

**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>

## МИТНА ЛОГІСТИКА ЯК ЕЛЕМЕНТ СТАНДАРТИЗАЦІЇ ПРОЦЕДУР МИТНОГО КОНТРОЛЮ ТА ОФОРМЛЕННЯ

У статті досліджено митну логістику як інституційний інструмент стандартизації процедур митного контролю та оформлення. Актуальність теми зумовлена зростанням ролі митних адміністрацій у забезпеченні безпеки міжнародної торгівлі, зниженні транзакційних витрат і наближенні національних процедур до міжнародних стандартів. Метою статті є узагальнення теоретичних і нормативних засад митної логістики, визначення її ключових компонентів та оцінка їх значення для стандартизації митних процедур в Україні. Методологічну основу становлять системний, інституційний, функціональний і порівняльний підходи, а також аналіз міжнародних стандартів ВМО, Угоди СОТ про спрощення процедур торгівлі, документів СЕК ООН і наукових праць, присвячених e-Customs, Single Window, управлінню ризиками, TRS та постмитному контролю. Обґрунтовано, що митна логістика виходить за межі традиційного розуміння митного оформлення та постає як цілісна система координації матеріальних, інформаційних і документарних потоків у межах транскордонного переміщення товарів. Встановлено, що її ефективність визначається рівнем стандартизації процедур, якістю митних даних, міжвідомчою сумісністю інформаційних систем, використанням ризик-орієнтованого підходу та розвитком постмитного аудиту. Доведено, що цифровізація митного адміністрування, впровадження єдиного вікна та систематичне застосування TRS створюють передумови для підвищення прозорості, передбачуваності та результативності митного контролю. Окреслено основні проблеми розвитку митної логістики в Україні: фрагментованість IT-інфраструктури, недостатню автоматизацію управління ризиками, обмежене використання постмитного контролю та неповну імплементацію міжнародних стандартів. Зроблено висновок, що розвиток митної логістики є стратегічним напрямом модернізації публічного управління у митній сфері.

Ключові слова: митна логістика, митний контроль, митне оформлення, стандартизація процедур, публічне управління, електронна митниця, єдине вікно, управління ризиками, постмитний контроль, Time Release Study.

### **V. G. Kovalov. Customs logistics as an element of the standardization of customs control and clearance procedures**

The article examines customs logistics as an institutional instrument for the standardization of customs control and clearance procedures within the system of public administration. The relevance of the topic is determined by the growing role of customs authorities in ensuring the security of international trade, reducing transaction costs, increasing the predictability of border procedures, and aligning national administrative practices with international standards. The purpose of the article is to generalize the theoretical and regulatory foundations of customs logistics, identify its key structural components, and assess their significance for the standardization of customs procedures in Ukraine. The methodological framework combines systemic, institutional, functional, and comparative approaches. The study is based on the analysis of international standards and methodological instruments, including the Revised Kyoto Convention, the WTO Trade Facilitation Agreement, the WCO Data Model, the WCO Time Release Study Guide, and UNECE Recommendation No. 33 on Single Window, as well as scientific publications addressing e-Customs, risk management, post-clearance control, and supply chain integration.

It is substantiated that customs logistics should not be reduced to a narrow set of border formalities or transport-related operations. Instead, it should be understood as an integrated system of coordination of material, informational, and documentary flows in cross-border trade. The study demonstrates that the effectiveness of customs logistics depends on the degree of procedural standardization, interoperability of information systems, quality of customs data, implementation of risk-based control, and the development of post-clearance audit mechanisms. Particular attention is paid to the role of digital solutions, especially e-Customs and Single Window systems, as well as to Time Release Study as a tool for measuring the actual performance of customs reforms. The article identifies major constraints affecting the development of customs logistics in Ukraine, including fragmented IT infrastructure, insufficient automation of risk management, limited practical use of post-clearance control, and incomplete implementation of international standards. It is concluded that customs logistics should be regarded as a strategic direction for the modernization of public administration in the customs sphere, since it enables a balance between trade facilitation, fiscal effectiveness, and regulatory control.

Key words: customs logistics; customs control; customs clearance; standardization of procedures; public administration; e-Customs; Single Window; risk management; post-clearance control; Time Release Study.

**Постановка проблеми.** У сучасних умовах глобалізації торгівлі, цифрової трансформації державного управління та посилення вимог до безпеки міжнародних ланцюгів постачання митні адміністрації дедалі більше виконують не лише фіскальну і контрольну, а й логістично-координаційну функцію. За таких обставин ефективність митного контролю та оформлення визначається вже не стільки кількістю перевірок або жорсткістю



адміністративних процедур, скільки здатністю держави забезпечити стандартизоване, передбачуване, технологічно сумісне та ризик-орієнтоване середовище для переміщення товарів через митний кордон [1–3]. Саме тому митна логістика набуває значення не допоміжного прикладного інструменту, а важливого елемента сучасної системи публічного управління у митній сфері. Отже, наукова проблема полягає у необхідності теоретичного обґрунтування митної логістики як елемента стандартизації процедур митного контролю та оформлення, а також у виявленні тих функціональних компонентів і міжнародних інструментів, які забезпечують її практичну результативність у системі публічного управління. Розв'язання цієї проблеми є важливим як для розвитку теорії державного управління у митній сфері, так і для вироблення практичних підходів до модернізації митної системи України відповідно до сучасних вимог безпеки, ефективності та сприяння торгівлі.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Аналіз наявних наукових та нормативно-правових джерел дозволяє стверджувати, що виразно простежуються дві групи. Перша – це міжнародні стандарти та методичні документи, які задають нормативну архітектуру митних процедур: Переглянута Кіотська конвенція [1], Угода СОТ про спрощення процедур торгівлі [2], Модель даних ВМО (WCO Data Model) [3], Посібник з дослідження часу випуску ВМО (WCO Time Release Study Guide) [4], Рекомендація № 33 ЄЕК ООН щодо єдиного вікна (Recommendation No. 33 UNECE on Single Window) [5]. Друга – власне наукові праці, які пояснюють, як ці стандарти впливають на логістику, витрати, цифровізацію, ризик-менеджмент і пост-митний контроль. Саме поєднання цих двох груп дозволяє розглядати митну логістику не як вузьку транспортно-складську функцію, а як частину ширшої системи управління транскордонними потоками даних, документів, ризиків і часу проходження кордону.

Основу для розуміння сучасних процесів закладають праці А. Грейнджера, Дж. Корінек і П. Сурдін, К. Манн. У роботі А. Грейнджера доведено, що trade facilitation охоплює не лише спрощення формальностей, а й гармонізацію, стандартизацію та модернізацію процедур на межі взаємодії бізнесу і держави [6]. Праця Дж. Корінек і П. Сурдін показує, що якість логістичних послуг прямо пов'язана з митними процедурами та прикордонним адмініструванням [9], тоді як К. Манн розглядає логістику ланцюгів постачання і сприяння торгівлі (trade facilitation) як макроекономічний чинник побудови системи конкурентоспроможності торгівлі [13]. У сукупності ці дослідження формують важливий висновок: митна логістика – це не допоміжна функція до митного оформлення, а інтегрований інституційний механізм зниження транзакційних витрат у міжнародній торгівлі. Цифровий вимір проблеми найбільш повно розкрито в роботах М. Раус, Б. Флюгге, Р. Бутельє, Д. Хескета, Дж. Хінтси та співавторів, Л. Урчіуолі та співавторів. М. Раус та колеги аналізують е-митницю (e-customs) як інновацію публічної інфраструктури, а не лише як IT-рішення [7]. Д. Хескет показує, що майбутнє митного контролю зміщується від перевірки імпоротної декларації до управління потоками електронних даних уздовж усього логістичного ланцюга [8]. Дослідження Дж. Хінтси та співавторів, а також Л. Урчіуолі та співавторів доводять, що ефективність e-customs залежить від зручності сервісу для бізнесу, повторного використання даних, міжвідомчої сумісності та усунення бар'єрів запровадження [10; 14]. У цьому контексті Модель даних ВМО і Рекомендація № 33 ЄЕК ООН щодо єдиного вікна виступають не просто технічними довідниками, а стандартами, що уможливають єдине вікно, повторне використання даних і сумісність регуляторних систем.

**Формулювання цілей статті.** Мета статті полягає у теоретичному обґрунтуванні митної логістики як елемента стандартизації процедур митного контролю та оформлення, а також у визначенні її функціональних компонентів, інституційних механізмів і міжнародних стандартів, що забезпечують підвищення ефективності митного адміністрування в системі публічного управління.

**Виклад основного матеріалу.** Митна логістика як самостійна наукова категорія сформувалася на стику двох взаємопов'язаних дослідницьких напрямів: класичного митного адміністрування та сучасної теорії управління ланцюгами постачання. У такому ракурсі вона постає не лише як сукупність процедур, пов'язаних із переміщенням товарів через митний кордон, а як цілісна система координації матеріальних, інформаційних і документарних потоків у межах транскордонного руху товарів. Саме в цьому контексті О. М. Ніфатова трактує митну логістику як комплекс процесів, пов'язаних із переміщенням товарів через митний кордон, що охоплює управління інформаційними, матеріальними та документарними потоками з метою мінімізації часових і вартісних витрат [20]. Таке визначення дає підстави розглядати митну логістику як інтегровану функціональну підсистему зовнішньоекономічної діяльності, у якій поєднуються правові, організаційні, інформаційно-технологічні та управлінські компоненти. Генеза концепції митної логістики безпосередньо пов'язана з еволюцією міжнародних підходів до спрощення процедур торгівлі та гармонізації митного регулювання.

У фундаментальному дослідженні А. Грейнджера обґрунтовано, що митні процедури не можуть більше розглядатися виключно як автономний регуляторний інструмент державного контролю, оскільки вони є структурним елементом глобальних торговельних і логістичних ланцюгів [6]. Такий підхід означав важливий методологічний зсув: митне оформлення почало тлумачитися не лише як форма реалізації фіскальної та контрольної функцій держави, а і як механізм забезпечення безперервності, передбачуваності та ефективності міжнародного товарообігу. Саме ця концептуальна трансформація створила теоретичне підґрунтя для становлення митної логістики як міждисциплінарної галузі знань, що поєднує інструменти митного контролю, логістичного менеджменту та цифрового адміністрування.

Нормативне підґрунтя розвитку митної логістики закладене в Переглянутій Кіотській конвенції ВМО, яка інституціоналізувала базові принципи сучасного митного управління. До таких принципів належать стандартизація та спрощення митних процедур, застосування системи управління ризиками, широке використання інформаційних технологій, розвиток пост-аудиту та формування партнерських відносин між митними органами і добросовісними учасниками зовнішньої торгівлі [1]. У науковому вимірі значення Конвенції полягає в тому, що вона закріпила перехід від суцільного контрольного підходу до селективної, ризик-орієнтованої та сервісно спрямованої моделі митного адміністрування, яка є концептуальною основою сучасної митної логістики.

Подальший розвиток ці підходи отримали в Угоді СОТ про спрощення процедур торгівлі, яка надала ідеям спрощення, прозорості та передбачуваності не лише рекомендаційного, а й зобов'язального характеру для держав-членів. Угода конкретизує вимоги щодо забезпечення прозорості митного регулювання, прийняття попередніх рішень, функціонування механізмів адміністративного та судового оскарження, впровадження інституту єдиного вікна, а також скорочення часових витрат на проходження митних формальностей [2]. З позицій митної логістики це означає поступове формування міжнародно узгодженого середовища, у якому митні процедури мають бути не перешкодою для руху товарів, а інструментом упорядкування й оптимізації транскордонних потоків. Відтак сучасна митна логістика дедалі більше спирається на стандартизовані процедури, цифрові рішення, обмін даними в режимі реального часу та інституційно закріплену координацію між державою і бізнесом.

Принципово важливим теоретичним здобутком сучасних досліджень у сфері митної логістики є переосмислення митного контролю крізь призму неперервного ланцюга постачання. У цьому контексті Д. Хескет обґрунтовує необхідність зміщення акценту з «реактивного» контролю, що здійснюється безпосередньо в пункті пропуску або під час митного оформлення, на «проактивний» моніторинг, який має розпочинатися ще на етапі виникнення зовнішньоекономічної операції та укладення комерційної угоди [8]. Такий підхід означає, що митна логістика повинна забезпечувати безперервний, структурований і стандартизований обіг даних задовго до фактичного перетину митного кордону товаром. Відповідно, митний контроль у сучасному розумінні дедалі більше трансформується з подієво-локалізованої процедури у складову інтегрованого управління транскордонним рухом товарів, документів та інформації.

У макроекономічному вимірі значення митної логістики переконливо розкривається у працях К. Манн, яка розглядає ефективні ланцюги постачання та логістичну інфраструктуру як один із ключових елементів торговельної політики держави [13]. Науковиця підкреслює, що неефективне митне адміністрування фактично набуває ознак нетарифного бар'єра, оскільки спричиняє додаткові часові затримки, підвищує транзакційні витрати та знижує конкурентоспроможність суб'єктів зовнішньої торгівлі. Кількісний вимір цієї залежності простежується у дослідженні Дж. Корінек і П. Сурдін, які доводять, що підвищення якості логістичних послуг на один пункт за Індексом логістичної ефективності Світового банку корелює зі зростанням двосторонньої торгівлі на 12–25 % [9]. Отже, у науковому дискурсі митна логістика постає не лише як інструмент операційної оптимізації, а і як чинник макроекономічної результативності зовнішньоторговельної політики.

Суттєвий внесок у розвиток цього напрямку зробили А. Грейнджер, Р. Гуйден, Б. Руканова та Я.-Х. Тан, які здійснили одне з перших комплексних досліджень витрат, пов'язаних із перетином кордону в межах ланцюга постачання. Автори дійшли висновку, що витрати, зумовлені митними та прикордонними процедурами, становлять вагомий частку загальної вартості зовнішньоторговельної операції та можуть бути істотно скорочені завдяки підвищенню рівня координації і вдосконаленню обміну даними між усіма учасниками логістичного процесу [18]. При цьому дослідження К. Моріні та співавторів показує, що сприяння торгівлі (trade facilitation) не обов'язково веде до втрати фіскального контролю: за належної організації спрощення і контроль не суперечать один одному [17]. У цьому аспекті митна логістика розглядається як механізм синхронізації дій державних органів, перевізників, митних брокерів, операторів складів та суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, що в сукупності забезпечує зниження непродуктивних витрат і підвищення передбачуваності міжнародних поставок.

Міжнародна нормативна основа митної логістики формується на кількох взаємопов'язаних рівнях – глобальних конвенцій і багатосторонніх угод, спеціалізованих технічних стандартів міжнародних організацій, а також інструментів регіональної та функціональної гармонізації. Саме така багаторівнева архітектура забезпечує стандартизацію процедур митного контролю та оформлення, а також створює підґрунтя для інтероперабельності національних систем митного адміністрування. Основні міжнародні інструменти стандартизації митних процедур узагальнено в таблиці 1.

Важливим технічним доповненням до зазначених правових інструментів є Модель даних WCO [3], яка стандартизує склад, структуру та формати електронних наборів даних, необхідних для митного декларування і супроводу зовнішньоторговельних операцій. Її значення полягає в забезпеченні технологічної сумісності між національними інформаційними системами різних країн, що є необхідною умовою реалізації концепції «безперервної» торгівлі, електронного документообігу та інтегрованих цифрових платформ митного адміністрування. Відтак стандартизація даних виступає не допоміжним технічним інструментом, а однією з ключових передумов ефективної митної логістики.

## Основні міжнародні інструменти стандартизації митних процедур

Інструмент	Зміст / ключові положення	Значення для митної логістики
Переглянута Кіотська конвенція (WCO, 1999/2006)	Принципи спрощення і гармонізації митних процедур; стандарти електронного декларування та управління ризиками	Базовий міжнародний стандарт сучасного митного адміністрування, що закладає інституційну основу для уніфікації процедур
Угода СОТ про спрощення торгівлі (TFA, 2017)	Зобов'язання щодо прозорості, попередніх рішень, єдиного вікна, управління ризиками та транзиту	Формує обов'язкові міжнародні орієнтири для зменшення процедурних бар'єрів у торговельній логістиці
Модель даних WCO (WCO Data Model)	Стандартизація митних наборів даних та форматів електронного обміну між торговими партнерами і адміністраціями	Є технічною основою взаємосумісності національних митних ІТ-систем
Рекомендація ЄЕК ООН № 33 (Single Window)	Методологія створення єдиного вікна для обміну даними між бізнесом і державою	Визначає концептуальні та організаційні засади формування національних систем «єдиного вікна»

Джерело: Складено автором на основі [1; 2; 3; 5; 23].

Особливе місце в системі міжнародних стандартів посідає ризик-орієнтований підхід. Рамкові стандарти Всесвітньої митної організації із забезпечення безпеки та спрощення міжнародної торгівлі (SAFE Framework) закріплюють управління ризиками як один із базових механізмів сучасної митної логістики, що дозволяє поєднати завдання безпеки, контролю та сприяння законній торгівлі. Емпіричне підтвердження ефективності цього підходу міститься у дослідженні Й. Білян і А. Трайкова, які на прикладі Македонії доводять, що впровадження систем управління ризиками дає змогу скоротити частку фізичних перевірок товарів одночасно з поліпшенням показників виявлення митних правопорушень [11]. Це засвідчує реалізацію фундаментального принципу митної логістики, за яким спрощення процедур для сумлінних операторів має поєднуватися з посиленням контролем щодо операцій і вантажів із підвищеним рівнем ризику.

Нормативного закріплення цей підхід набув в Угоді СОТ про спрощення процедур торгівлі, яка прямо зобов'язує митні адміністрації застосовувати механізми управління ризиками під час здійснення митного контролю [2]. Отже, ризик-менеджмент перестає бути лише елементом модернізаційної політики окремих адміністрацій і набуває статусу загальноновизнаного міжнародного стандарту митного адміністрування. У цьому зв'язку показовим є дослідження Г. Разумей та М. Разумей, присвячене стану впровадження інтегрованого управління митними ризиками в Україні. Автори відзначають певний прогрес у запровадженні окремих інструментів ризик-орієнтованого контролю, проте водночас акцентують увагу на наявності системних проблем, зумовлених фрагментарністю управлінських рішень, недостатньою узгодженістю процедур і потребою в подальшій інституційній інтеграції [19]. У ширшому науковому контексті це свідчить про те, що ефективність митної логістики визначається не лише наявністю окремих цифрових або процедурних інструментів, а передусім ступенем їх системної узгодженості в межах єдиної моделі митного управління.

Митна логістика як система стандартизованих процедур охоплює комплекс взаємопов'язаних функціональних компонентів, кожен із яких виконує окрему, але концептуально узгоджену роль у забезпеченні ефективного, передбачуваного та безпечного переміщення товарів через митний кордон. Її системний характер виявляється в тому, що результативність митного адміністрування визначається не ізольованою дією окремих інструментів, а рівнем їхньої процедурної, інформаційної та інституційної узгодженості. У цьому сенсі митна логістика постає як інтегрована модель організації митного контролю й оформлення, в якій стандартизація процедур поєднується з цифровізацією, ризик-орієнтованим підходом, міжвідомчою координацією та пост-митним аудитом.

Електронна митниця в сучасній науковій літературі розглядається не лише як цифровий інструмент подання декларацій, а як інституційна форма трансформації митного адміністрування загалом. Зокрема, М. Раус, Б. Флюгге та Р. Бутельє трактують e-Customs як специфічний прояв електронного врядування, впровадження якого потребує не просто технічної модернізації, а комплексного реінжинірингу організаційних процесів, нормативного середовища та моделей міжвідомчої взаємодії [7]. У такому підході цифровізація митної сфери постає не як автоматизація наявних процедур, а як перегляд самої логіки їх побудови. Важливим є висновок про те, що ефективність e-Customs визначається не рівнем технологічної оснащеності як таким, а ступенем інтегрованості електронних рішень у ширшу екосистему державних інформаційних систем. Це означає, що електронне декларування, автоматизований обмін даними та цифрова взаємодія з іншими регуляторами набувають реальної результативності лише за умови функціональної сумісності та нормативної узгодженості всіх задіяних інституцій.

Емпіричні результати, отримані Дж. Хінтсою, Т. Манністо, Л. Урчіуолі та М. Гранквістом на основі опитування швейцарських компаній, свідчать про те, що ефективно організована електронна митниця сприяє скороченню як прямих, так і непрямих витрат бізнесу на дотримання митних вимог, одночасно підвищуючи прозорість

і передбачуваність процедур [10]. Цей висновок має принципове значення для митної логістики, оскільки підтверджує, що стандартизовані цифрові рішення зменшують не лише адміністративне навантаження, а й загальну невідповідність у русі товарів через кордон. Подальший розвиток цієї проблематики представлено в роботі Л. Урчіуолі та співавторів, де систематизовано чинники, що сприяють або, навпаки, перешкоджають запровадженню е-митниці у глобальному вимірі [14]. Автори доводять, що критичними передумовами успішного функціонування е-Customs є інституційна готовність, належний рівень координації між органами державної влади, а також здатність митної адміністрації діяти в межах єдиної інформаційної архітектури. Таким чином, електронна митниця в системі митної логістики виступає базовим механізмом стандартизації, який забезпечує уніфікацію процедур, прискорення документообігу та підвищення керованості митного контролю.

Концепція єдиного вікна посідає центральне місце в сучасній архітектурі стандартизації митних процедур, оскільки забезпечує інтеграцію різноманітних регуляторних вимог у межах єдиного каналу взаємодії між бізнесом і державою. Методологічне підґрунтя цієї моделі закладено в Рекомендації ЄЕК ООН № 33 [5] та Дорожній карті ЮНКТАД [23], у яких єдине вікно визначається як система, що дає змогу торговим операторам подавати всі необхідні дані та документи для імпорту, експорту й транзиту через одну точку доступу. У функціональному вимірі єдине вікно є не лише цифровою платформою, а й інструментом процедурної уніфікації. Його впровадження вимагає гармонізації форм документів, форматів обміну даними, послідовності дій та розподілу повноважень між митними і суміжними контролюючими органами. Саме тому Single Window слід розглядати як один із ключових механізмів стандартизації митної логістики, оскільки воно трансформує розрізнені адміністративні процедури в скоординовану систему обробки інформації. Емпіричну значущість цього інструменту підтверджує дослідження К. Тосевської-Трпчевської, виконане на прикладі Республіки Македонія. Авторка доводить, що комплексне впровадження єдиного вікна в поєднанні зі спрощеними митними процедурами забезпечує скорочення часу оформлення та зниження операційних витрат бізнесу [15]. При цьому особливо важливим є висновок про те, що позитивний ефект досягається насамперед за умови одночасного реформування самих процедур, а не лише цифровізації вже наявного паперового документообігу. Для України цей висновок має методологічне значення, оскільки вказує на необхідність розглядати єдине вікно не як ізольований IT-проект, а як інструмент комплексної реорганізації митного адміністрування.

У системі сучасної митної логістики особливе значення має не лише впровадження стандартів і процедур, а й наявність інструментів об'єктивного вимірювання їх результативності. Саме з цією метою Всесвітня митна організація розробила методологію дослідження з часом вивільнення (Time Release Study – TRS), яка є стандартизованим підходом до вимірювання часу, що минає між прибуттям товару та його фактичним випуском митницею [4]. Значення TRS полягає в тому, що цей інструмент дозволяє перейти від декларативної оцінки реформ до емпірично обґрунтованого аналізу ефективності митних процедур. С. Мацуда розглядає TRS не лише як техніку вимірювання, а як повноцінний інструмент управління змінами в митній сфері [12]. Науковець обґрунтовує, що регулярне проведення таких досліджень дає змогу виявляти вузькі місця в процедурах оформлення, оцінювати реальний ефект адміністративних реформ і здійснювати порівняння між окремими пунктами пропуску, логістичними коридорами та юрисдикціями. У цьому значенні TRS виконує одночасно діагностичну, моніторингову та комунікаційну функції, оскільки його результати є важливими як для митних адміністрацій, так і для бізнес-середовища. Для митної логістики TRS має особливу цінність тому, що дозволяє кількісно оцінити вплив стандартизації процедур, цифровізації та міжвідомчої координації на фактичний час переміщення товарів через кордон. Отже, цей інструмент є не лише засобом контролю за адміністративною ефективністю, а й важливим елементом науково обґрунтованого проектування митних реформ.

Сучасна митна логістика дедалі більше орієнтується на перенесення частини контрольних дій із безпосереднього моменту перетину кордону на наступні етапи перевірки відповідності. У цьому контексті особливого значення набуває постмитний контроль, який дає змогу поєднати прискорення товарообігу з належним рівнем митного нагляду. А. Грейнджер, аналізуючи підходи до митного менеджменту в транснаціональних компаніях, показує, що ефективне управління митними процедурами є важливою складовою корпоративної конкурентоспроможності в умовах глобальної торгівлі [16]. На думку дослідника, митний менеджмент перестає бути допоміжною функцією та набуває стратегічного значення для забезпечення безперервності поставок, передбачуваності витрат і мінімізації регуляторних ризиків. У цій логіці постмитний контроль постає як інструмент, що дозволяє зміщувати частину контрольних заходів із етапу фізичного пропуску товару на етап подальшого аудиту документів, облікових систем і діяльності оператора. Такий підхід відповідає загальній тенденції розвитку митної логістики, за якої швидкість випуску товарів досягається не шляхом послаблення контролю, а завдяки його структурній перебудові та більш раціональному розподілу контрольних дій у часі.

У вітчизняному контексті цю проблематику ґрунтовно розглядають О. Федотов і А. Назарко, які досліджують еволюцію законодавчого регулювання постмитного контролю в Україні [22]. Автори констатують істотний прогрес у формуванні нормативної бази, проте водночас вказують на збереження низки операційних проблем, пов'язаних із правозастосуванням, процедурною послідовністю та практичною реалізацією відповідних механізмів. Це свідчить про те, що нормативне закріплення постмитного контролю саме по собі ще не гарантує його ефективності без

належного інституційного забезпечення. Ці роботи впливають з попередніх досліджень О. Федотов і О. Зотенко, які досліджують практику управління ризиками при митному огляді товарів в Україні. Їхні висновки вказують на наявність проблем у методології оцінювання ризиків, інформаційному забезпеченні та практичному використанні профілів ризику під час митного огляду [21]. У ширшому контексті це підтверджує, що постмитний контроль, так само як і ризик-орієнтоване адміністрування, повинен розглядатися як складова єдиної системи митної логістики, де стандартизація процедур має супроводжуватися розвитком аналітичних інструментів, цифрових даних і належної організаційної спроможності.

**Висновки та перспективи подальших досліджень.** Проведений аналіз дає підстави стверджувати, що митна логістика в сучасних умовах має розглядатися не як допоміжний елемент організації переміщення товарів, а як самостійний інституційний механізм стандартизації процедур митного контролю та оформлення.

Перспективи подальших досліджень доцільно пов'язувати з кількома напрямками. Насамперед потребують поглиблення методики оцінювання ефективності митної логістики на основі кількісних показників часу, витрат, якості даних та результативності ризик-орієнтованого контролю. Перспективним є також дослідження інтеперабельності митних ІТ-систем України з європейськими цифровими платформами, ролі єдиного вікна у міжвідомчій координації, а також інституційних механізмів розвитку постмитного контролю й авторизованих економічних операторів. Окрему наукову цінність має вивчення впливу цифрової трансформації, аналітики даних та автоматизованого профілювання ризиків на якість публічного управління у митній сфері. У цілому подальші дослідження мають бути спрямовані на формування цілісної моделі митної логістики, адаптованої до потреб України та узгодженої з міжнародними стандартами спрощення торгівлі, безпеки та ефективного адміністрування.

#### Список використаних джерел:

1. World Customs Organization. International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures (as amended). URL: [https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/conventions/pf\\_revised\\_kyoto\\_conv.aspx](https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/conventions/pf_revised_kyoto_conv.aspx)
2. World Trade Organization. Agreement on Trade Facilitation: legal texts. URL: [https://www.wto.org/english/docs\\_e/legal\\_e/tfa\\_e.htm](https://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/tfa_e.htm)
3. World Customs Organization. WCO Data Model. URL: <https://www.wcoomd.org/DataModel>
4. World Customs Organization. Time Release Study Guide. Version 4. 2025. URL: <https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/time-release-study.aspx>
5. United Nations Economic Commission for Europe. Recommendation No. 33: Recommendation and Guidelines on Establishing a Single Window to Enhance the Efficient Exchange of Information between Trade and Government. 2020 edition. URL: <https://unece.org/trade/publications/recommendation-no33-recommendation-and-guidelines-establishing-single-window>
6. Grainger A. Customs and Trade Facilitation: From Concepts to Implementation. *World Customs Journal*. 2008. Vol. 2, No. 1. P. 17–30. DOI: <https://doi.org/10.55596/001c.91315>.
7. Raus M., Flügge B., Boutellier R. Electronic customs innovation: An improvement of governmental infrastructures. *Government Information Quarterly*. 2009. Vol. 26, No. 2. P. 246–256. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.giq.2008.11.008>.
8. Hesketh D. Seamless Electronic Data and Logistics Pipelines Shift Focus From Import Declarations to Start of Commercial Transaction. *World Customs Journal*. 2009. Vol. 3, No. 1. P. 27–32. DOI: <https://doi.org/10.55596/001c.91352>.
9. Korinek J., Sourdin P. To What Extent Are High-Quality Logistics Services Trade Facilitating? *OECD Trade Policy Papers*. 2011. No. 108. DOI: <https://doi.org/10.1787/5kggdthrlzn-en>.
10. Hintsä J., Männistö T., Urciuoli L., Granqvist M. Future Development of e-Customs: A Survey Study with Swiss Companies. *International Journal of Electronic Government Research*. 2012. Vol. 8, No. 4. P. 1–13. DOI: <https://doi.org/10.4018/jegr.2012100101>.
11. Biljan J., Trajkov A. Risk Management and Customs Performance Improvements: The Case of the Republic of Macedonia. *Procedia – Social and Behavioral Sciences*. 2012. Vol. 44. P. 301–313. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2012.05.033>.
12. Matsuda S. The Time Release Study as a Performance Measurement Tool for a Supply Chain and an International Corridor. *World Customs Journal*. 2012. Vol. 6, No. 1. P. 79–92. DOI: <https://doi.org/10.55596/001c.92741>.
13. Mann C. L. Supply Chain Logistics, Trade Facilitation and International Trade: A Macroeconomic Policy View. *Journal of Supply Chain Management*. 2012. Vol. 48, No. 3. P. 7–14. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1745-493X.2012.03270.x>.
14. Urciuoli L., Hintsä J., Ahokas J. Drivers and barriers affecting usage of e-Customs – A global survey with customs administrations using multivariate analysis techniques. *Government Information Quarterly*. 2013. Vol. 30, No. 4. P. 473–485. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.giq.2013.06.001>.
15. Tosevska-Trpcevska K. Effects of the Implementation of Single Window and Simplified Customs Procedures in the Republic of Macedonia. *World Customs Journal*. 2014. Vol. 8, No. 1. P. 51–62. DOI: <https://doi.org/10.55596/001c.92975>.

16. Grainger A. Customs Management in Multinational Companies. *World Customs Journal*. 2016. Vol. 10, No. 2. P. 17–36. DOI: <https://doi.org/10.55596/001c.115414>.
17. Morini C., Porto P. C. de Sá, Inácio E. Trade Facilitation and Customs Revenue Collection: Is That a Paradox? *World Customs Journal*. 2017. Vol. 11, No. 2. P. 23–36. DOI: <https://doi.org/10.55596/001c.115697>.
18. Grainger A., Huiden R., Rukanova B., Tan Y.-H. What Is the Cost of Customs and Borders Across the Supply Chain?... and How to Mitigate the Cost Through Better Coordination and Data Sharing. *World Customs Journal*. 2018. Vol. 12, No. 2. P. 3–30. DOI: <https://doi.org/10.55596/001c.115725>.
19. Razumei H., Razumei M. Implementation of Integrated Customs Risk Management in Ukraine. *Customs Scientific Journal*. 2019. No. 2. P. 57–67. DOI: <https://doi.org/10.32836/2308-6971/2019.2.5>.
20. Nifatova O. M. Insights into Contemporary Issues of Customs Logistics. *Bulletin of the Kyiv National University of Technologies and Design. Series: Economic Sciences*. 2020. No. 3 (147). P. 108–115. DOI: <https://doi.org/10.30857/2413-0117.2020.3.9>.
21. Fedotov O., Zotenko O. Risk Management in Customs Inspection of Goods. *Lex Portus*. 2020. No. 3 (23). P. 79–94. DOI: <https://doi.org/10.26886/2524-101X.3.2020.5>.
22. Fedotov O., Nazarko A. From Dormant to Vital: The Legislative Evolution and Development of Customs Post-Clearance Control in Ukraine. *Customs Scientific Journal*. 2024. No. 2. P. 14–26. DOI: <https://doi.org/10.32782/2308-6971/2024.2.2>.
23. United Nations Conference on Trade and Development. Roadmap for Building a Trade Single Window. 2023. URL: <https://unctad.org/publication/roadmap-building-trade-single-window>

### References

1. World Customs Organization. (n.d.). *International convention on the simplification and harmonization of customs procedures (as amended)*. Available at: [https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/conventions/pf\\_revised\\_kyoto\\_conv.aspx](https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/conventions/pf_revised_kyoto_conv.aspx) [in English]
2. World Trade Organization. (n.d.). *Agreement on trade facilitation: Legal texts*. Available at: [https://www.wto.org/english/docs\\_e/legal\\_e/tfa\\_e.htm](https://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/tfa_e.htm) [in English]
3. World Customs Organization. (n.d.). *WCO data model*. Available at: <https://www.wcoomd.org/DataModel> [in English]
4. World Customs Organization. (2025). *Time release study guide (Version 4)*. Available at: <https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/time-release-study.aspx> [in English]
5. United Nations Economic Commission for Europe. (2020). *Recommendation No. 33: Recommendation and guidelines on establishing a Single Window to enhance the efficient exchange of information between trade and government (2020 edition)*. Available at: <https://unece.org/trade/publications/recommendation-no33-recommendation-and-guidelines-establishing-single-window> [in English]
6. Grainger, A. (2008). Customs and trade facilitation: From concepts to implementation. *World Customs Journal*, 2(1), 17–30. <https://doi.org/10.55596/001c.91315> [in English]
7. Raus, M., Flügge, B., & Boutellier, R. (2009). Electronic customs innovation: An improvement of governmental infrastructures. *Government Information Quarterly*, 26(2), 246–256. <https://doi.org/10.1016/j.giq.2008.11.008> [in English]
8. Hesketh, D. (2009). Seamless electronic data and logistics pipelines shift focus from import declarations to start of commercial transaction. *World Customs Journal*, 3(1), 27–32. <https://doi.org/10.55596/001c.91352> [in English]
9. Korinek, J., & Sourdin, P. (2011). To what extent are high-quality logistics services trade facilitating? *OECD Trade Policy Papers*, (108). <https://doi.org/10.1787/5kggdthrlzn-en> [in English]
10. Hintsä, J., Männistö, T., Urciuoli, L., & Granqvist, M. (2012). Future development of e-customs: A survey study with Swiss companies. *International Journal of Electronic Government Research*, 8(4), 1–13. <https://doi.org/10.4018/jegr.2012100101> [in English]
11. Biljan, J., & Trajkov, A. (2012). Risk management and customs performance improvements: The case of the Republic of Macedonia. *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, 44, 301–313. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2012.05.033> [in English]
12. Matsuda, S. (2012). The time release study as a performance measurement tool for a supply chain and an international corridor. *World Customs Journal*, 6(1), 79–92. <https://doi.org/10.55596/001c.92741> [in English]
13. Mann, C. L. (2012). Supply chain logistics, trade facilitation and international trade: A macroeconomic policy view. *Journal of Supply Chain Management*, 48(3), 7–14. <https://doi.org/10.1111/j.1745-493X.2012.03270.x> [in English]
14. Urciuoli, L., Hintsä, J., & Ahokas, J. (2013). Drivers and barriers affecting usage of e-customs – A global survey with customs administrations using multivariate analysis techniques. *Government Information Quarterly*, 30(4), 473–485. <https://doi.org/10.1016/j.giq.2013.06.001> [in English]
15. Tosevska-Trpcevska, K. (2014). Effects of the implementation of Single Window and simplified customs procedures in the Republic of Macedonia. *World Customs Journal*, 8(1), 51–62. <https://doi.org/10.55596/001c.92975> [in English]

16. Grainger, A. (2016). Customs management in multinational companies. *World Customs Journal*, 10(2), 17–36. <https://doi.org/10.55596/001c.115414> [in English]
17. Morini, C., Porto, P. C. de S., & Inácio, E. (2017). Trade facilitation and customs revenue collection: Is that a paradox? *World Customs Journal*, 11(2), 23–36. <https://doi.org/10.55596/001c.115697> [in English]
18. Grainger, A., Huiden, R., Rukanova, B., & Tan, Y.-H. (2018). What is the cost of customs and borders across the supply chain?... and how to mitigate the cost through better coordination and data sharing. *World Customs Journal*, 12(2), 3–30. <https://doi.org/10.55596/001c.115725> [in English]
19. Razumei, H., & Razumei, M. (2019). Implementation of integrated customs risk management in Ukraine. *Customs Scientific Journal*, (2), 57–67. <https://doi.org/10.32836/2308-6971/2019.2.5> [in English]
20. Nifatova, O. M. (2020). Insights into contemporary issues of customs logistics. *Bulletin of the Kyiv National University of Technologies and Design. Series: Economic Sciences*, 147(3), 108–115. <https://doi.org/10.30857/2413-0117.2020.3.9> [in English]
21. Fedotov, O., & Zotenko, O. (2020). Risk management in customs inspection of goods. *Lex Portus*, (3), 79–94. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.3.2020.5> [in English]
22. Fedotov, O., & Nazarko, A. (2024). From dormant to vital: The legislative evolution and development of customs post-clearance control in Ukraine. *Customs Scientific Journal*, (2), 14–26. <https://doi.org/10.32782/2308-6971/2024.2.2> [in English]
23. United Nations Conference on Trade and Development. (2023). *Roadmap for building a trade single window*. Available at: <https://unctad.org/publication/roadmap-building-trade-single-window> [in English]

Дата першого надходження статті до видання: 13.04.2026  
Дата прийняття статті до друку після рецензування: 30.04.2026  
Дата публікації (оприлюднення) статті: 29.05.2026