

Р. В. Кріль

orcid.org/0000-0002-3531-3934

аспірант кафедри морського та митного права

Національного університету «Одеська юридична академія»

ПАРТНЕРСТВО МІЖ МИТНИЦЕЮ ТА БІЗНЕСОМ: ВИТОКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РЕАЛІЗАЦІЇ

Вступ. Партнерські відносини між митною службою та бізнесом вважаються одним з ключових елементів побудови ефективної митниці 21-го століття. Як зазначає діючий Генеральний секретар Всесвітньої митної організації (ВМО) Кунію Мікурія головний зміст такого партнерства полягає у тому, що митниця має усвідомлювати потреби та пріоритети бізнесу, а бізнес у свою чергу повинен розуміти митні правила та процедури діяльності митниці, щоб підтримувати належний рівень дотримання законодавства (Mikuriya, 2012). Подібні трансформації охоплюють багато аспектів діяльності митної служби, починаючи із змін у законодавстві та процедурах і закінчуючи навчанням та підвищенням кваліфікації персоналу з метою сприйняття нових ідей та принципів роботи.

Аналогічні завдання вирішуються і у процесі реформування Державної митної служби України (ДМСУ). Що характерно, останні зміни у цьому напрямку прямо пов'язані із приєднанням України до Конвенції про спільний транзит та запровадженням нової комп'ютеризованої транзитної системи NCTS, яку вже назвали «митним безвізом». Так, у вересні 2022 року заступник Міністра фінансів України з питань європейської інтеграції Юрій Драганчук у своєму інтерв'ю зазначив, що із запровадженням «митного безвізу» повністю змінюється робота самих митників, їм треба буде перелаштовуватися на розбудову партнерських відносин з бізнесом, а сама митниця має із інструменту покарання перетворитися на інструмент співпраці з бізнесом (Ministry of Finance, 2022).

Разом з тим, ефективна адаптація та застосування тих або інших стандартів митних процедур на національному рівні потребує чіткого усвідомлення їх правової природи та мети створення, сприйняття базових ідей та принципів покладених у їх основу. Адже українська практика засвідчує наявність значних розбіжностей між тим між тим, як стандарти задумуються на міжнародному рівні, та їх практичним застосуванням на національному рівні (Gayk, Naujokè, & Kormych, 2021).

Саме тому у даній статті ми розглянемо генезу та правову природу партнерства між митницею та бізнесом, та спробуємо визначити в рамках яких правових інститутів зародилися базові принципи такого партнерства. Це сприятиме кращому розумінню шляхів та способів запровадження відповідних принципів у процедури та практику діяльності митної служби.

1. Партнерство митниці та бізнесу – визначення базових понять

Не дивлячись на те, що сам термін «партнерство митниці та бізнесу» (*Customs-Business Partnership*) широко використовується як на рівні ВМО так і на рівні національних митних служб принаймні з початку 2000-х рр., повноцінного нормативного визначення даного поняття не існує. На рівні міжнародних угод чи не вперше питання такого партнерства були артикульовані у тексті переглянутої Кіотської конвенції 1999 року (Customs Co-operation Council, 1999). Зокрема, Стандартне правило 3.1. Загального додатку передбачає, що «митна служба встановлює та підтримує офіційні відносини консультативного характеру з учасниками зовнішньої торгівлі». При цьому мета таких відносин визначається як «розвиток співробітництва та сприяння їхній участі у впровадженні найбільш ефективних методів роботи». Таким чином, можна окреслити декілька характеристик партнерства митниці та бізнесу. По-перше, це офіційні відносини, тобто вони оформлюються певним чином або на основі нормативно-правових актів, або через укладання договорів. По-друге, за змістом такі відносини є консультативними. Нарешті, основною їх метою є впровадження певних прийомів та способів ефективного виконання митних процедур.

Розроблений ВМО «Посібник з партнерства між митницею та бізнесом» (World Customs Organization, 2015, р.2) розкриває зміст такого партнерства через особливості шляхів та способів його здійснення, серед яких декларуються:

- конструктивна та стійка двостороння комунікація;
- регулярні консультації та обговорення;
- залучення стейкхолдерів до розробки політик та процедур;
- створення формального механізму співробітництва.

Знову ж таки, за версією ВМО в результаті відповідних заходів щодо розвитку партнерських відносин мають визначитися потреби щодо реформ та змін у законодавстві, процедурах та планах діяльності митної служби. З іншого боку врахування відповідних потреб бізнесу має приводити до зростання добровільного дотримання митного законодавства та реалізації заходів сприяння торгівлі. Тобто, згідно рекомендацій ВМО партнерство між митницею та бізнесом має бути формалізованим через певний механізм, крім того така формалізація означає наявність певних критеріїв залучення недержавних суб'єктів до співробітництва та встановлення процедур як оформлення так і реалізації партнерських відносин.

Вже згаданий генеральний секретар ВМО К. Мікурія у одному із своїх виступів окреслив коло недержавних суб'єктів які мають бути задіяні у механізмі партнерства між митницею та бізнесом, а також основні джерела міжнародних стандартів для такого партнерства. Так, серед основних стейкхолдерів називалися законні економічні оператори, бізнес-мережі та професійні асоціації; а серед джерел – переглянута Кіотська Конвенція, переглянута Арушська декларація, Рамкові стандарти безпеки і спрощення світової торгівлі SAFE та WCO Data Model (World Customs Organization, 2010).

Зазначені вище погляди на склад стейкхолдерів вказують на неоднорідність недержавного елемента у партнерстві між митницею та бізнесом, коли під терміном «бізнес» розуміються суб'єкти із доволі відмінними функціями та ролями. Зокрема, можна говорити про багаторівневий діапазон подібного партнерства (Zhang & Preece, 2011, р.50). По-перше, подібне партнерство бути на «рівні індустрії» при чому як на міжнародному (міжнародні міжурядові організації – міжнародні неурядові організації) так і на національному (національні митні служби – національні асоціації) рівнях. По-друге, на національному рівні воно може реалізовуватися між митною службою або її підрозділами та окремими підприємствами. Це в свою чергу значно розширює спектр шляхів та способів реалізації партнерських відносин, але одночасно означає існування певної специфіки на кожному із рівнів.

Разом з тим, в літературі існують суттєві відмінності у поглядах на генезу партнерських відносин між митницею та бізнесом. Або, точніше, коли саме почалася трансформація ролі митниці від контролю товарів та адміністрування мит та податків до клієнто-орієнтованої сервісної служби. Зазвичай, подібні погляди охоплюють декілька позицій:

- партнерство між митницею та бізнесом базується на концепції публічно-приватного партнерства;
- подібне партнерство є елементом заходів щодо спрощення та гармонізації митних процедур;
- воно також є елементом заходів із сприяння (спрощення процедур) торгівлі;
- воно засновано на концепції взаємної вигоди (win-win) митної адміністрації, уряду та бізнесу (Nguyen, Aquino & Hong Le, 2019).

Хоча, більшість авторів, пов'язаних із тематикою митних реформ і вважає, що партнерство між митницею та бізнесом слід розглядати в рамках моделі «нового публічного управління» – *New Public Management* та відповідних реформ управління, є цілий ряд застережень щодо подібного підходу. Зокрема можна зазначити, що партнерство між митницею та бізнесом має свої особливості: воно відрізняється від загального публічно-приватного партнерства оскільки воно сфокусовано не на спільному наданні послуг, а на формуванні кращих політик, стандартів, інструкцій та покращенні дотримання митного законодавства (Zhang & Preece, 2011). Більше того, зазначені цілі та завдання в більшій мірі притаманні не «новому публічному управлінню» 1980-х, а більш новій моделі «нової публічної служби» – *New Public Service* 2000-х років. Адже саме остання модель, орієнтована, наприклад, на ідею «служити а не керувати», яка має забезпечувати громадянам можливість артикулювати та досягати спільних інтересів,

постійну модернізацією діяльності уряду у відповідь на зміни потреб суспільства, гнучкість та координацію адміністративних послуг, використання інформаційно-комунікаційних технологій тощо (Kormuch & Kormuch, 2021). Та й сама позиція ВМО полягає у тому, що взаємодія між митницею та бізнесом є «ключовим елементом належного урядування», який допомагає забезпечити врахування різноманіття поглядів в законодавстві, правилах та політиках (World Customs Organization, 2015, p.2).

В цьому аспекті, слід звернути увагу на те, що деякі автори шукають генезу сучасної концепції партнерства митниці та бізнесу як поза межами популярних моделей публічного управління, так і поза межами митної служби або ВМО.

Наприклад, є доволі популярна думка, що погляди на партнерство між митницею та бізнесом багато у чому сформувалися завдяки розвитку концепцій управління ланцюгами постачання. Адже самі по собі ланцюги постачання будуються на основі партнерських відносин між їх учасниками і митні та інші прикордонні служби відіграють у такому партнерстві одну з ключових ролей. Наприклад, А. Грейджер характеризував таке управління як «систематичну координацію бізнес-діяльності всередині фірми, а також між партнерами-контрагентами, включно з урядовими структурами», при цьому відмічаючи, що особливо складними у цьому аспекті є «транскордонні операції, де зустрічаються численні бізнес-діяльності та урядові дії» (Grainger, 2008, p. 341). Таким чином, ідея партнерських відносин між митницею та бізнесом органічно випливає із розвитку транскордонної торгівлі, і із збільшенням обсягів такої торгівлі стає все більше, і більше помітною та затребуваною.

Крім того, деякі автори вважають що трансформація відносин між митницею та бізнесом розпочалася значно раніше, ніж це було артикульовано у документах ВМО, хоча і визнають, що це відбулося під впливом міжнародного права та діяльності міжнародних організацій. Наприклад, С. Жаннар вважає, що першим подібним кроком стало підписання Конвенції про гармонізовану систему опису і кодування товарів 1983 року, яка встановивши єдину класифікацію товарів розпочала формування відносин довіри між митницею та бізнесом, оскільки її використання дозволило економічним операторам економити час на комерційних операціях уникаючи необхідності підлаштовуватися під безліч національних правил класифікації (Jeannard, 2010).

Таким чином можна з впевненістю говорити про дві речі. По-перше, витоки партнерства митниці та бізнесу слід шукати у міжнародних договорах та інших міжнародних інструментах, адже саме вони сформували сучасне митне законодавство, яке очевидно є одним з найбільш гармонізованих та уніфікованих (Kormuch, 2018). По-друге, норми, що ініціювали таке партнерство мають бути пов'язані із урахуванням інтересів бізнесу при створенні певних митних процедур або практик виконання митних та інших прикордонних формальностей.

2. Конвенція МДП, як приклад публічно-приватних партнерських відносин

В контексті генезису партнерських відносин між митницею та бізнесом, цікавим, на наш погляд, кейсом є формування митної процедури транзиту, нині відомої, як Конвенція МДП (TIR). Важливою особливістю цієї процедури є те, що одну з головних ролей як у створенні відповідних міжнародних інструментів, так і у організації їх практичного застосування відіграла, та продовжує відігравати міжнародна неурядова організація – Міжнародний союз автомобільного транспорту (МСАТ) (англ. *The International Road and Transport Union (IRU)*). Сам МСАТ було утворено у 1948 році як об'єднання національних автомобільних транспортних асоціацій восьми західноєвропейських країн з метою представлення їх інтересів у новоствореній Економічній Комісії ООН для Європи (ЄЕК ООН/UNECE). Саме завдяки співробітництву цих двох організацій у 1949 році і було підписану першу Угоду TIR, як інструмент сприяння післявоєнної внутрішньо-європейської торгівлі на тлі складних геополітичних відносин (Seven decades: driving road transport).

На практиці Угода 1949 року була актом, яким запроваджувалося часткове застосування низки проектів конвенцій, розроблених ЄЕК ООН, у тому числі і Проекту митної конвенції про міжнародні дорожні перевезення товарів. Вже редакція зазначеного проекту 1949 року (ст. 4) закладала базові принципи здійснення транзиту автомобільним транспортом до яких відносилися:

- дотримання перевізником митного законодавства та правил своєї країни та країн через які товари транспортуються;

- використання транспортних засобів та контейнерів, які були попередньо схвалені відповідно до правил Угоди;

- покриття товарів гарантією, яка видана гарантом, схваленим митною службою своєї країни.

Успішне часткове застосування Угоди 1949 року зумовило подальший розвиток як самої системи TIR, так і створення низки інших угод, які були спрямовані на сприяння здійсненню транзитних перевезень автомобільним транспортом. Наприклад, це стосується Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів 1956 р. (Конвенція CMR), основною метою якої було уніфікувати умови укладання транспортних договорів у міжнародних автомобільних вантажних перевезеннях, які б в іншому випадку регулювалися національними правилами окремих держав (Poliak et al, 2016). Не дивлячись на те, що Конвенція CMR є, насамперед, інструментом приватного права, вона мала значний вплив на розвиток практики виконання митних та прикордонних формальностей, адже, поміж іншого встановила розподіл обов'язків та відповідальності відправника та перевізника в цій сфері. Зокрема, ст. 11 Конвенції CMR встановила обов'язок відправника надавати перевізнику всі необхідні документи та забезпечувати його всією необхідною інформацією для виконання митних та інших формальностей. При цьому перевізник звільняється від обов'язку перевіряти вірність та адекватність таких документів, але несе відповідальність як представник за наслідки втрати або невірного використання таких документів. А ст. 23 Конвенції CMR встановила обов'язок відшкодування перевізником суми митних зборів у випадку втрати або пошкодження товару. Тим самим Конвенція CMR також посприяла уніфікації та стандартизації митних процедур.

Як вже зазначалося вся система міжнародних угод щодо міжнародного автомобільного транспорту від самого початку розроблялася в рамках публічно-приватного партнерства між МСАТ та відповідними агенціями ООН, насамперед ЄЕК ООН. Систему TIR у цьому аспекті взагалі слід виділити окремо, адже не тільки її створення, а й практичне застосування, базується саме на публічно-приватному партнерстві, як на вищезгаданому міжнародному рівні, так і на рівні національних держав – між національними асоціаціями перевізників, національними гарантами, компаніями-перевізниками та митними адміністраціями. Більше того, вважається, що підписання у 1959 році повноцінної Конвенції TIR стало першим історичним прикладом публічно-приватного партнерства між МСАТ та ООН (Seven decades: driving road transport). Аналогічний підхід було продовжено і у нині діючій Конвенції МДП (TIR) 1975 року. Згідно положень цієї Конвенції, систему TIR адмініструють її Договірні Сторони під керівництвом ЄЕК ООН. Ця система утворює публічно-приватне партнерство між Договірними Сторонами та міжнародним гарантійним ланцюгом, який, в свою чергу адмініструє МСАТ та національні асоціації (Kern, 2017).

Відповідні завдання МСАТ відображено у нині діючій «Конституції міжнародного союзу автомобільного транспорту», прийнятої Генеральною Асамблеєю МСАТ 6 листопада 2008 року. Так, згідно статті 2 даного акту, до цілей діяльності МСАТ, зокрема віднесено такі завдання, як:

- працювати над сприянням автомобільному транспорту, зокрема шляхом уніфікації та спрощення правил і практик, що стосуються внутрішнього та міжнародного дорожнього руху, митних формальностей, транспортних контрактів, безпеки дорожнього руху тощо;

- представляти галузь автомобільного транспорту перед державними органами та установами чи організаціями, державними чи приватними, а також у ЗМІ, національних чи міжнародних;

- розробляти, відповідно, будь-яку робочу програму, приймати або рекомендувати будь-які заходи, вживати будь-яких заходів, використовуючи відповідні засоби, у співпраці зі своїми членами та всіма партнерами галузі автомобільного транспорту для досягнення своїх статутних цілей (International Road Transport Union, 2009).

Як ми бачимо, МСАТ не лише приймає участь у розробці заходів щодо спрощення та уніфікації митних процедур, але й займається активною адвокацією інтересів перевізників

перед міжнародними організаціями та відповідними національними органами влади. Також, можна говорити про те, що робочі програми та інші документи та рекомендації МСАТ виступають в якості актів «м'якого права», яке адресовано як перевізникам, так і національним державами та їх органам публічної влади у тому, що стосується міжнародного транспорту.

В цілому, архітектура адміністрування Конвенції МДП складається з п'яти елементів (International Road Transport Union, 2017):

- ЄЕК ООН наглядає за застосуванням Конвенції в цілому, та забезпечує роботу передбачених Конвенцією органів, які складаються з представників країн-учасниць та розробляють поправки, перевіряють дотримання Конвенції країнами-учасницями та надають їм підтримку;

- МСАТ адмініструє міжнародний ланцюг гарантій TIR, розподіляє гарантії між асоціаціями-учасниками, та наглядає за адміністративними процесами та розвитком відповідних інформаційно-комунікаційних технологій;

- митні служби країн учасниць відповідають за застосування Конвенції на національному рівні, включаючи такі аспекти як здійснення митних та прикордонних формальностей, схвалення національних операторів та транспортних засобів TIR;

- національні авторизовані асоціації-гаранти видають гарантії TIR схваленим транспортним операторам та співпрацюють з національними митними службами щодо врегулювання порушень, що виникли на їх території;

- транспортні та логістичні компанії після схвалення національними асоціаціями та митними службами купують гарантії TIR та здійснюють транспортування.

Функції МСАТ по адмініструванню ланцюга гарантій та її взаємовідносин із іншими суб'єктами залученими до реалізації Конвенції МДП визначаються цілим рядом положень даної Конвенції, а також пояснювальними записками до таких положень.

Повноваження МСАТ щодо організації та функціонування міжнародної системи гарантій встановлено через авторизацію Адміністративним комітетом Конвенції МДП відповідно до ст. 6.2-біс даної Конвенції. При цьому критерії, яким має відповідати МСАТ та її повноваження щодо виконання функцій, передбачених ст. 6.2-біс, визначено Частиною III Додатку 9 Конвенції МДП. Щодо організації та функціонування міжнародної системи гарантій МСАТ взаємодіє з країнами-учасниками Конвенції МДВ, органами Конвенції МДП та ЄЕК ООН.

Таким чином, на прикладі системи TIR ми можемо побачити всі основні елементи сучасної концепції партнерства між митницею та бізнесом, включаючи наявність формалізованого механізму взаємодії, участь у формуванні норм та процедур, зворотній зв'язок та консультації, заходи щодо добровільного дотримання законодавства, спрощення митних процедур та сприяння торгівлі. При цьому, формування такого партнерства розпочалося набагато раніше поширення аналогічних принципів у загальному державному управлінні.

Висновки. Не дивлячись на те, що концепція партнерства між митницею та бізнесом є на сьогоднішній день популярною та затребуваною, міжнародні стандарти дають лише загальне уявлення щодо шляхів та способів її запровадження та розвитку. Разом з тим, можна визначити два основні канали розвитку такого партнерства. По-перше, це загальний в рамках переходу до нових моделей публічного управління і розвитку митниці як сервісної служби. По-друге, це секторальний, коли запровадження партнерських відносин відбувається завдяки імплементації окремих міжнародних митних стандартів, наприклад щодо застосування процедур транзиту або заходів щодо сприяння торгівлі. Ключовим у обох каналах є створення формальних механізмів взаємодії між митницею та недержавними суб'єктами який забезпечує не лише двосторонній обмін інформацією та консультації, але й обов'язковість використання результатів такого обміну при формуванні політик, норм та процедур.

Література

Agreement providing for the provisional application of the Draft International Customs Conventions on Touring, on Commercial Road Vehicles and on the International Transport of Goods by Road Geneva, 16 June 1949. https://treaties.un.org/doc/Treaties/1950/01/19500101%2000-03%20AM/Ch_XI_A_01p.pdf

Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) Geneva, 19 May 1956. United Nations, *Treaty Series*, 399, 189. https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg_no=XI-B-11&chapter=11&clang=_en

- Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets (TIR Convention, 1975). <https://digitallibrary.un.org/record/556598?ln=en>
- Customs Co-operation Council. (1999) International Convention on The Simplification and Harmonization of Customs Procedures (as amended). *Customs Co-operation Council (World Customs Organization)*. http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/conventions/kyoto-convention/revised-kyoto-convention/body_gen-annex-and-specific-annexes.pdf?la=en
- Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets (TIR Convention), Geneva, 15 January 1959. United Nations, Treaty Series, vol. 348, p. 13; vol. 481, p. 598 (amendment 1), and vol. 566, p. 356 (Amendment 2). https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-A-13&chapter=11&clang=_en
- Gayk, Anna, Naujokè, Erika and Kormych, Borys (2021) Harmonization of Procedures Is Still Work in Progress. *WCO News*, 94, February. <https://mag.wcoomd.org/magazine/wco-news-94/harmonization-of-procedures-is-still-work-in-progress/>
- Grainger, Andrew (2008) *Trade Facilitation and Supply Chain Management: A Case Study at the Interface between Business and Government*. Doctoral dissertation, London, Birkbeck College, University of London. p. 341.
- International Road Transport Union (2009) Constitution of the International Road Transport Union (IRU), adopted by the IRU General Assembly in Geneva on 6 November 2009. *International Road Transport Union*. https://www.iru.org/system/files/2.1.%20IRU%20Constitution%20%26%20Rules%20of%20Procedure_e.pdf
- International Road Transport Union (2017) *TIR: Global. Seamless. Certain*. Geneva, IRU <https://www.iru.org/system/files/IRU-brochure-TIR-global-seamless-certain-EN.pdf>
- Jeannard, Sébastien (2010) Focusing Customs on Client Service. *WCO News*, 61, February, 24. http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/media/wco-news-magazines/wco_news_61.pdf
- Kern D. (2017) The eTIR pilot project, an ongoing success. *WCO News*, 82, February. <https://mag.wcoomd.org/magazine/wco-news-82/the-etir-pilot-project-an-ongoing-success/>
- Kormych, B. (2018) The Modern Trends of the Foreign Trade Policy Implementation: Implications for Customs Regulations. *Lex Portus*, 5, 27-45. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.5.2018.2>
- Кормич Л. І., Кормич А. І. (2021) Концептуальні засади реформи публічної влади й управління та впровадження моделі «сервісної держави» в Україні. *Актуальні проблеми політики*, 67, 5-12. <http://dx.doi.org/10.32837/app.v0i67.1143>
- Seven decades: driving road transport. IRU. <https://www.iru.org/who-we-are/about-iru/history>
- Mikuriya, Kunio (2012) Expansion of Customs-Business Partnerships in the 21st Century. In Robert Z. Lawrence, Margareta Drzeniek Hanouz, And Sean Doherty (Eds.) *The Global Enabling Trade Report 2012. Reducing Supply Chain Barriers*. Geneva, World Economic Forum. 77-84. https://www3.weforum.org/docs/GETR/2012/GETR_Chapter1.7.pdf
- Міністерство Фінансів України (2022) Митниця має стати важливим елементом безпеки кордону й допомоги бізнесу, – Юрій Драганчук для Укрінформ 05.09.2022. https://mof.gov.ua/uk/news/mitnitsia_maie_stati_vazhlyvim_elementom_bezpeki_kordonu_i_dopomogi_biznesu_iurii_draganchuk_dlia_ukrinform_05092022-3592
- Nguyen, V.D., Aquino P.G. & Hong Le, D. (2019) A critical analysis of customs-business partnership compliance the import and export enterprises with customs law and regulation. *Utopía y Praxis Latinoamericana*, 24(5), 349-358. <https://www.redalyc.org/journal/279/27962050038/html/>
- Poliak M., Tomicová J., Jaśkiewicz M., Zhuravleva N., Fedorko G. (2016) Neutralization Of Transport Documents In Road Transport. *Transport Problems*. 16 (2), 87-99, <https://doi.org/10.21307/tp-2021-025>
- World Customs Organization. (2015) Customs-Business Partnership Guidance. *World Customs Organization*. <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/customs-business-partnership-guidance/customs--business-partnership-guidance.pdf>
- World Customs Organization. (2010, January 26) International Customs Day 2010. Speech by Kunio Mikuriya, Secretary General, World Customs Organization. *World Customs Organization*, <http://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2010/january/international-customs-day-2010.aspx>
- Zhang, Shujie & Preece, Rob. (2011) Designing and Implementing Customs-Business partnerships: a possible framework for collaborative governance. *World Customs Journal*, 5(1), 43-62. [https://worldcustomsjournal.org/Archives/Volume%205%2C%20Number%201%20\(Mar%202011\)/05%20Zhang_and_Preece.pdf](https://worldcustomsjournal.org/Archives/Volume%205%2C%20Number%201%20(Mar%202011)/05%20Zhang_and_Preece.pdf)

References

- Agreement providing for the provisional application of the Draft International Customs Conventions on Touring, on Commercial Road Vehicles and on the International Transport of Goods by Road Geneva, 16 June 1949. https://treaties.un.org/doc/Treaties/1950/01/19500101%2000-03%20AM/Ch_XI_A_01p.pdf

- Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) Geneva, 19 May 1956. United Nations, *Treaty Series*, 399, 189. https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg_no=XI-B-11&chapter=11&clang=_en
- Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets (TIR Convention, 1975). <https://digitallibrary.un.org/record/556598?ln=en>
- Customs Co-operation Council. (1999) International Convention on The Simplification and Harmonization of Customs Procedures (as amended). *Customs Co-operation Council (World Customs Organization)*. http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/conventions/kyoto-convention/revised-kyoto-convention/body_gen-annex-and-specific-annexes.pdf?la=en
- Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets (TIR Convention), Geneva, 15 January 1959. United Nations, *Treaty Series*, vol. 348, p. 13; vol. 481, p. 598 (amendment 1), and vol. 566, p. 356 (Amendment 2). https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-A-13&chapter=11&clang=_en
- Gayk, Anna, Naujoké, Enrika and Kormych, Borys (2021) Harmonization of Procedures Is Still Work in Progress. *WCO News*, 94, February. <https://mag.wcoomd.org/magazine/wco-news-94/harmonization-of-procedures-is-still-work-in-progress/>
- Grainger, Andrew (2008) *Trade Facilitation and Supply Chain Management: A Case Study at the Interface between Business and Government. Doctoral dissertation*, London, Birkbeck College, University of London. p. 341.
- International Road Transport Union (2009) Constitution of the International Road Transport Union (IRU), adopted by the IRU General Assembly in Geneva on 6 November 2009. *International Road Transport Union*. https://www.iru.org/system/files/2.1.%20IRU%20Constitution%20%26%20Rules%20of%20Procedure_e.pdf
- International Road Transport Union (2017) *TIR: Global. Seamless. Certain*. Geneva, IRU <https://www.iru.org/system/files/IRU-brochure-TIR-global-seamless-certain-EN.pdf>
- Jeannard, Sébastien (2010) Focusing Customs on Client Service. *WCO News*, 61, February, 24. http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/media/wco-news-magazines/wco_news_61.pdf
- Kern D. (2017) The eTIR pilot project, an ongoing success. *WCO News*, 82, February. <https://mag.wcoomd.org/magazine/wco-news-82/the-etir-pilot-project-an-ongoing-success/>
- Kormych, B. (2018) The Modern Trends of the Foreign Trade Policy Implementation: Implications for Customs Regulations. *Lex Portus*, 5, 27-45. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.5.2018.2>
- Kormych L. & Kormych A. (2021) Conceptual principles of public authority and governance reform and implementation of a "service state" model in Ukraine. *Aktualni problemy polityky*, 67, 5-12. <http://dx.doi.org/10.32837/app.v0i67.1143>
- Seven decades: driving road transport. IRU. <https://www.iru.org/who-we-are/about-iru/history>
- Mikuriya, Kunio (2012) Expansion of Customs-Business Partnerships in the 21st Century. In Robert Z. Lawrence, Margareta Drzeniek Hanouz, And Sean Doherty (Eds.) *The Global Enabling Trade Report 2012. Reducing Supply Chain Barriers*. Geneva, World Economic Forum. 77-84. https://www3.weforum.org/docs/GETR/2012/GETR_Chapter1.7.pdf
- Ministry of Finance of Ukraine. (2022, September 6) Customs must become an important element of border security and business assistance, – Yurii Draganchuk for Ukrinform 09/05/2022. *Ministry of Finance of Ukraine*. https://mof.gov.ua/uk/news/mitnitsia_maie_stati_vazhlyvim_elementom_bezpeki_kordonu_i_dopomogi_biznesu_iurii_draganchuk_dlja_ukrinform_05092022-3592
- Nguyen, V.D., Aquino P.G. & Hong Le, D. (2019) A critical analysis of customs-business partnership compliance the import and export enterprises with customs law and regulation. *Utopía y Praxis Latinoamericana*, 24(5), 349-358. <https://www.redalyc.org/journal/279/27962050038/html/>
- Poliak M., Tomicová J., Jaśkiewicz M., Zhuravleva N., Fedorko G. (2016) Neutralization Of Transport Documents In Road Transport. *Transport Problems*. 16 (2), 87-99, <https://doi.org/10.21307/tp-2021-025>
- World Customs Organization. (2015) Customs-Business Partnership Guidance. *World Customs Organization*. <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/customs-business-partnership-guidance/customs--business-partnership-guidance.pdf>
- World Customs Organization. (2010, January 26) International Customs Day 2010. Speech by Kunio Mikuriya, Secretary General, World Customs Organization. *World Customs Organization*, <http://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2010/january/international-customs-day-2010.aspx>
- Zhang, Shujie & Preece, Rob. (2011) Designing and Implementing Customs-Business partnerships: a possible framework for collaborative governance. *World Customs Journal*, 5(1), 43-62. [https://worldcustomsjournal.org/Archives/Volume%205%2C%20Number%201%20\(Mar%202011\)/05%20Zhang_and_Preece.pdf](https://worldcustomsjournal.org/Archives/Volume%205%2C%20Number%201%20(Mar%202011)/05%20Zhang_and_Preece.pdf)

Анотація

Кріль Р. В. Партнерство між митницею та бізнесом: витоки та перспективи реалізації. – Стаття.

У статті розглядається генезис поняття митно-ділового партнерства та його основні елементи. Важливість взаємодії митної служби та бізнесу неодноразово наголошувалась на міжнародному та національному рівнях. Визнано, що цей напрямок є основою розвитку митної справи XXI століття, реформування законодавства та процедур, забезпечення законності, сприяння торгівлі. Водночас нормативні акти та література з цього питання потребують більш прямолінійного підходу до проблем формування та реалізації такого партнерства. Акти ВМО насамперед зосереджуються на рекомендованих формах партнерства між митницею та бізнесом, які включають двостороннє спілкування, регулярні консультації, залучення зацікавлених сторін до розробки політики та процедур та створення формального механізму співпраці. Основними джерелами, які визначають або рекомендують правила та принципи побудови партнерських відносин між митницею та бізнесом, є переглянута Кіотська конвенція, переглянута Арушська декларація, Рамкові стандарти безпеки та сприяння світовій торгівлі SAFE та модель даних Всесвітньої митної організації. При цьому система суб'єктів цього партнерства є багаторівневою і може включати як міжнародні, так і національні неурядові організації та окремі підприємства. Зазвичай концепція митно-ділового партнерства вважається похідною від загальної ідеї державно-приватного партнерства. Однак він має ряд особливостей, оскільки спрямований не на спільне надання послуг, а на спільне формування нормативно-правового середовища. Тому слід розглядати інші джерела формування механізмів партнерства, такі як управління ланцюгами поставок або галузеві угоди щодо окремих аспектів митних процедур. Для ілюстрації останнього аргументу використовується випадок розвитку міжнародних перевезень вантажів із застосуванням книжок МДП. Зазначена система будувалася на принципах державно-приватного партнерства ще з початку 1950-х років, що свідчить про вплив секторальних домовленостей на загальну траєкторію розвитку митної служби.

Ключові слова: партнерство митниці та бізнесу, сприяння торгівлі, публічно-приватне партнерство, процедура транзиту, митне законодавство

Summary

Kryl R. V. Customs-Business Partnership: origins and prospects of implementation. – Article.

This article examines the genesis of the concept of customs and business partnership and its main elements. The importance of interaction between the customs service and business was repeatedly emphasized at the international and national levels. It was recognized that this direction is the basis of the development of customs in the 21st century, reforming legislation, and procedures, ensuring legality, and promoting trade. At the same time, normative acts and literature on this issue need a more straightforward approach to the problems of forming and implementing such a partnership. WMO acts primarily focus on recommended forms of partnership between customs and business, which include two-way communication, regular consultations, involvement of stakeholders in developing policies and procedures, and creating a formal cooperation mechanism. The primary sources that determine or recommend the rules and principles of building partnership relations between customs and business are the revised Kyoto Convention, the revised Arusha Declaration, the SAFE Framework for Security and Facilitation of World Trade, and the WCO Data Model. At the same time, the system of subjects of this partnership is multi-level and may include both international and national non-governmental organizations and individual enterprises. Typically, the concept of customs-business partnership is considered to be derived from the general idea of public-private partnership. However, it has several peculiarities, as it is not aimed at the joint provision of services but at the joint formation of the regulatory environment. That is why other sources of formation of partnership mechanisms should be considered, such as supply chain management or sectoral agreements on specific aspects of customs procedures. The case of the development of international transportation of goods under cover of TIR Carnets is used to illustrate the latter argument. Said system was built on the principles of public-private partnership since the early 1950s, which testifies to the influence of sectoral agreements on the general trajectory of the development of the customs service.

Key words: customs and business partnership, trade facilitation, public-private partnership, transit procedure, customs legislation.