обращение, или с учетом других таможенных процедур, за исключением транзита.

Максимально препятствуя недобросовестным и неосторожным перевозчикам, ввоз товаров культурного назначения в ЕС будет разрешен только в том случае, если будет предоставлена соответствующая импортная лицензия на таможне, подтверждающая вывоз предметов из страны происхождения в соответствии с требованиями ее нормативных актов; или будет представлена документация импортера, которая включает в себя заявление владельца товара о том, что вывоз объектов из страны происхождения проходил в соответствии с требованиями ее нормативных актов, в зависимости от соответствия импортируемых объектов культуры категориям, включенным в Приложение I данного Постановления.

Борясь с деятельностью террористических групп, этот Регламент вновь дает определение культурного объекта, на которое будет направлена защита нового Регламента. Данный Регламент защитит объекты культуры, которые перечислены в концепции вышеупомянутых Конвенций, но их возраст должен составлять не менее 250 лет.

Предполагается, что таможня будет проверять, соответствуют ли лицензии на импорт представленным товарам, а также соответствует ли подтверждение импорта требованиям нормативных документов и представленным товарам. В то же время таможенники, конечно же, будут иметь право осуществлять уже известные процессуальные действия (такие как физический осмотр, экспертиза, просьба о предоставлении дополнительной информации, задержание и конфискация товаров). Было бы важно использовать возможность создать таможенное подразделение, специально предназначенное для эффективного таможенного контроля над нормами регулирования и культурными ценностями в целом. В этом случае было бы легче осуществлять право Инспекции на участие в работе таможенного органа, контролируя законность вывоза культурных памятников, указанных в законе “Об охране памятников культуры”, пункт 2 статьи 26, раздел 10.

В контексте рассматриваемой темы крайне важно, чтобы статья 10 проекта Регламента предусматривала введение ответственности за нарушения Регламента, а именно предоставление ложной сертификации и неправдивой информации в целом с целью получения разрешения таможенных властей на импорт объектов культуры в ЕС. Принимая во внимание амбициозную цель Европейской комиссии при подготовке этого предложения, маловероятно, чтобы какая-либо более мягкая форма юридической ответственности, кроме уголовной ответственности, была бы адекватной для соблюдения требований ЕС.

Хотя при подготовке ранее проанализированных поправок к УЗ их разработчики вряд ли были осведомлены об инициативе ЕС в контексте нового регулирования, в свете последних международных событий странно, что положения статей 229 и 229<sup>1</sup> УЗ ограничиваются только незаконным экспортом культурных

ценностей за пределы Латвийской Республики, не включая незаконный импорт. Таким образом, можно сделать вывод, что новые поправки к УЗ в принципе устарели еще до того, как они вступили в силу.

## Выводы

Незаконное перемещение культурных объектов ставит под угрозу безопасность в ее различных формах. Если финансовые ресурсы, полученные в результате незаконной продажи культурных объектов, используются для поддержания инфраструктуры терроризма, то физическая безопасность международного сообщества фактически находится под угрозой в глобальном плане. В то же время, если общественность лишается доступа к культурным объектам из-за их незаконного оборота, интеллектуальная безопасность членов общества подвергается угрозе в индивидуальном плане.

Хаотическое использование терминов в нормативных актах затрудняет идентификацию культурного объекта и создание основы для уголовной ответственности за его незаконный оборот, тем самым приводя к недостаточной реализации потенциала правовой базы.

Последние поправки к Уголовному законодательству, которые еще не вступили в силу, нуждаются в изменениях, так как уже сейчас определяется ряд проблем, связанных с их правильным применением, а также данные поправки не отвечают ожидаемым требованиям ЕС в полной мере.

## Литература

1. Amendments to the Criminal Law, Law of the Republic of Latvia, passed 08.06.2017. *Latvijas Vēstnesis*, 22.06.2017, No 124
2. Bāliņa, R, Cīrule, V, Čdelmane, I, Grase, I, Guļevska, D, Gūtmanis, Ā, Kagaine, E et al. 1987, *Latvian language dictionary*, Rīga: Avots (in Latvian)
3. Bepalko, V 2008, *On the object and subject of smuggling of cultural property*, *Rossiyskiy juridicheskiy zhurnal*, 2/2008, pp. 146-154, <http://www.ruzh.org/?q=node/4&kodart=1278> (in Russian)
4. Council of Europe Regulation No 116/2009 on the export of cultural goods, Official Journal of the European Union, L39, 10.02.2009, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:039:0001:0007:en:PDF>
5. Criminal Law, Law of the Republic of Latvia, passed 17.06.1998, *Latvijas Vēstnesis*, 08.07.1998, No 199/200
6. Ēvers, T 2015, *Criminal Law Aspects of Smuggling* (in Latvian), Rīga: SIA "Pārdaugavas Juridiskais birojs"
7. Directive 2014/60/EU of the European Parliament and of the Council on the return of cultural objects unlawfully removed from the territory of a Member State, Official Journal of the European Union, L159, 28.05.2015, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0060&from=EN>
8. Fisman, R, Wei, S.J. 2007, "The Smuggling of Art, and the Art of Smuggling: Uncovering the Illicit Trade in Cultural Property and Antiques". *NBER Working Paper Series*. Working Paper 13446. Cambridge: National Bureau of Economic Research, <https://doi.org/10.3386/w13446>
9. Fomichev, S 2006, *Smuggling of cultural property*, Dissertatsiya na soiskaniye uchenoy stepeni kandidata juridicheskikh nauk. Ul'yanovsk: Ul'yanovskiy gosudarstvennyy universitet, <http://www.dissercat.com/content/kontrabanda-kulturnykh-tsennostei> (in Russian)
10. Gomes, H 2017, *European Year of Cultural Heritage in 2018: celebrating the diversity and richness of our European heritage*. Retrieved, February 9, 2017, viewed

October 13, 2017, from The European Council, Council of the European Union website, <http://www.consilium.europa.eu/lv/press/press-releases/2017/02/09/cultural-heritage/>

11. *Illicit Trade Report 2016*, World Customs Organization, <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/enforcement-and-compliance/activities-and-programmes/illicit-trade-report/itr-2016-en.pdf?db=web>

12. *Initial impact assessment report (annotation) 2016*, Regulations of the Cabinet of Ministers "On the export from Latvia and import into Latvia of cultural monuments, including State-owned antiquities and works of art", December 20th, 2016, <https://likumi.lv/ta/id/287626-noteikumi-par-kulturas-piemineklu-taja-skaita-valstij-piederoso-senlietu-makslas-un-antikvaro-prieksmetu-izvesanu-no-latvijas> (in Latvian)

13. *Intelekts*, retrieved October 13, 2017 from [tezaurs.lv](http://tezaurs.lv), Internet dictionary, <http://tezaurs.lv/#/sv/intelekts>

14. Krastiņš, U, Liholaja, V, Niedre, A 2008, *Criminal Law. The General Part. Third Supplemented Edition*, Rīga: Tiesu namu aģentūra (in Latvian)

15. Krastiņš, U, Liholaja, V, Niedre, A 2009, *Criminal Law. The Special Part. Third Supplemented Edition*, Rīga: Tiesu namu aģentūra (in Latvian)

16. Latvian Administrative Violations Code, Law of the Republic of Latvia, passed 07.12.1984, Ziņotājs, 20.12.1984., No 51

17. Liepa, L 2017, "Movement of cultural objects outside the borders of Latvia", *Jurista Vārds*, 32, August 1, 2017, pp. 24-26 (in Latvian)

18. On Protection of Cultural Monuments, Law of the Republic of Latvia, passed 12.02.1992. Ziņotājs, 05.03.1992., No 10

19. *Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the import of cultural goods (2017/0158(COD))* 2017, [http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:e1fd9ba7-67a8-11e7-b2f2-1aa75ed71a1.0003.02/DOC\\_1&format=PDF](http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:e1fd9ba7-67a8-11e7-b2f2-1aa75ed71a1.0003.02/DOC_1&format=PDF)

20. Regulations Regarding the Registration, Protection, Utilisation and Restoration of Cultural Monuments and the Granting of the Status of an Environment-Degrading Object, Regulations No 474 of the Cabinet of Ministers of the Republic of Latvia, passed 26.08.2003., Latvijas Vēstnesis, 29.08.2003., No 118

21. Regulations Regarding Exportation of Cultural Monuments, Including State-owned Antiquities, Art and Antique Articles from Latvia and Importation Thereof into Latvia, Regulations No 846 of the Cabinet of Ministers of the Republic of Latvia, passed 20.12.2016. Latvijas Vēstnesis, 23.12.2016., No 251

22. The World Heritage Committee Decision: 38 COM 7A.12. 2014, General Decision on the World Heritage properties of the Syrian Arab Republic, <http://whc.unesco.org/en/decisions/5954>

23. UNESCO Convention on the Means of Prohibiting and Preventing the Illicit Import, Export and Transfer of Ownership of Cultural Property 1970, [http://portal.unesco.org/en/ev.php-URL\\_ID=13039&URL\\_DO=DO\\_TOPIC&URL\\_SECTION=201.html](http://portal.unesco.org/en/ev.php-URL_ID=13039&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html)

24. UNIDROIT Convention on Stolen or Illegally Exported Cultural Objects 1995, <http://www.unidroit.org/instruments/cultural-property/1995-convention>

25. Vasiliev, D 2008, *Smuggling of cultural property: criminological research*, Dissertatsiya na soiskaniye uchenoy stepeni kandidata juridicheskikh nauk. Moskva: Moskovskaya gosudarstvennaya juridicheskaya akademiya, <http://www.dslib.net/kriminal-pravo/kontrabanda-kulturnyh-cennostej-kriminologicheskoe-issledovanie.html> (in Russian)

26. Zaidi, M 2015, "Daesh: the post modern non-state", *The International News*, July 8, 2015, <https://www.thenews.com.pk/print/50110-city-district-government-karachi>



JEL Classification: F15, F53, K33, K34

## **ВСЕМИРНАЯ ТАМОЖЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ – 65-ЛЕТНЯЯ ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ И ОСНОВНЫЕ ЭТАПЫ ФОРМИРОВАНИЯ НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ**

**Карстен ВЕЕРТ**

*Федеральная таможенная служба Германии, Высшая школа экономики и менеджмента Университета прикладных наук в области экономики и управления, Германия*

E-mail: carsten.weerth@gmx.de

### **Аннотация**

*Всемирная таможенная организация является межправительственной организацией, которая была основана как Европейский Совет таможенного сотрудничества в 1952 году в Брюсселе (Бельгия). Она регулирует все вопросы таможенного сотрудничества в сфере тарифной номенклатуры, универсальных таможенных процедур, институционального развития, профессиональной этики и упрощения процедур торговли. Количество договаривающихся сторон увеличивалось разными темпами до общего числа 182 в 2017 году. В этой статье делается обзор истории данной организации, описываются основные этапы формирования законодательной базы в течение 70-летней истории таможенного сотрудничества и 65-летней истории Совета таможенного сотрудничества в Европе и мире. Также проанализированы история Всемирной таможенной организации на основе ряда публикаций, посвященных ее истории, расширение круга договаривающихся сторон на протяжении более 65 лет и перечень ее нормативных инструментов. В ракурсе присоединения новых договаривающихся сторон за пятилетний период исследуется вопрос увеличения количества стран-членов. Определено десять наиболее успешных нормативных документов и дана их градация в соответствии с количеством договаривающихся сторон: три наиболее эффективных инструмента обозначено как Конвенция о Гармонизированной системе, Пересмотренная Киотская конвенция и Стамбульская конвенция. В обзоре по годам представлены важные исторические события Всемирной таможенной организации за последние 65 лет. В статье делается вывод о том, что количество договаривающихся сторон достигло достаточно высокого уровня и что присоединение новых стран-членов к правовым инструментам Всемирной таможенной организации все еще является стабильным. Современная тенденция заключается в том, что недавно образовавшиеся государства быстро получают статус члена Всемирной таможенной организации (например, Южный Судан, Палестина, Косово), при этом не являясь членом Всемирной торговой организации. Членство во Всемирной торговой организации (которое выросло до общего количества – 164 договаривающихся стороны) для некоторых государств и экономических территорий, которые ранее имели или по-прежнему имеют независимый статус, не обязательно означает членство во Всемирной таможенной организации (например, Лихтенштейн является членом*



*Всемирной торговой организации, но не членом Всемирной таможенной организации, Тайвань / Китайский Тайбэй – член Всемирной торговой организации, но не член Всемирной таможенной организации, Гонконг и Макао есть как членами Всемирной торговой организации, так и членами Всемирной таможенной организации, Сент-Китс и Невис – члены Всемирной торговой организации, но не члены Всемирной таможенной организации, Сент-Винсент и Гренадины – члены Всемирной торговой организации, но не члены Всемирной таможенной организации, Соломоновы Острова – член Всемирной торговой организации, но не член Всемирной таможенной организации, Суринам – член Всемирной торговой организации, но не член Всемирной таможенной организации).*

*Ключевые слова: Всемирная таможенная организация, Всемирная торговая организация, Генеральное соглашение по тарифам и торговле, международное таможенное законодательство, Гармонизированная система, таможенная история, институциональное развитие, экономическая интеграция.*

## **Введение**

Всемирная таможенная организация (ВТамО)<sup>1</sup> регулирует юридические и практические вопросы таможенных администраций по всему миру (и всей торговой системы в целом) в статусе международной организации. В этой статье коротко описывается семидесятилетняя история таможенного сотрудничества в Европе и мире и 65 лет деятельности Совета таможенного сотрудничества и Всемирной таможенной организации.

### **1. Создание Совета таможенного сотрудничества (СТС) в Европе<sup>2</sup>**

История ВТамО началась в 1947 году, когда тринадцать европейских правительств, представленных в Комитете европейского экономического сотрудничества, согласились создать рабочую группу по изучению таможенных вопросов. Эта группа рассмотрела возможность создания одного или нескольких межъевропейских таможенных союзов на основе принципов Генерального соглашения по тарифам и торговле (ГАТТ).

В 1948 году рабочая группа основала два комитета – Экономический комитет и Таможенный комитет. Экономический комитет стал предшественником Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), Таможенный комитет стал Советом таможенного сотрудничества (СТС).

В 1952 году вступила в силу Конвенция, формально установившая СТС. Совет является руководящим органом СТС, а первая сессия Совета была проведена в Брюсселе 26 января 1953 года.

На первой сессии Совета СТС присутствовали представители семнадцати европейских стран,<sup>3</sup> а именно Австрии, Бельгии, Дании, Франции, Германии, Греции, Ирландии, Италии, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Португалии, Испании, Швеции, Швейцарии, Турции и Великобритании.

### **2. Основание Всемирной таможенной организации (ВТамО)**

После нескольких лет увеличения членства в 1994 году Совет принял рабочее название Всемирной таможенной организации (ВТамО), чтобы более четко отразить его переход к действительно глобальному межправительственному учреждению. В настоящее время 181 таможенная администрация действует на всех континентах и

<sup>1</sup> Обзор короткой истории ВТамО и основных этапов формирования законодательной базы с 2009 года см. Weerth, 4 GTCJ 7/8 (2009), pp. 267-269

<sup>2</sup> WCO, 2017a

<sup>3</sup> WCO, 2017f

представляет собой все этапы экономического развития (от развитых стран до наименее развитых стран). Сегодня страны-члены ВТамО отвечают за обработку более 98% всей международной торговли.<sup>4</sup>

### 3. Непрерывный рост ВТамО

Список стран-членов СТС и ВТамО увеличивался разными темпами, и данный процесс завершился общим количеством в 181 договаривающуюся сторону. С июля 2007 года Европейский Союз (ЕС) имеет статус, подобный членству – у ЕС были права, подобные обязательствам членов ВТамО по вопросам, входящим в его компетенцию, в качестве промежуточной меры, но перечисленные дополнительно в списке членов<sup>5</sup> – поэтому он не учитывается как одна из 181 договаривающихся сторон.<sup>6</sup>

Таблица 1

Увеличение количества стран-членов ВТамО за пятилетние периоды с 1950 по 2017 год  
(Ранг показывает периоды с наибольшим ростом)

Периоды	Новые члены	Ранг*	Членство (максимальный)
1950-1954	17	4	17
1955-1959	7	11	24
1960-1964	17	4	41
1965-1969	18	3	59
1970-1974	14	6	73
1975-1979	19	2	92
1980-1984	7	11	99
1985-1989	10	10	109
1990-1994	35	1	144
1995-1999	13	7	157
2000-2004	13	7	170
2005-2009	12	9	182
2010-2014	3	14	180
2015-2017	3	14	182**

\* Ранг измеряет рост членства в пятилетние периоды и оценивает результаты.

\*\* Общее число стран-членов не возможно окончательно подсчитать из-за того, что разделение одного бывшего члена может привести к появлению нескольких новых стран-членов (примером является Чехословацкая Республика, которая разделилась на Чешскую и Словацкую Республики). Это относится, в частности, к СССР и Югославии, но также (самое недавнее) к Судану и Южному Судану.

<sup>4</sup> Wind, 2 GTCJ 2 (2007), pp. 79 – 86 and WCO, 2017e

<sup>5</sup> WCO, The WCO in brief, Fact file, November 2009, <http://www.wcoomd.org/~media/wco/public/global/-pdf/about-us/wco-in-brief/depl-omd-uk-a4.pdf?la=en> (last viewed on 25 April 2017)

<sup>6</sup> Weerth (2016) in Bungenberg/Herrmann/Krajewski/Terhechte, EYIEL 7, Chapter 34, pp. 787-799, updated with data from the WCO (WCO 2017d).

Общее число членов увеличилось до 182 договаривающихся сторон (недавно появившееся государство Косово как самая новая договаривающаяся сторона в 2017 году, хотя и не является членом ООН, было признано более чем 130 государствами). Большинство новых стран-членов присоединилось к концу советской эпохи (1990-1994 гг.), когда вместо советских республик и на Балканском полуострове было создано много новых государств.<sup>7</sup>

#### **4. Наиболее эффективные обязательные правовые инструменты**

ВТамО создает правовые инструменты либо обязательные для исполнения, либо имеющие рекомендательный характер, которые включают рекомендации и декларации, тогда как обязательные для исполнения юридические документы являются соглашениями и конвенциями ВТамО. Правовые инструменты ВТамО перечислены на Интернет-странице организации в рубрике “О нас → Правовые инструменты”.<sup>8</sup>

ВТамО также информирует о состоянии правовых документов своих членов, что имеет важное значение, поскольку не все из них подписали каждый документ. Это происходит с помощью двух документов – так называемого “Резюме позиции по состоянию на 30 июня 2016 года”<sup>9</sup> и “Краткое описание позиции по состоянию на 30 июня 2016 года”.<sup>10</sup>

Наиболее успешным обязательным для исполнения правовым инструментом является Международная конвенция о Гармонизированной системе описания и кодирования товаров (ГС).<sup>11</sup> По состоянию на март 2017 года ГС включает 156 договаривающихся сторон.<sup>12</sup>

Вторым наиболее успешным обязательным правовым документом является Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (созданная в Киото 18 мая 1973 года с поправками от 26 июня 1999 года, так называемая Пересмотренная Киотская конвенция). На май 2017 года данная конвенция включает 110 договаривающихся сторон.<sup>13</sup>

Третьим таким инструментом является Конвенция о временном ввозе (Стамбульская конвенция), заключенная 26 июня 1990 года и вступившая в силу 27 ноября 1993 года. В мае 2017 года зарегистрировано 69 договаривающихся сторон данной конвенции.<sup>14</sup>

Список десяти наиболее эффективных обязательных правовых инструментов ВТамО представлен в таблице 2.

#### **6. История ВТамО и основные этапы создания ее нормативных документов**<sup>15</sup>

1947 – Генеральное соглашение по тарифам и торговле (ГАТТ) было подписано 30 октября 23 странами. Тринадцать правительств, представленных в Комитете по европейскому экономическому сотрудничеству, учредили рабочую группу для

<sup>7</sup> Weerth (2016) in Bungenberg/Herrmann/Krajewski/Terhechte, EYIEL 7, Chapter 34, pp. 787-799

<sup>8</sup> WCO, <http://www.wcoomd.org/en/about-us/legal-instruments.aspx> (last viewed on 25 April 2017)

<sup>9</sup> WCO, <http://www.wcoomd.org/~media/wco/public/global/pdf/about-us/legal-instruments/conventions-and-agreements/ revised-kyoto/sg0199e1.pdf?la=en> (last viewed on 25 April 2017)

<sup>10</sup> WCO, <http://www.wcoomd.org/~media/wco/public/global/pdf/about-us/legal-instruments/conventions-and-agreements/ revised-kyoto/sg0200e1.pdf?la=en> (last viewed on 25 April 2017)

<sup>11</sup> Значение ГС описано в Weerth, 3 GTCJ 3 (2008b), p. 61 and Wind 2 GTCJ 2 (2007), p. 80

<sup>12</sup> WCO press releases, WCO, 2017d

<sup>13</sup> WCO press releases, WCO, 2017d

<sup>14</sup> WCO press releases, WCO, 2017d

<sup>15</sup> Conrad, Zollpraxis 1960, pp. 202, Weerth, 3 GTCJ 7/8 (2008a), pp. 275–278, Weerth, 3 GTCJ 2 (2008c), pp. 26 and Lux/Reiser, 1986, updated with data from WCO, 2017a, WCO, 2017b, WCO, 2017d

Наиболее эффективные обязательные правовые инструменты ВТамО (2017 г.)<sup>16</sup>

Ранг	Название	Количество стран-членов
1	Международная конвенция о Гармонизированной системе описания и кодирования товаров (вступила в силу 1 января 1988 года, Конвенция о Гармонизированной системе (ГС))	156
2	Международная конвенция об упрощении и согласовании таможенных процедур, Пересмотренная Киотская конвенция (вступила в силу 3 февраля 2006 года)	110
3	Конвенция о временном ввозе (Стамбульская конвенция) (вступила в силу 27 ноября 1993 года)	69
4	Таможенная конвенция о карнете <i>А.Т.А.</i> для <i>временного</i> ввоза <i>товаров</i> (Конвенция <i>А.Т.А.</i> ) (вступила в силу 30 июля 1963 года)	63
5	Таможенная конвенция об упрощении ввоза товаров для показа или использования на выставках, <i>ярмарках</i> , встречах или других подобных мероприятиях (вступила в силу 13 июля 1962 года)	61
6	Таможенная конвенция о <i>временном ввозе научного оборудования</i> (вст упила в силу 5 сент ября 1969 года)	56
7	Таможенная конвенция о временном ввозе профессионального оборудования (вступила в силу 1 июля 1962 года)	55
8	Международная конвенция о взаимной административной помощи в целях предотвращения, расследования и пресечения таможенных правонарушений (Найробийская конвенция) (вступила в силу 21 мая 1980 года)	52 (еще в 2-х странах – подлежит ратификации)
9	Таможенную конвенцию об оборудовании для <i>улучшения досуга моряков</i> (вст упила в силу 11 декабря 1965 года)	42
10	Таможенная конвенция о временном ввозе упаковок (вступила в силу 15 марта 1962 года)	38

изучения возможности создания одного или нескольких таможенных союзов между различными европейскими странами в соответствии с принципами ГАТТ.

1948 – ГАТТ вступило в силу с 1 января. Рабочая группа приняла решение о создании двух комитетов: Экономического комитета, который впоследствии стал Организацией экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), и Таможенного комитета, который впоследствии стал Советом таможенного сотрудничества (СТС).

1950 – Конвенция о создании СТС была подписана в Брюсселе 15 декабря. В это же время также подписана Конвенция о номенклатуре для классификации товаров в таможенных тарифах.

1952 – Конвенция о создании СТС вступает в силу 4 ноября.

1953 – Первая сессия Совета СТС состоялась в Брюсселе 26 января в присутствии представителей семнадцати европейских стран. Эта дата теперь отмечается ежегодно как Международный день таможни. Конвенция об оценке товаров для таможенных целей вступила в силу 28 июля.

<sup>16</sup> WCO, <http://www.wcoomd.org/~media/wco/public/global/pdf/about-us/legal-instruments/conventions-and-agreements/ revised-kyoto/sg0199e1.pdf?la=en> (last viewed on 25 April 2017)

1955 – Конвенция о номенклатуре для классификации товаров в таможенных тарифах вступила в силу 1 июля.

1957 – 3 октября вступила в силу Таможенная конвенция о карнетах ECS для промышленных образцов.

1959 – Конвенция о номенклатуре для классификации товаров в таможенных тарифах и Протокол о внесении в нее изменений вступили в силу 11 сентября.

1962 – Таможенная конвенция о временном ввозе упаковок вступила в силу 15 марта. 1 июля вступила в силу Таможенная конвенция о временном ввозе профессионального оборудования. 13 июля вступила в силу Таможенная конвенция об упрощении ввоза товаров для показа или использования на выставках, ярмарках, встречах или других подобных мероприятиях.

1963 – 30 июля вступила в силу Таможенная конвенция о карнете АТА для временного ввоза товаров (Конвенция АТА).

1965 – версия Конвенции о номенклатуре для классификации товаров в таможенных тарифах от 1965 года вступила в силу 1 января. Таможенная конвенция об оборудовании для улучшения досуга моряков вступила в силу 11 декабря.

1969 – Таможенная конвенция о временном ввозе научного оборудования вступила в силу 5 сентября. Соглашение ГАТТ по таможенной стоимости вступило в силу 5 сентября и заменило Конвенцию об оценке товаров для таможенных целей.

1971 – Таможенная конвенция о временном ввозе педагогического материала вступила в силу 10 декабря.

1972 – версия Конвенции о номенклатуре для классификации товаров в таможенных тарифах от 1972 года вступила в силу 1 января.

1974 – 25 сентября вступила в силу Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (Киотская конвенция).

1975 – Таможенная конвенция о контейнерах вступила в силу 6 декабря.

1978 – версия Конвенции о номенклатуре для классификации товаров в таможенных тарифах от 1978 года вступила в силу 1 января.

1980 – 21 мая вступила в силу Конвенция о взаимной административной помощи в предотвращении, пресечении и расследовании таможенных правонарушений (Найробийская конвенция).

1988 – Конвенция о Гармонизированной системе описания и кодирования товаров (ГС) вступила в силу 1 января и заменила Конвенцию о номенклатуре для классификации товаров в таможенных тарифах.

1992 – версия ГС от 1992 года вступила в силу 1 января.

1993 – Конвенция о временном ввозе (Стамбульская конвенция) вступила в силу 27 ноября. Совет таможенного сотрудничества разрабатывает Арушскую декларацию о профессиональной этике таможенного персонала.

1994 – Совет таможенного сотрудничества принимает неофициальное название “Всемирная таможенная организация”, которое лучше отображает глобальный характер организации.

1995 – Всемирная торговая организация (ВТО) была основана 1 января в соответствии с Марракешским соглашением.

1996 – версия ГС от 1996 года вступила в силу 1 января.

1999 – ВТамО предложила новую редакцию Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур (Пересмотренную Киотскую конвенцию). В декабре в Сиэтле (Сиэтлский раунд) раунд многосторонних переговоров по сокращению тарифов ВТО завершился безрезультатно.

2001 – ВТО начинает новые многосторонние переговоры по сокращению тарифов (так называемый Дохийский раунд), которые еще не завершены в 2017 году.



2002 – ВТамО отметила свой 50-летний юбилей при участии короля Бельгии Альберта II в сопровождении почтенного Дидье Рейндерса – заместителя премьер-министра Бельгии и министра финансов. Версия ГС от 2002 года вступила в силу 1 января.

2003 – ВТамО разработала в июле Конвенцию о взаимной административной помощи в таможенных вопросах (Йоханнесбургская конвенция), которая еще не вступила в силу.<sup>17</sup>

2005 – ВТамО презентовала Рамочные стандарты безопасности и упрощения процедур международной торговли (SAFE). Этот правовой инструмент был предложен как рекомендация (и, следовательно, не имеет обязательной силы). На сегодняшний день 168 стран-членов и одна страна, не являющаяся членом (Тайвань),<sup>18</sup> согласились имплементировать SAFE.

2006 – ВТамО запустила программу “Columbus” – самую большую в истории инициативу по институциональному развитию в области таможенного дела, призванную поддержать внедрение Рамочных стандартов безопасности и упрощения процедур международной торговли. Пересмотренная Киотская конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур вступает в силу 3 февраля.

2007 – версия ГС от 2007 года вступила в силу 1 января.

2008 – в июне была разработана рекомендация о роли таможни в XXI веке.

2009 – в июне была представлена рекомендация относительно использования Модели данных ВТамО.

2011 – в июне была принята резолюция о роли таможенных органов в ликвидации последствий стихийных бедствий, а в декабре – резолюция о безопасности воздушного груза.

2012 – версия ГС от 2012 года вступила в силу 1 января. В июне была разработана Рекомендация относительно использования предварительной информации о пассажирах (API) и записи регистрации пассажиров (PNR) для эффективного и результативного таможенного контроля.

2013 – в июне была представлена рекомендация относительно таможенных формальностей в связи с временным ввозом устройств обеспечения безопасности контейнеров. 7 декабря на Бали в качестве первого многостороннего торгового соглашения с момента основания ВТО в 1995 году было подписано Соглашение об упрощении процедур торговли (СУПТ). ВТамО играет важную роль в имплементации СУПТ в вопросах упрощения таможенных процедур. Поэтому 11 декабря была принята Дублинская резолюция – резолюция Комиссии по политике ВТО по заключению соглашения по упрощению процедур торговли.

2014 – в июне была запущена Программа МЕРКАТОР, посредством которой ВТамО обеспечивает унифицированную имплементацию Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли с использованием инструментов ВТамО, поскольку большинство положений СУПТ связаны с таможенной деятельностью. 85% данных положений должны быть имплементированы таможенными администрациями мира.<sup>19</sup>

2015 – в июне была презентована вторая рекомендация, касающаяся использования предварительной информации о пассажирах (API) и записи регистрации пассажиров (PNR) для эффективного и результативного таможенного контроля. Также была разработана рекомендация о главных принципах качества данных. В декабре была принята “Резолюция Пунта-Кана” о роли таможни в контексте безопасности.

---

<sup>17</sup> Она не вступила в силу в 2016 году, и существует вероятность, что этот новый инструмент может потерпеть неудачу на первоначальном этапе, см. Weerth, 6 *Customs Scientific Journal (CSJ)* 2, pp. 35-46

<sup>18</sup> Weerth, 21 *AW-Prax* 4, pp. 125-129

<sup>19</sup> WCO, 2014 and WCO, 2017g

2016 – в июле была принята резолюция о роли таможен в предотвращении незаконного оборота культурных ценностей.

2017 – версия ГС от 2017 года вступила в силу 1 января. 22 февраля вступило в силу СУПТ. ВТамО состоит из 182 стран-членов, а тремя ее наиболее успешными обязательными для исполнения правовыми документами являются: Конвенция о Гармонизированной системе, к которой присоединилось 156 стран-членов, Пересмотренная Киотская конвенция, к которой присоединилось 110 договаривающихся сторон, и Стамбульская конвенция, к которой присоединилось 69 стран-членов.<sup>20</sup>

## **Выводы**

ВТамО выросла из Европейского совета таможенного сотрудничества, который был основан в 1952 году 17 европейскими государствами, во всемирную международную экономическую организацию, которая регулирует вопросы таможенного сотрудничества, связанные с тарифной номенклатурой, унифицированными таможенными процедурами, институциональным развитием, профессиональной этикой и упрощением процедур торговли. В 1994 году Совет таможенного сотрудничества был переименован во Всемирную таможенную организацию, чтобы более четко отразить ее переход к действительно глобальному межправительственному учреждению.<sup>21</sup>

История таможенного сотрудничества началась пятью годами ранее в 1947 году, когда была созвана рабочая группа, которая изучала возможность создания одного или нескольких европейских таможенных союзов для содействия имплементации принципов ГАТТ. Количество членов непрерывно росло разными темпами до 182 договаривающихся сторон в 2017 году. Наибольшее количество новых членов наблюдалось в 1990-1994 годах, общее число которых составило 35, а также до этого в 1975-1979 годах, когда было зарегистрировано 19 новых стран-членов.

Сегодняшняя ситуация, касающаяся присоединения новых стран, демонстрирует очень медленный рост членства с 2010 года – только 3 присоединения до 2014 года и еще 3 присоединения к 2015-2017 годам, что свидетельствует о вполне сформированной структуре (в ВТО, например, насчитывается 164 страны-члена). Еще одна недавняя тенденция прослеживается в том, что вновь возникающие государства достаточно быстро становятся договаривающимися сторонами ВТамО, например Южный Судан (18.07.2012), Палестина (24.03.2015) и Косово (25.01.2017).<sup>22</sup> Все три недавно появившиеся государства еще не являются членами ВТО и в настоящее время также не являются наблюдателями ВТО.<sup>23</sup>

ВТамО создает нормативные инструменты либо обязательные для исполнения, либо имеющие рекомендательный характер, которые включают рекомендации и декларации, тогда как обязательные для исполнения правовые документы являются соглашениями и конвенциями ВТамО. Ее тремя наиболее успешными обязательными для исполнения нормативными документами являются Конвенция о гармонизированной системе (156 договаривающихся сторон), Пересмотренная Киотская конвенция (110 договаривающихся сторон) и Стамбульская конвенция (69 стран-членов).<sup>24</sup>

<sup>20</sup> Weerth (2016) in Bungenberg/Herrmann/Krajewski/Terhechte, EYIEL 7, Chapter 34, pp. 787-799, updated with data from the WCO, WCO, 2017d

<sup>21</sup> WCO, 2017a

<sup>22</sup> WCO, 2017f

<sup>23</sup> WTO, 2017

<sup>24</sup> Weerth (2016) in Bungenberg/Herrmann/Krajewski/Terhechte, EYIEL 7, Chapter 34, pp. 787-799, updated with data from the WCO, WCO, 2017d

Членство в ВТО (которое выросло до общего количества – 164 договаривающихся стороны)<sup>25</sup> для некоторых государств и экономических территорий, которые ранее имели или по-прежнему имеют независимый статус, не обязательно означает членство во ВТамО. Например, Лихтенштейн является членом ВТО, но не членом ВТамО, Тайвань / Китайский Тайбэй – член ВТО, но не член ВТамО, Гонконг и Макао являются как членами ВТО, так и членами ВТамО, Сент-Китс и Невис – члены ВТО, но не члены ВТамО, Сент-Винсент и Гренадины – члены ВТО, но не члены ВТамО, Соломоновы Острова – член ВТО, но не член ВТамО, Суринам – член ВТО, но не член ВТамО. Это особенно удивительно, поскольку стать членом ВТамО намного легче, а нормы ВТО (например, тарифы для наиболее благоприятствующих стран) обсуждаются на основе номенклатуры ГС, которая регулируется ВТамО.

## Литература

1. Conrad, H 1960, “Vom Bülow-Zolltarif zum Deutschen Zolltarif 1961“, *Die Zollpraxis*, pp. 202-206
2. Lux, M & Reiser, B 1986, *Das Harmonisierte System zur Bezeichnung und Codierung der Waren des internationalen Handels – Aktueller Stand der Arbeiten zur Erleichterung des internationalen Handels und zur Verbesserung internationaler Statistiken*, Köln, 1986
3. WCO 2009, *WCO in brief*, Fact file, November 2009, viewed on 25 April 2017, <http://www.wcoomd.org/~media/wco/public/global/pdf/about-us/wco-in-brief/depl-omd-uk-a4.pdf?la=en>
4. WCO 2014, *WCO Mercator Programme – A Strategic Initiative to Support Trade Facilitation*, viewed on 25 April 2017, <http://www.wcoomd.org/~media/wco/public/global/pdf/topics/wto-atf/mercator-programme/councilwco-mercator-programme.pdf?la=en>
5. WCO 2017a, *About Us → History*, viewed on 25 April 2017, [http://www.wcoomd.org/home\\_about\\_us\\_auhistory.htm](http://www.wcoomd.org/home_about_us_auhistory.htm)
6. WCO 2017b, *About Us → Legal Instruments*, viewed on 25 April 2017, [http://www.wcoomd.org/home\\_about\\_us\\_conventionslist.htm](http://www.wcoomd.org/home_about_us_conventionslist.htm)
7. WCO 2017c, *List of 207 countries, territories, or Customs or economic regions applying the Harmonized System*, viewed on 25 April 2017, [http://www.wcoomd.org/~media/wco/public/global/pdf/topics/nomenclature/overview/hs-contracting-parties/list-of-countries/countries\\_applying\\_hs.pdf?db=web](http://www.wcoomd.org/~media/wco/public/global/pdf/topics/nomenclature/overview/hs-contracting-parties/list-of-countries/countries_applying_hs.pdf?db=web)
8. WCO 2017d, *Press Releases on accessions to the WCO and its legal instruments*, viewed on 25 April 2017, <http://www.wcoomd.org/en/media.aspx>
9. WCO 2017e, *About Us → WCO in brief*, viewed on 25 April 2017, <http://www.wcoomd.org/en/about-us/what-is-the-wco.aspx>
10. WCO 2017f, *About us → WCO Membership → Membership*, viewed on 25 April 2017, <http://www.wcoomd.org/~media/wco/public/global/pdf/about-us/wco-members/list-of-members-with-membership-date.pdf?db=web>
11. WCO 2017g, *Topics → WCO Implementing the WTO TFA, Mercator Programme*, viewed on 25 April 2017, <http://www.wcoomd.org/en/topics/wco-implementing-the-wto-atf/mercator-programme.aspx>
12. Weerth, C 2008a, “Harmonized System: Evolution of the Nomenclature at its Twentieth Anniversary”, 3 *Global Trade and Customs Journal* 7/8, pp. 275–278
13. Weerth, C 2008b, “Basic principles of Customs classifications under the harmonized system nomenclature”, 3 *Global Trade and Customs Journal* 2, pp. 61–67
14. Weerth, C 2008c, *Geschichte des Zolltarifs in Deutschland und der EG*,

<sup>25</sup> WTO, 2017

Göttingen

15. Weerth, C 2009, "A Short History of the World Customs Organization", 4 *Global Trade and Customs Journal* 7, pp. 267-269

16. Weerth, C 2015, "AEO-Konzepte weltweit – Stand 2015", 21 *Zeitschrift für Außenwirtschaft in Recht und Praxis (AW-Prax)* 4, pp. 125-129

17. Weerth, C 2016a in Bungenberg, M. / Herrmann, C./Krajewski, M./Terhechte, J. P. (Eds.) *European Yearbook of International Economic Law (EYIEL)* 7, Chapter 34: Recent Developments in the World Customs Organization, pp. 787-799

18. Weerth, C 2016b, "The Johannesburg convention on mutual Customs assistance – is a new tool failing early?", 6 *Customs Scientific Journal* 2, pp. 35-46

19. Wind, I 2007, "HS 2007: What's it All About?", 2 *Global Trade and Customs Journal* 2, pp. 79-86

20. WTO 2017, *Members and Observers*, viewed on 25 April 2017, [https://www.wto.org/english/thewto\\_e/whatis\\_e/tif\\_e/org6\\_e.htm](https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/org6_e.htm)

JEL Classification: F50, H71

## **ВЛИЯНИЕ АВТОМАТИЗАЦИИ ТАМОЖЕННЫХ ФУНКЦИЙ НА СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРОЦЕССА СБОРА НАЛОГОВ: НА ПРИМЕРЕ НАЛОГОВОГО И ТАМОЖЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ ЭФИОПИИ**

**Хилуф Берхе АБРАХА**

*Университет государственной службы, Эфиопия*

E-mail: ahilufberhe@yahoo.com

### *Аннотация*

*Налоговое таможенное управление Эфиопии – это орган, ответственный за сбор таможенных пошлин и внутренних налогов. Кроме повышения доходов, Налоговое таможенное управление Эфиопии несет ответственность и за защиту общества от неблагоприятных последствий контрабанды. В данном исследовании подтверждается ключевая идея конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию в 2016 году о том, что роль автоматизации таможенных функций заключается в усовершенствовании процесса сбора налогов, борьбе с мошенничеством, предоставлении статистической информации, поощрении международной торговли, ускорении таможенного оформления и минимизации административных расходов.*

*Изучив ежегодные отчеты Налогового таможенного управления Эфиопии, а также информацию, предоставленную средствами массовой информации, и основываясь на личных наблюдениях, автор указывает на то, что работа таможенных служб была неэффективной в вопросе их автоматизации ввиду наличия различных проблем. Таким образом, цель статьи – изучить, как автоматизация таможенных функций повлияла на усовершенствование процесса сбора налогов в Налоговом таможенном управлении Эфиопии. С этой целью автором были собраны количественные данные по сбору налогов за 24 года.*

*В ходе исследования автором были использованы общенаучные методы, а именно: анализ, синтез, сравнение, обобщение, а также количественный анализ и описательный метод исследования. Собранные данные были проанализированы как описательным статистическим методом, так и методом индуктивной статистики анализа данных (простой анализ с уменьшенной регрессией) с помощью инструмента SPSS Version 21.0.*

*В заключении автор подчеркивает положительную взаимосвязь между автоматизацией таможенных функций и увеличением доходов от сбора налогов. В случае, когда Налоговое таможенное управление Эфиопии автоматизирует одну таможенную функцию, сбор доходов увеличивается на 2,17 доллара. Поэтому автор рекомендует таможенным службам обратить внимание на эффективную автоматизацию таможенных функций.*

*Ключевые слова: усовершенствование процесса сбора налогов, Налоговое таможенное управление Эфиопии, автоматизация таможенных функций.*



## **Введение**

В Эфиопии сбор таможенных пошлин начался в первом веке, на то время это государство называлось Королевством Аксум на побережье Красного моря [1]. Сбор таможенных платежей был предложен Менеликом II в качестве законной законодательной структуры в 1889 году для наполнения государственной казны. С 1889 по 1923 гг. эта структура находилась при Министерстве финансов и казначейства, с 1923 по 1941 гг. при Министерстве финансов, с 1941 по 1996 гг. при Министерстве торговли [2].

В настоящее время Налоговое таможенное управление Эфиопии является органом, ответственным за сбор таможенных пошлин и внутренних налогов. Помимо увеличения доходов от сбора налогов, Налоговое таможенное управление Эфиопии несет ответственность за защиту общества от неблагоприятных последствий контрабанды. Управление производит конфискации и принимает судебные иски против людей и транспортных средств, участвующих в контрабанде, в то время как такая процедура облегчает законное перемещение товаров и людей через границу (прокламация № 587/ 2008).

Автоматизация таможенных операций остается основой для передовых программ по безопасности и торговле, таких как Таможенно-торговое партнерство против терроризма (С-ТРАТ) и Программа в области обеспечения безопасности контейнерных перевозок (CSI), позволяя проводить оценку риска и выявлять контейнеры повышенной опасности, а также получать информацию о погрузках или пассажирах для ориентации целей [3].

Таким образом, таможенная служба является учреждением, чья миссия со временем подверглась многочисленным изменениям. С самого начала ключевую роль этой миссии было взимание таможенных пошлин, что, другими словами, означало сбор ресурсов на благо местных властей. Впоследствии, и в разные моменты на протяжении всей своей истории, эти обязанности стали ключевым способом формирования экономической политики государства, которая была разработана для защиты отечественных товаров.

## **1. Обзор литературы**

Автоматизация или компьютеризация таможенных функций может повысить эффективность и устранить многие возможности для коррупции. Автоматизация также может повысить уровень подотчетности и предоставить контрольный журнал для последующего мониторинга и рассмотрения административных решений и осуществления официальных полномочий. По возможности, автоматизированные системы должны быть сконфигурированы таким образом, чтобы свести к минимуму возможность неуместного осуществления официальных полномочий, личных контактов между таможенным персоналом и клиентами, физического обращения и перевода средств [4].

В случаях юридической обусловленности с помощью автоматизированных систем отслеживания и аудита создаются отчеты, которые выявляют не только слабые стороны, но и подозрительные действия пользователей. Автоматизация способствует более свободному товарообмену и уменьшает потребность во взаимодействии напрямую, что, в свою очередь, ставит под угрозу достоверность и благонадежность импортно-экспортных операций. Такие действия выступают как своеобразный буфер между таможенниками, выполняющими таможенное оформление, и торговыми компаниями, которые ими регулируются [3].

Ознакомившись с передовыми техниками таможенного управления [5, С. 12] можно утверждать, что компьютеризация, применяемая для обработки таможенных

деклараций, больше, чем любые другие изменения, предоставляет возможность ввести стандартизированные процедуры, которые не требуют прямого контакта или возможности использовать дискреционные полномочия должностных лиц.

Правильно разработанная система гарантирует:

- применение правильных ставок при начислении пошлин и налогов;
- освобождение от уплаты налогов: предоставляется только уполномоченным организациям на легализованные товары и услуги;
- представление необходимой информации и документации;
- соблюдение сроков оплаты;
- те, кто не соблюдает сроки подачи документации и оплаты, идентифицируются с применением правомочных последующих мер.

Кроме того, система может предоставлять полезную информацию об управлении, например, выявление процедур, не отвечающих стандартам времени, отведенного на работу с документами; или же система может отследить сотрудников, действия которых можно рассматривать как необычные (например, они проводят физическую проверку большого количества товара).

В “Руководстве по формированию профессиональной этики”, опубликованном ВТамО, сказано следующее: “Таможенные органы должны реагировать на изменения в практике международной торговли, которая все в большей степени связана с использованием электронной торговли. Электронный сервис по таможенному оформлению повышает эффективность в рамках организации и торгового сообщества и обеспечивает механизм, позволяющий уменьшить вероятность совершения коррупционных действий” (2007) [6].

В дополнение к вышеупомянутым преимуществам автоматизации таможенных служб во Всемирной таможенной организации заявили об ограничениях, поскольку автоматизированные системы могут быть уязвимы для атак и манипуляций как внутри, так и вне организации. В тех случаях, когда привлечены консультанты со стороны, важно надлежащим образом обеспечить проведение проверок безопасности и создать соответствующие системы контроля [7]. Если конфиденциальная информация хранится в автоматизированных системах, необходимо создать контрольный журнал для защиты информации и выявления тех должностных лиц, которые могут получить доступ к информации для частных целей.

## **2. Методика исследования**

В данной статье применяется количественный подход и описательный тип исследования с целью рассмотреть характеристики изучаемых тем. Описательный тип исследования позволяет получить дополнительные данные. Он также используется для изучения определенных принципов и путей решения вопросов, связанных с местными или национальными проблемами. Метод описательного исследования сфокусирован на изучении нынешнего состояния изучаемых проблем и на некоторых практических вопросах. В этом исследовании для сбора вторичных данных автор использует данные о доходах, собранные Налоговым и таможенным управлением Эфиопии с 1993 по 2017 гг.

Таким образом, с целью сбора соответствующих и адекватных вторичных данных автор внимательно изучил вторичные источники и разработал простую модель линейной регрессии ( $Y = \alpha + \beta X + \varepsilon$ , где  $Y$  – сбор доходов,  $\alpha$  – константа,  $\beta$  – коэффициент, указывающий скорость изменения автоматизации таможенных функций,  $X$  – автоматизация таможенных функций,  $\varepsilon$  – величина погрешности).

Использовался как описательный статистический метод, так и метод индуктивной статистики анализа данных. Измерениям поддавались показательные

уровни со степенью достоверности в 95% со значительными зарегистрированными различиями в  $p < 0,05$ . Поэтому для достижения цели исследования была апробирована следующая гипотеза.

**Гипотеза 1:**

Гип. 1: Автоматизация таможенных функций не оказывает существенного влияния на усовершенствование процесса сбора налогов.

**3. Результаты гипотезы 1 и обсуждение**

**3.1. Статистическая корреляция**

Статистическая корреляция – это метод оценки взаимосвязи между переменными / факторами. Если быть точным, он измеряет степень корреляции между упорядочением двух случайных величин. Таким образом, в исследовании были проанализированы взаимосвязи, которые присущи независимым и зависимым переменным, а также независимым переменным / факторам. Результаты исследования были обобщены и представлены в таблице 1. Результаты корреляции Пирсона показали, что взаимосвязь между автоматизацией таможенных функций и усовершенствованием процесса сбора налогов была положительна ( $r = 0.592$ ,  $c < 0,05$ ). Таким образом, автоматизация таможенных функций имела положительную связь с усовершенствованием процесса сбора налогов (59,2%).

Таблица 1

**Корреляция между автоматизацией таможенных функций и процессом усовершенствования сбора налогов**

		Усовершенствование процесса сбора налогов	Автоматизация таможенных функций
Корреляция Пирсона	Усовершенствование процесса сбора налогов	1.000	<b>.592</b>
	Автоматизация таможенных функций	<b>.592</b>	1.000
Сигнум. (односторонний критерий)	Усовершенствование процесса сбора налогов		<b>.001</b>
	Автоматизация таможенных функций	<b>.001</b>	.
N	Усовершенствование процесса сбора налогов	24	24
	Автоматизация таможенных функций	24	24

В корреляционной диаграмме, которая представлена ниже, показаны функциональные взаимоотношения между автоматизацией таможенных функций и процессом усовершенствования сбора налогов. На диаграмме показаны два режима сбора налогов. Первый режим – до автоматизации таможенных функций, второй – после. Как показано на диаграмме, в период, когда таможенные процедуры не были автоматизированы в Налоговом таможенном управлении Эфиопии, все выполнялось вручную, а сам процесс сбора налогов был медленным. В течение многих лет происходили незначительные изменения в процессе сбора налогов, пока таможенные

функции не были полностью автоматизированы, и сбор налогов увеличивался с возрастающей скоростью. Поэтому на диаграмме показано, что существует положительная взаимосвязь между сбором налогов и автоматизацией таможенных функций.

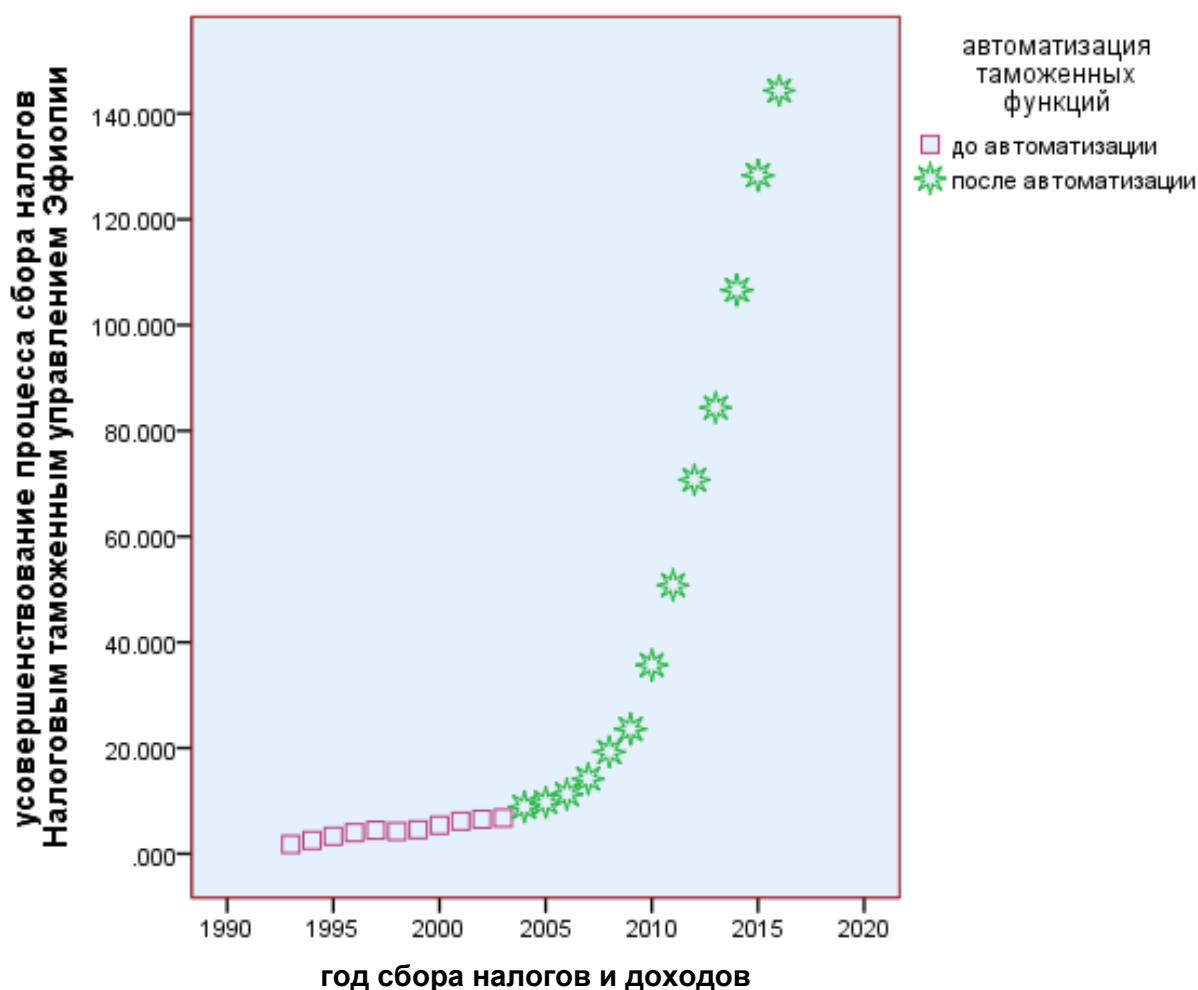


Рис. 1. Взаимосвязь между процессом усовершенствования сбора налогов и автоматизацией таможенных функций

Таблица 2

**Регрессия: Описание модели**

Модель	Соотношение	R-квадрат	Скорректированный R-квадрат	Стандартная величина погрешности
1	.592 <sup>a</sup>	.350	.321	35.398794

Источник: материалы исследования, 2016

а. Независимая переменная: (постоянная величина), автоматизация таможенных функций

б. Зависимая переменная: усовершенствование процесса сбора налогов Налоговым таможенным управлением Эфиопии

В приведенной выше таблице 2 показано, что в 35% усовершенствование сбора налогов связано с автоматизацией таможенных функций, тогда как в 59,2% изменения в процессе сбора налогов обусловлены другими факторами, которые не включены в эту модель.

Таблица 3

**Дисперсионный анализ**

Модель	Сумма квадратов	Свободный от распределения	Средний квадрат	Функция	Функция сигнум
Регрессия	14861.228	1	14861.228	11.860	.002 <sup>b</sup>
Остаток	27567.642	22	1253.075		
Итого	42428.870	23			

а. Зависимая переменная: усовершенствование процесса сбора налогов Налоговым таможенным управлением Эфиопии

б. Независимая переменная: (постоянная величина), автоматизация таможенных функций

**Статистическая гипотеза**

В таблице 3 показано, как проверяется адекватность модели. Модель адекватна в случае отклонения гипотезы 1.

Нулевая гипотеза: автоматизация таможенных функций не оказывает существенного влияния на усовершенствование процесса сбора налогов.

Гипотеза 1: автоматизация таможенных функций оказывает значительное влияние на усовершенствование процесса сбора налогов.

Опираясь на результаты таблицы 2, можно прийти к выводу, что согласно тестовой статистике  $F = 11,86$  и наименьшей величине уровня значимости, при которой нулевая гипотеза отвергается для данного значения статистики критерия Т, равняется 0,002 поскольку  $p < 5\%$ . В таблице показано, что автоматизация таможенных функций оказывает значительное влияние на усовершенствование процесса сбора налогов и модель эффективна.

Таблица 4

**Коэффициенты**

Модель	Ненормированные коэффициенты		Нормированные коэффициенты	t	Функция сигнум	95.0% Доверительный интервал для беты	
	бета	величина погрешности				Минимальное значение	Максимальное значение
(Постоянная величина)	-45.429	23.496		-1.933	.066	-94.157	3.298
Автоматизация таможенных функций	49.942	14.502	.592	3.444	.002	19.867	80.017

а. Зависимая переменная: усовершенствование процесса сбора налогов Налоговым таможенным управлением Эфиопии



В таблице 4 наглядно продемонстрировано значительное влияние автоматизации таможенных функций на усовершенствование процесса сбора налогов. Остальные же факторы остаются неизменными, поскольку если таможенная функция автоматизирована, то сбор налогов увеличивается на 49,942 быра (денежная единица Эфиопии), что эквивалентно 2,17 долл. США.

### **Выводы**

Правительству нужны деньги на финансирование бюджетных расходов. В менее развитых странах таможня по-прежнему больше наполняет бюджет государства по сравнению с поступлениями от внутренних налогов. Например, в Эфиопии таможня вносит до 41% годовых налоговых сборов. Таким образом, чтобы эффективно получать доход из экономических сфер, таможенную службу необходимо модернизировать. В странах с модернизированной таможенной службой можно легко повысить бюджетные поступления. Благодаря борьбе с мошенничеством обеспечивается статистическая информация и поощряется международная торговля. Ускорение процедур по таможенному оформлению сводит к минимуму административные расходы, при которых отсутствие хорошо автоматизированных таможенных функций серьезно ограничивает возможности таможенных служб по эффективному выполнению своей миссии.

### **Литература**

1. Federal Negarit Gazzeta 2008, Ethiopian Revenues and Customs Authority Establishment Proclamation No. 587/2008, *Addis Ababa-Ethiopia 14th year*, No 40, 14 July, 2008
2. Teweldeberhan Wgebriel 2011, *Challenges of Customs on Trade Facilitation in Ethiopia: The case of Customs clearance in ERCA*: a thesis submitted to the school of graduate studies of Addis Ababa University in partial fulfillment of the requirements for the degree of Master of Science in Accounting and Finance, viewed 30 December 2015, [www.scribd.com/doc/116399300/Teweldeberhan-Wgebriel](http://www.scribd.com/doc/116399300/Teweldeberhan-Wgebriel)
3. World Customs Organization 2007, *Compendium of integrity best practice*
4. World Customs Organization 2003, *Revised Arusha Declaration: Declaration of the Customs Cooperation Council concerning good governance and integrity in Customs*
5. Reader for advanced Customs management (M-02), available at Ethiopian Civil Service University library
6. World Customs Organization 2007, *Integrity development guide*
7. Tanzania 7 July 1993 (81st/82<sup>nd</sup> Council session) and revised in June 2003 (101st/102<sup>nd</sup> council session), viewed 29 September 2015, [www.Customs.bg/document/3107](http://www.Customs.bg/document/3107)

## **ТАМОЖЕННО-РЕЖИМНЫЕ ОБЪЕКТЫ В СОСТАВЕ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТНО- ТАМОЖЕННОГО КОМПЛЕКСА**

**Анатолий ПАСЕЧНИК**

*Университет таможенного дела и финансов, Украина*  
E-mail: PANUKR977@gmail.com

**Валерий МАЛЬНОВ**

*Департамент администрирования таможенных платежей, Государственная  
фискальная служба, Украина*  
E-mail: mavalera@ukr.net

**Вячеслав КУТЫРЕВ**

*Сектор управления организации таможенного контроля Донецкой таможни,  
Государственная фискальная служба, Украина*  
E-mail: panukr977@gmail.com

### **Аннотация**

*В данной статье проведён анализ работы таможенно-режимных объектов, представлена их классификация по типам, установлены взаимосвязи между ними, предложена оптимальная структура логистического транспортно-таможенного комплекса, проанализированы пути оптимизации взаимодействия всех контролирующих органов в процессе таможенного оформления.*

*Обосновано необходимость применения современных информационных технологий как наиболее востребованных на сегодняшний день. В результате проведённого статистического анализа определено, что внедрение электронных сервисов в процесс таможенного оформления и складской обработки грузов (в том числе и перемещаемых в контейнерах) позволяет упорядочить движение грузовых потоков, сократить время обработки и повысить качество таможенного контроля грузов.*

*Показано, что организация логистических транспортно-таможенных комплексов позволяет обеспечить все необходимые ресурсы и условия для развития и успешной интеграции транспортно-логистической системы Украины в европейскую транспортно-логистическую систему. В связи с этим в работе предложена типовая технологическая схема организации функционирования логистического транспортно-таможенного комплекса.*

*Предложенные в работе подходы имеют модульный характер и допускают обобщение для их использования в качестве типовых проектных решений при модернизации технологий функционирования таможенно-режимных объектов в составе логистического транспортно-таможенного комплекса.*

*Ключевые слова: логистический транспортно-таможенный комплекс, таможенно-режимный объект, зоны таможенного контроля, места доставки товаров транспортными средствами, склады временного хранения, таможенные склады.*

## **Введение**

Эффективное перемещение материальных потоков в логистической сети невозможно без комплексации в определенных специализированных местах необходимых запасов и предоставления промежуточных услуг для хранения и таможенного оформления грузов, а также предоставления смежных логистических услуг. Обеспечить выполнение указанных функций возможно мощностями соответствующих логистических транспортно-таможенных комплексов. Движение грузового потока через такие логистические комплексы связано с материальными затратами и затратами рабочей силы, что соответственно увеличивает конечную стоимость товаров.

Структура логистических транспортно-таможенных комплексов предусматривает создание объектов, в пределах которых осуществляются операции с товарами, находящимися под таможенным контролем. Таможенным законодательством установлены требования относительно обустройства и технической оснащенности таких объектов с целью обеспечения контроля над товарами, которые хранятся или находятся на территории таких объектов, а также режимные правила их функционирования и пребывания в их пределах должностных лиц таможни и других контролирующих органов. Успешное решение проблем, связанных с открытием таких объектов в пределах логистических комплексов, их оснащение и функционирование оказывает значительное влияние на время продвижения материальных потоков в логистическом центре, рациональное использование транспортных средств и расходы обращения.

Не менее важным вопросом является оптимизация информационных потоков, сопровождающих перемещение товаров внешнеэкономических операций. Для его решения необходимо обеспечить эффективное согласованное взаимодействие всех задействованных контролирующих органов с учетом наличия определенных законодательством требований к осуществлению контроля над перемещением грузов через таможенную границу.

Вопросы оптимизации национальной сети логистических комплексов освещены в целом ряде научных работ. Так, в работах А. Пасечника [17, 20] проведен анализ современного состояния транспортно-логистической инфраструктуры Украины и определены направления ее дальнейшего развития с целью повышения эффективности использования транзитного потенциала украинской транспортной системы. Установлены основные причины постепенного сокращения объемов международных перевозок через территорию Украины. В качестве одних из основных причин такого сокращения и соответственно потерь конкурентного преимущества Украины определены низкое развитие системы мультимодальных транспортно-логистических центров, долгое время приграничного таможенного оформления грузов. В работе М. Данько [2] проанализировано современное состояние транспортно-логистической инфраструктуры Украины в целом. Определены преимущества для государства, которые может дать целенаправленная и систематическая работа по развитию транспортно-логистической системы Украины. В работе В. Дикань [5] приведена классификация условий для формирования мультимодальных транспортных узлов, проанализировано влияние создания таких объектов на развитие международных транспортных коридоров. В работе В. Зубенко [7] предложено активизировать строительство крупных международных транспортно-логистических центров на территории Украины с привлечением иностранного капитала. Также сформулированы рекомендации по оптимизации управления логистической цепочкой доставки международных грузов в рамках таких логистических центров. Проблемы создания и функционирования региональных транспортно-логистических центров освещены в работах М. Корень и И. Токмаковой [8, 22]. Определены приоритеты в

реформировании существующей системы логистических центров в Украине на основе анализа экономического развития регионов. В работе В. Кутырева [9] рассмотрены проблемные вопросы, связанные с современным уровнем транспортно-логистического и таможенного сервиса в Украине, а также перспективы развития транспортно-логистических и транспортно-сервисных центров в Украине. Проведено сравнение логистических показателей Украины с наиболее развитыми европейскими странами. Сформулированы рекомендации по повышению логистического рейтинга Украины. Проблемы совершенствования передового опыта применения современных технологий функционирования международных систем транспортировки и таможенного контроля рассмотрены в работе ОБСЕ, 2012 [23].

При этом мало исследованными являются вопросы согласованности нормативных документов, регулирующих процедуры создания и функционирования таможенно-режимных объектов, а также вопросы назначения и принципов их работы. Исследование данной проблематики имеет своей целью формирование научно обоснованных предложений относительно оптимальной структуры логистических транспортно-таможенных комплексов, а также оптимизации движения товарного и информационного потоков в пределах таких комплексов.

Поэтому целью данной статьи является проведение классификации таможенно-режимных объектов, которые необходимо сформировать в структуре логистического транспортно-таможенного комплекса для оптимальной переработки экспортно-импортных товаропотоков. Проведено исследование принципов их работы, требований к их техническому оснащению, а также установленных законодательством режимных правил доступа на их территорию и к хранящимся там товарам; осуществлен анализ работы контролирующих органов в процессе таможенного оформления; определены эффективные способы взаимодействия указанных органов с целью сокращения времени и упрощения процедуры оформления внешнеэкономических грузов.

## **1. Классификация таможенно-режимных объектов**

Структура логистических транспортно-таможенных комплексов предусматривает создание объектов, в пределах которых осуществляются операции с товарами, которые находятся под таможенным контролем.

Для возможности осуществления операций с товарами под таможенным контролем на территории логистического транспортно-таможенного комплекса необходимо создать следующие таможенно-режимные объекты:

- зоны таможенного контроля;
- места доставки товаров транспортными средствами;
- таможенный склад;
- склад временного хранения товаров под таможенным контролем;
- грузовой таможенный комплекс.

Классификацию таможенно-режимных объектов с учетом их взаимосвязи предлагается представить в виде, представленном на рис. 1.

**Зона таможенного контроля** – место, определенное органами доходов и сборов в пунктах пропуска через государственную границу Украины или в других местах таможенной территории Украины, в пределах которого органы доходов и сборов осуществляют таможенные формальности [12].

Зоны таможенного контроля могут быть постоянными в случае регулярного размещения на их территории товаров, которые подлежат таможенному контролю, или временными, которые создаются на время осуществления таможенного контроля. На территориях и в помещениях предприятий, грузовых таможенных комплексов,



Рисунок 1. Классификация таможенно-режимных объектов.

таможенных складов, складов временного хранения создаются постоянные зоны таможенного контроля.

В пределах зоны таможенного контроля обеспечивается соблюдение режима зоны таможенного контроля (установленные законодательством предписания, запрещения и ограничения относительно пребывания в зоне товаров, транспортных средств, расположения в ней сооружений и объектов, а также проведения в ней хозяйственных работ). Контроль над соблюдением режима, законности и правопорядка в зоне таможенного контроля осуществляется должностными лицами таможенного органа, в зоне деятельности которого она создана. Доступ в зону предоставляется только должностным лицам таможенного органа, которые непосредственно участвуют в осуществлении таможенных формальностей; должностным лицам органов государственной власти, которые осуществляют предусмотренные частью первой статьи 319 Таможенного кодекса Украины виды контроля во время перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу Украины; и декларантам на время осуществления таможенными органами таможенных формальностей относительно товаров и транспортных средств, которые предъявляются ими для таможенного контроля. Допуск в зону таможенного контроля другим лицам предоставляется таможенным органом, в зоне деятельности которого она создана, с соблюдением требований Таможенного кодекса Украины и других нормативно-правовых актов. Должностные лица, которым предоставляется доступ в зону таможенного контроля, могут находиться в ней только в пределах, необходимых для выполнения своих прямых служебных обязанностей. Такие должностные лица не должны иметь при себе товаров, вывоз или ввоз которых на таможенную территорию Украины запрещен или ограничен законодательством Украины.

Проведение хозяйственных работ в зоне таможенного контроля, перемещения через пределы зоны таможенного контроля и в пределах этой зоны товаров, транспортных средств, граждан, которые не пересекают таможенную границу Украины, а также должностных лиц государственных органов, которые не осуществляют виды контроля, отмеченные в части первой статьи 319 Таможенного кодекса Украины, происходят с соблюдением режима зоны таможенного контроля и



допускаются только по письменному разрешению руководителя соответствующей таможни (таможенного поста) или лица, которое исполняет его обязанности.

Обеспечение сохранности товаров, транспортных средств коммерческого назначения, которые перемещаются через таможенную границу Украины, соблюдения режима зоны таможенного контроля, обеспечение безопасности граждан, законности и правопорядка в зоне таможенного контроля полагаются на соответствующие таможни (таможенные посты).

Зоны таможенного контроля и их пределы обозначаются знаками прямоугольной формы, на синем фоне которых белым цветом выполнена надпись украинским и английским языками соответственно – “Зона таможенного контроля” и “Customs control zone”. Эти знаки являются основным средством обозначения зон таможенного контроля. Размещение таких знаков в местах въезда (входа) в зону является обязательным.

Также пределы зон таможенного контроля могут обозначаться путем нанесения надписи: “Зона таможенного контроля” (“Customs control zone”) непосредственно на ограждающих сооружениях и стенах зданий, которые образуют периметр этой зоны. В пунктах пропуска надпись может быть дополнена языком смежной страны. При обозначении зон таможенного контроля дополнительно могут применяться (устанавливаться) щиты с информацией относительно ее пределов, мест пересечения таможенной границы, перечня лиц, которые имеют доступ на ее территорию, средств ее обозначения и других обстоятельств, связанных с ее функционированием. Знаки для обозначения зон таможенного контроля на автомобильных дорогах, на улицах населенных пунктов устанавливаются в соответствии с законодательством Украины.

**Место доставки товаров транспортными средствами** – это определённая таможенной территорией (или ее часть) пункта пропуска (пункта контроля) через государственную границу Украины, морского или речного порта, аэропорта, железнодорожной станции, свободной таможенной зоны, подразделения таможни назначения, в котором непосредственно проводится таможенное оформление, предприятия с непрерывным циклом производства, грузового таможенного комплекса, территория, которая прилегает к комплексной сортировочной станции, региональной сортировочной станции, места международного почтового обмена, склада временного хранения или таможенного склада [14].

На территории места доставки создается зона таможенного контроля в порядке, предусмотренном законодательством Украины.

Согласно Таможенному кодексу Украины после предоставления таможенным органом разрешения на пропуск товаров через таможенную границу Украины владелец товаров или уполномоченное им лицо обязаны доставить товары и документы на них без какого-либо изменения их состояния в определенное таможенным органом место и обеспечить пребывание их в этом месте до прибытия должностных лиц таможенного органа. Товары и транспортные средства, которыми они перевозятся, по прибытии на место доставки размещаются в зонах таможенного контроля. В месте доставки товары и транспортные средства предъявляются, а документы на них передаются таможенному органу в минимально возможный срок после их прибытия, а в случае прибытия вне рабочего времени, установленного для таможенного органа, – в минимально возможный срок после начала работы этого органа.

При определении таможенной назначения места доставки необходимо учитывать, что территория места доставки товаров для автомобильного транспорта должна быть обеспечена: освещением и ограждением по периметру территории места доставки; круглосуточной охраной и наличием средств пожаротушения; наличием рампы,

эстакады, обзорной площадки; наличием в достаточном количестве, а также функционированием погрузочно-разгрузочной техники и механизмов для осуществления необходимых операций на территории места доставки; наличием каналов и средств связи, в том числе с Единой автоматизированной информационной системой Государственной фискальной службы (ГФС) Украины, для выполнения должностными лицами таможенных органов своих полномочий.

В случае определения местом доставки территории (ее части) грузового таможенного комплекса, территории, прилегающей к складу временного хранения или таможенного склада, к обустройству мест доставки предъявляются требования, установленные законодательством Украины к функционированию указанных объектов.

Требования к местам доставки для авиационного, водного и железнодорожного транспорта устанавливаются аналогично к требованиям, установленным законодательством Украины к зонам таможенного контроля.

**Таможенный склад** – это соответствующим образом обустроенное складское помещение, резервуар, холодильная или морозильная камера, крытая или открытая площадка, предназначенные для хранения товаров под таможенным контролем. Таможенный склад может быть закрытого (используется только предприятием-содержателем) или открытого (доступен для всех субъектов на платной основе) типа. На территории таможенного склада обязательно создается постоянная зона таможенного контроля. Если таможенный склад входит в структуру грузового таможенного комплекса, можно использовать для оборудования таможенного склада техническое оборудование, технику, инфраструктуру и охрану, которые обеспечивают функционирование этого грузового таможенного комплекса [15].

Таможенным складом может считаться один или несколько складских объектов при условии их расположения по одному адресу или в пределах неразрывной огражденной по периметру территории.

Держатель таможенного склада обеспечивает:

- наличие прилегающей к таможенному складу территории с твердым покрытием, оборудованной для стоянки грузовых транспортных средств, если как таможенный склад используются несколько складских объектов, по желанию держателя таможенного склада можно использовать территорию, прилегающую к одному из этих складских объектов;
- наличие и функционирование на въезде прилегающей к таможенному складу территории контрольно-пропускной системы, которая обеспечивает регистрацию и учет транспортных средств, которые доставляют товары на таможенный склад; если таможенный склад имеет статус места доставки товаров автотранспортом, контрольно-пропускная система должна обеспечивать автоматическую фиксацию (считывание) данных регистрационных номерных знаков транспортных средств, вес транспортных средств и внесение этой информации в систему электронного учета;
- круглосуточную охрану либо функционирование охранной и противопожарной сигнализации (кроме функционирования таких сигнализаций на площадках), наличие средств пожаротушения;
- освещение таможенного склада и прилегающей к нему территории согласно санитарным нормам и правилам;
- наличие сертифицированного (поверенного) специального оборудования для взвешивания товаров (с учетом их специфики), а на таможенном складе, предназначенном для хранения наливных или насыпных товаров, – сертифицированных (поверенных) средств учета таких товаров и контроля над ними;

- наличие рампы, обзорной площадки, погрузочно-разгрузочной техники (с учетом специфики таможенного склада);
- проведение погрузочно-разгрузочных операций на таможенном складе или на прилегающей к таможенному складу территории;
- наличие и функционирование системы видеонаблюдения для контроля над въездами на прилегающую территорию таможенного склада и выездами из нее, над воротами и дверными отверстиями таможенного склада, через которые осуществляется размещение товаров на склад или выпуск товаров из склада, фиксирование такого изображения для выявления несанкционированного доступа к товарам и транспортным средствам, которые находятся под таможенным контролем, а также ведения соответствующего архива;
- беспрепятственный доступ должностных лиц таможни к системе видеонаблюдения;
- возможность наложения на ворота и двери таможенного склада не менее двух средств обеспечения;
- оборудование решетками окон (при их наличии), если помещение используется как таможенный склад;
- наличие каналов и средств связи для работы должностных лиц таможни и других государственных контролирующих органов (в случае их размещения);
- держатели таможенного склада должны обустроить такие склады системой видеонаблюдения. Схема размещения видеокамер и их количество согласуются с руководителем таможни.

Субъект хозяйственной деятельности, который намеревается открыть таможенный склад, подает в таможню заявление об открытии таможенного склада.

К заявлению прилагаются:

1) заверенные копии документов, которые подтверждают право собственности на складские объекты или право пользования ими;

2) заверенные копии: акта принятия к эксплуатации системы передачи тревожных оповещений (пожарной сигнализации); приказа предприятия о создании собственного подразделения охраны и положения о таком подразделении; разрешения на начало работы вновь созданных предприятий, введения в эксплуатацию новых и реконструированных производственных объектов и объектов другого назначения; государственной санитарно-эпидемиологической экспертизы действующих объектов; общего плана территории, на которой находятся объекты, которые планируется использовать в качестве таможенного склада, с указанием местонахождения и линейных размеров этих складских объектов, с обозначением расположения системы видеонаблюдения, подъездных путей, схемы движения транспортных средств и плана каждого объекта склада (с указанием размещения окон, дверей, ворот, внутреннего оборудования и тому подобное); технологической схемы с указанием средств контроля и учета (для таможенного склада, предназначенного для хранения наливных и насыпных товаров); технических паспортов на оборудование системы видеонаблюдения;

3) проект процедуры эксплуатации таможенного склада.

Разрешение на открытие и эксплуатацию склада оформляется приказом таможни, после чего данные об открытии таможенного склада вносятся в реестр таможенных складов, который ведется ГФС в электронном виде в Единой автоматизированной информационной системе ГФС. Держатель таможенного склада получает выписку из реестра таможенных складов. Результаты анализа данных о развитии таможенных складов с учетом их типов за период 2014-2016 гг. свидетельствуют об определенной стабилизации их количества (рис. 2).

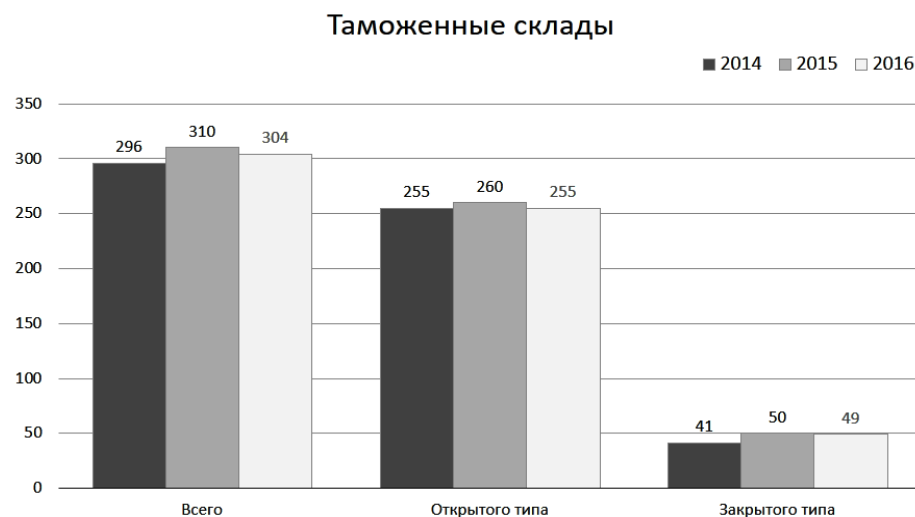


Рисунок 2. Динамика развития таможенных складов в Украине.

**Склад временного хранения** – это соответствующим образом обустроенные помещения и/или крытые или открытые площадки, резервуары, холодильные или морозильные камеры, предназначенные для временного хранения товаров под таможенным контролем до помещения их в таможенный режим. Склад временного хранения может быть закрытого (используется только предприятием-содержателем) или открытого (доступен для всех субъектов на платной основе) типа. На территории склада временного хранения обязательно создается постоянная зона таможенного контроля [13].

Склад временного хранения располагается на таможенной территории Украины. Склад временного хранения может иметь: один почтовый адрес, если он состоит из одного или нескольких складских объектов и несколько почтовых адресов, если состоит из нескольких складских объектов, которые имеют разные адреса и ограждены неразрывно по периметру территории склада временного хранения. В случае, когда склад временного хранения состоит из нескольких складских объектов, допускается использовать территорию, прилегающую к одному из этих складских объектов как прилегающую территорию к складу временного хранения.

Держатель склада временного хранения должен обеспечить:

- наличие прилегающей к складу территории с твердым покрытием, оборудованной для стоянки транспортных средств;
- круглосуточную охрану складских объектов или функционирования на них охранной сигнализации;
- оборудование складских объектов решетками на окнах (при наличии окон);
- функционирование противопожарной сигнализации на складских объектах (кроме функционирования такой сигнализации на открытых площадках), наличие средств пожаротушения;
- наличие поверенных средств для взвешивания товаров (с учетом специфики товаров), а на складе, предназначенном для хранения наливных или насыпных товаров – поверенных средств учета таких товаров и контроля над ними;
- наличие рампы, обзорной площадки, погрузочно-разгрузочной техники (с учетом специфики склада временного хранения);
- возможность проведения погрузочно-разгрузочных работ на складе временного хранения или на прилегающей к складу территории;

- наличие и функционирование системы видеонаблюдения за всеми воротами или дверными отверстиями склада временного хранения, через которые осуществляется ввоз либо вывоз товаров, за въездом и выездом с прилегающей до склада временного хранения территории, фиксирование такого изображения для выявления несанкционированного доступа к товарам и транспортным средствам, которые находятся под таможенным контролем, а также ведение архива видеозаписей системы видеонаблюдения;
- беспрепятственный доступ должностных лиц таможни к системе видеонаблюдения;
- наличие и функционирование на въезде и выезде с прилегающей к складу временного хранения открытого типа территории контрольно-пропускной системы, в которую входят шлагбаумы, электронные весы и средства автоматического считывания (фиксации) регистрационных номерных знаков транспортных средств с функцией автоматического внесения информации о регистрационном номере транспортного средства и его общем весе в систему электронного учета товаров на складе временного хранения (для складов, ввоз или вывоз товаров из которых осуществляется автомобильным транспортом);
- освещение склада временного хранения и прилегающей территории согласно установленным нормативным актам, санитарным нормам и правилам;
- оборудование рабочих мест для должностных лиц подразделения таможенного оформления согласно установленным нормативно-правовым актам, санитарным нормам и правилам (в случае необходимости – размещение подразделения на территории склада временного хранения открытого типа);
- наличие каналов и средств связи для работы должностных лиц подразделения таможенного оформления и других государственных органов контроля, в случае размещения таких должностных лиц на территории склада;
- оборудование склада временного хранения не меньше чем двумя средствами нанесения обеспечения, одно из которых должно находиться в ведении таможни, второе – в ведении держателя склада временного хранения;
- наличие на складских объектах (местах наложения обеспечения для резервуаров (элеваторов)) информационных вывесок;
- держатель склада временного хранения открытого типа должен обустроить такой склад системой видеонаблюдения. Склады временного хранения закрытого типа могут быть обустроенными видеонаблюдением по желанию держателя. В случае хранения на складах закрытого типа живых животных, такие склады обязательно обустраиваются системой видеонаблюдения. Схема размещения видеокамер и их количество согласовываются с руководителем таможенного органа. Количество видеокамер должно быть достаточным для фиксации: всех въездов и выездов из склада временного хранения; всех ворот или дверных отверстий, через которые осуществляется ввоз или вывоз товаров; мест наложения (снятия) таможенного обеспечения на складе временного хранения. Видеокамеры должны быть подключены к детекторам движения.

Если склад временного хранения входит в структуру грузового таможенного комплекса, допускается использовать для оборудования склада техническое оборудование, технику, инфраструктуру и охрану, которые обеспечивают функционирование этого грузового таможенного комплекса.

Предприятие, которое намеревается получить разрешение на открытие и эксплуатацию склада временного хранения, подает таможне заявление о предоставлении разрешения на открытие и эксплуатацию склада временного хранения.



К заявлению прилагаются:

- перечень лиц, которые будут иметь право доступа на территорию склада;
- заверенные заявителем копии: документов, которые подтверждают право собственности и пользования складскими объектами; актов принятия в эксплуатацию технических средств пожарной сигнализации, охранной сигнализации (в случае их установления); приказа заявителя о создании собственного подразделения охраны и положения о таком подразделении; разрешения на начало работы вновь созданных предприятий, введения в эксплуатацию новых и реконструированных производственных, жилищных объектов и объектов другого назначения; государственной санитарно-эпидемиологической экспертизы действующих объектов; общего плана территории, на которой расположены складские объекты, которые входят в состав склада временного хранения, с указанием местонахождения, линейных размеров этих объектов, с обозначением расположения системы видеонаблюдения, подъездных путей, схемы движения транспортных средств, копий планов каждого складского объекта склада временного хранения (с указанием размещения окон, дверей, ворот, внутреннего оборудования); технологической схемы контроля и учета товаров (для склада временного хранения, предназначенного для хранения наливных и насыпных товаров); технологических паспортов на приборы (узлы, оборудование) системы видеонаблюдения; технических паспортов электронных весов и средств автоматического считывания (фиксации) регистрационных номерных знаков транспортных средств с функцией автоматического внесения информации о регистрационном номере транспортного средства и его общем весе, системы электронного учета товаров на складе (для складов временного хранения, ввоз или вывоз товаров из которых осуществляется автомобильным транспортом).

Разрешение на открытие и эксплуатацию склада временного хранения оформляется приказом таможни, после чего данные об открытии склада временного хранения вносятся в реестр складов временного хранения, который ведется ГФС в электронном виде в Единой автоматизированной информационной системе ГФС. Держатель склада временного хранения получает выписку из реестра складов временного хранения.

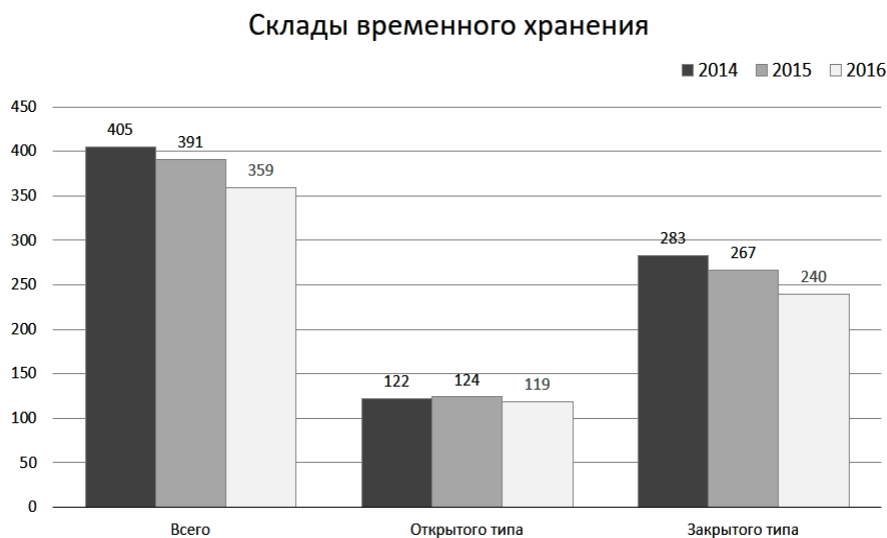
Результаты анализа данных о развитии складов временного хранения с учетом их типов за период 2014-2016 гг. свидетельствуют об определенной стабилизации количества складов временного хранения открытого типа и о наличии тенденции 15% сокращения их количества для складов закрытого типа (рис. 3).

**Грузовой таможенный комплекс** – это участок территории с комплексом зданий, сооружений, инженерно-технических средств и коммуникаций, необходимых для осуществления таможенного контроля и таможенного оформления товаров, транспортных средств коммерческого назначения, которые перемещаются через таможенную границу Украины. На территории грузового таможенного комплекса обязательно создается постоянная зона таможенного контроля [10].

Держатель грузового таможенного комплекса обеспечивает предоставление посреднических услуг по декларированию товаров, которые перемещаются через таможенную границу Украины, предоставления услуг по хранению товаров, которые перемещаются через таможенную границу Украины, и транспортных средств коммерческого назначения, а также выполнения погрузочно-разгрузочных работ. На грузовом таможенном комплексе также могут быть оборудованные места для предоставления дополнительных услуг.

Анализ таможенного законодательства относительно открытия и функционирования указанных объектов свидетельствует о необходимости согласования требований к их технической оснастке и режимным правилам, а также

возможности одновременного создания нескольких объектов в пределах одного логистического транспортно-таможенного комплекса.



*Рисунок 3. Динамика развития складов временного хранения в Украине.*

При создании логистического транспортно-таможенного комплекса необходимо учитывать, что в нем одновременно осуществляются операции с внешнеэкономическими грузами и “внутренними” грузами, которые не пребывают под таможенным контролем и перемещаются в пределах страны. Поэтому для выполнения установленных законодательством Украины жестких правил относительно невозможности одновременного пребывания на таможенно-режимных объектах товаров под таможенным контролем и товаров, которые не находятся под таможенным контролем, а также доступа посторонних лиц, которые не осуществляют внешнеэкономические операции, на территорию таких объектов, необходимо в процессе создания логистического транспортно-таможенного комплекса на этапе планирования промышленных мощностей четко определить, какие из объектов будут использоваться для обработки “внутренних” грузов, а какие для обработки грузов, которые находятся под таможенным контролем, а также разработать схемы оптимального перемещения грузовых потоков в пределах логистического транспортно-таможенного комплекса и предусмотреть возможность доступа заинтересованных лиц к соответствующим типам грузов. Особенное значение этот вопрос приобретает в процессе планирования и создания таких объектов как: автомобильные терминалы, железнодорожные терминалы и складские объекты.

Решение этого вопроса должно осуществляться расчетным путем на основе отдельного анализа внутреннего и внешнеэкономического грузопотоков, имеющих в зоне деятельности логистического транспортно-таможенного комплекса.

## **2. Грузовой таможенный комплекс как структурный элемент транспортно-таможенного логистического комплекса**

Стратегической целью функционирования транспортно-таможенного логистического комплекса региона выступает обеспечение взаимодействия всех участников транспортного (перевозочного) процесса с целью предоставления потребителям комплексных услуг по перевозкам и достижения целостного развития транспортно-логистической инфраструктуры региона.

Выполнение поставленной стратегической цели функционирования транспортно-таможенного логистического комплекса региона обуславливается его функциональным составом.

Развитие транспортно-таможенного логистического комплекса направлено на формирование партнерских отношений между производителями и потребителями продукции с помощью гибкой системы взаимодействия различных видов транспорта.

С целью организации эффективного транспортного, таможенного и логистического обслуживания грузовых перевозок на основе взаимодействия различных видов транспорта; внедрения современных транспортных, логистических и информационных технологий по организации перевозочного процесса; привлечения международных транспортных потоков; развития внешнеторговых и межрегиональных связей; повышения конкурентоспособности украинских транспортно-логистических предприятий на рынке транспортно-логистических услуг и исходя из его функционального состава, логистический транспортно-таможенный комплекс региона должен иметь структуру, приведенную на рис. 4.



Рисунок 4. Структурная схема логистического транспортно-таможенного комплекса.

Важным и отличительным элементом в составе именно логистического транспортно-таможенного комплекса является грузовой таможенный комплекс.

Грузовой таможенный комплекс – это участок территории с комплексом зданий, сооружений, инженерно-технических средств и коммуникаций, необходимых для осуществления таможенного контроля и таможенного оформления товаров, транспортных средств коммерческого назначения, которые перемещаются через таможенную границу Украины.

Держатель грузового таможенного комплекса должен обязательно обеспечивать:

- 1) предоставление посреднических услуг по декларированию товаров, которые перемещаются через таможенную границу Украины;
- 2) предоставление услуг по хранению товаров, которые перемещаются через таможенную границу Украины, и транспортных средств коммерческого назначения;
- 3) выполнения погрузочно-разгрузочных работ.

Взаимоотношения держателя грузового таможенного комплекса с лицами, которые пользуются услугами комплекса, и органами доходов и сборов определяются соответствующими договорами.

Требования к обустройству грузового таможенного комплекса устанавливаются коллегиальным органом исполнительной власти, которая обеспечивает формирование и реализует государственную налоговую и таможенную политику.

Держатель грузового таможенного комплекса обязан:

- 1) придерживаться положений Таможенного кодекса Украины, выполнять условия разрешения на открытие и эксплуатацию грузового таможенного комплекса и требования относительно конструкции, обустройства и функционирования комплекса;
- 2) обеспечить бесплатный вход и въезд на территорию комплекса и бесплатное пребывание на его территории в течение первых четырех часов;
- 3) исключить возможность несанкционированного доступа на территорию комплекса посторонних лиц, а также вывоз с его территории товаров, которые находятся под таможенным контролем, и транспортных средств коммерческого назначения;
- 4) обеспечивать беспрепятственный доступ должностных лиц органа доходов и сборов к товарам, транспортным средствам коммерческого назначения, которые находятся под таможенным контролем на территории комплекса, и документов на такие товары, создавать этим лицам надлежащие условия для работы;
- 5) бесплатно предоставить на договорной основе в пользование обустроенные помещения для размещения на территории комплекса должностных лиц органов доходов и сборов и обустроенные рабочие места для должностных лиц всех государственных органов, которые осуществляют другие виды контроля;
- 6) вести учет товаров, транспортных средств коммерческого назначения, которые обслуживаются комплексом, и ежеквартально подавать соответствующему органу доходов и сборов отчет о таких товарах, транспортных средствах по форме и в порядке, установленном коллегиальным органом исполнительной власти, которая обеспечивает формирование и реализует государственную налоговую и таможенную политику;
- 7) обеспечить наличие и функционирование электронного учета товаров и транспортных средств коммерческого назначения, которые перемещаются территорией грузового таможенного комплекса, и беспрепятственный доступ к системе такого учета должностных лиц органов доходов и сборов;

8) обеспечить наличие и функционирование контрольно-пропускной системы при въезде на территорию грузового таможенного комплекса и при выезде из нее, оборудованной шлагбаумами, средствами автоматической фиксации данных регистрационных номерных знаков транспортных средств и электронными весами, с возможностью автоматического внесения информации о регистрационном номере транспортного средства и его общем весе в систему электронного учета товаров и транспортных средств;

9) обеспечить наличие и функционирование системы видеонаблюдения за входом (въездом) на территорию комплекса и выходом (выездом) из нее, процедурой осуществления таможенного контроля с фиксацией такого изображения для ведения соответствующего архива, а также беспрепятственный доступ должностных лиц органов доходов и сборов к системе видеонаблюдения.

На грузовом таможенном комплексе также могут быть оборудованные места для предоставления дополнительных услуг.

Создание грузовых таможенных комплексов позволяет:

- минимизировать затраты на таможенное оформление товаров, находящихся под таможенным контролем;
- минимизировать риски при принятии решения относительно заявления товаров, находящихся под таможенным контролем, в соответствующий таможенный режим;
- в случае необходимости размещать товары на складах грузового таможенного комплекса (склады временного хранения, таможенные склады);
- активизировать работу по выявлению случаев нарушений таможенных правил;
- создать условия для оперативного высвобождения транспортных средств от товаров;
- наращивать объемы внешнеэкономических операций;
- минимизировать существующие внешние и внутренние угрозы внешнеэкономической деятельности;
- увеличить поступления платежей в государственный бюджет;
- разгрузить город от перемещения крупнотоннажных транспортных средств.

### **3. Таможенный контроль и другие виды государственного контроля**

Товары, которые перемещаются через таможенную границу Украины, кроме таможенного контроля могут подлежать государственному санитарно-эпидемиологическому, ветеринарно-санитарному, фитосанитарному, экологическому и радиологическому контролю. Органы доходов и сборов взаимодействуют с государственными органами, уполномоченными на осуществление отмеченных видов контроля, координируют работу по их осуществлению в пунктах пропуска через государственную границу и в зонах таможенного контроля на таможенной территории Украины. Схема взаимодействия представлена на рис. 5.

Таможенный контроль и таможенное оформление товаров, которые перемещаются через таможенную границу Украины, завершаются только после проведения установленных законами Украины для каждого товара видов контроля. Перечень товаров, которые подлежат конкретному виду государственного контроля, в случае перемещения их через таможенную границу Украины, утвержден постановлением Кабинета Министров Украины № 1031 от 05.10.2011 [3].

Государственный контроль товаров осуществляется должностными лицами контролирующих органов в зонах таможенного контроля на таможенной территории Украины (кроме пунктов пропуска через государственную границу Украины) в



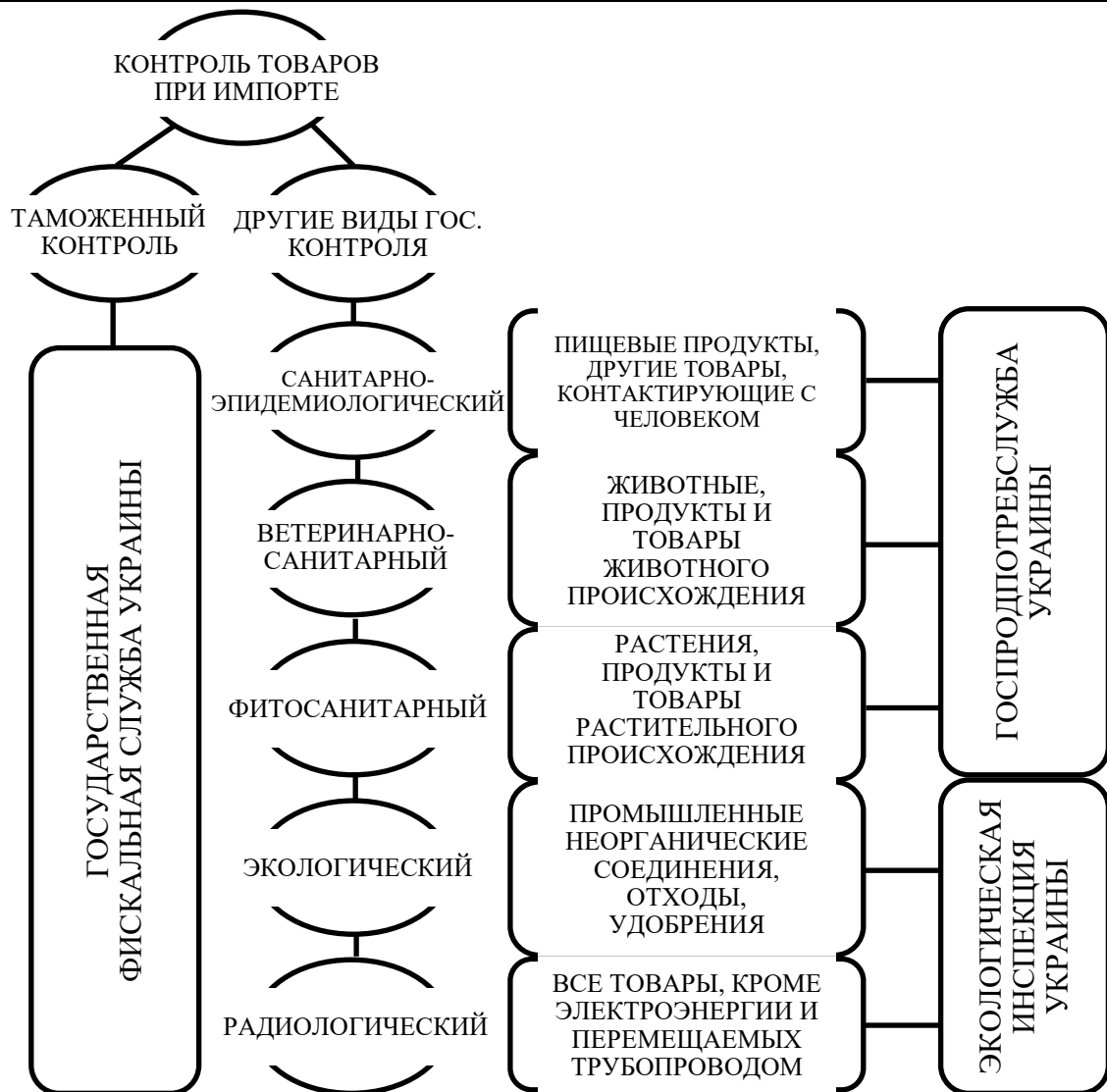


Рисунок 5. Виды государственного контроля и контролирующие органы.

случае, когда в пункте пропуска такие виды контроля отмеченными органами не завершены.

**Санитарно-эпидемиологический контроль** осуществляется с целью предотвращения ввоза в Украину инфекционных заболеваний, вирусов и заболеваний, которые могут вызвать эпидемию. Санитарно-эпидемиологический контроль осуществляется санитарно-карантинным подразделением Украины согласно требованиям Международных медико-санитарных правил 2005 года, Законов Украины “Об обеспечении санитарного и эпидемического благополучия населения”, “О защите населения от инфекционных болезней” и Правил санитарной охраны территории Украины, утвержденных постановлением Кабинета Министров Украины от 22 августа 2011 № 893 (далее – Правила санитарной охраны территории Украины).

На основе данных о наличии риска для здоровья населения, полученных с помощью вышеизложенных мероприятий или с помощью других средств, могут применяться в каждом конкретном случае дополнительные медико-санитарные меры в

соответствии с Международными медико-санитарными правилами 2005 года, которые позволят обеспечить достижение цели общественного здравоохранения: предупреждение международного распространения болезни.

**Фитосанитарный контроль** осуществляется с целью охраны территории Украины от проникновения из-за рубежа регулируемых вредных организмов и других опасных вредителей, болезней растений и сорняков, которые могут нанести значительный ущерб народному хозяйству Украины. К объектам регулирования фитосанитарного контроля относятся: семена и посадочный материал, лесные и декоративные культуры, растения и их части (черенки, луковицы, клубни, плоды и т.п.), продовольственные запасы на отечественных и зарубежных судах, а также другая продукция растительного происхождения. Фитосанитарный контроль осуществляется согласно Постановлению КМУ № 705 от 13.05.2007 года и Приказа Министерства аграрной политики Украины № 414 от 23.08.2005 года.

**Ветеринарно-санитарный контроль** осуществляется с целью контроля за охраной территории Украины от занесения с территории других стран инфекционных болезней животных, а также проверки ветеринарного состояния при экспорте, импорте и транзите животных, сырья, продуктов животного происхождения в соответствии с Законом Украины “О безопасности и качестве пищевых продуктов” статьи 18 Закона Украины “О ветеринарной медицине”.

**Экологический и радиологический контроль** осуществляется в соответствии с требованиями Закона Украины “Об охране окружающей природной среды Украины”, Положением о Государственной экологической инспекции Украины, утвержденного Указом Президента Украины от 13.04.2011 г. № 454 / 2011, и ПКМУ № 269 от 19.02.1996 г. с целью обеспечения экологической безопасности при ввозе на территорию Украины материалов, сырья и других предметов. При вывозе товаров за пределы таможенной территории Украины радиологический контроль может осуществляться в органах доходов и сборов отправления при завершении таможенного оформления или в пунктах пропуска через государственную границу Украины при завершении таможенного контроля товаров.

Удельное количество товаров перемещаемых через таможенную границу Украины, и их распределение по соответствующим видам государственного контроля изображены на рис. 6-9. При этом следует иметь в виду, что радиологическому контролю подлежат все товары групп 1-97 согласно Украинской классификации товаров внешнеэкономической деятельности кроме электроэнергии и товаров, перемещаемых трубопроводным транспортом.

Перечисленные виды контроля осуществляются с использованием средств информационных технологий, в том числе электронной базы данных относительно товаров, перемещение которых контролируется другими государственными органами в части соблюдения запретов относительно перемещения этих товаров через таможенную границу Украины. Государственные органы, которые осуществляют отмеченные виды контроля, обязаны предоставлять органам доходов и сборов для осуществления такого контроля необходимую информацию в электронном виде.

Органы доходов и сборов информируют соответствующие государственные органы Украины о результатах таможенного контроля и таможенного оформления товаров, подконтрольных этим органам, в том числе средствами электронной связи.

#### **4. Доступ на территорию таможенно-режимных объектов и взаимодействие контролирующих органов**

В процессе формирования технологических схем взаимодействия контролирующих органов при таможенном оформлении товаров в транспортно-



Рисунок 6. Распределение товаров, перемещаемых через таможенную границу Украины в режиме импорт (на основе стоимости товаров).

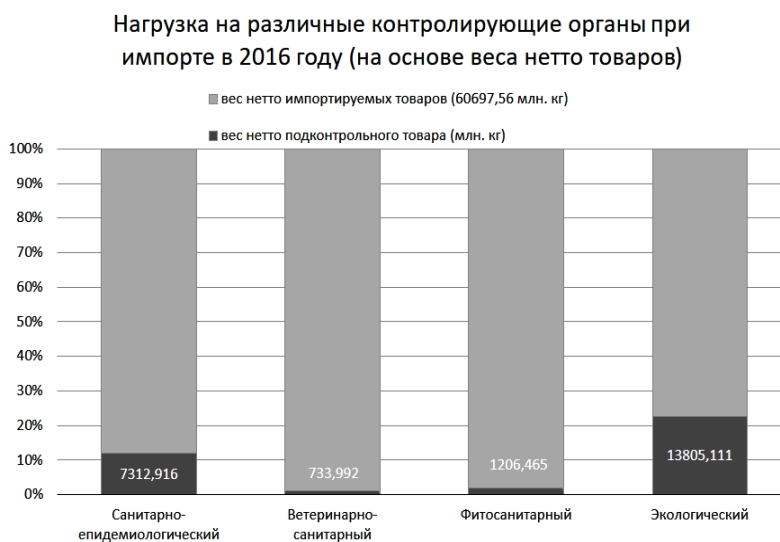


Рисунок 7. Распределение товаров, перемещаемых через таможенную границу Украины в режиме импорт (на основе веса нетто товаров).

таможенных логистических комплексах важным вопросом является организация доступа должностных лиц на территорию рассмотренных таможенно-режимных объектов. Как показал анализ таможенно-режимных объектов, на всех из них обязательно создаются зоны таможенного контроля, которые являются базовым условием нахождения товаров под таможенным контролем в определенном месте таможенной территории Украины. В зонах таможенного контроля соблюдается режим зоны таможенного контроля.

Согласно законодательству, беспрепятственный доступ в зоны таможенного контроля предоставляется таким должностным лицам и гражданам:

- должностным лицам таможен ГФС, их структурных подразделений, специализированных департаментов и органов ГФС по вопросам таможенного дела, которые непосредственно берут участие в осуществлении либо организации таможенных формальностей;

Нагрузка на различные контролирующие органы при экспорте в 2016 году (на основе стоимости товаров)



Рисунок 8. Распределение товаров, перемещаемых через таможенную границу Украины в режиме экспорт, по видам государственного контроля (на основе стоимости товаров).

Нагрузка на различные контролирующие органы при экспорте в 2016 году (на основе веса нетто товаров)



Рисунок 9. Распределение товаров, перемещаемых через таможенную границу Украины в режиме экспорт, по видам государственного контроля (на основе веса нетто товаров).

- должностным лицам органов государственной власти, которые осуществляют предусмотренные статьей 319 Таможенного кодекса Украины виды контроля во время перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу Украины;
- должностным лицам соответствующего органа охраны государственной границы (в случае расположения зоны таможенного контроля в пункте пропуска через таможенную границу Украины и в пределах приграничной полосы на государственной границе);
- декларантам, на время осуществления таможенными органами таможенных формальностей относительно товаров и транспортных средств, которые

предъявляются ими для таможенного контроля (исключительно в соответствии с ведомостями, внесенными в графы 14 “Декларант” и 54 “Место и дата” таможенной декларации);

- лицам, которые перемещают товары и транспортные средства коммерческого назначения через таможенную границу Украины;
- лицам, которые хранят товар под таможенным контролем в соответствующих складах (исключительно в соответствии с ведомостями, которые содержатся в графе 49 “Реквизиты склада” таможенной декларации). При этом список лиц от предприятия владельца склада, которые имеют доступ на территорию склада временного хранения, подается в виде перечня как один из необходимых документов при открытии склада, а список лиц, которые имеют доступ на территорию таможенного склада, указывается в процедуре эксплуатации таможенного склада, которая утверждается начальником таможни;
- работникам подразделений внутренней безопасности ГФС, внутреннего аудита ГФС для выполнения возложенных на них служебных обязанностей.

Кроме перечисленных лиц, в процессе таможенного оформления в ряде случаев возникает необходимость привлечения и обеспечения доступа на территорию таможенно-режимных объектов должностных лиц правоохранительных органов, осуществляющих уголовное расследование, оперативно-розыскные мероприятия, контрразведывательные мероприятия (в случае, предусмотренном п. 14 Постановления Кабинета министров Украины № 467 от 23.05.2012), государственных органов рыночного надзора за оборотом пищевой продукции, государственных органов сертификации. Указанные должностные лица могут пребывать в зонах таможенного контроля только в целях выполнения своих прямых служебных обязанностей с письменного разрешения руководителя таможни (таможенного поста), на основании письменных распоряжений руководителей соответствующих государственных органов, обращений граждан и при наличии оснований, определенных законодательством.

Пребывание перечисленных лиц в зонах таможенного контроля осуществляется, как правило, в целях осмотра товаров, отбора проб, совершения складских и других предусмотренных законодательством операций с товарами под таможенным контролем.

При этом, должностные и другие лица, которым предоставляется доступ в зоны таможенного контроля, могут пребывать в ней только при наличии представительских карточек, изготовленных в соответствии с Порядком изготовления представительских карточек, и обеспечения ими сотрудников контролирующих органов (служб), которые функционируют в пунктах пропуска через государственную границу (внутренних таможнях, других определенных законодательством Украины местах для осуществления государственных видов контроля во время пересечения государственной границы лицами, транспортными средствами, грузами и другим имуществом), утвержденным совместным приказом Администрации государственной пограничной службы Украины, Государственной таможенной службы Украины, Министерства транспорта и связи Украины, Министерства охраны окружающей среды Украины, Министерства охраны здоровья Украины, Министерства культуры и туризма Украины, Министерства аграрной политики Украины от 16.05.2005 года № 370/396/208/173/219/294/205.

## **5. Электронные сервисы в процессе таможенного оформления**

Наиболее действенным механизмом оптимизации таможенных процедур и сокращения времени обработки документов при таможенном оформлении является



внедрение в процесс оформления современных информационных технологий. На сегодняшний день подавляющее большинство таможенных деклараций подается в таможенные органы в электронном виде без бумажного экземпляра (а также сопроводительные и дополнительные документы), что значительно ускоряет процесс оформления.

Таможенная служба Украины начала активно внедрять электронное декларирование товаров с января 2009 года. На сегодняшний день полностью реализовано таможенное оформление грузов в электронном виде во всех таможенных режимах. Практически 95% всех товаров оформляется таможней с помощью электронных таможенных деклараций. При этом, оставшиеся 5% оформлений составляют, как правило, оформления товаров, которые перемещаются гражданами (граждане в процессе таможенного оформления сами являются декларантами перемещаемых товаров и не могут подать декларацию в электронном виде в силу отсутствия доступа к необходимым программным комплексам и в силу отсутствия навыков работы с ними), либо требуют разрешительных документов, которые не могут быть выданы (представлены в таможенный орган) в электронном виде. Таможенным кодексом Украины предусмотрен полный переход на электронное оформление с 2017 года.

В соответствии с Законом Украины “Об электронной цифровой подписи” документ, подписанный с помощью электронной цифровой подписи, полностью приравнивается к документу, подписанному собственноручно уполномоченным лицом. Поэтому электронная таможенная декларация по своей юридической силе полностью идентична таможенной декларации, оформленной в “бумажном” виде. В случае таможенного оформления товаров по электронной таможенной декларации вместе с ней подаются скан-копии “бумажных” документов, подписанные электронной цифровой подписью декларанта.

Благодаря внедрению процедуры электронного декларирования стало возможным добиться прогнозируемых показателей среднего времени оформления декларации по импорту на уровне 1 часа 55 минут, по экспорту на уровне 45 минут. Кроме того, в случае применения процедуры электронного декларирования присутствие декларанта в таможне при подаче декларации не требуется. При этом система электронного декларирования позволяет декларанту контролировать процесс оформления груза на всех этапах, а также обмениваться электронными документами с таможней, не выходя из офиса. Однако такие упрощения касаются таможенных оформлений, по которым системой автоматического управления рисками не сгенерировано обязательных процедур досмотра товаров таможенным инспектором. Динамику сокращения среднего времени оформления декларации в связи с введением процедуры электронного декларирования можно проследить на примере Донецкой таможни ГФС (рис. 10).

Внедрение информационных технологий в процесс таможенного оформления позволяет минимизировать контакт декларанта с должностными лицами таможни и позволяет уменьшить уровень коррупционных рисков.

С точки зрения таможенной системы, внедрение электронного декларирования дает значительные преимущества для функционирования системы и повышения качества таможенного контроля в целом в виде возможности эффективного применения автоматизированной системы анализа рисков, в том числе формирования более сложных профилей риска как на системном, так и на региональном уровнях [11].

Осуществляется постоянное совершенствование процедур электронного декларирования, в том числе путем внедрения механизма автоматического распределения электронных таможенных деклараций между должностными лицами подразделения таможенного оформления.

Среднее время оформления декларации

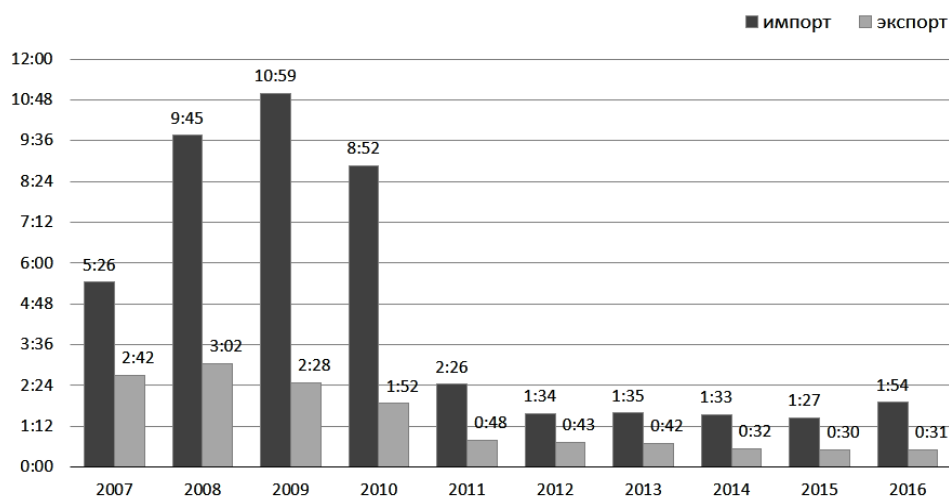


Рисунок 10. Среднее время оформления грузовой таможенной декларации.

Одной из проблем, которая замедляет процесс внедрения полноценной процедуры электронной очистки грузов от момента пересечения ими границы и до момента выпуска в свободное обращение, является необходимость проведения дополнительных видов контроля, предусмотренных ст. 319 Таможенного кодекса Украины.

Государственной фискальной службой Украины и другими контролирующими органами активно ведется работа по осуществлению взаимодействия всех контролирующих служб по принципу “единого окна”. Ощутимые результаты в этом направлении достигнуты после запуска в работу Государственной фискальной службой Украины в 2016 году электронного модуля обмена информацией между органами доходов и сборов, другими государственными органами и предприятиями “Единое окно”, которые являются частью автоматизированной системы таможенного оформления “Инспектор”. Взаимодействие органов доходов и сборов, контролирующих органов и предприятий осуществляется в соответствии с международной практикой и рекомендациями международных организаций с применением информационно-телекоммуникационной системы органов доходов и сборов; и после доработки и интеграции информационных систем – с использованием системы электронного взаимодействия органов исполнительной власти и системы электронного взаимодействия государственных электронных информационных ресурсов. Должностные лица контролирующих органов взаимодействуют с информационной системой с использованием специального программно-информационного комплекса, который разрабатывается ГФС и безвозмездно предоставляется в пользование контролирующим органам.

Средства электронной цифровой подписи и права пользования программным обеспечением, необходимым для пользования такими средствами, предоставляются ГФС должностным лицам контролирующих органов, уполномоченных на использование информационной системы, безвозмездно за обращениями таких контролирующих органов.

Информационная система обеспечивает возможность уполномоченным должностным лицам выполнять предусмотренные законодательством мероприятия, и хранит документы и протоколы действий ее пользователей в течение 1095 дней.

Взаимодействие предприятий с информационной системой осуществляется с использованием информационных, телекоммуникационных и информационно-телекоммуникационных систем и средств их обеспечения, которые используются предприятиями для представления органам доходов и сборов документов и сведений, предусмотренных Таможенным кодексом Украины, через автоматизированную систему таможенного оформления. Информационная система посылает предприятию сообщения с электронной цифровой подписью должностного лица органа доходов и сборов.

Сканируемые копии документов, необходимых для завершения соответствующего вида государственного контроля, вместе с электронным сообщением, с электронной цифровой подписью должностного лица предприятия посылаются в информационной системе для осуществления соответствующего вида государственного контроля к моменту прибытия товаров в таможню назначения или после их прибытия. В электронном сообщении предприятие отмечает реквизиты предварительной таможенной декларации и дату и время, когда товары в таможне прибытия в присутствии представителя предприятия могут быть предъявлены соответствующему контролируемому органу для досмотра (в случае принятия такого решения контролирующим органом). Время проведения досмотра согласовывается с должностным лицом таможни и контролирующего органа.

Позитивные результаты осуществления всех видов контроля, в том числе проведения досмотра товаров (в случае такой необходимости) вносятся должностными лицами контролирующих органов в информационную систему. В таком случае проставление разрешающих штампов контролирующими органами на товаро-транспортных документах не требуется, что нивелирует необходимость посещения декларантом мест дислокации таких органов и, соответственно, ускоряет процесс подачи таможенной декларации, заполненной в обычном порядке, и таможенного оформления в целом. Кроме того, контролирующие органы имеют возможность вносить в информационную систему информацию о запрете на ввоз в Украину определенных групп товаров, а также сведения о выданных документах, которые подтверждают соблюдение ограничений относительно перемещения товаров через таможенную границу Украины.

С целью упрощения процедур и сокращения времени оформления грузов в портах Государственной фискальной службой Украины и Мининфраструктуры подписан Меморандум о сотрудничестве в области информационных технологий по совершенствованию процедур в морских портах в отношении товаров, перемещаемых в контейнерах. Подписание меморандума предусматривает возможность принятия решения о пропуске грузов на таможенную территорию Украины еще до прибытия судов в морской порт – на основании предварительной информации и с учетом результатов применения системы анализа и управления рисками.

На первом этапе реализации такой технологии запланировано провести интеграцию информационных баз данных ГФС и Мининфраструктуры.

На втором – опытная эксплуатация интегрированной системы с использованием автоматизированной системы анализа и управления рисками на базе программно-информационного комплекса Всемирной таможенной организации (ВТамО) CTS. CTS ВТамО – CargoTargetingSystem – это разработанный ВТамО программно-информационный комплекс, который применяется таможенными органами для получения от морских линий предварительной информации и в дальнейшем используется для анализа рисков.

Этот комплекс позволит ГФС получать более подробную, структурированную и унифицированную предварительную информацию о товарах, которые поступают в

морские порты Украины в контейнерах, что ускорит выполнение таможенных формальностей в портах и будет способствовать повышению эффективности контейнерных перевозок за счет использования системы анализа и управления рисками.

Такие технологии реализуются ГФС в рамках Концепции внедрения многофункциональной комплексной системы “Электронная таможня” и направлены на дальнейшее развитие и адаптацию информационной системы ГФС к стандартам Всемирной таможенной организации, а также способствуют обеспечению таможенной безопасности Украины.

## **Выводы**

Проведенный анализ таможенного законодательства по открытию и функционированию таможенно-режимных объектов свидетельствует о согласованности требований к их техническому оснащению и режимным правилам, а также о возможности одновременного создания нескольких объектов в пределах одного логистического транспортно-таможенного комплекса. При этом наиболее оптимальным является формирование в составе логистического транспортно-таможенного комплекса таможенно-режимного объекта, который имел бы статус грузового таможенного комплекса, поскольку такой таможенно-режимный объект может объединять в себе места доставки товаров транспортными средствами, склады временного хранения и таможенные склады с соответственными зонами таможенного контроля.

На данном этапе развития логистической транспортно-таможенной инфраструктуры наблюдаются невысокие количественные показатели создания грузовых таможенных комплексов в Украине. Данная ситуация обусловлена тем, что получение статуса грузовых таможенных комплексов предприятиями, которые уже имеют в своем распоряжении место доставки товаров транспортными средствами со складом временного хранения или таможенным складом, ставит перед владельцем необходимость выполнения дополнительных требований, связанных с регистрацией и оснащением объектов, без видимой финансовой выгоды в дальнейшем.

При создании логистического транспортно-таможенного комплекса необходимо решить проблему разграничения объектов, которые обеспечивают операции с внешнеэкономическими грузами и “внутренними” грузами, которые не находятся под таможенным контролем и предназначены для перемещения в пределах страны. Поскольку законодательством Украины установлены жесткие правила относительно невозможности одновременного пребывания на таможенно-режимных объектах товаров под таможенным контролем и товаров, не находящихся под таможенным контролем, а также относительно доступа посторонних лиц (не осуществляющих внешнеэкономических операций либо государственный контроль) на территорию таких объектов.

Анализ процедуры таможенного оформления показал, что пребывание в зонах таможенного контроля лиц, которые проводят предусмотренные статьей 319 Таможенного кодекса Украины виды контроля, а также других лиц (в случаях, предусмотренных законодательством) осуществляется, как правило, в целях осмотра товаров, отбора проб, совершения складских и других операций с товарами под таможенным контролем. При этом должностные и другие лица, которым предоставляется доступ в зоны таможенного контроля, могут пребывать в ней только при наличии представительских карточек, изготовленных в соответствии с законодательством.

Важным аспектом полноценного функционирования логистического транспортно-таможенного комплекса в части работы с внешнеэкономическими грузами является необходимость размещения на территории комплекса должностных лиц таможни, а также лиц, осуществляющих предусмотренные статьей 319 Таможенного кодекса Украины виды контроля в зависимости от обрабатываемой номенклатуры грузов. Обеспечение перечисленных должностных лиц, в пределах созданных таможенно-режимных объектов, помещениями и средствами связи, необходимыми для выполнения их должностных обязанностей, возлагается на содержателя таких объектов.

В связи с вышеизложенным, в процессе создания логистического транспортно-таможенного комплекса на этапе планирования промышленных мощностей нужно четко определить назначение объектов и сферу их использования, а также разработать схемы оптимального распределения документальных и грузовых потоков в рамках логистического транспортно-таможенного комплекса и предусмотреть возможность доступа заинтересованных лиц к соответствующим типам грузов. Наиболее действенным механизмом оптимизации таможенных процедур и сокращения времени обработки документов при таможенном оформлении является применение в процессе оформления современных информационных технологий. Решение вопросов оптимизации документальных и грузовых потоков в пределах логистических транспортно-таможенных комплексов должно осуществляться расчетным путем на основе анализа текущего законодательства, номенклатуры обрабатываемых грузов и объемов внутреннего и внешнеэкономического грузопотоков.

## **Литература**

1. Бакаев А. А. Международные транспортные коридоры Украины: сети и моделирование в 2 т. / А.А. Бакаев, С.И. Пирожков, В.Л. Ревенко и др. – К.: КУЭТТ, 2003, – т.1: Наземные виды транспорта. – 518 с.
2. Данько М.И. Транспортно-логистическая система в пределах международных транспортных коридоров и ее влияние на транзитные возможности Украины [Текст] / М.И. Данько // Проблемы международных транспортных коридоров и единой транспортной системы Украины: тезисы докладов по материалам седьмой научно-практической международной конференции. – п.г.т. Коктебель, 2011. – С.15-16
3. Деякі питання здійснення державного контролю товарів, які переміщуються через митний кордон України: Постанова Кабінету Міністрів України від 30.05.2012 № 1031 [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>
4. Деякі питання реалізації принципу “єдиного вікна” під час здійснення митного, санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного, радіологічного та інших видів державного контролю: Постанова Кабінету Міністрів України від 25 травня 2016 року № 364 [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>
5. Дикань В.В. Значение мультимодальных транспортных узлов в системе международных транспортных коридоров [Текст] / В.В. Дикань // Проблемы международных транспортных коридоров и единой транспортной системы Украины: тезисы докладов по материалам седьмой научно-практической международной конференции. – п.г.т. Коктебель, 2011. – С. 20
6. Звіт про виконання Плану роботи Державної фіскальної служби України на 2015 рік [Електронний ресурс] Режим доступу: [http:// http://sfs.gov.ua](http://sfs.gov.ua)
7. Зубенко В.О. Создание современной инфраструктуры транспортной системы Украины [Текст] / В.О. Зубенко // Проблемы международных транспортных коридоров и единой транспортной системы Украины: тезисы докладов по материалам



седьмой научно-практической международной конференции. – п.г.т. Коктебель, 2011. – С. 33-34

8. Корень М.В. Приоритетность создания транспортно-логистической системы страны на базе формирования региональных ТЛЦ [Текст] / М.В. Корень // Проблемы международных транспортных коридоров и единой транспортной системы Украины: тезисы докладов по материалам седьмой научно-практической международной конференции. – п.г.т. Коктебель, 2011. – с.33-34

9. Кутирєв В. В. Проблеми і перспективи розвитку системи транспортно-логістичних центрів в Україні [Текст] / В.В. Кутирєв, А.М. Пасічник // Митна політика та актуальні проблеми економічної безпеки України на сучасному етапі: тези III міжнародної науково-практичної конференції молодих вчених. – Дніпропетровськ: Академія митної служби України, 2010. –Т.2 – С. 48–49

10. Митний кодекс України: закон України від 13.05.2012 № 4495-VI (зі змінами) [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>

11. Наказ Державної фіскальної служби України від 20.10.2016 № 880 “Про затвердження Ключових показників ефективності ДФС” [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>

12. Наказ Міністерства фінансів України від 22.05.2012 № 583 “Про затвердження Порядку створення зон митного контролю” [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>

13. Наказ Міністерства фінансів України від 28.05.2012 № 613 “Про затвердження Положення про склади тимчасового зберігання” [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>

14. Наказ Міністерства фінансів України від 30.05.2012 № 646 “Про місця доставки товарів транспортними засобами”: [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>

15. Наказ Міністерства фінансів України від 16.07.2012 № 835 “Про затвердження Порядку надання складским об’єктам статусу “митний склад” і позбавлення такого статусу”: [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>

16. Пасічник А. М. Вантажний митний комплекс як структурний елемент транспортно-логістичного центру [Текст] / А. М. Пасічник, С. С. Кравчук, І. Ю. Леснікова // Вісник АМСУ. – 2007. – №4(36). – С. 75-79

17. Пасічник А.М. Методологія формування транспортно-митної інфраструктури в Україні: монографія [Текст] / За ред. Пасічника А.М. / А.М. Пасічник, А.В. Сохацький, А.І. Кузьменко, Н.В. Халіпова. – Д.: УМСФ, 2016. – 168 с.

18. Пасічник А. М. Розбудова транспортно-митної інфраструктури – основа економічної безпеки України [Текст] / А. М. Пасічник, В. С. Мальнов О. С. Попрощька // Вісник АМСУ. – 2007. – №3(35). – С. 64-70

19. Пасічник А.М. Сучасні технології в системі митного регулювання: монографія [Текст] / За ред. Пасічника А.М. / А.М. Пасічник, С.В. Галько, В.С. Мальнов, С.С. Терещенко та ін. – Д.: Академія митної служби України, 2013. – 158 с.

20. Пасічник А. М. Сучасні транспортно-митні технології міжнародних перевезень товарів: монографія [Текст] / За ред. Пасічника А.М. / А.М. Пасічник. А.В. Сохацький, А.І. Кузьменко, Н.В. Халіпова та ін. – Д.: АМСУ, 2012. – 288 с.

21. Пасічник А. М. Удосконалення системи контролю та управління переміщенням транспортних засобів та вантажів [Текст] / А. М. Пасічник, В. С. Мальнов, С. С. Кравчук // Вісник АМСУ. – 2008. – №2(38). – С. 60-65

22. Токмакова И.В. Проблемы создания региональных транспортно-логистических комплексов в Украине [Текст] / И.В. Токмакова // Проблемы

международных транспортных коридоров и единой транспортной системы Украины: тезисы докладов по материалам седьмой научно-практической международной конференции – п.г.т. Коктебель, 2011. – С.33-34

23. *Handbook of Best Practices at Border Crossings – A Trade and Transport Facilitation Perspective*, Organization for Security and Cooperation in Europe (OSCE), 2012, 265 p.

24. Pasichnyk, A.N., Vitruh, I.P., Kutyrev, V.V. 2013, "Factors that influence the formation of the transport-logistics networks", *Systemy i srodki transportu samochodowego*, Rzeszow: Politechnika Rzeszowska, 2013, pp. 517-526

**РАЗДЕЛ 3 – ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ В СФЕРЕ  
ТАМОЖЕННОГО ДЕЛА**

JEL Classification: I230

**ЦЕЛИ БОЛОНСКОГО ПРОЦЕССА И ИХ РЕАЛИЗАЦИЯ  
ПРИ ПОДГОТОВКЕ ВЕНГЕРСКИХ ТАМОЖЕННЫХ  
ОФИЦЕРОВ**

**Андреа САБО**

*Национальный университет государственной службы, Венгрия  
E-mail: szabo.andrea\_2@nav.gov.hu*

**Аннотация**

*В результате присоединения к Болонскому процессу в области высшего образования науки правопорядка в 2006-ом году было создано линейное, многоцикловое, современное высшее учебное заведение, первый учебный цикл которого обеспечивает диплом бакалавра и высшее образование в сфере правопорядка. Второй учебный цикл основывается на первом и по его окончании выпускники получают диплом магистра.*

*Обладая образованием бакалавра, выпускники имеют возможность поступать на службу как кадровые или государственные служащие, а также как правительственные служащие одного из органов правопорядка или в гражданской сфере или могут продолжать свою учебу на получение степени магистра в Полицейском Институте<sup>1</sup> или в любом университете.*

*Будущей стратегической целью Национального университета государственной службы является то, чтобы он развивался как многоцикловое, соответствующее Европейскому союзу высшее учебное заведение в сфере правопорядка, которое пользуется общим уважением в Венгрии и за рубежом, гарантировал получение конкурентоспособных, выдающихся профессиональных знаний; его целью является обучение преданных национальным и европейским ценностям интеллектуальных сотрудников органов правопорядка, укрепление характера научного центра, а также более тесная интеграция в системе высшего образования, предоставляя возможности для образования в течение всей жизни, которые периодичны и целенаправленны.*

*Ключевые слова: Болонский процесс, высшее образование, подготовка в сфере таможенного дела, обучение в сфере правопорядка*

**Введение**

Целью исследования является обзор целей Болонской декларации, показ их влияний, отражающихся в высшем образовании. При этом уделяется особое внимание специальному сегменту обучения – высшему образованию в сфере правопорядка / таможенного дела.

<sup>1</sup> С 1-го января 2012 г. факультет науки правопорядка Национального университета государственной службы

## 1. Транспарентность<sup>2</sup>

Возможно, она представляет собой одну из важнейших целей, направленную на осуществление принципа транспарентности, который является ключевым как с точки зрения мобильности работников и экономической конкурентоспособности Европейского союза, так и с точки зрения конкурентоспособности системы самого высшего образования Союза.<sup>3</sup> Лиссабонской Конвенцией уже в 1997-ом году был возбужден вопрос о признании квалификаций, знаний, зачетных баллов, дипломов, приобретенных в других учебных заведениях,<sup>4</sup> но до сих пор речь идет о европейской политике, стоящей на повестке дня и нуждающейся в решении, ведь рядом стран-членов Конвенция еще не ратифицирована. Венгрия ратифицировала Конвенцию в 2001 году, и создала закон о признании дипломов.<sup>5</sup> Также Управление высшим образованием приняло меры для применения приложения к диплому – правда, пока только для степеней бакалавра и магистра – и тем самым для введения документов серии Europass. Приложение к диплому обязательно и бесплатно выдается в Венгрии, начиная с 2006 года на венгерском и английском языках.

Приложение к диплому выдается и Факультетом науки правопорядка, так как его значимость ощутима и при трудоустройстве выпускников у партнерских / принимающих органов (полиция, служба исполнения наказания, Национальная налоговая и таможенная администрация и т.п.), и в случае последующей подачи заявления на курс магистра. Для выпускников специализации “безопасность частной собственности” существует возможность мобильности сотрудников. Необходимо отметить, что Национальный университет государственной службы был создан 1-го января 2012 г., где осуществляется признание дипломов и зачетных баллов, полученных на любой из кафедр университета, или проходит новое обучение на другой кафедре университета в любой период карьеры – ведь создание университета и является одной из ключевых целей вышеупомянутой меры правительства.

## 2. Двухцикловое обучение<sup>6</sup>

Первый цикл обучения представляет собой платформу для массового высшего образования: он осуществляет подготовку специалистов с высшим образованием, необходимых современной экономике и обладающих непосредственно применяемыми знаниями, удовлетворяющими потребности практики. На нем основывается теоретически более требовательное обучение на университетском уровне (магистратура), а позже докторская школа (PhD) как вершина элитного обучения.

<sup>2</sup> Болонская декларация: “Принятие системы легко понимаемых и сопоставимых степеней, в том числе путем внедрения Приложения к диплому для обеспечения возможности трудоустройства европейских граждан и повышения международной конкурентоспособности европейской системы высшего образования”

<sup>3</sup> Barakonyi, Károly, *Sorbonne-tól Prágáig: A Bologna-folyamat*, [http://docs.google.com/viewer?a=v&q=cache:7k1\\_q5MdZNwJ:unicum.sci.klte.hu/ttkar/bologna/barakonyi.doc+barakonyi](http://docs.google.com/viewer?a=v&q=cache:7k1_q5MdZNwJ:unicum.sci.klte.hu/ttkar/bologna/barakonyi.doc+barakonyi) 2011.02.28.10.12.PM

<sup>4</sup> Convention on the Recognition of Qualifications concerning Higher Education in the European Region, Lisbon, 11.IV.1997. Section IV. Article 1

<sup>5</sup> 2001. évi C. törvény a külföldi bizonyítványok és oklevelek elismeréséről, illetve a 2001. évi XCIX. törvény a felsőoktatási képzéseknek az európai régióban történő elismeréséről szóló, 1997. április 11-én, Lisszabonban aláírt Egyezmény kihirdetéséről

<sup>6</sup> Болонская декларация: “Принятие системы, основанной, по существу, на двух основных циклах – постепенного и постпостепенного. Допуск ко второму циклу будет требовать успешного завершения первого цикла обучения продолжительностью не менее трех лет. Степень, присуждаемая после первого цикла, также должна быть востребованной на европейском рынке труда как квалификация соответствующего уровня. Второй цикл должен вести к получению степени магистра и / или степени доктора, как это принято во многих европейских странах...”

Таким образом, ЕС отдал свой голос за линейную систему, сформированную в англосаксонских странах, против дуальной системы, укоренившейся здесь раньше. Кажется, линейная система удовлетворяет потребность в массовых человеческих ресурсах глобальной экономики более эффективно, более гибко – и этот факт был признан ведущими европейскими экономическими властями. Эта система способна обеспечить более гибкое приспособление к изменчивым потребностям, меньший риск привлечь широкие массы к высшему образованию, осуществить мобильность студентов между различными учебными заведениями и профессиональными сферами. Система имеет пирамидальную форму, она внизу более широкая и кверху суживается.

Согласно обязательствам, исходящим из Болонского процесса, начиная с 2006 г. было создано современное – линейное и многоцикловое – высшее учебное заведение в области науки правопорядка, в первом главном учебном цикле которого студенты получают диплом бакалавра и специальность степени высшего образования в сфере правопорядка. Основывающийся на первом цикле второй главный учебный цикл приводит к получению магистерской степени и диплома в сфере правопорядка.<sup>7</sup>

В данный момент возможно получить диплом бакалавра по специальностям: расследование преступлений, охрана экономики и финансовые расследования в области криминального управления, а также по специальностям: исполнение наказания, пограничный менеджмент, дорожная полиция, охрана публичного порядка, таможенное и акцизное управление, безопасность частной собственности, патрульная полиция и управление действиями по ликвидации последствий бедствий.

Получив дипломом бакалавра, выпускники имеют возможность устраиваться на работу как кадровые или государственные служащие, а также как правительственные служащие одного из органов правопорядка или в гражданской сфере, и могут продолжать свою учебу на факультете университета<sup>8</sup> или в магистратуре университета,<sup>9</sup> или в магистратурах одного из университетов-партнеров.

Целью обучения является подготовка специалистов, которые, обладая профессиональными знаниями, способны исполнять должности среднего и высшего ранга в области правоохраны, муниципального и финансового управления, исполнения наказания, полиции, управления действиями по ликвидации последствий бедствий, Национальной налоговой и таможенной администрации, гражданских служб национальной безопасности и в гражданской сфере безопасности частной собственности. Выпускники способны эффективно выполнять обязанности начальника с задачами в сфере правопорядка и в международной среде, а также продолжать свою учебу в магистратуре.<sup>10</sup> На этой специальности они могут обучаться в дневном и заочном режимах по специализации: теория правопорядка, строевая служба, анализ-оценка и борьба с организованной преступностью.

Выбрав специализацию анализа и оценки, студенты могут ознакомиться с основами управления рисками, его общей целью и методами, применяемыми в Европейском союзе.<sup>11</sup>

<sup>7</sup> Szabó, Andrea 2013, “The history of the Hungarian law enforcement higher education and its possible future objectives”, *Customs Scientific Journal CUSTOMS*, 2013, No 2, pp. 77-83

<sup>8</sup> Started in 2008, called Law Enforcement Manager. This was a big step forward in the history of the Police College because earlier university degrees could only be obtained at universities but the changes derived from the Bologna process have put an end to this exclusivity.

<sup>9</sup> Nemzeti Közszolgálati Egyetem (NKE)

<sup>10</sup> Kovács, Gábor 2016, *A rendészeti képzések rendszere a Nemzeti Közszolgálati Egyetemen*. In: Határrendészeti Tanulmányok. A magyar rendészettudományi társaság határrendészeti tagozat tudományos, szakmai kiadványa, XIII, évfolyam 1, szám, 2016/1, Budapest, 2016, p. 30

<sup>11</sup> Szabó, Andrea 2017, “New direction in the field of Customs higher education – analysis and assessment specialization”, *Customs Scientific Journal CUSTOMS*, Vol. 7, No 1, 2017, pp. 71-79



После получения диплома магистра выпускники имеют возможность работать в службах правопорядка, как, например, в Национальной налоговой и таможенной администрации или в гражданской сфере безопасности, или могут участвовать в программах послевузовского обучения (напр., эксперт по криминалистике) или в других формах обучения в течение всей жизни.

На факультете правопорядка проводится обучение на всех уровнях согласно Болонскому процессу. Магистратура в сфере правопорядка была создана в 2015 году, первый учебный год был открыт в 2016 году.

### **3. Система зачетных баллов<sup>12</sup>**

Вышеизложенная цель направлена на создание системы инструментов. Мобильность студентов поддерживается ослаблением ограничений по времени учебных программ, возможностью изменить начатую учебную программу с меньшей потерей, сочетанием обучения в течение жизни с университетским обучением.

Полицейский институт начал осуществлять систему обучения с зачетными баллами в 2003 году. Таким образом, за год до срока, определенного законом, стала возможной регистрация обучения по зачетным баллам.<sup>13</sup>

Целью перезачета зачетных баллов является переносимость зачетных баллов, свидетельствующих о приобретенных знаниях, навыках, таким образом содействуя более легкой мобильности студентов между учреждениями и странами. Такая система осуществима и между учебными программами или между различными модулями, или периодами в рамках одного учебного плана. Опыт прошлых лет показывает, что перенос кредитов как часть системы зачетных баллов функционирует с трудностями, в первую очередь, при признании зачетных баллов, приобретенных в других учебных заведениях. Таким образом, мобильность студентов осуществляется не в должной мере, и речь идет о каком-то „прикреплении студентов к учебному заведению”.

### **4. Мобильность<sup>14</sup>**

Вопрос мобильности возникает касательно как студентов, так и преподавателей. Важно, чтобы в Европейском пространстве осуществлялось не только гибкое перемещение рабочей силы, но и устранялись препятствия перед всеми участниками Европейского пространства высшего образования. Студент, который уже во время своей учебы имел возможность обучаться зарубежом в одной из стран-членов ЕС, будучи работником, наверное, будет способным к более гибкому приспособлению. Кроме этого, мобильность студентов и преподавателей будет в значительной мере влиять на оформление европейской идентичности. Однако, вопреки всем выгодным влияниям и достижениям и эта область обременена многочисленными проблемами.

Несмотря на все более развивающуюся мобильность студентов и преподавателей, вопрос мобильности в Венгрии остается все еще проблематичным.

---

<sup>12</sup> Болонская декларация: “Внедрение системы зачетных баллов по типу ECTS – европейской системы перезачета зачетных баллов, как надлежащего средства поддержки крупномасштабной студенческой мобильности. Зачетные баллы могли бы быть заработаны также и в рамках образования, не являющегося высшим, включая обучение в течение всей жизни, если они признаются принимающими заинтересованными университетами.”

<sup>13</sup> Blaskó, Béla 2005, *Rendészeti felsőoktatás – ma és holnap*, In: *Belügyi Szemle*, 2005/7-8, p. 42

<sup>14</sup> Болонская декларация: “Содействие мобильности путем преодоления препятствий эффективному осуществлению свободного передвижения, обращая внимание на следующее:

- для студентов должен быть обеспечен доступ к возможности получения образования и практической подготовки, а также к сопутствующим услугам,
- для преподавателей, исследователей и административного персонала должны быть обеспечены признание и зачет периодов времени, затраченного на проведение исследований, преподавание и стажировку в европейском контексте, без нанесения ущерба их правам, установленным законом.”

Основными проблемами являются „различия в уровнях жизни стран, высокая стоимость жизни, которые затрудняют мобильность, направленную на границу и действующую на короткое время, проводимое зарубежом; касательно стран назначения продолжает наблюдаться неравновесие численности въезжающих и выезжающих студентов; учебные заведения не дают должной подробной информации о себе, об учебных программах, о предметах, изучаемых на иностранном языке, а также наблюдается недостаток в приличном и удобном для студентов обслуживании (не только общежитие или питание, но и администрирование дел на иностранном языке, администрирование учебных вопросов, общее информирование).”<sup>15</sup>

Содействие мобильности как студентов, так и преподавателей, обеспечение и признание зарубежных учебных визитов, стажировок и профессиональных практик – в связи Болонской декларацией – имеет высокую значимость для факультета науки правопорядка. Институт присоединился к программе в 2006 году и за пять лет получил 243.890 евро для поддержки зарубежных визитов студентов / преподавателей. Начальные шаги были затруднены, ведь, с одной стороны, нужно было найти зарубежных партнеров, с другой стороны, понадобились организация внутри Института и разработка внутренних правил, и приспособление существующих правил к программе. И поиск партнеров ставил некоторые проблемы, так как из учебных заведений, проводящих обучение в сфере правопорядка, в отличие от других высших учебных заведений, только некоторые ведут аккредитованное обучение Болонского типа или, если и ведут такое обучение, не имеют регистрационного номера Эразмус. Таким образом, только юридические университеты являлись возможными учреждениями, преподающими предметы подобного профиля.<sup>16</sup> Программа имеет такие преимущества как возможность овладеть иностранными языками и практиковаться в них, а также ознакомиться с профессиональным языком и работой зарубежных служб правопорядка и таможни.

## **5. Обеспечение качества<sup>17</sup>**

Одним из условий взаимного признания дипломов является транспарентность (то есть то, чтобы содержание оконченной учебы и применимость приобретенных знаний являются однозначными). По крайней мере, такое же значение имеет, чтобы обучение, ведущееся в учебном заведении, было оценено и аттестовано независимой от учебного заведения организацией, и эти организации аттестации работали бы по одинаковым принципам в ЕС.

В Берлинском сообщении от 2003 года было сформулировано, что „в связи с принципом автономии учреждений обеспечение качества первично входит в обязанность самих учреждений. Это дает основу для реальной подотчетности академической системы в национальных рамках качества.”<sup>18</sup> Этим и поддерживается тот факт, что на сегодня качество становится одной из важнейших целей Болонского процесса.

Стандарты, сформулированные в документе с названием „Основные принципы и направления для Европейского пространства высшего образования”, принятом на Бергенском заседании в 2005 году, были утверждены и Венгерским

<sup>15</sup> Derényi, András 2008, *A Bolognai folyamat célkitűzéseinek magyarországi megvalósítása, Áttekintés*, Bologna füzetek 5, Tempus Közalapítvány, 2008, pp. 25-26

<sup>16</sup> Forizs, Sándor 2010, *Az Erasmus program a Rendőrtiszti Főiskolán*, In: Magyar Rendészet, X. évfolyam, 2010/1-2, pp. 135-141

<sup>17</sup> Болонская декларация “Содействие европейскому сотрудничеству в обеспечении качества с целью разработки сопоставимых критериев и методологий.”

<sup>18</sup> Kozma, Tamás-Rébay 2008, *Magdolna: A bolognai folyamat Közép-Európában*, Oktatás és Társadalom 2, Új Mandátum Könyvkiadó, Budapest, 2008, p. 334

Аккредитационным Комитетом, который поставил их перед венгерскими высшими учебными заведениями как ожидаемые стандарты, хотя некоторые элементы внутренней оценки качества – как оценка преподавателей студентами, оценка научной деятельности преподавателей и исследователей – уже давно укоренились, но остались без последствий.

Согласно положениям закона о высшем образовании, действующего и в нынешние дни, внутренними правилами регулирования учреждений детально описаны правила карьерного развития и регулярной оценки преподавателей. Что более важно, в отдельных учреждениях система управления качеством является сознательной и глобальной.

Политика качества, определенная Полицейским институтом, сегодня являющимся Национальным университетом государственной службы, система обеспечения качества и процессы, соответствующие регулированию, гарантируют качество учебных программ, освоенных компетенций и выдаваемых дипломов. Важная часть обеспечения качества представляет собой проведение деловых презентаций представителями заказчиков, посещение ими лекций, отзывы об их тематике и об учебных планах.

Студенческое самоуправление приобретает значимую роль во всех форумах, как например, на заседаниях кафедры (принимает участие председатель Студенческого самоуправления), в дисциплинарном комитете (одну третью часть комитета составляют студенты), в учебном комитете (половину состава комитета составляют студенты), в работе сената (одну третью часть комитета составляют студенты). Студенческий комитет общежития, как видно по названию, состоит из студентов.

Факультет считает своей важной задачей поддержку талантов; текущей задачей считается популяризация демонстрационной / ассистентской деятельности среди студентов, а также вовлечение их в научный студенческий кружок, что, в долгосрочном плане, может привести к обеспечению преподавателями.

## **6. Европейское пространство высшего образования<sup>19</sup>**

„От Европейского пространства высшего образования вправе ожидать, чтобы оно вместе с удовлетворением пожелания мобильности с экономическим основанием способствовало усилению европейской идентичности граждан, сохранению европейского культурного наследия, укреплению ведущей роли Европы в мировой культуре. Создание европейской идентичности, сохранение европейского культурного наследия должны показываться как в учебном материале, так и в многозначных межвузовских отношениях.”<sup>20</sup>

С учетом духовных ценностей, закрепленных в Магна Карта европейских университетов и выдающихся декларациях Болонского процесса, и в законе о высшем образовании, а также в заявлении о миссии и стратегии своего развития, Институт считает своей миссией, чтобы в результате Болонского процесса в области правопорядка быть линейным высшим учебным заведением в сфере правопорядка, являющимся современным во всех отношениях, ведущим многоцикловое обучение, которое, максимально эксплуатируя все возможности, служит созданию общества,

---

<sup>19</sup> Болонская декларация: “Содействие необходимым европейским воззрениям в высшем образовании, особенно относительно развития учебных планов, межинституционального сотрудничества, схем мобильности и совместных программ обучения, практической подготовки и проведения научных исследований.”

<sup>20</sup> Barakonyi, Károly, *Sorbonne-tól Prágáig: A Bologna-folyamat*, [http://docs.google.com/viewer?a=v&q=cache:7k1\\_q5MdZwJ:unicum.sci.klte.hu/ttkar/bologna/barakonyi.doc+barakonyi](http://docs.google.com/viewer?a=v&q=cache:7k1_q5MdZwJ:unicum.sci.klte.hu/ttkar/bologna/barakonyi.doc+barakonyi)  
2011.02.28.10.12.PM

основанного на знаниях, и одновременно своей как можно более быстрой и эффективной адаптации к Европейскому пространству высшего образования, а также гармонизации с органами правопорядка и сферы частной безопасности ЕС, заказывающих такое обучение.

## **6. Обучение в течение всей жизни**

В соответствии с Лиссабонской стратегией все больше стран намечают создание возможности обучения в течение жизни в качестве стратегической цели.

В этой области у венгерских учебных заведений высшего образования есть еще возможности: они могут успешно повысить пропорцию взрослых, принимающих участие в их учебной деятельности, увеличить число нетрадиционных форм обучения.

Закон о высшем образовании облегчил вхождение этих учебных заведений в сферу обучения взрослых, которое обеспечивает возможность расширения предложений краткосрочных программ обучения, дающих сертификат вместо степени или диплома (курсы переподготовки, переквалификации). Необходима смена подходов, чтобы обучение в течение всей жизни было доступным не только для людей, располагающих дипломом, и не только в рамках заведений высшего образования. Участники высшего образования располагают ограниченным предложением для обучающихся помимо работы в области профессионального обучения, переподготовки. Имеются недостатки в гармонизации учебных потребностей, касающихся сферы интересов более широкого круга и возможностей высшего образования.

В рамках и в целях обучения в течение всей жизни факультет обеспечивает все возможные формы постдипломного обучения, как например, в сотрудничестве с Экспертно-исследовательским институтом криминалистики для дальнейшей специализации по судебной экспертизе.

## **Выводы**

Стратегической целью факультета науки правопорядка является дальнейшее развитие вуза на основе своих достижений как автономного, многоциклового, соответствующего нормам Европейского союза учреждения высшего образования, признанного как в Венгрии, так и за рубежом; а также в будущем гарантирование предоставления конкурентоспособного профессионального знания высшего уровня, подготовки преданных национальным и европейским ценностям интеллектуальных сотрудников органов правопорядка; укрепление своей специфики как научно-интеллектуального центра; усиленное включение в систему обучения взрослых и обеспечение периодичной и целеориентированной возможности обучения в течение всей жизни. Деятельность Полицейского института на протяжении 40 лет своего существования постоянно изменялась вслед за реформами, происходящими в сфере высшего образования, и в соответствии с актуальными требованиями органов-заказчиков. Наибольшим изменением можно считать недавнее превращение института в факультет университета, которое на много лет будет влиять на форму учреждения, обучение, учебные планы, и в результате чего магистратура как форма обучения, трудно объяснимая в рамках института, нашла свое место и была создана докторская школа наук правопорядка для удовлетворения все возрастающего спроса. Изучая вопрос с точки зрения заказчика, приходим к весьма интересному результату. В какой мере представляет интерес для органа-заказчика, чтобы его будущий работник участвовал в зарубежных учебных визитах, приобрел диплом, обеспечивающий возможность перехода из одного учебного заведения в другое, не говоря о единой системе зачетных баллов? Интересы заказчика ясны и однозначны – это хорошо

обученные студенты, но прежде всего с профессиональной подготовкой и знаниями, соответствующими диплому, подготовленные за возможно самый короткий срок, которые, окончив факультет, начали бы работать в сфере правопорядка, например, в Национальной налоговой и таможенной администрации. По моему мнению, подход заказчиков должен быть изменен, чтобы они осознали, каковы выгоды у работника, имеющего зарубежный опыт и владеющего иностранным языком. Они должны согласовать развитие системы управления человеческими ресурсами, основанной на должности, с системой обучения.<sup>21</sup>

Поддерживая обеспечение качества, они должны все активнее принимать участие в профессиональной и финансовой поддержке обучения, заказанного ими, в проведении профессиональной практики студентов и способствовать освоению ими общих ценностей, усовершенствованию профессиональных, оперативных и управленческих компетенций, определенных в Рамочных стандартах таможенной компетенции ЕС<sup>22</sup> и, не в последнюю очередь, должны поддерживать коллег, решающих принимать участие в обучении в течение всей жизни.

## Литература

1. Barakonyi, Károly 2009, *Bologna "Hungaricum". Diagnózis és terápia*, Ёj Mandátum Kiadvány, Budapest, 2009
2. Blaskó, Béla 2005, *Rendészeti felsőoktatás – ma és holnap*, In: Vélgyi Szemle 2005/7-8, pp. 28-45
3. Derényi, András 2008, *A Bolognai folyamat cölkitüzéseinek magyarországi megvalósítása*, Bttekintés, Bologna fizetek 5, Tempus Kiadó, 2008, pp. 25-26
4. Fyrisz, Sándor 2010, *Az Erasmus program a Rendészeti Fiskolón*, In: Magyar Rendészet, X. Évfolyam, 2010/1-2, pp. 135-141
5. Fyrisz, Sándor 2009, *Irányok az Európai Uniyban a rendészeti felkészítésben*, In: Magyar Rendészet, 2009/3-4, pp. 83-85
6. Hrubos, Péter 2006, *Az európai felsőoktatás reformja*, In: Izikny Hedri Gabriella (szerk.): Magyarországi a kibvélx Európai Uniyban, Az Európai Uniy idxszerge fejleményei, Nemzeti Tankiadvány, Budapest, 2006, pp. 87-98
7. Kovács, Gábor 2016, *A rendészeti küpzések rendszere a Nemzeti Kúzzszolgólati Egyetemen*. In: Hatörrendészeti Tanulmányok. A magyar rendészettudományi társaság hatörrendészeti tagozat tudományos, szakmai kiadványa, XIII, évfolyam 1, szbm, 2016/1, Budapest, 2016, p. 30
8. Kozma, Tamás-Rólay 2008, *Magdolna: A bolognai folyamat Kúzzp-Európbán*, Oktatás és Társadalom 2, Ёj Mandátum Kiadvány, Budapest, 2008
9. Magasvári, Adrienn 2016, "Pénzügyért keresünk... De milyen legyen?" *Az EU vámügyi kompetencia-keretrendszere*, *Magyar Rendészet*, 2016/3, p. 149
10. Magasvári, Adrienn 2017, "Position-based human resources management system in Hungarian public service", *Customs Scientific Journal*, Vol. 7, No 1, 2017, pp. 63-70
11. Németh, Zsolt 2010, *Tiszteletkötet Sörkény István 65. születésnapjóra*, Rendészeti Fiskola, Budapest, 2010
12. Polynyi, István 2008, *Oktatás, oktatáspolitiká, oktatásgazdaság*, Nemzeti Tankiadvány, Budapest, 2008
13. Reinalda, Bob-Kulesza, Ewa 2006, *The Bologna process – Harmonizing Europe's Higher Education*, Barbara Budrich Publishers, Opladen & Farmington Hills 2006

---

<sup>21</sup> Magasvári, Adrienn 2017, "Position-based human resources management system in Hungarian public service", *Customs Scientific Journal*, Vol. 7, No 1, 2017, pp. 63-70

<sup>22</sup> Magasvári, Adrienn: "Pénzügyért keresünk... De milyen legyen?" *Az EU vámügyi kompetencia-keretrendszere*, *Magyar Rendészet*, 2016/3, p. 149



14. Rudas, Imre 2009, “*Bologna jelentős 2008*” – MRK összefoglaló, In: A felsőoktatásban folyó ciklusok közlési tapasztalatai, Konferencia dokumentumok, NFKK Füzetek 3, 2009, December, pp. 13-18
15. Sörkény, István 2007, *A Budapesti Rendészeti Főiskola a Bologna folyamatban*, In: Magyar Rendészet 2007/1-2, pp.15-22
16. Szaby, Andrea 2013, “The history of the Hungarian law enforcement higher education and its possible future objectives”, *Customs Scientific journal CUSTOMS*, No 2, 2013, pp. 77-83
17. Szaby, Andrea 2017, “New direction in the field of customs higher education – analysis and assessment specialization”, *Customs Scientific journal CUSTOMS*, Vol. 7, No 1, 2017, pp. 71-79

JEL Classification: O18, R40, R42

## **МОДЕРНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНО-ТАМОЖЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ РЫНКА СЖИЖЕННЫХ ГАЗОВ В УКРАИНЕ**

**Сергей МИРОШНИЧЕНКО**

Университет таможенного дела и финансов, Украина

E-mail: myrko86@ukr.net

### *Аннотация*

*В данной статье проведен анализ направлений развития и повышения эффективности функционирования логистической сети терминалов LPG (сжиженный углеводородный газ) Приднепровья как элементов региональной энергетической транспортно-таможенной инфраструктуры. В результате проведенного статистического анализа топливного рынка Украины определено, что растущий рынок сжиженного газа не имеет достаточного уровня инфраструктурного обеспечения для осуществления операций по перегрузке и хранению в пределах таможенной территории Украины.*

*Определено ключевую роль эффективного обслуживания грузопотоков для успешного функционирования и комплексного развития как экономики государства, так и регионов. Развитие региональной энергетической транспортно-таможенной инфраструктуры определено как один из ключевых факторов достижения энергетической независимости. На основе предложенных подходов к развитию системы транспортно-таможенных терминалов LPG показана возможность формирования соответствующей инфраструктуры на примере Приднепровского региона Украины.*

*Основной научный результат работы состоит в разработке принципиальных подходов к развитию LPG инфраструктуры региона в контексте его инфраструктурного обеспечения на основе логистического подхода.*

*Полученные результаты и разработанные рекомендации представляют методическую основу развития транспортно-таможенной инфраструктуры рынка LPG в контексте инфраструктурного обеспечения региона. К результатам, которые имеют наибольшее практическое значение, относятся предложения, касающиеся: процедуры проведения ситуационной оценки развития транспортной системы региона; использования территориального подхода к анализу развития транспортной системы Украины и ее регионов; последовательности действий по применению логистического подхода к развитию транспортной системы региона.*

*Предложенная методика может быть применена на различных административно-территориальных уровнях и позволяет потенциальным инвесторам принимать обоснованные решения о размещении элементов логистической транспортно-таможенной инфраструктуры с учетом оценки состояния инфраструктуры региона с определением его места и значения при расширении внутреннего и внешнего товарообмена.*

*Ключевые слова: логистический терминал, диверсификация поставок, обслуживание грузопотоков.*

## **Введение**

Опыт развитых стран и передовых компаний показывает, что логистика является стратегическим фактором успеха в современном бизнесе. Использование логистического подхода в менеджменте является необходимым условием повышения конкурентоспособности и эффективности хозяйствования [11].

На сегодня транспорт занимает одно из главных мест среди факторов, определяющих как эффективное функционирование экономики государства в целом, так и конкретного региона. Надежная транспортная инфраструктура обеспечивает эффективное транспортное обслуживание грузопотоков, что является одним из обязательных условий успешного функционирования и комплексного развития экономики регионов [12].

Экономическая безопасность любого государства базируется на максимальной автономии ее деятельности по обеспечению стабильного функционирования национального хозяйства [4].

Основополагающим условием этого становится обеспечение экономики различными видами ресурсов в достаточном объеме. Одними из важнейших и необходимых для надежной работы предприятий являются энергетические ресурсы. Все показатели, связанные с их использованием, в той или иной степени влияют на себестоимость продукции, рентабельность производства и полностью зависят от состояния энергетического комплекса. Таким образом, топливно-энергетический комплекс – это базовый сектор экономики, где производится важный ресурс, который обеспечивает включение в процесс производства всех остальных ресурсов государства: производственного аппарата, сырья, материалов, кадрового потенциала, высоких технологий.

В условиях зависимости государства от импорта нефтепродуктов и поиска путей диверсификации поставок, возникает проблема энергетической независимости.

Как показывает мировая практика, получение энергоносителей объемом более 30% из одного источника с точки зрения обеспечения надежных поставок энергоносителей и возможности экономического и политического давления на страну уже несет угрозу потери энергетической независимости.

Состояние региональной транспортно-таможенной инфраструктуры Украины на современном этапе характеризуется неравномерным региональным делением с устаревшими техническими и технологическими элементами и недостаточным уровнем взаимодействия различных видов транспорта [7]. Диспропорция между растущим спросом на логистические услуги в регионах и имеющейся мощностью инфраструктуры, необходимой для ее осуществления является причиной высоких логистических расходов, что не отвечает стратегическим целям страны по формированию единого экономического пространства [6].

Топливо-энергетический сектор Украины, в основном, был разработан в 1960-1970 гг, что соответствовало требованиям того времени. В основном он был направлен на хранение и манипуляции со светлыми (бензин, керосин, дизельное топливо) и темными (мазут, масло, гудрон) нефтепродуктами и природным газом.

В условиях экономической нестабильности и рекордного повышения цен на бензин и дизельное топливо сжиженные нефтяные газы (LPG) вышли на лидирующие позиции на рынке моторного топлива.

## 1. Анализ рынка сжиженных газов в Украине

Украинский рынок LPG развивается быстрыми темпами. Этому, главным образом, способствует увеличение популярности данного вида топлива у автовладельцев. Существенный потенциал для роста есть и в коммунально-бытовом секторе, а также нефтехимии. LPG это топливо, прежде всего, автомобильное и коммунально-бытовое. LPG komponується из таких газов, как: пропан, пропилен, изобутан, изобутилен, н-бутан и бутилен, которые, в основном, получают из попутного нефтяного газа. Наиболее распространенная моторная смесь – пропан-бутан.

Преимуществом LPG считается нетоксичность, отсутствие коррозии, высокое октановое число (102-108 в зависимости от местных условий). К тому же он горит намного чище, чем бензин или дизельное топливо.

С 2008 года в связи со значительным ростом цен на бензин и дизельное топливо, доля LPG на рынке моторного топлива в Украине выросла с 671 тыс. т. в 2008 году до 1115 тыс. т. в 2016 году. Динамика роста рынка LPG Украины в период с 2008 по 2016 представлена на рис. 1 [2].

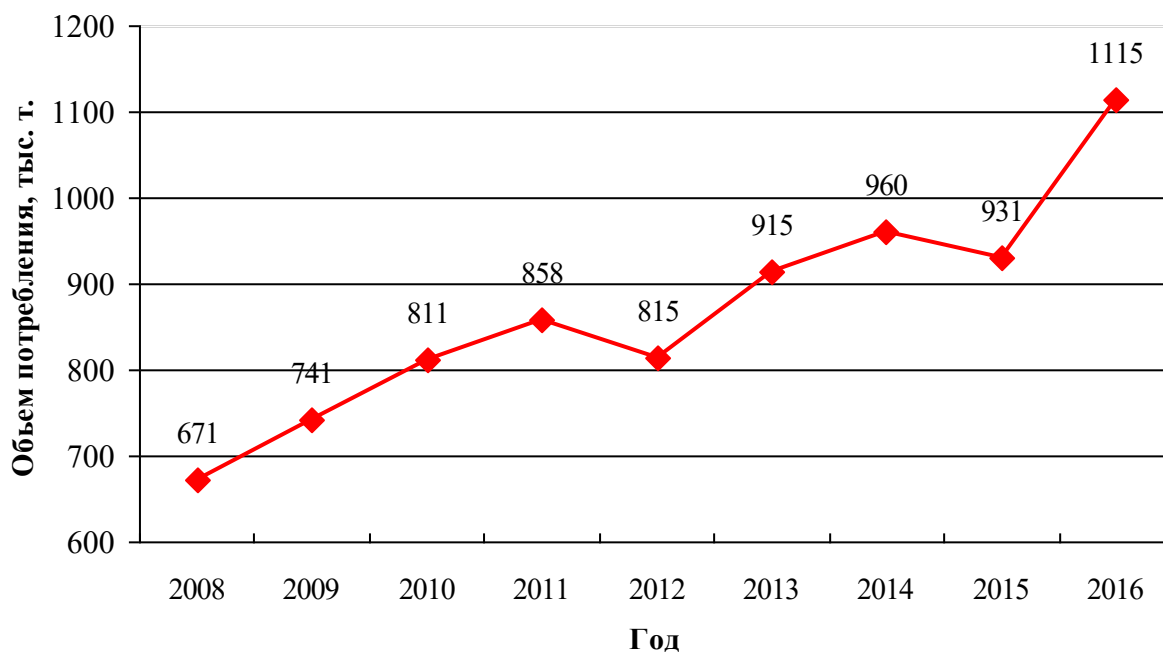


Рис. 1. Динамика роста рынка сжиженных газов в период с 2008 по 2016 гг.

За последние годы в структуре поставщиков LPG на рынок Украины существенных изменений не произошло. Основными поставщиками LPG в Украине является Российская Федерация и Беларусь [3].

Несмотря на рост и динамичное развитие рынка LPG в Украине, и анализируя статистические данные, все очевиднее становится отсутствие диверсификации зарубежных поставок. Ориентация на Россию и Беларусь грозит возникновением кризисных моментов. Зависимость украинского рынка LPG от российских производителей на фоне напряженных отношений между двумя странами несет в себе существенные риски, поскольку отсутствие диверсификации негативно влияет на рынок.

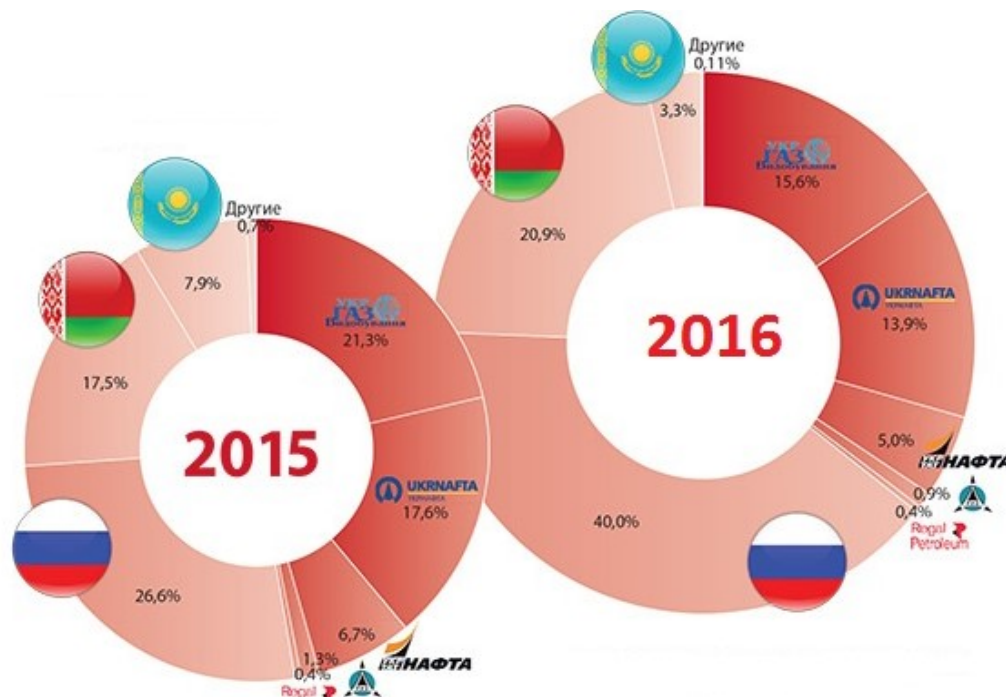


Рис. 2. Структура поставок сжиженных газов на украинский рынок.

Другая проблема – нехватка мощностей для хранения и перегрузки LPG. На сегодняшний день объемы хранения на LPG-терминалах составляют около 30% месячного потребления. Ограниченность в объемах не позволяет сформировать приемлемый запас на случай форс-мажора.

Фактически украинский рынок LPG работает “с колес”, что в свою очередь увеличивает логистические издержки в конечной цене топлива в среднем на 3-6%, по сравнению с бензинами и дизельным топливом (рис. 3) [5].

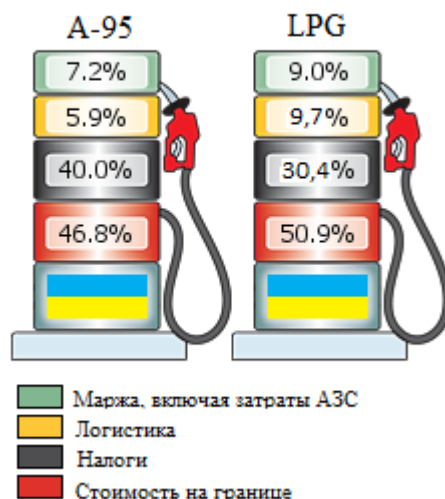


Рис. 3. Сравнительный анализ калькуляции цены нефтепродуктов в Украине по данным февраля месяца 2017 г.



Одним из путей повышения эффективности рынка LPG является развитие региональной логистической транспортно-таможенной инфраструктуры в направлении рационального использования и распределения ресурсов, что является одним из основных вопросов в логистике.

Формирование эффективной логистической транспортно-таможенной инфраструктуры рынка LPG позволит:

- решить проблему накопления и хранения;
- решить проблему взаимодействия различных видов транспорта и повысить качество комплексного обслуживания;
- снизить себестоимость перевозок.

## **2. Совершенствование инфраструктуры транспортно-таможенных терминалов LPG**

Основные подходы к развитию системы транспортно-таможенных терминалов LPG рассмотрим на примере формирования соответствующей инфраструктуры в Приднепровский регионе Украины.

Транспортно-таможенный терминал LPG – это транспортный объект с соответствующей инфраструктурой, которая обеспечивает реализацию оптимальных технологий перевозки, таможенного оформления, переработки, хранения, распределения и управления потоками.

Транспортно-таможенная инфраструктура LPG, по своей сути, работает в режиме мультимодальных перевозок и выполняет функции перевалки морских и железнодорожных объемов груза на внутренние направления.

Проблема размещения элементов транспортно-таможенной инфраструктуры LPG зависит от многих факторов, но среди определяющих можно выделить такие как:

- наличие и емкость рынка;
- инвестиционная привлекательность региона;
- близость региона к международным транспортным коридорам;
- состояние транспортной инфраструктуры;
- эффективность работающих видов транспорта.

Перемещение материальных потоков в логистической сети невозможно без концентрации в отдельных местах необходимых запасов [1]. Ключевым в вопросе формирования логистической транспортно-таможенной инфраструктуры LPG Приднепровья становится выбор оптимального места размещения логистического терминала с точки зрения логистических затрат и прибыли в процессе обслуживания грузопотока. Терминал LPG должен охватывать широкую географическую территорию и поэтому находится в центре зоны дистрибуции. Оптимальное место размещения логистического терминала будет способствовать сокращению порожних пробегов, расходов на топливо, повышению степени использования грузоподъемности и грузоместимости транспортного средства, а также позволит создать так называемый “Хаб” для хранения и перегрузки LPG в промышленных масштабах.

Большинство существующих подходов оптимизации размещения логистических объектов позволяют определять оптимальное место размещения элементов транспортно-логистической инфраструктуры с учетом только транспортных расходов, рассматривая только такие факторы, как объем перевозок, расстояние, стоимость перевозки [10].

На данный момент перевозка преимущественных объемов сжиженного газа осуществляется в смешанном сообщении (рис.4) [3]. Поскольку экспортно-импортные операции с такими грузами требуют таможенного оформления [8], то это делает регионы отправления и перегрузки товаров определяющими для формирования

эффективной логистической транспортно-таможенной инфраструктуры. Спрос и предложение на качественные логистические терминалы зависит от покупательской способности и численности населения в регионе обслуживания терминала.



Рис. 4. Структура импорта сжиженных газов в Украину по видам транспорта.

Таблица 1  
Исходящие данные объемов поставок и координаты крупнейших потребителей

Место расположения потребителя	Координата X	Координата Y	Население тыс.	% Потребление	Потребление тыс.т./месяц
Пирятин	78,00	108,00	46,62	5,72	0,28
Гадяч	110,00	109,00	24,00	2,95	0,14
Миргород	101,00	97,00	65,32	8,02	0,39
Лубны	83,00	97,00	56,60	6,95	0,33
Полтава	116,00	84,00	310,42	38,09	1,83
Глобино	98,00	73,00	17,49	2,15	0,10
Кременчуг	102,00	62,00	280,81	34,46	1,66
Машевка	122,00	78,00	13,64	1,67	0,08
Канев	61,00	96,00	25,30	5,33	0,16
Черкассы	59,00	82,00	284,00	59,88	1,76
Смела	59,00	72,00	68,00	14,34	0,42
Чигирин	75,00	69,00	11,00	2,32	0,07
Умань	20,00	60,00	86,00	18,13	0,53
Звенигородка	40,00	71,00	8,00	1,93	0,06
Светловодск	100,00	60,00	46,00	11,10	0,37
Александрия	91,00	50,00	82,00	19,78	0,65
Знаменка	81,00	55,00	23,50	5,67	0,19
Кропивницкий	71,00	48,00	240,00	57,90	1,92
Гайворон	10,00	41,00	15,00	3,62	0,12
Днепр	129,00	42,00	987,00	44,74	2,83
Каменское	119,00	59,00	241,00	10,92	0,69
Кривой Рог	96,00	28,00	642,00	29,10	1,84
Никополь	121,00	11,00	118,00	5,35	0,34
Павлоград	151,00	42,00	110,00	4,99	0,32
Покровск	165,00	28,00	35,00	1,59	0,10
Новомосковск	135,00	48,00	73,00	3,31	0,21

Рассмотрим задачу размещения LPG- терминала в Приднепровском регионе (на примере Полтавской, Кировоградской, Днепропетровской и Черкасской областей) на основе статистических данных деятельности Энергетической таможни Государственной фискальной службы Украины (ГФС) и потребления продукции населением, учитывая географическое расположение крупнейших городов-потребителей в 2016 г.

Для решения поставленной задачи используем метод наложения сетки координат на карту мест расположения существующих LPG- терминалов и крупнейших потребителей [9]. Исходные данные для определения места размещения приведены в табл. 1 и табл. 2.

Таблица 2

**Выходные данные объемов обработанного груза и координаты LPG - терминалов**

Место размещения LPG-терминала	Координат а X	Координата Y	Объем обработанного груза, тыс.т.
Сенча	96	111	0,523
Селещина	120	80	1,478
Полтава	116	84	0,423
Кременчуг	102	63	0,947
Канатово	74	43	0,642
Лелековка	65	70	0,624
Гайворон	10	41	0,582
Соленое	125	32	0,962
Днепр	128	43	1,378
Умань	20	60	0,672
Смела	60	72	0,839
Канев	61	97	0,582

Использование сетки координат дает возможность оценить стоимость доставки грузов до конечного потребителя, а для достижения поставленных задач определить оптимальное местоположение LPG-терминала с помощью метода “центра тяжести”. Подход на основе “центра тяжести” позволяет разместить LPG-терминал в точке, минимизируя затраты на транспортировку.

Анализируя существующую сеть и состояние путей сообщения Приднепровского региона и расстояния между основными городами-потребителями, становится очевидным, что зоны дистрибуции с учетом географического фактора должны быть разделены на две части в пределах правого и левого берега Днепра.

Координаты точки размещения LPG-терминалов определим следующим образом:

$$M = \frac{\sum_{i=1}^m R_{M_i} Q_{M_i} + \sum_{i=1}^n R_{C_i} Q_{C_i}}{\sum_{i=1}^m Q_{M_i} + \sum_{i=1}^n Q_{C_i}} \quad (1)$$

где M – центр массы или центр равновесия системы;

$R_{M_i}$  – расстояние от начала осей координат до точки, определяющей местоположение i-го LPG-терминала;

$R_{Ci}$  – расстояние от начала осей координат до точки, определяющей местоположение  $i$ -го потребителя;

$n, m$  – количество поставщиков и потребителей;

$Q_{Mi}$  – масса груза, поступающего в LPG-терминал;

$Q_{Ci}$  – масса груза, поступающего к потребителю.

Рассчитаем следующие параметры.

1. Суммарный грузопоток из-за расположения LPG-терминала:

$$\sum_{i=1}^m R_{M_i} Q_{M_i} \quad (2)$$

Для левобережной части Приднестровья

$$\text{По оси X} - \sum_{i=1}^m R_{M_i} Q_{M_i} = 96 * 0,523 + \dots + 128 * 1,378 = 549,614 \text{ (т.км.)}$$

$$\text{По оси Y} - \sum_{i=1}^m R_{M_i} Q_{M_i} = 111 * 0,523 + \dots + 43 * 1,378 = 330,74 \text{ (т.км.)}$$

Для правобережной части Приднестровья

$$\text{По оси X} - \sum_{i=1}^m R_{M_i} Q_{M_i} = 74 * 0,642 + \dots + 61 * 0,582 = 313,42 \text{ (т.км.)}$$

$$\text{По оси Y} - \sum_{i=1}^m R_{M_i} Q_{M_i} = 43 * 0,642 + \dots + 97 * 0,582 = 283,114 \text{ (т.км.)}$$

2. Суммарный грузопоток через места расположения потребителей:

$$\sum_{i=1}^n R_{C_i} Q_{C_i} \quad (3)$$

Для левобережной части Приднестровья

$$\text{По оси X} - \sum_{i=1}^n R_{C_i} Q_{C_i} = 78 * 0,28 + \dots + 135 * 0,21 = 1329,31 \text{ (т.км.)}$$

$$\text{По оси Y} - \sum_{i=1}^n R_{C_i} Q_{C_i} = 108 * 0,28 + \dots + 48 * 0,21 = 669,02 \text{ (т.км.)}$$

Для правобережной части Приднестровья

$$\text{По оси X} - \sum_{i=1}^n R_{C_i} Q_{C_i} = 61 * 0,16 + \dots + 121 * 0,98 = 1037,67 \text{ (т.км.)}$$

$$\text{По оси Y} - \sum_{i=1}^n R_{C_i} Q_{C_i} = 96 * 0,16 + \dots + 11 * 0,98 = 553,52 \text{ (т.км.)}$$

3. Координаты оптимального места расположения LPG-терминала:

Для левобережной части Приднестровья

$$\text{По оси X} - \frac{\sum_{i=1}^m R_{M_i} Q_{M_i} + \sum_{i=1}^n R_{C_i} Q_{C_i}}{\sum_{i=1}^m Q_{M_i} + \sum_{i=1}^n Q_{C_i}} = \frac{1329,31 + 549,614}{10,82 + 4,75} = 120,68.$$

$$\text{По оси } Y - \frac{\sum_{i=1}^m R_{M_i} Q_{M_i} + \sum_{i=1}^n R_{C_i} Q_{C_i}}{\sum_{i=1}^m Q_{M_i} + \sum_{i=1}^n Q_{C_i}} = \frac{669,02 + 330,74}{10,82 + 4,75} = 60,21.$$

Для правобережной части Приднепровья

$$\text{По оси } X - \frac{\sum_{i=1}^m R_{M_i} Q_{M_i} + \sum_{i=1}^n R_{C_i} Q_{C_i}}{\sum_{i=1}^m Q_{M_i} + \sum_{i=1}^n Q_{C_i}} = \frac{1037,67 + 313,42}{12,58 + 4,9} = 77,28.$$

$$\text{По оси } Y - \frac{\sum_{i=1}^m R_{M_i} Q_{M_i} + \sum_{i=1}^n R_{C_i} Q_{C_i}}{\sum_{i=1}^m Q_{M_i} + \sum_{i=1}^n Q_{C_i}} = \frac{553,52 + 283,11}{12,58 + 4,9} = 47,85.$$

Выполненные расчеты показали, что координаты LPG-терминала левобережной части Приднепровья:  $X = 120,68$   $Y = 60,21$  соответствуют территории в районе между г. Каменское и г. Магдалиновка Днепропетровской области, а координаты LPG-терминала правобережной части Приднепровья:  $X = 77,28$   $Y = 47,85$  соответствуют территории в районе г. Кропивницкий Кировоградской области. Географическое расположение рассчитанных мест размещения LPG-терминалов приведены на рис. 5

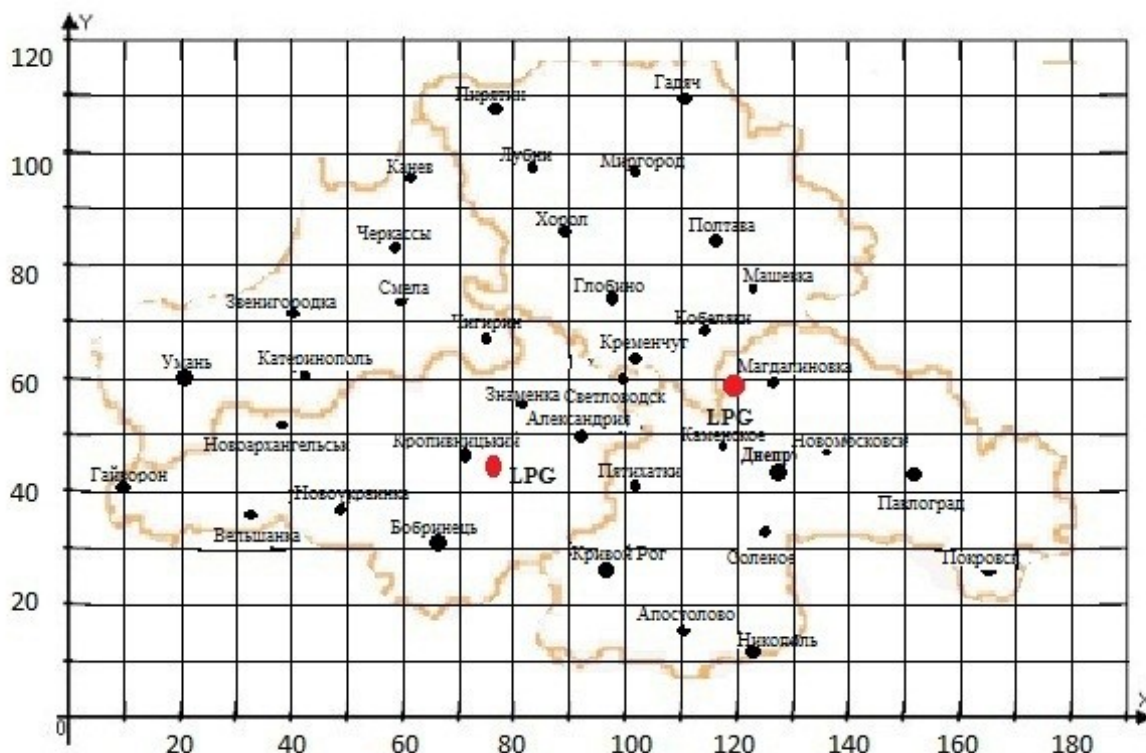


Рис. 5. Расчетное место размещения LPG-терминала.



### **3. Определение оптимального места размещения LPG-терминала**

Проанализировав полученные результаты расчета оптимальных мест размещения LPG-терминала, существующую транспортную инфраструктуру Приднепровья и перспективные направления диверсификации поставок, определено, что наиболее эффективно будет разместить LPG-терминалы в 2 местах. В пределах левобережной части Приднепровья – в районе города Каменское Днепропетровской области. Преимуществами выбора вышеуказанного места есть развитая транспортная и промышленная инфраструктура региона. В пределах города проходит магистральная железнодорожная линия Знаменка – Пятихатки – Днепр. На территории города есть еще несколько грузопассажирских станций: Баглий, Тритузная, Днепродзержинск, Днепродзержинск-Левобережный, что в перспективе может обеспечивать обработку около 80% доставки LPG на терминал. Также проходит трасса государственного значения Борисполь – Запорожье (Н – 08), которая соединяет с Днестром (46 км) и является определяющим фактором в системе доставки груза в розничную сеть до конечного потребителя с наиболее эффективным использованием мощностей и преимуществ различных видов транспорта.

Также определяющим фактором размещения LPG-терминала в черте города Каменское является наличие речного порта, что в ближайшей перспективе может стать реальной альтернативой диверсификации поставок из ближнего зарубежья с помощью перевозки LPG речным и морским транспортом.

В пределах правобережной части Приднепровья расчетное место совпало с LPG- терминалом “Канатово”. В пределах терминала проходит магистральная железнодорожная линия, связывающая г. Кропивницкий и узловую станцию Знаменка, также проходят трасса государственного значения Киев – Знаменка – Изварино. Развитие LPG терминала “Канатово” является наиболее эффективным, поскольку увеличение резервуарного парка и перегрузочных мощностей в уже действующем терминале позволит создать логистический транспортно-таможенный комплекс при минимальном уровне капитальных вложений.

Таким образом, учитывая влияние всех указанных выше факторов, а также то, что LPG является опасным грузом 2 категории, где погрузочно-разгрузочные работы, перегрузка и транспортировка предусматривают повышенные требования безопасности, создание так называемых “Хабов” на рынке LPG, который динамично меняется, позволит минимизировать затраты на транспортировку продукции в Приднепровье и создать необходимую транспортно-таможенную инфраструктуру для обеспечения растущего рынка LPG.

### **Выводы**

Проведенный анализ рынка LPG показал, что существующая логистическая инфраструктура на данный момент не может обеспечить полноценную и эффективную обработку грузов в условиях растущего рынка. Как следствие, недостаток мощностей для хранения и перегрузки LPG приводит к увеличению доли логистических издержек в конечной цене топлива.

Предложенная концепция модернизации логистической LPG инфраструктуры Приднепровья позволит создать сеть региональных логистический транспортно-таможенных комплексов (хабов) для оптимизации всей системы поставок. Все существующие LPG-терминалы, объединенные логистическими центрами, получат должную загрузку. В системе будет осуществляться управление механизмом движения груза и поиск наиболее оптимального маршрута доставки до конечного потребителя. Данные меры позволят объединить все структуры в единое целое и создать единый механизм функционирования, что позволит снизить долю

логистических расходов и на базе предложенных логистических центров создать стратегический запас для обеспечения потребностей региона.

### **Литература**

1. Васильев О.В. Методология і практика інфраструктурного забезпечення функціонування і розвитку регіонів України. Монографія. – Харків: ХНАМГ, 2007. – 341 с.
2. Державна служба статистики України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>, свободный. – Загол. с экрана. – Язык укр.
3. Державна фіскальна служба України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://officevr.sfs.gov.ua/>, свободный. – Загол. с экрана. – Язык укр.
4. Іскарова Н.О. Транспортна інфраструктура як компонент економічної безпеки України / Н.О. Іскарова // Економічний простір. – 2010. – № 36. [Електронний ресурс] – Режим доступу: [http://www.nbuv.gov.ua /portal/Soc\\_Gum/Ekpr/2010\\_ 36/Zmist/6PDF.pdf](http://www.nbuv.gov.ua /portal/Soc_Gum/Ekpr/2010_ 36/Zmist/6PDF.pdf).
5. Независимое интернет издание “Oil News” [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://oilnews.com.ua/>, свободный. – Загол. с экрана. – Язык русс.
6. Пасічник А. М. Інтегровані транспортні системи: навч. посіб. [Текст] / А. М. Пасічник. Дніпропетровськ: УМСФ. – 2016. – 181 с.
7. Пасічник А. М. Методология формування транспортно-митної інфраструктури в Україні: монографія [Текст] / За ред. А.М. Пасічника; А. М. Пасічник, А. В. Сохацький, А. І. Кузьменко, Н. В. Халіпова та ін. – Дніпропетровськ: УМСФ. – 2016. – 168 с.
8. Пасечник А.М. Проблемы таможенного оформления и контроля транспортировки природного газа ГТС Украины / А.М. Пасечник, Б.И. Мороз, Я.С. Добрынина // Тр. науч.-техн. конф. “Компьютерное моделирование в наукоемких технологиях” – Харьков: ХНУ им. Каразина, 2012. – С. 330-333
9. Пасічник А.М. Сучасні транспортно-митні технології міжнародних перевезень товарів: монографія [Текст] / За ред. А.М. Пасічника; А.М. Пасічник. Я.С. Добрынина, О.М. Клен, С.С. Кравчук та ін. – Дніпропетровськ: АМСУ. – 2012. – 288 с.
10. Pasichnyk, A.M., Vitruh, I.P. & Kutyrev V.V. 2013, *Factors that influence the formation of the transport-logistics networks*, Systemy i srodki transportu samochodowego, Rzeszow: Politechnika Rzeszowska, 2013, pp. 517-526
11. Sheikh Ariful, Alam 2013, *Evaluation of the potential locations for logistics hub: A case study for a logistics company*, Degree project in Transport and Location Analysis, Stockholm, Sweden, 2013, p. 78, <http://kth.diva-portal.org/smash/searchlist.jsf?searchId=1>
12. Skowron-Grabowska, Beata, *Development of logistics centres in Poland*, <http://www.oeconomica.uab.ro /upload/lucrari/920072/2.pdf>

## **СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МЕХАНИЗМОВ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ В СФЕРЕ ТАМОЖЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ: ОПЫТ УКРАИНЫ**

**Валентин ИЛЬЧЕНКО**

*Днепропетровский региональный институт государственного управления НАГУ при  
Президенте Украины, Украина  
E-mail: waliklviv@gmail.com*

### **Аннотация**

*В статье на примере Украины изучены и представлены современные тенденции развития механизмов государственного управления в сфере таможенного регулирования. С целью обоснования концептуальных подходов к развитию механизмов государственного управления в сфере таможенного регулирования в Украине исследовано функционирование таможенной службы в контексте развития государства в условиях глобализации. В ходе исследования подтверждена согласованность работы международных организаций в вопросах разработки и продвижения унифицированных стандартов в ключевых сферах и определено, что Всемирная торговая организация, Всемирная таможенная организация, Европейская экономическая комиссия ООН и другие международные организации стремятся определить и согласовать соответствующие лучшие практики, которые в последующем они рекомендуют странам в качестве лучших средств демонстрации и / или реализации конкретных обязательств. В сфере таможенного регулирования в Украине прослеживаются такие современные тенденции развития механизмов государственного управления, как: трансформация Государственной фискальной службы Украины из контролирующего фискального органа в сервисную службу путём развития партнёрских отношений с гражданами и бизнесом и путем предоставления им высококачественных сервисов; адаптация под национальные потребности и внедрение международных инструментов институционального развития таможенных администраций; адаптация глобальных инструментов упрощения мировой торговли и их имплементация в национальном контексте; приближение таможенных процедур, информационной системы Государственной фискальной службы Украины и т.д. к мировым стандартам (упрощение таможенных формальностей, в частности сокращение времени на оформление грузов и т.д.); повышение уровня коммерческой и инвестиционной привлекательности украинских портов и пр.). Обосновано, что современные тенденции развития механизмов государственного управления в сфере таможенного регулирования в Украине соответствуют глобальным тенденциям по упрощению процедур международной торговли.*

*Ключевые слова: механизмы государственного управления, таможенное регулирование, актуальные тенденции, механизмы, инструменты.*

### **Введение**

Глобализационные и интеграционные процессы, длительная трансформация институциональной сферы современного украинского общества актуализируют и активируют регуляторную функцию институтов государственной власти, в частности института таможенной службы, призванных адаптировать различные сферы жизни общества к новым вызовам и условиям функционирования.

Ученые и практики сходятся на том, что противоречивый характер процессов формирования института таможенной службы в Украине обуславливает необходимость, актуальность и важность разработки научно-теоретических основ, методологической базы социальной институционализации таможенной службы, а также аппарата исследований, который обеспечил бы анализ состояния и прогнозирование перспектив развития, научно обоснованный выбор приоритетных направлений модернизации, практическую разработку целевых комплексных программ и стратегий управления осуществляемыми изменениями с привлечением социального потенциала, который определяется самой сущностью таможенной службы и ее окружением.

На национальном уровне (пример Украины) процессы укрепления институциональных возможностей таможенной службы (наращивание потенциала) связаны с процессом реформ, который начинается с всеобъемлющей оценки потребностей, ведет к анализу вариантов решений и их реализации, к планированию, мониторингу и оценке реформ. Находясь на разных этапах развития и действуя в различных правовых и административных условиях, каждая страна индивидуально определяет, какие механизмы применять и какие инструменты по содействию торговле, и в каком объеме имплементировать, а также, каким образом реализовать их в системе национальной экономики.

Преимущества использования глобальных инструментов облегчения международной торговли состоят в том, что они обеспечивают стабильную правовую основу для принятия мер по упрощению процедур торговли, способствуют достижению высокой степени унификации и единообразия процедур на мировом рынке. Кроме того, руководства, сборники передовых практик, тематические исследования предоставляют информацию по техническим вопросам для углубленного понимания определенных вопросов в прикладном контексте и для принятия государствами соответствующих мер,

что наделяет инструменты государственного регулирования (как правовые, так и неправовые) весомой и актуальной значимостью не только в отношении деятельности таможенных органов, а и в более широком контексте – для облегчения процедур мировой торговли.

Практика реализации международных торговых отношений доказала, что для успешной реализации процессов облегчения и безопасности торговли необходимо применять и руководствоваться существующими инструментами упрощения процедур торговли. Прежде всего, речь идет о международных конвенциях, региональных или двусторонних соглашениях, стандартах и рекомендациях, которые разработаны международными организациями, ассоциациями или региональными органами, а также о передовом опыте и тематических исследованиях [14].

Вышеизложенное дает основание предполагать, что современные тенденции развития механизмов государственного управления в сфере таможенного регулирования в Украине соответствуют глобальным тенденциям по упрощению процедур международной торговли. Рассмотрим этот аспект более детально.

В Украине на национальном уровне развитие механизмов государственного управления в сфере таможенного регулирования связано с упрощением торговли, с процессом реформ, который предусматривает прохождение различных этапов: оценка

потребностей → поиск и анализ вариантов решений → их реализация → планирование → мониторинг → оценка реформ.

Нами исследован опыт Украины по этим вопросам и выявлено, что в Украине внедряются такие нормативные реформы: 1) модернизация таможенной службы; 2) единое окно; 3) электронная таможня; 4) безопасность цепи поставок; 5) уполномоченный экономичный оператор; 6) надежный трейдер; 7) предварительная декларация; 8) интегрированное управление границами и т.д. [14, с. 20].

Рассмотрим в качестве примера такой инструмент как “единое окно” или “режим одного окна”. Оба понятия в литературе и нормативных документах используются как тождественные.

Под режимом одного окна понимаем “один веб-сайт или терминал ссылки на компьютерные системы таможенных и связанных с торговлей правительственных учреждений, обеспечивающих универсальное обслуживание для заинтересованных сторон. Тем не менее, заинтересованные стороны должны осуществлять каждую процедуру / декларацию отдельно” [16].<sup>1</sup>

Наиболее распространенное определение “единого окна” приводится в Рекомендациях Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН) № 33 [17]: “это система, которая позволяет представителям сферы торговли и транспорта предоставлять стандартизированную информацию и документы в единый пункт приема с целью соблюдения нормативных требований, касающихся импорта, экспорта и транзита грузов”.<sup>2</sup>

Преимуществом единого окна можно признать тот факт, что если информация предоставляется в электронном виде, то индивидуальные элементы данных следует предоставить лишь раз.

Пользуются и другим определением, приведенным в материалах Survey Single Window,<sup>3</sup> и под единым окном понимают “средство, позволяющее сторонам, участвующим в торговых и транспортных операциях, предоставлять стандартизированную информацию и документы с использованием единого пропускного канала для выполнения всех импортных, экспортных и транзитных нормативных требований. Если информация имеет электронный формат, то отдельные элементы данных должны предоставляться только один раз”.

Если абстрагировать от роли системы единого окна как инструмента, среды или системы, её можно охарактеризовать с точки зрения услуг, которые она предоставляет участникам торговой деятельности и государственным органам. Услугами, предоставляемыми единым окном, являются: упрощение обмена торговой информацией между участниками торговой деятельности и государственными структурами с целью получения соответствующих разрешений, лицензий, сертификатов, согласований. В рамках системы единого окна участники внешнеэкономической деятельности (ВЭД) и их агенты могут подавать документы и сведения в электронном и бумажном виде, пользуясь единственным пунктом приема данных.

Итак, система единого окна объединяет торговые предприятия, транспорт, таможню, сельское хозяйство, управление здравоохранения, бумажные документы и электронное оборудование в одно целое (ЕЭК ООН - ООН / СЕФАКТ (Рекомендация ЕЭК ООН № 33)).

Следует отметить, что более сложные системы “единого окна” также обеспечивают связь между частными организациями, такими как: коммерческие

<sup>1</sup> <http://tfig.unece.instruments/>

<sup>2</sup> <http://tfig.unece.org/RUS/contents/single-window-for-trade.htm>

<sup>3</sup> <http://tfig.unece.instruments/>



банки, таможенные брокеры, экспедиторские фирмы.<sup>4</sup>

Таможенная служба в Украине выполняет контролируемую роль в упрощении процедур торговли. Однако среди своих стратегических направлений развития Государственная фискальная служба Украины определила свою *трансформацию в сервисную службу путем развития партнёрских отношений с гражданами и бизнесом и предоставления им высококачественных сервисов*, что невозможно без имплементации глобальных механизмов и инструментов, в частности ЕЭК ООН и Всемирной таможенной организации (ВТамО). Поэтому “единое окно” может стать одним из таких высококачественных государственных сервисов для торговли, действительно важным инструментом облегчения процедур торговли. При его эффективном использовании возможно существенно упростить процедуры и формальности, связанные с предоставлением документов и сбором данных, тем самым предоставляя возможность сэкономить время и ресурсы.

Анализируя передовые практики внедрения указанного инструмента, которые представлены на официальных сайтах ВТамО и ЕЭК ООН, можно констатировать, что для Украины главными преимуществами имплементации единого окна можно признать следующие:

– для государства: рост государственных доходов, соблюдение установленных правил, более эффективное и рациональное распределение ресурсов, улучшение торговой статистики;

– для субъектов ВЭД: более быстрая таможенная очистка, более прозрачный, предсказуемый и бюрократизированный процесс таможенного оформления;

– для таможенной службы: более эффективная работа персонала, благодаря усовершенствованной инфраструктуре, рост таможенных пошлин, более структурированная и контролируемая таможенная среда и более профессиональное отношение сотрудников к своим обязанностям;

– для экономики в целом: более прозрачная и эффективная деятельность органов власти, снижение уровня коррупции в связи с ограниченными возможностями в отношении физических контактов.

Пример Республики Корея статистически подтверждает наши выводы. Так, по подсчетам корейской таможенной службы в 2010 году, благодаря внедрению системы “единого окна”, страна получила около 18 млн. долл. США, в то время как в тот год общий положительный эффект от мероприятий по упрощению процедур торговли был оценен почти в 3,47 млрд. долл. США. Национальная система “единого окна” Сингапура под названием “TradeNet” с 1989 года объединила более 35 пограничных агентств, тем самым существенно повысила эффективность деятельности государственных органов. По утверждению таможенной службы Сингапура, на каждый заработанный доллар таможня тратит только один цент, обеспечивая доходность в 9900% [2].

Развитие информационных технологий и их внедрение, а следовательно компьютеризация административной, в частности таможенной системы описаны в статье А. Бельянинова [13, с. 111]; механизмы и инструменты международного регулирования таможенных отношений, этапы развития управленческого воздействия Всемирной таможенной организации детально представлены в работах В. Ченцова [12].

Во-первых, следует отметить, что: именно таможенная служба разработала и внедрила для нужд частного сектора новый инструмент – сайт <http://www.customs.gov.ua/dmsu/control/uk/index>, где содержится информация о правилах и формальностях, применяемых к импорту и экспорту товаров, а после реформирования таможенной и налоговой служб – портал <http://www.sfs.gov.ua/>.

---

<sup>4</sup> <http://tfig.unece.instruments/case-study>

Украина присоединилась к *Конвенции МДП*. Таким образом, началось внедрение мощного международного инструмента, назначением которого является существенное упрощение мировой торговли.

Относительно *уполномоченного экономического оператора и надёжного трейдера* в соответствии со ст. 15 Таможенного кодекса и Постановления Кабинета Министров Украины №447 от 21 мая 2012 года до избранных надёжных трейдеров или уполномоченных экономических операторов применяются упрощенные процедуры. В Украине надёжные трейдеры делятся на три категории: те, кто получил сертификат надёжности и безопасности; те, кто получил сертификат на упрощение таможенных процедур; и те, кто получил оба сертификата.

Первым предоставляется право предоставлять меньше информации таможенным органам относительно ввоза / вывоза товаров на таможенную территорию Украины, а также разрешено специальное упрощение на временное хранение товаров, снятие таможенных пломб без разрешения таможенных органов при определённых условиях, отбывание товаров из помещения, открытых и закрытых площадок экономического оператора без их предъявления для таможенного контроля.

Ко второй группе применяется режим таможенного контроля, который предоставляет право на временное хранение товаров на складах без разрешения таможенного органа, освобождение от предоставления гарантий, таможенное оформление товаров в помещении оператора, предоставление единой таможенной декларации, если в течение определённого периода времени товары ввозятся или вывозятся одним и тем же оператором в рамках одного и того же международного договора.

Третья группа пользуется особой льготой на временное хранение товаров: снятие таможенных пломб без разрешения таможенных органов при определённых условиях, временное хранение товаров на складах без разрешения таможенного органа, а также освобождение от предоставления гарантий. Изменения в торговых процессах и процедурах, которые произошли в Украине, касаются также предыдущих решений (см. Таможенный кодекс) [7, 6], которые могут быть выданы по классификации товаров; происхождению товаров; размещению товаров в определённых таможенных режимах.

Наш вывод о том, что современные тенденции развития механизмов государственного управления в сфере таможенного регулирования в Украине соответствуют глобальным тенденциям по упрощению процедур международной торговли, подтверждается следующим фактом: важным механизмом государственного управления в сфере таможенного регулирования следует признать *механизмы определения эффективности и критериев оценки порядка пересечения границы*.

Стейкхолдеры международной торговли признают, что конкурентоспособность компаний на современном этапе зависит не только от их способности изготавливать необходимый продукт по правильной цене, но и от их способности доставить его в нужное место в определенное время. Как результат: усиливается внимание правительств и бизнеса к вопросам снятия организационных и других преград для международной торговли. Обратим внимание, например, на дебаты в ЕЭК ООН и на форумах других международных / региональных организаций, которые четко засвидетельствовали, что для того, чтобы обеспечить бесперебойные и быстрые потоки товаров и информации, необходимо иметь отличную административную и техническую инфраструктуру, которая базируется на международных стандартах и подходах [1, с. 1].

В таком случае примером передовой практики является Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 1982

года (далее – Конвенция о согласовании) [4]. Следует отметить, что положение об облегчении процедур торговли распространяется как на указанный правовой инструментарий, так и на соглашение Всемирной торговой организации (ВТО) об облегчении процедур торговли [11]. Этот факт подтверждает согласованность работы международных организаций в вопросах разработки и продвижения унифицированных стандартов в ключевых сферах.

В ходе исследования определено, что ВТО, ВТамО, ЕЭК ООН и другие международные организации стремятся определить и согласовать соответствующие лучшие практики, которые в последующем они рекомендуют странам в качестве лучших средств демонстрации и / или реализации конкретных обязательств.

Таким образом, в качестве глобальных тенденций развития механизмов государственного управления в сфере таможенного регулирования можно признать: 1) *согласованность работы международных организаций в вопросах разработки и продвижения унифицированных стандартов в ключевых сферах, которые касаются международной торговли, а также* 2) *их стремление к поиску / разработке добровольных и гибких механизмов.*

В соответствии с Законом Украины № 2973-VI от 03.02.2011 г. “О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины касательно предварительных документов в пунктах пропуска на таможенной границе Украины” таможенные органы в пунктах пропуска имеют право выполнять: санитарный, ветеринарный, фитосанитарный и экологический контроль – в отношении некоторых товаров и контроль за перемещением культурных ценностей, ввозимых на таможенную территорию Украины, в том числе для транзита в виде предварительного документального контроля. Таким образом, передача контрольных функций на границе таможенным органам помогла сократить время контрольных операций и ускорить выпуск товаров и транспортных средств. В частности, в настоящее время оформление грузовиков и проведение всех элементов контроля занимает не более 20 минут.

Введение такого правового инструмента государственного регулирования, как *Таможенный кодекс Украины* позволило сократить время оформления с суток до четырех часов. Проводится активная дальнейшая работа в этом направлении.

Так, Кабинет Министров Украины сократил срок оформления грузов в морских портах до одного часа и принял еще ряд мер по дерегуляции работы морских портов:

- 1) введена услуга доступа портового оператора к причалу;
- 2) упрощена процедура обеспечения паспортных глубин в портах;
- 3) минимизированы контрольные процедуры и введено электронный документооборот при оформлении грузов в морских портах;
- 4) отменена экологическая декларация и введен автоматизированный контроль, радиологический контроль, отменена финансовая гарантия доставки груза.<sup>5</sup>

Выяснено, что переходный период для введения новых инициатив определено в 45 дней. В июле 2015 года ожидалось, что благодаря этим мерам пропускная способность портов увеличится на 15-20%, а новые принципы контроля позволят сэкономить 3 млрд. грн.

Также между Государственной фискальной службой Украины и Министерством инфраструктуры Украины был подписан “Меморандум о сотрудничестве в области информационных технологий по совершенствованию процедур в морских портах” от 25.12.2015 [5]. Государственная фискальная служба Украины отмечает, что этот Меморандум является “важным шагом в направлении

<sup>5</sup> <http://112.ua/ekonomika/kabmin-sokratil-srok-oformleniya-gruzov-v-morskih-portah-do-1-chasa-abromavichus-243287.html>

приближения порт овых процедур к мировым стандартам”; “Не просто сокращение времени на оформление грузов и упрощение таможенных формальностей”, а одним “из факторов повышения уровня коммерческой и инвестиционной привлекательности украинских портов”.<sup>6</sup>

Итак, толчком к переводу в электронный формат взаимоотношений всех участников транспортного процесса при оформлении грузов послужили:

с одной стороны, критическое состояние дел в сфере таможенной очистки контейнеров (сложная и длительная процедура, коррупция, попытки незаконного вывоза за поддельными документами);

с другой стороны, бурное развитие в мировой практике систем безбумажного оформления грузов по методологии Всемирной таможенной организации на основе принципа “Единое окно”, рекомендованного ЕЭК ООН [3, с. 4].

В ходе нашего анализа выяснено, что действительно с 8 сентября 2015 года процедура оформления прихода судов в порты работает по упрощенной, интерактивной схеме, благодаря постановлениям Кабинета Министров Украины от 07.07.2015 № 491 “О внесении изменений в некоторые постановления Кабинета Министров Украины” [8], от 08.09.2015 № 679 “О внесении изменения в пункт 13 Типовой технологической схемы пропуска через государственную границу лиц, автомобильных, водных, железнодорожных и воздушных транспортных средств перевозчиков и товаров, перемещаемых ими” [9], от 13.10.2015 № 953 “О внесении изменений в некоторые постановления Кабинета Министров Украины об осуществлении экологического и радиологического контроля” [10] и обеспечило законодательную платформу для внедрения основных инструментов реализации новаций. Итак, 9% операций по оформлению прихода судов в украинские морские порты приходится на таможенный контроль.

Показательными являются результаты исследования, проведенные в рамках проекта “Информационная система портового сообщества” (ИСПС) рабочей группой ВЧВ (координатор – Одесская таможня Государственной фискальной службы Украины), которая была создана коллегиальным решением на совещании представителей контролирующих органов, администрации Одесского морского порта и Межведомственной рабочей группы по упрощению процедур торговли (МРТ).<sup>7</sup> Данное исследование учитывало показатели среднего времени пребывания транспортного средства на территории морского порта за определенные календарные периоды 2015 года (28.09.2015 г. – 04.10.2015 г.) по сравнению с 2014 годом. Была отмечена положительная динамика по значительному уменьшению времени (почти в 5 раз) нахождения транспортных средств с товарами на территории пункта пропуска Одесского морского транспортного порта (ОМТП): с 15 часов этот показатель сократился до 3:00 [3, с. 4].

А уже по состоянию на 11.07.2016 года по результатам мониторинга работы украинских морских портов в первой половине 2016 года скорость подготовки к грузовым операциям уменьшилась с 2-5 часов до 20 минут [3, с. 2].

Помимо прочего, рабочая группа ВЧВ констатировала повышение качества и углубление сотрудничества сектора государственного контроля и экспедиторских организаций (партнерство С2В – “таможня – бизнес”), их взаимодействие с другими участниками транспортно-экспедиторской деятельности, должное изучение и использование в работе международных стандартов, использование современных инструментов для предоставления услуг своим клиентам, в том числе электронного

<sup>6</sup> <http://ua.112.ua/ekonomika/dfs-i-mininfrastruktury-domovylysia-pro-skorochnnia-chasu-mytynohoformlennia-vantazhiv-u-portakh-281424.html>

<sup>7</sup> <http://ppl33-35.com/bulleten.php>

информационного документооборота с применением электронной цифровой подписи [3, с. 5]. “Результаты тестовой и постоянной эксплуатации различных профильных модулей ИСПС в морских портах Украины подтвердили, что постепенное внедрение электронного обмена данными между участниками портового сообщества является реальным действенным инструментом для реализации наработок по выполнению рекомендаций ЕЭК ООН (UN / CEFACT) 33-35 и 4-40” [3, с. 5].

Следует признать, что достижение таких показателей было обусловлено комплексом мер, “направленных при внедрении ИСПС на:

- упрощение и ускорение прохождения государственных видов контроля;
- расширение функциональных возможностей в сфере электронного обмена данными на территории морских портов;
- увеличение прозрачности в правовых отношениях “государственно-частного партнерства” (государственных структур и участников транспортно-экспедиторской деятельности) с помощью ИСПС и надлежащего использования законодательства об электронном документообороте;
- “сокращение потребностей в бумажном документообороте в процессах логистики порта, обмена данными с таможней, другими контролирующими органами” [3, с. 4].

Итак, наш анализ даёт основания утверждать, что к современным тенденциям развития механизмов государственного управления в сфере таможенного регулирования в Украине следует отнести адаптацию под национальные потребности и внедрение международных инструментов институционального развития таможенных администраций.

Так, например, если речь идет о приближении портовых процедур к мировым стандартам, то предусмотрено внедрение нескольких этапов:

- 1) интеграция информационных баз ГФС и Министерства инфраструктуры (первый этап);
- 2) опытная эксплуатация интеграционной системы с использованием автоматизированной системы управления рисками на базе программно-информационного комплекса WCO CTS, разработанной Всемирной таможенной организацией (второй этап);
- 3) дальнейшее совершенствование многофункциональной комплексной системы “Электронная таможня”, что будет способствовать обеспечению таможенной безопасности Украины, дальнейшему развитию и адаптации информационной системы ГФС в соответствии со стандартами ВТамО (третий этап).<sup>8</sup>

В ходе нашего исследования подтверждено, что после присоединения Украины в 2006 году к Международной конвенции “Об упрощении и гармонизации таможенных процедур” (Киотская конвенция) [15], в таможенной среде активно прослеживается тенденция адаптации глобальных инструментов упрощения мировой торговли и их имплементации в национальных контекстах.

Приведём отдельные типичные конкретные примеры внедрения на национальном уровне глобальных инструментов облегчения мировой торговли.

Так, использование интеграционной системы с применением автоматизированной системы управления рисками на базе программно-информационного комплекса WCO CTS сделает возможной проверку в портах только тех партий грузов, которые вызывают дополнительные вопросы или подозрения, в частности в контрабанде: не нужно будет проверять каждый контейнер.

---

<sup>8</sup> [http://ua.112.ua/ekonomika/dfs-i\\_mininfrastruktury-domovylysia-pro-skorochennia-chasu-mytneho-oformlennia-vantazhiv-u-portakh-281424.html](http://ua.112.ua/ekonomika/dfs-i_mininfrastruktury-domovylysia-pro-skorochennia-chasu-mytneho-oformlennia-vantazhiv-u-portakh-281424.html)



Другим примером, когда речь идёт об облегчении международной торговли, можно признать бесплатную выдачу с 1 января 2016 года таможенными ГФС сертификатов по перевозке товаров EUR.1, что ускорит таможенные процедуры.

Итак, обобщая, отметим, что в таможенной среде активно прослеживаются современные тенденции развития механизмов государственного управления в сфере таможенного регулирования в Украине, а именно:

- трансформация ГФС из контролирующего фискального органа в сервисную службу путём развития партнёрских отношений с гражданами и бизнесом и путем предоставления им высококачественных сервисов;

- приближение таможенных процедур, информационной системы ГФС и т.д. к мировым стандартам (упрощение таможенных формальностей, в частности сокращение времени на оформление грузов и т.д.);

- повышение уровня коммерческой и инвестиционной привлекательности украинских портов и пр.);

- адаптация под национальные потребности и внедрение международных инструментов институционального развития таможенных администраций;

- адаптация глобальных инструментов упрощения мировой торговли и их имплементация в национальном контексте.

## **Выводы**

Таким образом, учитывая вышеизложенное, автор пришел к определенным выводам. Интеграционные процессы уверенно и все в большем объеме сопровождаются деятельностью стран и межгосударственных институтов, направленной на сближение глобальных, региональных и национальных механизмов и инструментов государственного регулирования таможенного дела. В ходе исследования подтверждено согласованность работы международных организаций в вопросах разработки и продвижения унифицированных стандартов в ключевых сферах и определено, что ВТО, ВТамО, ЕЭК ООН и другие международные организации стремятся определить и согласовать соответствующие лучшие практики, которые в последующем они рекомендуют странам в качестве лучших средств демонстрации и / или реализации конкретных обязательств.

В качестве глобальных тенденций развития механизмов государственного управления в сфере таможенного регулирования автор определяет: 1) согласованность работы международных организаций в вопросах разработки и продвижения унифицированных стандартов в ключевых сферах, которые касаются международной торговли, а также 2) их стремление к поиску / разработке добровольных и гибких механизмов.

В сфере таможенного регулирования в Украине прослеживаются такие современные тенденции развития механизмов государственного управления, как: трансформация Государственной фискальной службы Украины из контролирующего фискального органа в сервисную службу путём развития партнёрских отношений с гражданами и бизнесом и путем предоставления им высококачественных сервисов; адаптация под национальные потребности и внедрение международных инструментов институционального развития таможенных администраций; адаптация глобальных инструментов упрощения мировой торговли и их имплементация в национальном контексте; приближение таможенных процедур, информационной системы Государственной фискальной службы Украины и т.д. к мировым стандартам (упрощение таможенных формальностей, в частности сокращение времени на оформление грузов и т.д.); повышение уровня коммерческой и инвестиционной привлекательности украинских портов и пр.

Вышеизложенное дает основание утверждать, что современные тенденции развития механизмов государственного управления в сфере таможенного регулирования в Украине соответствуют глобальным тенденциям по упрощению процедур международной торговли.

## **Литература**

1. Включение механизмов определения эффективности и критериев оценки порядка пересечения границ в Конвенцию о согласовании // Европейская экономическая комиссия. Административный комитет Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, 1982. Десятая сессия. Пункт 5 (с) предварительной повестки дня “Применение Конвенции: Реализация Конвенции о согласовании и использование передового опыта в этом контексте”. – Женева, 9 октября 2014. – 8 с.
2. Всемирный банк 2012. “Трансграничная торговля” / доклад “Ведение бизнеса” // Всемирный банк. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.doingbusiness.org/reports/global-reports/-/media/FPDKM/Doing%20Business/Documents/Annual-Reports/English/DB12-Chapters/Trading-Across-borders.pdf>, accessed May 2012
3. Інформаційний бюлетень, № 32, ТОВ “ППЛ 33-35”, 01.07. – 15.07.2016 р. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ppl33-35.com/bulleten.php>
4. Международная конвенция ООН о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, 1982 // Режим доступа: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995\\_267](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_267)
5. Меморандум про співпрацю в галузі інформаційних технологій щодо вдосконалення процедур в морських портах між Державною фіскальною службою України та Міністерством інфраструктури України від 25.12.2015. – [Электронный ресурс] – Режим доступа: [www.ppl33-35.com/doc/bulleten\\_19.pdf](http://www.ppl33-35.com/doc/bulleten_19.pdf); <http://ua.112.ua/ekonomika/dfs-i-mininfrastruktury-domovylysia-pro-skorochennia-chasu-mytnoho-oformlennia-vantazhiv-u-portakh-281424.html>
6. Митний Кодекс України: Закон України від 13.03.2012 № 4495-VI [Электронный ресурс] / Верховна Рада України. – Режим доступа: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>
7. Митний кодекс України: Офіц. текст станом на 11 липня 2002 р. // Урядовий кур’єр. – 2002. – № 148 (14 серпня)
8. Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України / Постанова Кабінету Міністрів України від 07.07.2015 № 49. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://zakon3.rada.gov.ua/>
9. Про внесення зміни до пункту 13 Типової технологічної схеми пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними / Постанова Кабінету Міністрів України від 08.09.2015 №679. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://zakon3.rada.gov.ua/>
10. Приймаченко Д. В. Митна політика та її реалізація митними органами: монографія / Д. В.Приймаченко. – Дніпропетровськ: Академія митної служби України, 006. – 332 с.
11. Соглашение ВТО по упрощению процедур торговли. Приложение к протоколу о внесении изменений в Марракешское соглашение об учреждении Всемирной торговой организации. – 52 с. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://tfig.unece.org/RUS/pdf\\_files/TFA%20-%20rus.pdf](http://tfig.unece.org/RUS/pdf_files/TFA%20-%20rus.pdf)
12. Ченцов В. В. Механізми державного управління митною справою:

порівняльний аналіз: дис... доктора наук з державного управління. 25.00.02 – механізми державного управління / Віктор Васильович Ченцов, Донецьк, 2013. – 495 с., з додатками

13. Belyaninov A. Yu. Strategic aspects of Russian Federation Customs Service development / *Customs Scientific Journal CUSTOMS*, Special Edition, No 1, 2012. – pp. 32-38. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.ccjournals.eu/index.php/customs](http://www.ccjournals.eu/index.php/customs)

14. Pavlenko, Olena. Facilitation and security of international trade: innovative mechanisms and instruments. / O. Pavlenko, O. Triakina, E. Garmash, E. Bogdanova, V. Jeifets, I. Babayev, P. A. Cucino, P. Zafeiropoulos // *Customs Scientific Journal CUSTOMS*, 1. – 2013. – pp. 15 – 45. – Режим доступу: [www.ccjournals.eu/ojs/index.php/customs](http://www.ccjournals.eu/ojs/index.php/customs), ISSN 2518-1599 (Online), ISSN 2308-6971 (Print)

15. The Kyoto Convention on Simplification and Harmonization of Customs Procedures 1999 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.wcoomd.org>

16. *Trade Facilitation Implementation Guide 2012*, United Nations Economic Commission for Europe, 2012, [tfig.unece.org/](http://tfig.unece.org/)

17. *UNECE – UN/CEFACT*, UNECE Recommendation No. 33

**Information about authors**

- 1) **ABRAHA, Hiluf Berhe**, MA (Customs Administration), Ethiopian Civil Service University, Ethiopia, e-mail: ahilufberhe@yahoo.com
- 2) **ČEVERS, Aldis**, Mg.iur, Assistant Professor, Riga Technical University, Republic of Latvia, e-mail: aldis.cevers@gmail.com
- 3) **ČEVERS, Toms**, Mg.iur, prosecutor, Riga City Vidzeme Suburb Prosecution Office, Republic of Latvia, e-mail: toms.cevers@lrp.gov.lv
- 4) **ILCHENKO, Valentyn**, PhD student, Economics and Regional Policy Department, Dnipropetrovsk Regional Institute of State Regulation, National Academy for Public Administration under the President of Ukraine, Ukraine, e-mail: waliklviv@gmail.com
- 5) **KUTYREV, Vyacheslav**, Head of Sector of Customs Control Management of Donetsk Customs, State Fiscal Service of Ukraine, Ukraine, e-mail: kutirevia4eslav@gmail.com
- 6) **MALLNOW, Valery**, Head of Division for Analysis and Control over the Determination of Customs Value, Customs Duties Administration Department, State Fiscal Service of Ukraine, Ukraine, e-mail: mavaleral@ukr.net
- 7) **MIROSHNICHENKO, Sergey**, PhD student, University of Customs and Finance, Ukraine, e-mail: myrko86@ukr.net
- 8) **Prof. Dr. PASICHNYK, Anatoliy**, Doctor of Physical and Mathematical Sciences, Professor, Department of Transport Systems and Technologies, University of Customs and Finance, Ukraine, e-mail: PANUKR977@gmail.com
- 9) **Dr. SZABÓ, Andrea**, PhD (Law), Faculty of Law Enforcement, Customs and Finance Guard Department, National University of Public Service, Hungary, e-mail: szabo.andrea\_2@nav.gov.hu
- 10) **Dr. WEERTH, Carsten**, BSc (Glasgow) LLM MA, Main Customs Office Bremen, Federal Customs Service of Germany, FOM University of Applied Sciences in Economics and Management, Germany, e-mail: carsten.weerth@gmx.de

**Информация об авторах**

- 1) **АБРАХА, Хилуф Берхе**, магистр в сфере таможенного администрирования, Университет государственной службы, Эфиопия, e-mail: ahilufberhe@yahoo.com
- 2) **ВЕЕРТ, Карстен**, доктор, магистр права, бакалавр естественных наук (Университет Глазго), Главное таможенное управление, Бремен, Федеральная таможенная служба Германии, Высшая школа экономики и менеджмента Университета прикладных наук в области экономики и управления, Германия, e-mail: carsten.weerth@gmx.de
- 3) **ИЛЬЧЕНКО, Валентин**, аспирант кафедры экономики и региональной экономической политики, Днепропетровский региональный институт государственного управления Национальной академии государственного управления при Президенте Украины, Украина, e-mail: waliklviv@gmail.com
- 4) **КУТЫРЕВ, Вячеслав**, Заведующий сектором управления организации таможенного контроля Донецкой таможни, Государственная фискальная служба Украины, e-mail: kutirevia4eslav@gmail.com
- 5) **МАЛЬНОВ, Валерий**, начальник отдела анализа и контроля за определением таможенной стоимости, департамент администрирования таможенных платежей, Государственная фискальная служба Украины, Украина, e-mail: mavaler@ukr.net
- 6) **МИРОШНИЧЕНКО, Сергей**, аспирант, Университет таможенного дела и финансов, Украина, e-mail: myrko86@ukr.net
- 7) **ПАСЕЧНИК, Анатолий**, доктор физико-математических наук, профессор, профессор кафедры транспортных систем и технологий, Университет таможенного дела и финансов, Украина, e-mail: PANUKR977@gmail.com
- 8) **САБО, Андреа**, доктор философии (“Право”), факультет охраны правопорядка, кафедра таможенной и финансовой безопасности, Национальный университет государственной службы, Венгрия, e-mail: szabo.andrea\_2@nav.gov.hu
- 9) **ЧЕВЕРС Алдис**, магистр юридических наук, доцент, Рижский Технический университет, Латвийская Республика, e-mail: aldis.cevers@gmail.com
- 10) **ЧЕВЕРС, Томс**, магистр юридических наук, прокурор, Прокуратура Видземского предместья города Риги, Латвийская Республика, e-mail: toms.cevers@lrp.gov.lv



### **1. General requirements**

1. All manuscripts have to be submitted both in English and in Russian and have to meet the formatting requirements given below.
2. Length: Manuscripts have to be minimum 7 and maximum 20 pages long, including title, abstract, figures, tables, diagrams, and list of references. The publication of any manuscript over 20 pages long is to be negotiated with the publisher.
3. Software: All manuscripts have to be written in DOC format using Microsoft Office Word 2003/2010 for Windows or a compatible version of Word.
4. The manuscript has to be sent in a file named after the corresponding author in English (name and surname), for example ivangenov.doc.
5. All manuscripts together with information about the author (full name, organization, position, address, academic degree, academic status, contact telephone numbers, e-mail) have to be sent by email to the following address [Customs.Scientific.Journal@gmail.com](mailto:Customs.Scientific.Journal@gmail.com)
6. REVIEWING PROCEDURE: every scientific article is peer-reviewed according to the double blind review model by at least two independent reviewers. Reviews made are provided in written form through e-mail message and contain explicit conclusion regarding acceptance/rejection of the article for publication. Authors have the right to appeal editorial decisions about accepting or rejecting articles.
7. ETHICAL STANDARDS: every author should submit a declaration that his scientific article is authentic (own work); materials drawn from other sources have been acknowledged according to unit-specific requirements for referencing; contributions of individual coauthors in the preparation of the article have been properly identified; no conflict of interests exists.

### **2. Page format**

Please set the menus of your word processing program as follows (all instructions below refer to working with Word 2003/2010 for Windows):

#### 1. Page Setup:

Margins: Top: 2,5 cm; Bottom: 2,5 cm; Left: 2,5 cm; Right: 2,5 cm

#### 2. Paper Size: A4

#### 3. Format:

Font: Times New Roman; Font Style: Regular; Size: 12

Paragraph: Line Spacing All: Single; Alignment: Justified

All other options are set to 0

#### 4. Indent of paragraphs is 1,25

#### 5. Do not insert page numbers

### **3. Title, authors, affiliation, abstract and key words**

1. All manuscripts should include the JEL classification codes ([www.aeaweb.org/jel/guide/jel.php](http://www.aeaweb.org/jel/guide/jel.php)), aligned left, Bold capital letters, Times New Roman 12.
2. The title of the manuscript is centered and typed after a blank line with Bold capital letters using Times New Roman 16.
3. The author's name (first name) is written with Bold initial capital letters and subsequent small letters and surname is written with Bold capital letters using Times New Roman 12 below the title after a blank line.
4. The names of the organizations and countries the authors represent are given in the next line using *italics*. Scientific ranks and titles are not included.
5. The author's email is given in the next line.
6. The Abstract of the manuscript in English (up to 20 lines long) is given two blank lines

after the affiliation, following the general requirements for the text and using *italics*. The Keywords are written in the next line, following the general requirements for the text and using *italics*.

#### **4. Body text**

1. The body text begins after a blank line from the key words with Introduction (Times New Roman 14) and ends in Summary and Concluding Remarks (Times New Roman 14).

2. Headings in the text are written with Bold initial capital letter and subsequent small letters using Font

Size 13 after a blank line, aligned left. They are numbered using Arabic numerals.

3. Subheadings have an Bold initial capital letter and subsequent small letters in italics using Font Size 12.

They use multi-level numbering with Arabic numerals, such as 1.1; 1.1.1; 1.1.2; 1.2; 1.3 etc.

**For more information as to formatting manuscripts and references, in-text citations, footnotes, endnotes and source lines please visit website ([www.ccjournals.eu/ojs/index.php/customs](http://www.ccjournals.eu/ojs/index.php/customs))**

**Требования к оформлению статей**

**1. Общие требования**

1. Статьи подаются на двух языках: русском и английском и форматируются в соответствии с нижеуказанными требованиями.
2. Объем статьи, включительно заглавие, аннотация, текст, схемы, таблицы, диаграммы и литература, должен быть минимум 7 и не более 20 страниц. Условия публикации статьи объемом выше 20 страниц обговариваются с Издателем дополнительно.
3. Статья должна быть написана на компьютерной программе Word 2003/2010 for Windows в формате DOC или на совместимой Word-версии.
4. Название текстового файла со статьей должно включать имя и фамилию автора статьи, набранное латинскими буквами. Пример: ivangenov.doc.
5. Статья вместе с информацией об авторе (полное имя, место работы, должность, адрес, научная степень, научное звание, контактные телефонные номера и электронный адрес) отправляются по электронной почте на контактный электронный адрес [Customs.Scientific.Journal@gmail.com](mailto:Customs.Scientific.Journal@gmail.com)
6. ПРОЦЕДУРА РЕЦЕНЗИРОВАНИЯ: каждая научная статья проходит двойное слепое рецензирование, осуществляемое, по крайней мере, двумя независимыми экспертами. Рецензии на статью предоставляются в письменном виде через электронную почту и содержат обоснованный вывод о принятии рукописи к публикации/ отказе публиковать. Авторы имеют право обжаловать решения редакционной коллегии о принятии или отклонении статей.
7. ЭТИЧЕСКИЕ СТАНДАРТЫ: каждый автор должен предоставить декларацию о том, что его научная статья является оригинальной (собственной работой); данные, взятые из других источников, оформлены в соответствии со стандартами оформления библиографических ссылок; вклад каждого соавтора в подготовку статьи соответствующим образом определен; не существует конфликта интересов.

**2. Форматирование страницы**

Все указания ниже относятся к форматированию статьи в программе Word 2003/2010 for Windows, в связи с чем необходимо настроить меню следующим образом:

1. Параметры страницы:  
Поля: Верхнее - 2.5 см; Нижнее - 2.5 см; Левое - 2.5 см; Правое - 2.5 см.
2. Формат бумаги: А4
3. Формат: Шрифт - Times New Roman; Сไตล์ шрифта - Обычный; Кегль - 12  
Абзац: Интервал межстрочный: Одинарный; Выравнивание: по ширине;  
Остальные параметры указывают 0
4. Отступ — 1,25
5. Страницы статьи не нумеруются

**3. Заглавие статьи, авторы, организации, аннотация и ключевые слова**

1. Все статьи должны иметь код соответственно классификации JEL ([www.aeaweb.org/jel/guide/jel.php](http://www.aeaweb.org/jel/guide/jel.php)), выравнивание слева, полужирный шрифт, заглавные буквы, Times New Roman 12.
2. Наименование статьи (заглавными буквами полужирным шрифтом) ставится в центр, шрифт Times New Roman 16 после пробела.
3. Под ним через пробел размещаются строчными буквами Times New Roman 12 полужирным шрифтом имена автора(ов) (полностью имя, фамилия заглавными буквами).
4. С новой строки курсивом приводятся наименования организаций и страны, представителями которых являются авторы. Научные степени и звания не упоминаются.

5. С новой строки – адрес электронной почты.
6. Через два пробела следует текст аннотации, объемом до 20 строк, курсивом *Italic*, соблюдая при этом общие требования к тексту. С новой строки приводятся ключевые слова, отформатированные согласно основным правилам для текста, также курсивом *Italic*.

#### **4. Текст статьи**

1. Через один пробел после ключевых слов следует текст изложения, который начинается с Введения (Times New Roman 14) и заканчивается Выводами (Times New Roman 14).
2. Заголовки в тексте приводятся с новой строки (после одного пробела), выравнивание слева, с заглавной первой буквой, Times New Roman 13, полужирный шрифт; нумерация - арабские цифры.
3. Подзаголовки приводятся с новой строки с заглавной первой буквой, курсивом *Italic*, полужирным шрифтом Times New Roman 12; нумерация последовательная арабскими цифрами 1.1(соответственно 1.1.1; 1.1.2 и т.д.); 1.2; 1.3 и т.д.

**Для получения более детальной информации относительно форматирования текста и оформления литературных источников зайдите на сайт ([www.ccjournals.eu/ojs/index.php/customs](http://www.ccjournals.eu/ojs/index.php/customs)).**