

Отримано: 28 травня 2017 р.

Прорецензовано: 06 червня 2017 р.

Прийнято до друку: 19 червня 2017 р.

v_and@i.ua

DOI: 10.25264/2311-5149-2017-5(33)-84-89

Войцещук А. Д. Інформаційні технології в забезпеченні безпеки митного простору України / А. Д. Войцещук // Наукові записки Національного університету «Острозька академія». Серія «Економіка»: науковий журнал. – Острого: Вид-во НУ«ОА», червень 2017. – № 5(33). – С. 84–89.

УДК: 339.543

JEL-класифікація: F13

Войцещук Андрій Дмитрович,

кандидат економічних наук, доцент, директор Департаменту спеціалізованої підготовки та кінологічного забезпечення Державної фіскальної служби України

ІНФОРМАЦІЙНІ ТЕХНОЛОГІЇ В ЗАБЕЗПЕЧЕННІ БЕЗПЕКИ МИТНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ

У статті проаналізовано стан зовнішньоторговельної активності суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності. Обґрунтовано важливість інформаційної складової в управлінні ризиками митного простору України та забезпеченні його безпеки. Охарактеризовано основні новачії в інформатизації митної справи, що впливають на систему управління ризиками. Аргументовано роль програмно-інформаційних комплексів у процесах митного контролю та митного оформлення для забезпечення безпеки митного простору. Обґрунтовано основні переваги та недоліки автоматизації системи управління ризиками в Україні.

Ключові слова: електронна митниця, інформаційні технології, митна безпека, митне оформлення, митний контроль, митний простір, управління ризиками.

Войцещук Андрей Дмитриевич,

кандидат экономических наук, доцент, директор Департамента специализированной подготовки и кинологического обеспечения Государственной фискальной службы Украины

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ТАМОЖЕННОГО ПРОСТРАНСТВА УКРАИНЫ

В статье проанализировано состояние внешнеторговой активности субъектов внешнеэкономической деятельности. Обоснована важность информационной составляющей в управлении рисками таможенного пространства Украины и обеспечении его безопасности. Охарактеризованы основные новации в информатизации таможенного дела, влияющие на систему управления рисками. Аргументировано роль программно-информационных комплексов в процессах таможенного контроля и таможенного оформления для обеспечения безопасности таможенного пространства. Обоснованы основные преимущества и недостатки автоматизации системы управления рисками в Украине.

Ключевые слова: электронная таможня, информационные технологии, таможенная безопасность, таможенное оформление, таможенный контроль, таможенное пространство, управления рисками.

Andriy Voytseshchuk,

PhD in Economics, associate professor, director of the Specialized Training and Cynological Support Department at the State Fiscal Service of Ukraine

INFORMATION TECHNOLOGIES IN PROVIDING SECURITY OF UKRAINE'S CUSTOMS SPACE

The article deals with the the state of foreign trade activity and its subjects. The author substantiates the importance of the information component in terms of risks management and security of Ukraine's customs space. The main innovations in customs informatization progress which influence the risk management system are described. The role of software and information systems in the processes of customs control and customs clearance for ensuring the security of the customs space is argued. The main advantages and disadvantages of risk management system automation in Ukraine are substantiated.

Key words: electronic customs, information technologies, customs security, customs clearance, customs control, customs space, risk management.

Постановка проблеми. Процеси глобалізації супроводжуються різновекторними тенденціями розвитку як світового господарства, так і національних економік. Одним із важливих її наслідків, і водночас характерною ознакою, стала інформатизація всіх сфер економіки, зокрема й міжнародних фінансів та міжнародної торгівлі. В умовах спрощення умов торгівлі між країнами, лібералізації національних митних політик, усунення низки бар'єрів щодо переміщення товарів і осіб вплив глобалізації та інформатизації на просторові аспекти розвитку митної справи є очевидним, бо визначається як глобальними трансформаціями, так і особливостями формування внутрішнього митного середовища кожної країни.

Окрім того, митна сфера не є відокремленою від інших ланок суспільного життя, а, навпаки, дотичною до соціально-економічного, політичного, ідеологічного, екологічного життя країни, відтак безпека митного простору залежить від різних чинників. Упровадження досягнень інформаційної революції стає одним із важливим факторів ефективної організації митної справи, забезпечення безпеки митного простору та управління ризиками.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання інформаційного забезпечення організації митної справи в Україні досліджували у своїх працях І. Бережнюк, Н. Жмурко, П. Пашко, Д. Приймаченко, Н. Черняк, Т. Шталь та ін.

Мета і завдання дослідження полягають в обґрунтуванні важливості застосування інформаційних технологій в управлінні ризиками митного простору та забезпеченні його безпеки.

Виклад основного матеріалу. Для митного простору України характерними є два одночасних процеси: поряд із його індивідуалізацією в національному вимірі відбувається уніфікація та гармонізація в наднаціональному (з вимогами, наприклад, Європейського Союзу) та глобальному (наприклад, із вимогами Світової організації торгівлі та Всесвітньої митної організації). Водночас можемо стверджувати, що висхідний розвиток митного простору по спіралі супроводжується зворотними процесами, зважаючи на різну циклічність просторів національного рівня. Тому на практиці висхідний розвиток стримується внутрішніми чинниками в межах кожного з просторів, що породжує дисбаланс простору загалом. Разом із тим інтеграція національного митного простору у глобальний залежить передусім від: рівня інтеграції країни у світове господарство, ступеня глобалізації, інтенсивності митних ініціатив країни та рівноваги інтересів національного й глобального рівнів. Це є зовнішні (поряд із внутрішніми, які характерні для окремо взятої країни) чинники, що впливають на безпеку митного простору. У світовій практиці нагромаджений значний позитивний досвід використання інформаційних технологій для забезпечення безпеки митного простору та мінімізації ризиків в умовах спрощення митних формальностей.

Суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності схвально сприймається спрощення процедур проведення митного контролю та митного оформлення. Водночас такий процес, без належної системи врахування наявних та виявлення нових ризиків для митного простору, є загрозою його безпеки. Саме на вирішення цих проблем в Україні і спрямована система управління ризиками, яка має на меті не лише виявлення та моніторинг ризиків, але й стимулювання дотримання суб'єктами ЗЕД митних правил.

За останні роки спостерігається сповільнення зовнішньої торгівлі України з огляду на низку соціально-політичних чинників внутрішнього характеру (рис. 1), проте навантаження на митниці не зменшується, бо розширення європейського вектору співробітництва посилює відповідальність за безпеку митних кордонів та митного простору. Тому цілком виправданим є застосування системи управління ризиками під час здійснення митного контролю та митного оформлення в Україні.

Таблиця 1

Динаміка показників зовнішньоторговельної активності України

Рік	Показники					
	Товарообіг, млн дол. США	Імпорт, млн дол. США	Експорт, млн дол. США	Кількість суб'єктів ЗЕД	Кількість оформлених митних декларацій, тис. шт	Кількість пропущених транспортних засобів, тис. од
1999	21940	10325	11615	74669	1146,3	12073
2000	29529	15002	14526	80008	1369,9	11992
2001	31584	15362	16222	92971	1581,4	12129
2002	34371	16394	17977	99584	1805,9	15578
2003	45827	22746	23081	109232	2080,4	19401
2004	61378	28658	32721	110518	2202,6	20608
2005	69770	35554	34216	104248	2621,7	22004
2006	81651	43232	38418	104680	2969,9	21917
2007	110098	60836	49262	101140	3301,6	23722
2008	156862	81701	66967	93746	3492,1	23341
2009	88613	48958	39655	97703	2491,5	20718
2010	110027	58651	51375	85817	3037,3	22830
2011	149420	81087	68333	86655	3300,4	24543
2012	151933	83203	68730	33668	3283,6	25815
2013	140134	76859	63275	51955	3262,5	26841
2014	106613	52580	54032	65956	3125,4	21682
2015	74740	36569	38171	79241	2791,3	20938
2016 (10 місяців)	60037	30922	29115	90864	2800,4	18144

Примітка: складено автором за даними Державної фіскальної служби України.

Проведений аналіз переміщення товарів у режимі експорт-імпорт (таблиці 2) показав, що основними видами транспортування експорту товарів з України у 2016 р. були: морські суднами – 51,1% від загального обсягу експорту товарів, вантажні автомобілі – 24,3%, залізничний транспорт – 12,3%. Щодо імпорту, то 47,0% від загального обсягу імпорту товарів ввозилися вантажними автомобілями, 16,6% – залізничними вагонами, 12,1% – у контейнерах на морських суднах. Це є підтвердженням значного навантаження на працівників митниць під час перевірки транспортних засобів, який переміщуються товари через митний кордон. Разом із тим кожен вид транспортування має свої особливості в побудові митної та транспортної логістики, відповідає певним умовам поставки згідно з правилами ІНКОТЕРМС, що потребує врахування під час перевезення товарів через митний кордон, а відповідно і при митному контролі й оформленні.

Таблиця 2

Динаміка розподілу обсягів експорту-імпорту товарів за видами їхнього транспортування через митний кордон України

Вид транспорту	Експорт					Імпорт				
	2015		2015/ 2014 р., %	2016		2015		2015/ 2014 р., %	2016	
	млн дол. США	%		млн дол. США	%	млн дол. США	%		млн дол. США	%
Усього	38134,8	100,0	70,7	36362,8	100,0	37502,3	100,0	68,9	39248,6	100,0
зокрема										
морське судно	19467,3	51,0	76,2	18569,7	51,1	2161,2	5,8	83,2	1623,1	4,1
контейнер на морському судні	1983,4	5,2	90,5	2328,4	6,4	3671,4	9,8	62,6	4751,1	12,1
залізничний вагон на морському судні	399,8	1,0	69,2	244,0	0,7	209,1	0,6	58,4	9,3	0,0
вантажний автомобіль на морському судні	5335,8	14,0	52,3	503,5	1,4	7083,0	18,9	65,6	324,5	0,8
залізничний вагон	179,6	0,5	68,0	4489,8	12,3	159,6	0,4	91,7	6532,7	16,6
контейнер на залізничному вагоні	9270,6	24,3	70,8	183,1	0,5	15625,7	41,7	69,9	117,4	0,3
вантажний автомобіль	181,5	0,5	94,5	8829,9	24,3	135,2	0,4	57,5	18449,3	47,0
контейнер на вантажному автомобілі	665,8	1,7	77,7	163,0	0,4	1020,4	2,7	69,4	156,4	0,4
повітряне судно	66,1	0,2	80,9	554,3	1,5	393,5	1,0	65,1	1157,9	3,0
експрес-відправлення	–	–	–	69,5	0,2	4512,4	12,0	78,4	502,3	1,3
трубопровідний транспорт	149,7	0,4	30,8	–	–	84,8	0,2	2048,7	2488,8	6,3
лінії електропередачі	197,6	0,5	128,1	152,1	0,4	497,5	1,3	69,5	3,6	0,0
транспортний засіб, що переміщується своїм ходом як товар	38134,8	100,0	70,7	93,0	0,3	37502,3	100,0	68,9	640,6	1,6

Примітка: складено автором за даними Державної служби статистики України.

Зважаючи на значний обсяг інформації, система управління ризиками митного простору передбачає ряд інструментів, як можна використовувати під час перевезення товарів через митний кордон в автоматизованому, неавтоматизованому, комбінованому режимах. Тому система управління ризиками може опрацьовувати великі масиви інформації, формуючи групи даних, які потребують додаткової перевірки.

Інформаційна складова безпеки митного простору набуває своєї актуальності з огляду на активність подачі суб'єктами ЗЕД електронних документів, посилення як регулярного порушення митних правил суб'єктами ЗЕД, так і зростання кіберзлочинності. Інформаційні технології успішно використовують у митній практиці зарубіжних країн для забезпечення економічної безпеки держави [1]. Важливою є європейська практика запровадження «Електронної митниці» [2]. В Україні розвиток системи інформаційної підтримки організації митної справи відбувся лише на початку 2000-х років із запровадженням системи електронного декларування. Так, у 2003 р. був уведений у дослідну експлуатацію програмно-інформаційний комплекс «Автоматизована система митного оформлення товарів та інших предметів» [3].

У 2004 р. було затверджено тимчасові правила митного контролю і митного оформлення товарів та транспортних засобів, що декларуються з поданням вантажної митної декларації в електронній формі [4], а згодом у тестовому режимі електронне декларування відбулося в зоні діяльності окремих митниць (до них додали Північну, Київську, Дніпровську, Західну, Подільську, Чорноморську, Кримську, Донбаську, Східну регіональну та Бориспільську і Севастопольську митниці) із залученням обраних суб'єктів зо-

внiшньоекономiчної дiяльностi (причому, тi мали укласти договiр i дати згоду на участь в експериментi). Вiдповiдно до такого порядку, надання послуг електронного декларування застосовувалося за певних правил, зокрема: при митному оформленнi товарiв i транспортних засобiв у режимi «експорт»; ввезення за контрактом, який передбачає оплату товарiв та транспортних засобiв винятково у грошовiй формi; митна вартiсть товарiв i транспортних засобiв визначається за цiною договору; експортуються товари власного виробництва; не застосовуються заходи нетарифного регулювання при експортi товарiв i транспортних засобiв; протягом останнiх двох рокiв вiдсутнi фактiв порушень митного законодавства керiвниками та iншими працівниками пiдприємства-експортера. У результатi експерименту вдалося виявити найбільш слабкi мiсця процедури електронного декларування та недолiки у програмному забезпеченнi.

У 2007 р. було прийнято рiшення про введення в експлуатацiю програмно-iнформацiйного комплексу «Інспектор» [5] для забезпечення реалiзацiї багатофункцiональної комплексної системи «Електронна митниця». Зазначена програма була спрямована на удосконалення механiзму проведення митного оформлення та митного контролю товарiв i транспортних засобiв шляхом всебiчного впровадження новiтнiх iнформацiйних технологiй.

Важливим для забезпечення безпеки митного простору України стало усвiдомлення необхідностi впровадження управлiння ризиками при здiйсненнi митного контролю та митного оформлення. У 2010 р. було затверджено Порядок застосування автоматизованої системи аналізу та управлiння ризиками пiд час митного контролю та митного оформлення товарiв iз застосуванням вантажної митної декларацiї [6]. Подальшi заходи вiдобразилося у прийняттi системи управлiння ризиками, реалiзованої у виглядi Порядку здiйснення аналізу та оцiнки ризикiв, розроблення i реалiзацiї заходiв з управлiння ризиками в митнiй службi України [7].

У 2012 р. було прийнято рiшення про введення в експлуатацiю модуля АСАУР для «червоного» коридору, який насамперед був призначений для автомобiльного сполучення [8]. Для «Зеленого коридору» митний контроль та митне оформлення здiйснюються за спрощеним порядком (без обов'язкового письмового декларування або обкладення митними платежами, не встановлено заборон чи обмежень щодо перемiщення через митний кордон краiни). Своєю чергою перемiщення товарiв «червоним коридором» потребує проведення ретельного митного контролю, а впровадження АСАУР сприяло пiдвищенню ефективностi дiяльностi митних органiв. Згодом було введено в експлуатацiю модуль АСАУР у пунктах пропуску через державний кордон для автомобiльного сполучення, але для «пасажирського пункту пропуску» [9].

Важливим аспектом упровадження новаций в iнформатизацiї митного контролю та оформлення вважаємо не лише встановлення результатiв цих процесiв, але й упровадження новiтнiх технологiй для застосування превентивних заходiв вчиненню порушень митного законодавства. Так, одним iз перших автоматизованих елементiв було впроваджено модуль «Орiєнтування» АСМО «Інспектор-2006», який використовувався для внесення iнформацiї про можливі порушення законодавства з питань митної справи [10]. Такий модуль забезпечив реалiзацiю в електронному виглядi такого iнструменту управлiння ризиками як орiєнтування, яке являє собою один з iнструментiв розробки i реалiзацiї заходiв з управлiння ризиками, що використовуються для невідкладного iнформування митниць про осiб та/або транспортнi засоби, за допомогою яких можуть бути вчиненi порушення законодавства України з питань державної митної справи; про товари, якi можуть бути об'єктом правопорушення; про застосування форм контролю для виявлення, запобiгання та припинення таких порушень. Джерелом iнформацiї для орiєнтувань є вiдомостi, одержанi вiд iнших державних органiв, правоохоронних органiв, мiжнародних органiзацiй, митних та iнших уповноважених органiв iноземних держав, а також обгрунтованi результати аналітичної роботи, проведеної органами Державної фiскальної служби України [10]. Автоматизацiя процесу орiєнтування сприяла прискоренню доведення оперативної iнформацiї до безпосереднiх виконавцiв, модифiкацiї даних з урахуванням виявлених змiн, а також зняття з контролю вже вiдпрацьованих матерiалiв, що в свою чергу виключало дублювання контролюючих заходiв. Водночас практичне впровадження iнструментарiю орiєнтування мало певнi прорахунки та не завжди виправдовувало очiкуваннi результати щодо виявлення ймовiрних ризикiв [11].

Наступним кроком на шляху розвитку системи управлiння ризиками, що використовується митницями для визначення форм та обсягiв митного контролю, була передача на регiональний рiвень можливостей самостiйного формування профiлiв ризику з урахуванням характеристик, якi є типовими саме для конкретних регiонiв. Практична реалiзацiя цiєї можливостi була здiйснена через модуль «Конструктор профiлiв ризику», iнтегрований в автоматизовану систему митного оформлення (АСМО) «Інспектор» [12]. Упровадження такого програмного продукту сприяло суттєвiй економiї часу в процесi реалiзацiї заходiв з управлiння ризиками. Рiшення про впровадження регiонального профiлю приймаються на рiвнi митниці, створення та заповнення профiлю вiдбувається уповноваженими посадовими особами митниці. На структурний пiдроздiл Державної фiскальної служби України, який уповноважений на забезпечення

координації застосування системи управління ризиками, покладена лише функція загальної координації роботи з модулем.

Модернізація організації митного контролю та оформлення для забезпечення безпеки національного митного простору неможлива без урахування світового досвіду застосування автоматизованих систем управління ризиками. До таких належить і програмний продукт Cargo Targeting System of World Customs Organization (WCO CTS), розроблений під егідою Всесвітньої митної організації [13]. Державна фіскальна служба України у 2015 р. підписала із Всесвітньою митною організацією Угоду про використання цієї системи, тому вживаються необхідні заходи для її ефективного запровадження в морських портах України. Ця система призначена для оцінки ризику при транспортуванні вантажів із врахування кращих напрацювань світової практики управління ризиками. В процесі застосування WCO CTS органи ДФС зможуть отримувати більш детальну, структуровану та уніфіковану попередню інформацію про товари, що надходять у морські порти України в контейнерах, що сприятиме збільшенню ефективності управління ризиками, спростить процедури митного контролю та оформлення, зменшить час їх проведення. З метою вдосконалення технологічних процесів обробки вантажів у грудні 2015 р. між Міністерством інфраструктури України та ДФС було підписано Меморандум про співпрацю в галузі інформаційних технологій щодо вдосконалення процедур у морських портах щодо товарів, що переміщуються в контейнерах. Водночас аналіз вітчизняного законодавства в частині управління ризиками та митного оформлення товарів, що переміщуються через митні порти, вказує на певні прогалини. Так, необхідним є приведення вимог національного законодавства щодо обсягів попередньої інформації, що надається агентськими організаціями (морськими агентами) про вантажі, які переміщуються в контейнерах у відповідність до міжнародних стандартів та технічних характеристик WCO CTS. Для цього необхідно внести зміни до «Порядку виконання митних формальностей на морському та річковому транспорті», затвердженого наказом Міністерства фінансів України від 10.03.2015р. № 308.

Впровадження інформаційних технологій у процесі митного контролю та митного оформлення є одним із трендів часу, а їхня роль в управлінні ризиками є очевидною. Тому до основних переваг застосування автоматизованих інструментів управління ризиками відносимо:

- безперервність роботи із збереженням ефективності виконання завдань;
 - можливість охоплення великих масивів інформації, що є важливим при збільшенні об'єктів митного контролю та проведенні складних розрахунків. Опрацювання великих потоків інформації потребувало б значних людських ресурсів, а відповідно і фінансових витрат на оплату їхньої праці;
 - просторове охоплення, що включає одночасне використання програми для обслуговування всіх користувачів на території України;
 - генерування ефективних форм контролю на основі отриманих результатів програми та виключення з них неефективних;
 - алгоритм відпрацювання ризиків, тобто програма не лише визначає ризикові операції, але й генерує перелік заходів, які необхідно застосувати
 - нагромадження інформації та результатів, яке дає змогу проектувати наступні контролюючі заходи з врахуванням попередніх;
 - містить ілюстраційні матеріали, тобто має можливість зберігати не лише текстовий опис предметів правопорушення, місць приховування та ін., але й їхні фотографії;
 - розмежування функціональних завдань технічних та людських ресурсів, адже в процесі аналізу виокремлюються більш ризикові операції, які потребують додаткового контролю. Окрім того, автоматизований контроль мінімізує вплив людського фактору на прийняття рішення щодо ідентифікації ризику.
- Водночас автоматизований контроль має також ряд недоліків, зокрема:
- критерії відбору ризикових операцій містять досить загальний опис;
 - програми не враховують особливості окремих операцій, наприклад, у посадової особи митниці може викликати підозріння, наприклад, зовнішній вигляд товаросупровідних документів (підчищення, виправлення);
 - час реагування програми на зміни значно довший (опрацювання нового алгоритму дій), ніж у випадку реагування посадовою особою митниці;
 - внесення нових алгоритмів потребує втручання людського фактору;
 - відсутність належної координації між державними органами в процесі здійснення контролю за зовнішньоекономічною діяльністю.

Висновки. Отже, можливо констатувати, що автоматизація процесів здійснення митного контролю та митного оформлення не має альтернатив, зважаючи на сучасні глобальні процеси розвитку інформаційних технологій. Тому в майбутньому вона потребуватиме постійного вдосконалення та розвитку відповідно до реалій часу та тенденцій розвитку світової практики виявлення й попередження ризиків у митній справі. При цьому, ключова роль організації роботи цієї системи, її наповнення та підвищення рівня інтелектуального навантаження залишається за посадовими особами митниці. Відтак на часі за-

лишається підвищення питання фаховості працівників митниць, які працюють із новітніми інформаційними продуктами. Від двох складових програмно-інформаційного забезпечення системи управління ризиками – надійності й якості програмно-інформаційних продуктів та професійної підготовки працівників, які з ними працюють, – значною мірою залежить безпека митного простору країни та ефективність управління ризиками.

Література:

1. Войцешук А. Д. Захист інформації в комплексній системі «Електронна митниця» як одна зі складових економічної безпеки держави / А. Д. Войцешук // Вісник Академії митної служби України. Сер. : Технічні науки. – 2013. – № 1. – С. 18–24. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/UJRN/vamsutn_2013_1_5.
2. Пашко П. В. «Електронна митниця» – головний механізм забезпечення митної безпеки держави / П. В. Пашко, В. П. Шуляк. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zerna.at.ua/publ/derzhava/derzhavni_organ/pashko_p_v_shuljak_v_p_elektronna_mitnicja_golovnij_mekhanizm_zabezpechennja_mitnoji_bezpeki_derzhavi/16-1-0-58
3. Наказ Державної митної служби України від 14.11.2003 р. №765 «Про введення в дослідну експлуатацію програмно-інформаційного комплексу «Автоматизована система митного оформлення товарів та інших предметів».
4. Наказ Державної митної служби України від 15.09.2004 р. № 671 «Про проведення експерименту з використання електронної форми декларування». [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1451-04>.
5. Наказ Державної митної служби України від 25.01.2007 N 48 «Про введення в дослідну та постійну експлуатацію програмно-інформаційного комплексу «Інспектор-2006».
6. Наказ Державної митної служби України від 13.12.2010 р. №1467 Про затвердження Порядку застосування автоматизованої системи аналізу та управління ризиками під час митного контролю та митного оформлення товарів із застосуванням вантажної митної декларації. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0180-11>.
7. Наказ Міністерства фінансів України від 24.05.2012 р. №597 «Про затвердження Порядку здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками в митній службі України». [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0882-12>.
8. Наказ Державної митної служби України від 28.11.2012 р. № 683 «Про експлуатацію модуля АСАУР в пунктах пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення».
9. Наказ Державної митної служби України від 21.01.2013 р. № 20 «Про експлуатацію модуля АСАУР в пунктах пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення («Пасажирський пункт пропуску»)».
10. Наказ Державної фіскальної служби України від 29.10.2014 р. № 227 «Про затвердження Порядку внесення інформації про можливі порушення законодавства з питань державної митної справи до модуля «Орієнтування» АСМО «Інспектор-2006».
11. Федотов О. П. Орієнтування як підстава для здійснення митного огляду / О. П. Федотов // Проблеми законності. – 2016. – Вип. 132. – С. 124–134.
12. Наказ Державної фіскальної служби України від 21.03.2016 р. № 231 «Про затвердження Порядку роботи з модулем «Конструктор профілів ризику» АСМО «Інспектор».
13. Cargo Targeting System (CTS) Participant Guidelines [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.customs.gov.lk/public/files/cts/WCO_CTS_Participant_Guidelines_V2_5.pdf.