

В. Г. Ковальов, кандидат наук з державного управління, доцент, доцент кафедри публічного управління та митного адміністрування Університету митної справи та фінансів

<https://orcid.org/0000-0001-7249-0959>

Є. В. Гармаш, кандидат юридичних наук, доцент, проректор з навчальної роботи Університету митної справи та фінансів

<https://orcid.org/0000-0002-3018-3499>

СТАНДАРТИЗАЦІЯ МИТНИХ ПРОЦЕДУР: ІНСТИТУЦІЙНА АРХІТЕКТУРА

Стандартизація процедур митного контролю набуває визначального значення в умовах фрагментації виробництва, зростання електронної комерції та щільності глобальних ланцюгів створення доданої вартості, де товари багаторазово перетинають кордони як проміжні й кінцеві продукти. За таких обставин митні адміністрації реалізують подвійний мандат: одночасно забезпечувати торговельне сприяння для добросесних операторів і гарантувати належний рівень фіскального нагляду, регуляторної відповідності та безпеки ланцюгів постачання.

Методологічну основу статті становлять системний та інституційний підходи, порівняльний аналіз міжнародних зобов'язань і технічних стандартів (зокрема правил СОТ у сфері спрощення процедур торгівлі та інструментарію ВМО), а також кейс-аналіз українських реформ цифрового «кордону» (впровадження механізмів «Єдиного вікна», розвиток ризик-орієнтованого контролю, перехід до NCTS Phase 5 у межах спільного транзиту). Доведено, що стандартизація має подвійний зміст: нормативно-процедурний (уніфікація вимог, скорочення дублювань, принцип «одноразового подання») і техніко-семантичний (узгодження елементів даних, машинозчитуваність, інтероперабельність між ІТ-системами держави та бізнесу). Обґрунтовано, що цифровізація митного контролю є ефективною лише за умови попередньої стандартизації даних і процесів, інакше автоматизація відтворює надмірні вимоги та множинні перевірки.

В роботі розглянуто та запропоновано рамку оцінювання рівня стандартизації за п'ятьма групами індикаторів: 1) документи та формальності; 2) процеси контролю і ступінь автоматизації рішень; 3) управління ризиками та якість даних для таргетингу; 4) «Єдине вікно» і міжвідомча сумісність; 5) інтероперабельність і стандарти даних у зовнішньому контурі ланцюга постачання. Виявлено ключові вузькі місця, що стримують ефект цифрових реформ: неузгодженість міжвідомчих правил обміну даними, відсутність спільних довідників/«словників» даних, обмежена практика спільних цифрових інструментів кооперації та нерівномірна готовність бізнесу до стандартизованого електронного документообігу. Практична цінність статті полягає у формуванні прикладних рекомендацій для України щодо дизайну «вимоги → дані → процес → ІТ → взаємодія», спрямованих на зниження транзакційних витрат, підвищення точності ризик-аналізу та стійкості митного адміністрування.

Ключові слова: стандартизація митних процедур, митний контроль, цифровізація, «Єдине вікно», інтероперабельність даних, управління ризиками, попереднє декларування, постмитний аудит, АЕО/партнерство з бізнесом, спільний транзит (NCTS).

V. G. Kovalov, Ye. V. Garmash. Standardization of customs procedures: institutional architecture

The contemporary architecture of international trade is shaped by fragmented production, dense global value chains, rapid e-commerce growth, geopolitical shocks, and heightened security demands. Goods cross borders repeatedly as intermediate and final products, forcing customs administrations to fulfil a dual mandate: facilitate legitimate trade by reducing time-to-release and administrative burdens, while safeguarding revenue, ensuring regulatory compliance, and protecting supply-chain security. This balance requires a coherent system of standardized customs procedures capable of converting historically diverse national practices into predictable, transparent, and interoperable rules.

Standardization should not be treated as a technical “add-on” to modernization. It is an institutional mechanism that structures the full border-governance cycle—requirements, data, processes, digital infrastructure, and interagency coordination. In “paperless” trade, the critical constraint is often semantic and procedural fragmentation: when data elements, reference dictionaries, and procedural statuses differ across systems, automation reproduces redundant controls and multiplies verification steps, increasing transaction costs. Effective digital customs therefore presupposes prior standardization of both procedures and data, rather than digitizing fragmented practices “as is”.

The institutional architecture of standardization emerges from the interaction of binding multilateral commitments and operational technical standards. The WTO promotes transparency and procedural efficiency, while the WCO provides detailed tools for implementation, enabling risk-based controls, post-clearance audit, and customs–business partnerships. Standardized processes support pre-arrival processing, targeted inspections, and separation of release from final duty assessment; standardized data



© В. Г. Ковальов, Є. В. Гармаш, 2026

Стаття поширюється на умовах ліцензії відкритого доступу (CC BY 4.0)

enable automated risk scoring, e-payments, and seamless interagency exchange. Ukraine's reforms—Single Window development and transition to NCTS Phase 5 within Common Transit—illustrate how commitments, procedural redesign, and interoperability must align to deliver measurable results, while also revealing constraints where interagency exchange rules, shared dictionaries, and joint digital instruments remain underdeveloped. Against this background, the article conceptualizes standardization as a design chain—requirements → data → process → IT → interaction—and proposes a framework to assess maturity across documents, processes, risk data quality, Single Window compatibility, and end-to-end interoperability.

Key words: customs procedures standardization, customs control, digitalization, Single Window, data interoperability, risk management, pre-arrival declaration, post-clearance audit, AEO / customs—business partnership, Common Transit (NCTS).

Постановка проблеми. Сучасна архітектура міжнародної торгівлі функціонує в умовах зростаючої фрагментації виробництва та високої щільності глобальних ланцюгів створення додаткової вартості, у яких товари перетинають кордони багаторазово як проміжні й кінцеві продукти. За таких умов митні адміністрації реалізують подвійний управлінський мандат, одночасно мінімізувати адміністративні бар'єри для добросовісних операторів і забезпечувати належний рівень фіскального контролю, дотримання регуляторних вимог та безпекових стандартів. Стандартизація митних процедур виступає фундаментальним інструментом досягнення цього крихкого балансу, перетворюючи розрізнені, історично сформовані національні практики на уніфіковану, передбачувану та транспарентну глобальну екосистему. В епоху стрімкої цифровізації, експоненціального зростання обсягів електронної комерції та перманентних геополітичних зрушень митні органи еволюціонують від традиційних фіскальних відомств, які функціонували переважно як «збирачі податків», до ключових архітекторів макроекономічної конкурентоспроможності держав. У межах цієї логіки особливої ваги набувають цифрові інструменти координації «на кордоні», зокрема «Єдине вікно», яке забезпечує подання стандартизованих даних через єдину точку входу та принцип «одноразового подання» інформації.

Емпіричні оцінки міжнародних організацій підтверджують, що уніфікація та спрощення прикордонних формальностей прямо пов'язані зі зниженням транзакційних витрат і розширенням економічних вигод від участі у глобальних ланцюгах постачання [1]. Зокрема, за розрахунками ОЕСР, зменшення світових торговельних витрат на 1% може принести понад 40 млрд дол. США додаткового доходу/економії на глобальному рівні [2]. Відповідно стандартизація митних процедур розглядається не як суто технічний напрям, а як складова політики конкурентоспроможності, що інтегрується у корпоративні та урядові порядки денні через розвиток «Єдиного вікна», програм партнерства з бізнесом (у т.ч. АЕО) та ризик-орієнтованих моделей контролю. У цьому контексті український кейс є показовим: Україна повідомила про запуск механізму «Єдиного вікна» для міжнародної торгівлі у 2016 р., а з 22.04.2024 розпочала застосування NCTS Phase 5 у межах Конвенції про процедуру спільного транзиту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Сучасний науковий дискурс щодо стандартизації процедур митного контролю зміщується від суто «нормативної уніфікації» до процесно-даних підходів, де вирішальними стають: а) стандартизація даних і документів; б) цифровізація й автоматизація контрольних кроків; в) міжвідомча та транскордонна інтероперабельність; г) ризик-орієнтована модель із перенесенням частини контролю в пост-фактум формати (аудит, аналітика). У статті S. Vijayakumar підкреслюється, що навіть за наявності міжнародних рамок (RKC, SAFE, TFA) значна частина адміністрацій і досі спирається на документальний і фізичний контроль: за даними ISOCA (WCO/IMF) близько 50% країн-учасниць продовжують покладатися на ці традиційні практики [3]. Показовим є також індикатор впровадження ризик-менеджменту в глобальному вимірі: у базі WTO TFA в 2023 р. прогрес імплементації ризик-менеджменту становив 63,7%. Ця позиція узгоджується з висновками W Hofman et al. щодо практичних бар'єрів використання бізнес-даних у ризик-менеджменті: ключовими стають якість даних, «вартість» даних для нагляду та моделювання/мапінг різних джерел декларативної інформації у спільну доменну модель [4]. Досить показовим в цьому сенсі є роботи М. Разумея та підкреслюють необхідність впровадження ризик-орієнтованого підходу [5]. Кейс-дослідження Kim & Kim (приклад Південної Кореї) розглядає цифрову митницю та ризик-менеджмент як результат ІКТ-імплементації у публічній організації, де технологія «працює» лише за умови перепроектування процесів і закріплення стандартних операційних контурів у системах (workflow-логіка) [6]. Український вимір проблеми чітко простежується у статті І. Вигівської та К. Панійван, де митний пост-аудит розглядається як форма митного контролю після випуску з акцентом на правову регламентацію та функціональне призначення [7]. У логіці стандартизації процедур це означає перехід до «розподіленого контролю»: частина перевірок переноситься з кордону в пост-митний цикл, що потребує стандартизованих методик відбору до аудиту, доказових стандартів, ризик-орієнтованого планування та КРІ ефективності (audit yield, рівень добровільної корекції тощо). Схожі висновки можемо зробити досліджуючи роботи Л. Івашової [8]. Стаття О. Андрійко, Л. Дорофеевої та Т. Корневої фокусується на імплементації євростандартів у митному законодавстві та прямо підкреслює, що застосування ІТ має супроводжуватися стандартизованим і гармонізованим застосуванням процедур митного контролю для забезпечення однакового рівня контролю й уникнення викривлень конкуренції [9].

Метою статті є теоретичне обґрунтування та прикладний аналіз стандартизації митних процедур як інструменту досягнення балансу між спрощенням формальностей і результативним контролем у цифровому середовищі, а також визначення ключових бар'єрів і передумов її поглиблення в Україні в логіці євроінтеграції.

Виклад основного матеріалу. Глобальна стандартизація митної справи має інституційно впорядкований характер і ґрунтується на взаємодоповнюваній системі багатосторонніх зобов'язань та технічних стандартів, ключовими «нормотворчими центрами» якої виступають Світова організація торгівлі (СОТ) і Всесвітня митна організація (ВМО). У межах цієї системи СОТ формує юридично обов'язкові правила для держав-членів, тоді як ВМО забезпечує детальний операційний інструментарій для впровадження сучасних митних процедур на рівні адміністративної практики. Така двоканальна архітектура дозволяє одночасно просувати лібералізацію та передбачуваність процедур у міжнародній торгівлі й зберігати належний рівень контролю за безпекою ланцюгів постачання, фіскальною дисципліною та дотриманням національного законодавства. Угода СОТ про спрощення процедур торгівлі є центральним багатостороннім інструментом, спрямованим на зменшення адміністративних бар'єрів на кордоні та підвищення прозорості та прогнозованості здійснення процедур митного контролю та оформлення, а також повноважень та меж втручання інших органів державної влади, зокрема здійснення прикордонного контролю та оформлення. Її було погоджено в межах «Балійського пакета» (грудень 2013 р.), а Протокол про внесення змін для включення ТФА до Додатка 1А Угоди СОТ схвалено Генеральною радою 27 листопада 2014 р. [10]. Угода набула чинності 22 лютого 2017 р. після досягнення порогу прийняття двома третинами членів СОТ [11]. Низка членів, зокрема США, здійснили прийняття Протоколу в межах національних процедур ще у 2015 р., що підкреслило стратегічну вагу ТФА для глобальної торговельної політики [12].

Нормативна логіка ТФА трансформує митний контроль від переважно «карально-дозвільної» моделі до управління процесами на основі сервісності, передбачуваності та цифрових рішень. Її «функціональні ядра» можуть бути операціоналізовані через такі інструменти.

1. Підвищення прозорості та доступності інформації, обов'язок оперативної публікації правил, процедур, форм, ставок і механізмів оскарження, а також забезпечення доступу через інтернет та створення довідкових сервісів.

2. Електронне попереднє опрацювання, можливість подання імпорتنих даних і документів до прибуття товарів, у т.ч. в електронному форматі, з метою прискорення випуску.

3. Відокремлення випуску від остаточного визначення платежів, допущення випуску товарів до фінального визначення митних платежів за умови виконання інших регуляторних вимог.

4. Попередні рішення як інструмент зниження регуляторної невизначеності та транзакційних ризиків для бізнесу (зокрема щодо класифікації, походження або методології визначення митної вартості – залежно від імплементації).

5. Пріоритизація митного контролю та оформлення швидкокопсувних товарів та забезпечення їх випуску в найкоротші строки, включно з можливістю процедур поза робочим часом у виняткових обставинах.

6. Гарантії належного адміністративного процесу та оскарження, право на адміністративний і/або судовий перегляд рішень митниці, недискримінаційність процедур та обов'язок надання мотивів рішення.

Емпіричні оцінки СОТ і пов'язані з ними економетричні моделі свідчать, що повна імплементація ТФА здатна зменшити торговельні витрати в середньому приблизно на 14,3% та забезпечити істотне зниження часових витрат (у т.ч. оцінюване скорочення середнього часу імпорту й експорту за сценаріями повної імплементації), що опосередковано підсилює включення країн у глобальні ланцюги доданої вартості [13]. У публікаціях СОТ також фіксуються оцінки середнього зниження торговельних витрат на рівні близько 14,5% [14]. Результати ОЕСР на основі індикаторів trade facilitation (TFIs) узгоджуються з цим висновком, сукупний потенціал реформ може сягати майже 14,5% зниження торговельних витрат для країн з низьким доходом та приблизно до 10% – для групи розвинених (ОЕСР) економік [15]. У ширшому макроекономічному вимірі аналітичні огляди, що узагальнюють оцінки ОЕСР, пов'язують навіть 1% зниження глобальних торговельних витрат зі збільшенням світових доходів більш ніж на 40 млрд дол. США. Окремого акценту потребує вплив ТФА на малий і середній бізнес, для якого фіксовані витрати комплаєнсу та адміністративні затримки є відносно більш обтяжливими; у зв'язку з цим саме МСБ зазвичай отримує непропорційно значущі вигоди від стандартизації, цифровізації й скорочення процедурних затримок на кордоні. Додатково, у логіці «ланцюгів постачання» поліпшення прикордонного адміністрування та інфраструктурно-комунікаційних компонентів, навіть як рух «на половину шляху» до глобальних найкращих практик, асоціюється з потенціалом підвищення світового ВВП до 4,7% у відповідних сценарних оцінках. Інституційно-ресурсним «мостом» для країн, які потребують підтримки впровадження, виступає Trade Facilitation Agreement Facility (TFAF), оголошений СОТ у липні 2014 р. як механізм технічної допомоги та нарощування спроможності для держав, що розвиваються, і найменш розвинених країн. У структурі TFAF функціонує, зокрема, грантова компонента для підтримки підготовки/реалізації проєктів імплементації зобов'язань за ТФА [16].

Якщо ТФА задає «каркас» обов'язкових правил, то ВМО формує детальну технічну «операційну мову» модернізації митниць – від процедур і даних до партнерських моделей із бізнесом та міжвідомчої координації. Центральним правовим інструментом ВМО є Міжнародна конвенція про спрощення та гармонізацію митних процедур (Переглянута Кіотська конвенція, РКС), що розглядається міжнародною митною спільнотою як «blueprint» сучасної митної адміністрації. Конвенція набула чинності 3 лютого 2006 р., а станом на лютий 2026 р. налічувала 139 договірних сторін. Архітектура РКС передбачає поєднання обов'язкових і факультативних компонентів.

Основний текст Конвенції та Генеральний додаток є обов'язковими для приєднання, тоді як Спеціальні додатки (або їх окремі розділи) можуть прийматися вибірково відповідно до національних пріоритетів і готовності митних адміністрацій. Така конструкція забезпечує «керовану гнучкість» модернізації: держава бере на себе базові універсальні стандарти, водночас маючи можливість поетапно розширювати пакет зобов'язань у спеціальних сферах. Управлінське супроводження РКС здійснює Керуючий комітет (Management Committee), уповноважений, зокрема, рекомендувати поправки до основного тексту/додатків, оновлювати керівні настанови та здійснювати огляд питань імплементації. У практико-орієнтованому вимірі РКС і суміжні інструменти ВМО кодифікують принципи, які методологічно узгоджуються з логікою TFA: передбачуваність і прозорість процедур, оптимальне використання ІТ, ризик-орієнтований контроль, партнерство з торгівлею та доступні механізми апеляції. Ці принципи є підґрунтям для інституціоналізації управління ризиками, постмитного аудиту, спрощених процедур для авторизованих осіб та розвитку координованого прикордонного менеджменту.

Додатковим системоутворюючим інструментом ВМО виступає SAFE Framework of Standards, прийнятий Радою ВМО у червні 2005 р. для одночасного посилення безпеки ланцюгів постачання та недопущення надмірного гальмування законної торгівлі [17]. У сучасній редакції SAFE Framework структурований за трьома «пілонами»:

- 1) взаємодія «митниця-митниця»;
- 2) партнерство «митниця-бізнес» (у т.ч. інститут АЕО);
- 3) співпраця з іншими урядовими та міжурядовими агенціями.

Таким чином, SAFE Framework концептуально поєднує попереднє електронне інформування, стандарти цілісності пломб/контейнерів, взаємне визнання та безпекові профілі з механізмами торговельного сприяння для надійних учасників ланцюга постачання.

Нарешті, у сегменті контролю пасажирських потоків ВМО розробляє прикладні керівництва щодо використання Advance Passenger Information (API) та Passenger Name Record (PNR), які підкреслюють необхідність дотримання узгоджених міжнародних форматів даних і стандартів обміну, розроблених спільно ВМО, ІКАО та IATA [18, 19]. Суміжні матеріали ІКАО також систематизують стандарти/настанови щодо API/PNR та їх технічної реалізації, що є важливим для інтероперабельності та правомірного використання пасажирських даних у прикордонному менеджменті [20].

Тобто в сучасній парадигмі розглядається перехід до використання режиму «без паперів» як ширший процес, ніж «безпаперова торгівля» на кордоні, йдеться про цифровізацію документів і процесів уздовж усього ланцюга постачання, щоб цифрові рішення не обмежувалися лише митними формальностями, а охоплювали всіх учасників транзакції. У цій логіці стандартизація є не допоміжною, а системоутворювальною функцією, оскільки забезпечує машинозчитуваність і інтероперабельність даних між різними ІТ-системами бізнесу та держави. OECD структурує перехід до режиму «без паперів» у вигляді п'яти взаємопов'язаних кроків:

- 1) оцифрування торговельних документів;
- 2) цифровізація торговельних процесів;
- 3) застосування цифрових технологій (EDI/API, DLT тощо);
- 4) стандартизація елементів даних;
- 5) формування регуляторних рамок, що легітимізують електронні операції.

Для митного контролю це означає, що «цифровий» контроль стає можливим лише тоді, коли дані в декларації, супровідних документах і повідомленнях описані однаковими семантичними правилами та можуть автоматично звірятися/валідуватися у різних системах. Автоматизація митних процедур складно реалізовується без спрощення вимог і раціоналізації процесів, цифровізація «як є» ризикує законсервувати надлишкові вимоги й множинні перевірки. Тому стандартизація у митному контролі набуває подвійного змісту. По-перше, це, нормативно-процедурна стандартизація, уніфікація переліку документів/даних, усунення дублювань, перехід до принципу «одного подання». Ми можемо стверджувати, про пряму залежність зростання середніх показників зі спрощенням документарних вимог із поступовим узгодженням із міжнародними стандартами та переглядом документарних вимог у бік спрощення. По-друге, техніко-семантична стандартизація, узгодження структур даних і визначень, щоб документи були машинозчитуваними та взаємодіяли між платформами.

У частині про цифровізацію прикордонних процесів OECD конкретизує, що цифровізація митного контролю охоплює, серед іншого: попереднє декларування, системи управління ризиками, електронні платежі митних платежів, систему «Єдиного вікна». Власне, стандартизований митний контроль у цифровому середовищі передбачає наступні структурні елементи та процеси.

Попереднє декларування працює за єдиними правилами структури даних і статусів (що подано, що прийнято, що потребує уточнення), щоб рішення про випуск/огляд могли прийматися до прибуття товару на підставі узгоджених наборів даних.

Риск менеджмент переходить від ручних/фрагментарних практик до автоматизованих профілів ризику, які потребують стандартизованих атрибутів даних (кодів товарів, походження, маршрутів, дозволів, сертифікатів тощо).

Єдине вікно функціонує як «єдина точка входу» для даних і документів різних контролюючих органів, що потребує не лише ІТ-рішення, а й стандартизації міжвідомчих вимог і форматів.

Хоча автоматизація прикордонних процесів істотно прогресувала, вона залишається складною саме з погляду спрощення формальностей, а ключові покращення пов'язуються з впровадженням інструментів попереднього декларування, автоматизованого ризик менеджменту, е-платежів і цифрового Єдиного вікна. Тобто стандартизація процедур митного контролю має розглядатися як передумова масштабної автоматизації, а не як її наслідок.

Для митного контролю критичною є стандартизація механізмів взаємодії прикордонних органів. Чимало цифрових інструментів, потрібних для такої взаємодії (наприклад, спільні системи управління ризиками та взаємопов'язані комп'ютерні системи), залишаються серед напрямів із найнижчим рівнем впровадження. Звідси випливає дослідницький висновок, навіть за наявності «цифрової митниці» стандартизація процедур митного контролю буде неповною, якщо:

- не стандартизовані правила обміну даними між митницею та іншими органами державної влади (санітарний/фітосанітарний, технічний, екологічний контроль тощо);
- відсутні спільні довідники/класифікатори та узгоджені «словники» даних;
- немає узгоджених сценаріїв спільних оглядів і рішень (координація інспекцій, розподіл ролей, протоколи взаємного визнання результатів).

Випереджаючими темпами відбувається розвиток приватних ініціатив зі стандартизації електронного обміну комерційними документами (зокрема eBL), що важливо для митного контролю, бо якість і сумісність комерційних даних визначає можливості автоматизованої верифікації та ризик-аналізу. Із 36 ключових документів 21 уже має стандартизовані електронні версії з високою семантичною/технічною інтероперабельністю; для 6 документів стандарти множинні, але без ознак інтероперабельності; 9 – на ранніх стадіях стандартизації. Це демонструє, що стандартизація митного контролю має «зовнішній контур»: митниця може автоматизувати контроль лише настільки, наскільки стандартизовані дані та документи, що надходять від бізнесу і логістичних операторів.

Рівень стандартизації процедур митного контролю доцільно оцінювати за групами індикаторів/критеріїв:

Документи та формальності, ступінь гармонізації й спрощення документарних вимог; наявність перегляду вимог і узгодження з міжнародними стандартами.

Процеси контролю, стандартизовані бізнес-процеси попереднього декларування, випуску, огляду, пост-аудиту; рівень автоматизації рішень на підставі даних.

Управління ризиками, наявність автоматизованих профілів ризику, стандартизованих атрибутів даних для таргетингу та селекції контролю.

Єдине вікно та міжвідомча сумісність, інтеграція даних/документів різних органів, узгоджені довідники й правила обміну; наявність спільних цифрових інструментів кооперації.

Інтероперабельність і стандарти даних, наявність стандартизованих data elements, машинозчитуваних форматів, сумісність із зовнішніми платформами/ланцюгами постачання.

Висновки та перспективи подальших досліджень в цьому напрямі. Український кейс демонструє практичну релевантність стандартизації як євроінтеграційного інструмента. Запуск “Єдиного вікна” (2016) та перехід до NCTS Phase 5 (з 22.04.2024) підсилюють потребу в єдиних наборах даних, процедурній сумісності, узгодженні термінології та уніфікації контрольних сценаріїв у логіці *acquis*. Отже, стандартизація процедур митного контролю доцільно трактувати як багаторівневий дизайн: а) нормативно-процедурна уніфікація формальностей; б) техніко-семантична стандартизація даних; в) інтероперабельність і цифрова довіра; г) risk-based алгоритми; г) пост-контроль і KPI – як єдина система управління.

Список використаних джерел:

1. Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). Trade Facilitation and the Global Economy. Paris: OECD Publishing, 2018. DOI: <https://doi.org/10.1787/9789264277571-en>
2. OECD Observer. Simpler, clearer, faster, easier: Lower trade costs by cutting red tape 2018. URL: https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2018/07/simpler-clearer-faster-easier-lower-trade-costs-by-cutting-red-tape_af25ad85/9e2cec6a-en.pdf
3. Vijayakumar S. Technology-centric and Data-Driven Customs Risk Management for Supply Chain Security. *World Customs Journal*. 2025. Vol. 19, Issue 1. P. 38–63. DOI: 10.55596/001c.131745
4. Hofman W., Migeotte J., Labare M., Rukanova B., Tan Y.-H. Using Business Data in Customs Risk Management: Data Quality and Data Value Perspective. *Electronic Government (EGOV 2021): Lecture Notes in Computer Science*. 2021. Vol. 12850. P. 271–287. Springer, Cham. DOI: 10.1007/978-3-030-84789-0_20.
5. Разумей М. М., Разумей Г. Ю., Казанцев С. А. Концептуалізація профілювання митних ризиків у публічному управлінні. *Право та державне управління*. №1. 2025. С. 170–175. DOI: <https://doi.org/10.32782/pdu.2025.1.23>.
6. Kim J., Kim J. ICT Implementation and Its Effect on Public Organizations: The Case of Digital Customs and Risk Management in Korea. *Sustainability*. 2020. Vol. 12, Issue 8. Art. 3421. DOI: 10.3390/su12083421.
7. Вигівська І. М., Панійван К. Є. Митний пост-аудит: сутність та правова регламентація. *Проблеми теорії та методології бухгалтерського обліку, контролю і аналізу*. 2023. № 3(56). С. 3–8. DOI: 10.26642/pbo-2023-3(56)-3-8.

8. Івашова Л.М. Роль митного преаудиту в організації міжнародних ланцюгів поставок та забезпеченні митної безпеки в умовах війни: досвід ЄС для України. Сучасний стан та пріоритети модернізації фінансово-економічної системи: теорії та пропозиції: матеріали доповідей Міжнародної науково-практичної конференції (м. Запоріжжя, 11–12 жовтня 2024 р.). Львів-Торунь: Liha-Pres, 2024. С. 177–182. DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-426-2-36>

9. Андрійко О. Ф., Дорофєєва Л. М., Корнева Т. В. Євростандарти в митному законодавстві: очікування та процедура імплементації. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Право*. 2025. Вип. 92, ч. 3. С. 11–16. DOI: [10.24144/2307-3322.2025.92.3.1](https://doi.org/10.24144/2307-3322.2025.92.3.1).

10. World Trade Organization. How to accept the Protocol of Amendment to insert the WTO Trade Facilitation Agreement into Annex 1A of the WTO Agreement. URL: https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_agreement_e.htm

11. Trade Facilitation Agreement Facility (TFAF). The Trade Facilitation Agreement. URL: <https://tfafacility.org/publications-resources/trade-facilitation-agreement>

12. United States Trade Representative. United States Takes Final Step Toward Ratification of WTO Trade Facilitation Agreement. URL: <https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/press-releases/2015/january/united-states-takes-final-step>

13. World Trade Organization. Trade Facilitation Agreement: expected reductions in time and costs (Background page). URL: https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_introduction_e.htm

14. World Trade Organization. Full and Swift Implementation of the WTO Trade Facilitation Agreement... (Press/755). URL: https://www.wto.org/english/news_e/pres15_e/pr755_e.htm

15. Moisé E., Sorescu S. Trade Facilitation Indicators: The Potential Impact of Trade Facilitation on Developing Countries' Trade. OECD Trade Policy Papers. 2013. No. 144. 96 p. DOI: <https://doi.org/10.1787/5k4bw6kg6ws2-en>

16. WTO Committee on Trade Facilitation. Trade Facilitation Agreement Facility. Annual report 2024 (G/TFA/TFAF/12). URL: <https://web.wto.org/web/138/409160>

17. World Customs Organization. WCO SAFE Package. URL: https://www.wcoomd.org/ru-ru/topics/facilitation/instrument-and-tools/frameworks-of-standards/safe_package.aspx

18. World Customs Organization. SAFE Framework of Standards (2025 edition). URL: https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/safe-framework-2025_en.pdf

19. World Customs Organization. Guidance for Customs Administrations on how to build an API/PNR programme. URL: <https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/api-guidelines-and-pnr-doc/guidance-for-customs-administrations-on-how-to-build-an-api-pnr-programme.pdf?la=en>

20. International Civil Aviation Organization (ICAO). API Guidelines and PNR Reporting Standards. URL: <https://www.icao.int/facilitation-programmes/api-guidelines-and-pnr-reporting-standards>

References:

1. Organisation for Economic Co-operation and Development. (2018). Trade facilitation and the global economy. Paris: OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/9789264277571-en>

2. OECD Observer. (2018). Simpler, clearer, faster, easier: Lower trade costs by cutting red tape. Retrieved February 28, 2026, from https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2018/07/simpler-clearer-faster-easier-lower-trade-costs-by-cutting-red-tape_af25ad85/9e2cec6a-en.pdf

3. Vijayakumar, S. (2025). Technology-centric and data-driven customs risk management for supply chain security. *World Customs Journal*, 19(1), 38–63. <https://doi.org/10.55596/001c.131745>

4. Hofman, W., Migeotte, J., Labare, M., Rukanova, B., & Tan, Y.-H. (2021). Using business data in customs risk management: Data quality and data value perspective. In H. J. Scholl, J. R. Gil-Garcia, M. Janssen, E. Kalampokis, I. Lindgren, & M. P. Rodríguez Bolívar (Eds.), *Electronic Government (EGOV 2021) (Lecture Notes in Computer Science, Vol. 12850, pp. 271–287)*. Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-030-84789-0_20

5. Razumei, M. M., Razumei, H. Yu., & Kazantsev, S. A. (2025). *Kontseptualizatsiia profiliuvannia mytnykh ryzykiv u publichnomu upravlinni*. [Conceptualization of customs risk profiling in public administration]. *Pravo ta derzhavne upravlinnia*, (1), 170–175. <https://doi.org/10.32782/pdu.2025.1.23> [in Ukrainian].

6. Kim, J., & Kim, J. (2020). ICT implementation and its effect on public organizations: The case of digital customs and risk management in Korea. *Sustainability*, 12(8), 3421. <https://doi.org/10.3390/su12083421>

7. Vyhivska, I. M., & Paniivan, K. Ye. (2023). *Mytnyi post-audit: sutnist ta pravova rehlamentatsiia*. [Customs post-audit: essence and legal regulation]. *Problemy teorii ta metodolohii bukhhalterskoho obliku, kontroliu i analizu*, 3(56), 3–8. [https://doi.org/10.26642/pbo-2023-3\(56\)-3-8](https://doi.org/10.26642/pbo-2023-3(56)-3-8) [in Ukrainian].

8. Ivashova, L. M. (2024). *Rol mytnoho preaudytu v orhanizatsii mizhnarodnykh lantsiuhiv postavok ta zabezpechenni mytnoi bezpeky v umovakh viiny: dosvid YeS dlia Ukrainy*. [The role of customs pre-audit in the organization of international supply chains and ensuring customs security in wartime conditions: EU experience for Ukraine]. In *Suchasnyi stan ta priorytety modernizatsii finansovo-ekonomichnoi systemy: teorii ta propozyzii: materialy dopovidei Mizhnarodnoi*

naukovo-praktychnoi konferentsii (Zaporizhzhia, October 11–12, 2024) (pp. 177–182). Lviv–Torun: Liha-Pres. <https://doi.org/10.36059/978-966-397-426-2-36> [in Ukrainian].

9. Andriiko, O. F., Dorofeieva, L. M., & Korneva, T. V. (2025). *Yevrostandarty v mytnomu zakonodavstvi: ochikuvannia ta protsedura implementatsii*. [European standards in customs legislation: expectations and implementation procedure]. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu. Seria: Pravo*, 92(3), 11–16. <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2025.92.3.1> [in Ukrainian].

10. World Trade Organization. (n.d.). How to accept the Protocol of Amendment to insert the WTO Trade Facilitation Agreement into Annex 1A of the WTO Agreement. Retrieved February 28, 2026, from https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_agreement_e.htm

11. Trade Facilitation Agreement Facility. (n.d.). The Trade Facilitation Agreement. Retrieved February 28, 2026, from <https://tfafacility.org/publications-resources/trade-facilitation-agreement>

12. Office of the United States Trade Representative. (2015). United States takes final step toward ratification of WTO Trade Facilitation Agreement. Retrieved February 28, 2026, from <https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/press-releases/2015/january/united-states-takes-final-step>

13. World Trade Organization. (n.d.). Trade Facilitation Agreement: expected reductions in time and costs (Background page). Retrieved February 28, 2026, from https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_introduction_e.htm

14. World Trade Organization. (2015). Full and swift implementation of the WTO Trade Facilitation Agreement... (Press/755). Retrieved February 28, 2026, from https://www.wto.org/english/news_e/pr755_e.htm

15. Moïse, E., & Sorescu, S. (2013). Trade facilitation indicators: The potential impact of trade facilitation on developing countries' trade (OECD Trade Policy Papers No. 144). Paris: OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/5k4bw6kg6ws2-en>

16. WTO Committee on Trade Facilitation. (2024). Trade Facilitation Agreement Facility—Annual report 2024 (G/TFA/TFAF/12). Retrieved February 28, 2026, from <https://web.wtocommerce.org/Page/138/409160>

17. World Customs Organization. (n.d.). WCO SAFE package. Retrieved February 28, 2026, from https://www.wcoomd.org/ru-ru/topics/facilitation/instrument-and-tools/frameworks-of-standards/safe_package.aspx

18. World Customs Organization. (2025). SAFE framework of standards (2025 ed.). Retrieved February 28, 2026, from https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/safe-framework-2025_en.pdf

19. World Customs Organization. (n.d.). Guidance for customs administrations on how to build an API/PNR programme. Retrieved February 28, 2026, from <https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/api-guidelines-and-pnr-doc/guidance-for-customs-administrations-on-how-to-build-an-api-pnr-programme.pdf?la=en>

20. International Civil Aviation Organization. (n.d.). API guidelines and PNR reporting standards. Retrieved February 28, 2026, from <https://www.icao.int/facilitation-programmes/api-guidelines-and-pnr-reporting-standards>

Дата першого надходження статті до видання: 11.02.2026

Дата прийняття статті до друку після рецензування: 09.03.2026

Дата публікації (оприлюднення) статті: 30.04.2026