

DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-43-44>

УДК 336.027; 658.18

НОВІ РЕАЛІЇ ЗДІЙСНЕННЯ ЕКСПОРТНО-ІМПОРТНИХ ОПЕРАЦІЙ У РЕЖИМІ СПІЛЬНОГО ТРАНЗИТУ (NCTS): СКЛАДНОЩІ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ДЛЯ ВІТЧИЗНЯНИХ СУБ'ЄКТІВ ЗЕД

NEW REALITIES OF EXPORT-IMPORT TRANSACTIONS IN THE COMMON TRANSIT MODE (NCTS): DIFFICULTIES AND PROSPECTS FOR DOMESTIC ENTITIES OF THE EZ

Чиркова Юлія Леонідівна

кандидат економічних наук, доцент,
Національний університет «Львівська політехніка»
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7315-9520>

Бортнікова Мар'яна Григорівна

кандидат економічних наук, доцент,
Національний університет «Львівська політехніка»
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2346-8007>

Chyrkova Yuliia, Bortnikova Maryana

Lviv Polytechnic National University

У статті з'ясовано, що трансформація ринкового середовища у бік активізації зовнішньоекономічної діяльності між вітчизняними підприємствами та іноземними партнерами передбачає реалізацію таких завдань, як відкриття економіки країни, збільшення потужності недержавного сектора, товарна наповненість внутрішнього ринку. Відтак на рівень економічного розвитку будь-якої країни впливає показник інтенсивності інтеграції до глобального ринку на кожному етапі господарської діяльності вітчизняних підприємств. Виокремлено цілі регулювання зовнішньоекономічної діяльності в Україні. Виділено елементи сучасної комплексної системи активізації збуту товарів на світовому ринку. Проаналізовано основні показники зовнішньої торгівлі України та виявлено, що за аналізований період переважна більшість показників мають тенденцію до зростання. Також здійснено оцінку інформації щодо країн-партнерів у зовнішній торгівлі товарами. Проаналізовано розроблений Мінфіном наказ та визначено, що він є черговим кроком для приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту. Окреслено проблеми та перспективи впровадження NCTS (нова комп'ютеризована транзитна система), яка використовується для контролю за транзитними операціями товарів під митним контролем.

Ключові слова: зовнішньоекономічна діяльність, експорт, імпорт, режим спільного транзиту, NCTS, суб'єкти господарської діяльності.

The article found out that the transformation of the market environment towards the activation of foreign economic activity between domestic enterprises and foreign partners involves the implementation of such tasks as opening up the country's economy, increasing the power of the non-state sector, and filling the domestic market with goods. Therefore, the level of economic development of any country is affected by the intensity of integration into the global market at each stage of economic activity of domestic enterprises. The purpose of the article is to analyze the problems and prospects of implementing export-import operations in the mode of common transit (NCTS) for domestic subjects of foreign economic activity. The theoretical and methodological basis for the realization of the research goal is the use of such general scientific and special scientific methods as: analysis and synthesis – for detailing the research object; generalization – to reveal the theoretical and methodological foundations of export-import operations in the mode of joint transit; comparative method and systematization – to study the current domestic experience of export-import transactions; system method – to reveal the conceptual foundations of export-import operations in the mode of joint transit; method of generalization – when characterizing the expected impact of export-import operations in the mode of joint transit on the activities of domestic subjects of foreign economic activity;

abstract logical method – for theoretical generalization and formulation of conclusions. In the course of the study, the objectives of regulation of foreign economic activity in Ukraine were singled out. The elements of the modern complex system of activation of sales of goods on the world market are highlighted. The main indicators of Ukraine's foreign trade were analyzed and it was found that during the analyzed period, the vast majority of indicators have an upward trend. Information on partner countries in foreign trade in goods was also evaluated. The order developed by the Ministry of Finance was analyzed and it was determined that it is the next step for Ukraine to join the Convention on the common transit procedure. The problems and prospects of implementation of NCTS (New Computerized Transit System), which is used to control transit operations of goods under customs control, are outlined. The practical value of the article lies in the fact that the results of the study can be used in the course of the development of the state in the new realities of implementing export-import operations in the mode of common transit (NCTS).

Keywords: foreign economic activity, export, import, common transit regime, NCTS, subjects of economic activity.

Постановка проблеми. Трансформація ринкового середовища у бік активізації зовнішньоекономічної діяльності між вітчизняними підприємствами та іноземними партнерами передбачає реалізацію таких завдань, як відкриття економіки країни, збільшення потужності недержавного сектора, товарна наповненість внутрішнього ринку. Коли Україна здобула незалежність, вона старалася збільшувати експорт товарів досить динамічно, однак у світовому просторі вона так і залишилася сировинним придатком, тому що експорт – це переважно сільськогосподарські товари, мінеральні продукти, промислові товари й товари хімічної і металургійної промисловості.

Відтак на рівень економічного розвитку будь-якої країни впливає показник інтенсивності інтеграції до глобального ринку на кожному етапі господарської діяльності вітчизняних підприємств. Динамічна діджиталізація сформувала сприятливе середовище для активної інтерналізації, що підштовхує до зростання транспортно-логістичних систем на транснаціональному рівні. Новітні цифрові технології, а також утворена безконтактна економіка дозволили сформувати товаропровідні мережі на міждержавному рівні. Зважаючи на це, зросла міжнародна торгівельна діяльність і дуже швидко збільшуються обсяги міжнародних вантажних перевезень.

Однак цифрові технології та роботизація зумовили зміну моделі вантажних перевезень в плані механізму їх документального оформлення, надавши більше можливостей для інтернаціоналізації операцій. За умови збільшення можливостей і пропускної здатності міжнародної транспортної системи зросли вимоги як до місцевої транспортної системи, яка належить до моделі міждержавного коридору транспортних переміщень, так і загалом до міжнародної транспортної системи. Питання готовності в технічному плані й правового забезпечення цього процесу

стало значущим завданням і для вчених, і для практиків.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню теоретико-практичних питань здійснення зовнішньоекономічної діяльності присвятили свою увагу такі науковці: Бережнюк І. Г., Несторишен Є. М., Рудніченко Є. М., Двигун С. М., Дрозач О. М., Чикін О., Дюмулен І. І., Фостолович В. А., Боцян Т. В., Кріль Р. та ін. Однак на даному етапі розвитку економіки доцільним є вивчення подальших перспектив розвитку системи здійснення експортно-імпорتنих операцій для вітчизняних підприємств, що здійснюють господарську діяльність у даній сфері.

Формулювання цілей статті. Метою статті є аналіз проблем та перспектив здійснення експортно-імпорتنих операцій у режимі спільного транзиту (NCTS) для вітчизняних суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності.

Виклад основного матеріалу дослідження. Відтоді, як відбулася лібералізація зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД) в Україні, питанням налагодження й управління зовнішньоекономічними операціями надається більше уваги як на теоретичному, так і практичному рівнях. Доволі інтенсивним є розвиток законодавчої основи зазначеної галузі економічної діяльності, що спричинено загальносвітовими тенденціями уніфікації методологічної основи міжнародної торгівлі, зростанням інтеграційних процесів, виникненням нових видів та методів торгівлі. Інтеграція української економіки в світову, її участь в різних типах міжнародної співпраці істотно підвищує значення й роль зовнішньоекономічної діяльності.

ЗЕД на всіх історичних етапах становлення держави чинила вплив на розв'язання економічних проблем на різних рівнях: народного господарства загалом, певних регіонів, об'єднань, підприємств. Як складова загальної структури народного господарства ЗЕД

впливає на покращення внутрішньогосподарських пропорцій, розташування та зростання виробничих потужностей. Поки ні в одній державі не вийшло сформуванню здорової економіки, відокремивши її від світової економічної системи.

Як зазначає В. Фостолович, «сучасним викликом імплементації в Україні цифрових технологій в напрямку реалізації безконтактної економіки в частині транспортних перевезень на першому етапі стало впровадження системи «Єдине вікно», яке ініціювало та сприяло практичній реалізації Міністерство фінансів України для роботи митниці ще з серпня 2016 року» [6; 8].

В Україні регулювання ЗЕД виконується державою, недержавними органами управління економікою (товарні фонди, валютні біржі й торгово-промислові палати України), а також власне суб'єктами ЗЕД за такими цілями:

- «створення найбільш сприятливих умов для залучення економіки України в систему світового поділу праці;
- захисту економічних інтересів України та інтересів суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності;
- заохочення конкуренції та ліквідації монополізму у сфері ЗЕД;
- стимулювання прогресивних структурних змін в економіці;
- забезпечення збалансованості економіки та рівноваги внутрішнього ринку» [2].

Окрім центральних органів державного управління, регулюванням і контролем зовнішньоторговельної діяльності займаються також органи місцевого управління, котрі:

- «здійснюють реєстрацію суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності (як суб'єктів господарської діяльності);
- контролюють функціонування суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності на регіональному рівні;
- контролюють придбання, продаж і обмін валют на валютних аукціонах і біржах, міжбанківському валютному ринку» [4].

Зважаючи на посилення зацікавленості компаній щодо виходу на іноземні ринки, прослідковується тенденція до зростання експорту й підтримка цього державою. На нинішньому етапі система активізації збуту товарів на світовому ринку передбачає наступне:

- економічне прискорення експорту;
- адміністративні дії відносно впливу на вивезення;
- застосування інших інструментів стимулювання експортерів.

Головне значення в названій системі активізації експорту мають економічні засоби, зокрема фінансові та кредитні. Кредитні фінанси з метою утворення експорту застосовуються переважно у двох видах. По-перше, через надання експортних кредитів на значно вигідніших умовах, порівнюючи з тими, які існують на внутрішньому чи міжнародному ринку. По-друге, шляхом страхування експортних операцій, в основному експортних кредитів, що дає змогу приватним банкам надавати їх, крім того, на значно вигідніших умовах. У табл. 1 відображено основні показники зовнішньої торгівлі України у 2019–2020 рр.

Можемо відмітити, що за аналізований період переважна більшість показників мають тенденцію до зростання. Так, у 2021 році експорт товарів та послуг зріс на 15243,8 млн дол., що фактично становило 79326,1 млн дол. При цьому імпорту товарів та послуг зріс на 12985,7 млн дол. та фактично становив 80810,3 млн дол. Коефіцієнт покриття експортом імпорту у 2021 році зріс на 0,04% та фактично становив 0,98%.

Варто звернути увагу на динаміку зовнішньої торгівлі України з країнами Європейського Союзу, оскільки у 2021 році експорт становив 145,6% у відношенні до попереднього року, а імпорту – 126,4% у відношенні до попереднього року. Доцільно зробити акцент на тому, що питома вага експорту товарів і послуг до країн Європейського Союзу у загальному обсязі становить 38,1%, що більше ніж три роки тому на 2,3%, а імпорту – 39,9%, що менше, ніж у 2019 році на 0,4%, що свідчить про зміцнення торгівельних відносин з європейськими країнами. На рис. 1 наведено інформацію щодо країн-партнерів у зовнішній торгівлі товарами у 2021 році.

Як бачимо, найбільш значущим партнером, як експорту, так і імпорту у зовнішній торгівлі товарами у 2021 році є Китай – 11,8% та 15,1% відповідно. Що стосується європейських країн, вагоме значення в експорті товарів мають Польща (6,7%) та Італія (5,1%), при цьому найбільш значимими європейськими партнерами в імпорті товарів є Німеччина (8,6%) та Польща (6,8%). На рис. 2 наведено інформацію щодо країн-партнерів у зовнішній торгівлі послугами у 2021 році.

Деяка інша ситуація спостерігається у галузі зовнішньої торгівлі, лідером серед країн-експортерів послуг є США (15,3%), при цьому лідером серед країн-імпортерів послуг є Туреччина (11,9%). Розглядаючи країни Європейського Союзу, варто зазначити, що

Таблиця 1

Основні показники зовнішньої торгівлі України

Найменування	Рік			Абсолютне відхилення 2021 від 2019, +/-
	2019	2020	2021	
Товари та послуги				
експорт, млн дол.	64082,3	59394,0	79326,1	15243,8
% до попереднього року	111,8	92,7	133,6	21,8
імпорт, млн дол.	67824,6	60209,7	80810,3	12985,7
% до попереднього року	106,7	88,8	134,2	27,5
сальдо, млн дол.	-3742,3	-815,7	-1484,2	2258,1
коефіцієнт покриття експортом імпорту	0,94	0,99	0,98	0,04
у тому числі країни ЄС (27):				
експорт, млн дол.	22956,0	20790,7	30252,9	7296,9
% до попереднього року	104,5	90,6	145,6	41,1
імпорт, млн дол.	27357,8	25530,1	32279,3	4921,5
% до попереднього року	108,7	93,3	126,4	17,7
сальдо, млн дол.	-4401,8	-4739,4	-2026,4	2375,4
коефіцієнт покриття експортом імпорту	0,84	0,81	0,94	0,1
питома вага експорту у загальному обсязі, %	35,8	35,0	38,1	2,3
питома вага імпорту у загальному обсязі, %	40,3	42,4	39,9	-0,4

Джерело: розраховано за матеріалами [5]

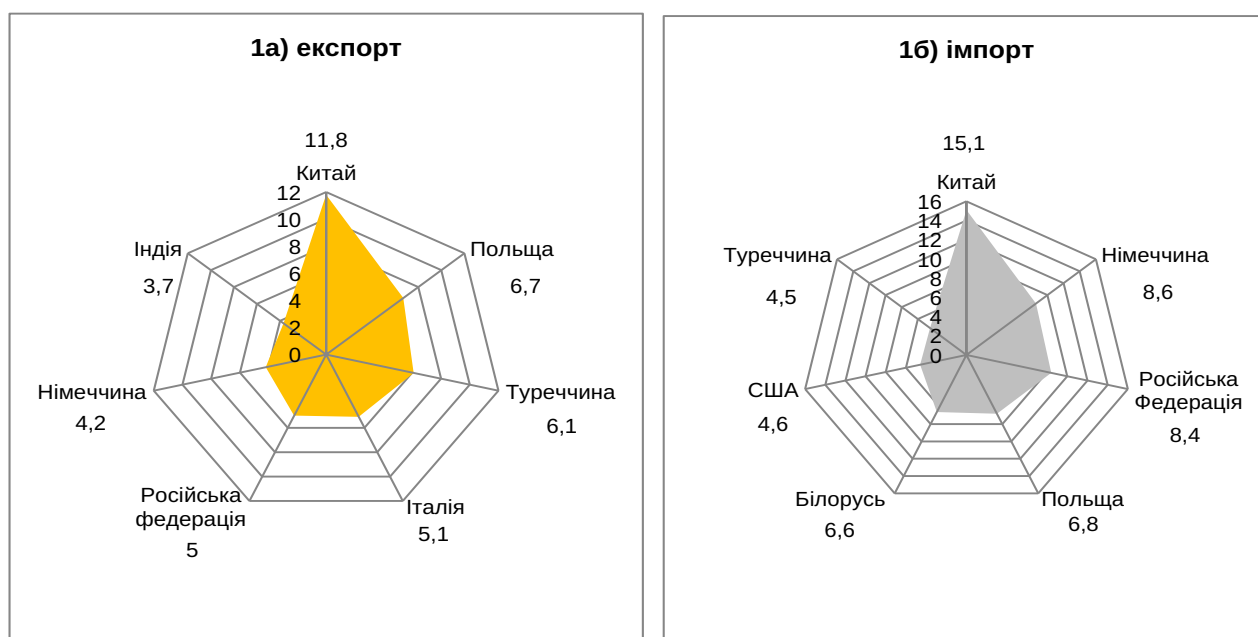


Рис. 1. Країни-партнери України у зовнішній торгівлі товарами у 2021 р.

Джерело: розраховано за матеріалами [5]

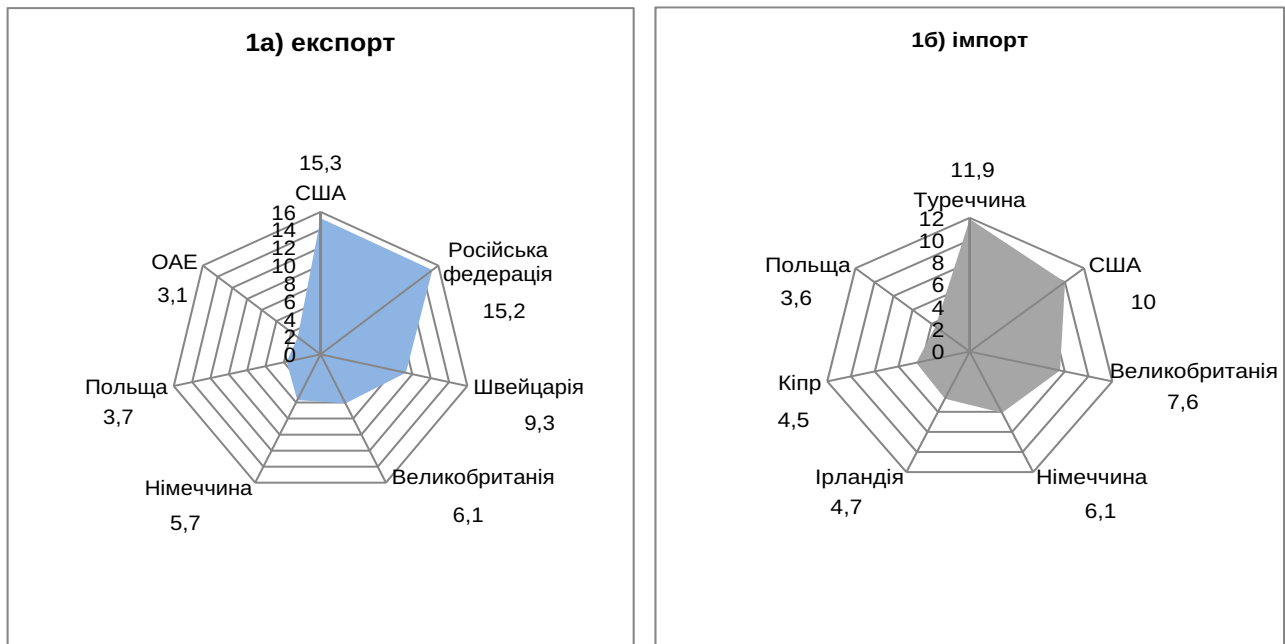


Рис. 2. Країни-партнери України у зовнішній торгівлі послугами у 2021 р.

Джерело: розраховано за матеріалами [5]

вагоме місце серед них у експорті послуг займає Великобританія (6,1%) та Німеччина (5,7%). Що стосується країн-імпортерів, що входять до Європейського Союзу, то варто відмітити так само Великобританію (7,6%) та Німеччину (6,1%)

Україна з 2017 р. визначила курс на наближення митного законодавства до норм Європейського Союзу. До найістотніших змін, які сталися за цей період, належать введення програми авторизованого економічного оператора (АЕО) й режиму спільного транзиту (NCTS). Переваги названих програм – це істотне зменшення витрат, часу й адміністративного навантаження для компаній, котрі надали підтвердження своєї відповідності стандартам і здійснюють контроль внутрішніх процесів відповідно до затвердженого законодавства. В березні 2021 року Україною розпочато етап національного використання NCTS, а подати документи для того, щоб отримати статус АЕО, можна було із серпня 2020 року.

Насамперед авторизація АЕО відіграє важливу роль для компаній, котрі кожного дня взаємодіють з митними органами, володіють великими обсягами експорту та імпорту товарів чи мають постійний цикл виробництва із сировини, яку постачають з інших держав. Впродовж практично року дії програми АЕО в Україні подали тільки три заявки на те, щоб одержати статус АЕО, і лише одній компанії вдалося пройти оцінку на відповідність. В дер-

жавах Євросоюзу, де програма АЕО започаткована 2008 року, наразі 60-80% експортно-імпортних операцій виконується за участю компаній, що мають статус АЕО. Головний чинник, що стримує українські компанії щодо підготовки до одержання статусу АЕО, – це невідповідність критерію стабільного фінансового становища. Вже в листопаді 2022 року стануть чинними законодавчі зміни відносно потреби неодмінної демонстрації товарів митному органу, а значить, логістичні процеси компаній, ймовірно, істотно пригальмуються.

На даний же момент слід зауважити на набранні чинності з 5 березня 2021 року наказу, що потрібний для використання режиму спільного транзиту в Україні. Відповідно до наказу визначено:

1) «Порядок виконання митних формальностей при застосуванні режиму спільного транзиту з використанням електронної транзитної системи, яким, зокрема, встановлено особливості:

- виконання митних формальностей під час поміщення товарів у режим спільного транзиту,
- переміщення товарів у режимі спільного транзиту,
- завершення режиму спільного транзиту та зняття з контролю операції режиму спільного транзиту на митній території України;

2) Порядок допущення транспортних засобів та контейнерів до перевезення това-

рів під митними пломбами в режимі спільного транзиту, яким визначено особливості допущення транспортних засобів та контейнерів до перевезення товарів під митними пломбами в режимі спільного транзиту» [7].

Напрацьований Міністерством фінансів наказ – черговий крок для того, щоб Україна приєдналася до Конвенції про процедуру спільного транзиту.

Зазначимо, що NCTS (Нова комп'ютеризована транзитна система) – це електронна система, що застосовується з метою контролю за транзитними операціями товарів під митним контролем державами Європейського Союзу й іншими державами-членами Конвенції.

Започаткувавши застосування системи NCTS на міжнародному рівні, митна служба одержить змогу:

1. Ввести обмін митними відомостями з приводу транзитних вантажів з 35 державами в режимі реального часу.

2. Застосовувати єдину митну декларацію і єдину фінансову гарантію з метою переміщення товарів від держави, яка відправляє, до держави, що призначена, котрі вважаються договірними сторонами Конвенції.

3. Одержувати правдиві відомості щодо транзитних переміщень товарів, які відправлено в Україну, від митних органів держав-учасниць Конвенції до часу ввезення цих товарів на митну територію України.

4. Ввести відповідні транзитні спрощення (загальна фінансова гарантія, звільнення від гарантії, авторизований вантажовідправник / вантажоодержувач, самостійне накладання пломб).

Проте суб'єкти ЗЕД на першій стадії застосування NCTS матимуть справу з більш значним ступенем контролю з боку митниці, а також більшою зарегульованістю транзитних переміщень товару в режимі експорту чи транзиту. Це має зв'язок із доволі ліберальним механізмом контролю доставки товару, що функціонує в Україні. Проте прагнення стати частиною ЄС підштовхує до того, що необхідно подолати певні ускладнення. Основний принцип європейського спостереження за транзитними переміщеннями – довіра й контроль. Іншими словами, визначено початковий значний рівень митного контролю, проте в той же час і значне зменшення для компаній, котрі одержали деякі спрощення й переваги (відповідність визначеним критеріям).

Зважаючи на практично 25-річчя функціонування Конвенції про процедуру спільного

транзиту, в переважній частині суб'єктів господарювання держав-учасниць Конвенції уже є потрібні їм спрощення або авторизація, європейські гаранті володіють надзвичайним досвідом та, крім того, мають доволі невисокі комісії за надання гарантії, що загалом допомагає зробити досить помірними витрати експортерів для реалізації вимог Конвенції. Однак в Україні суб'єкти ЗЕД стикатимуть зі значно дорожчими пропозиціями від українських гарантів. Тому що гарантію надають у євро, а розраховуватися за послугу гарантії та відповідальність за її порушення доведеться у гривні. Таким чином, у вартість гарантії закладатиметься і зміна курсу, й інфляція, а також значно ризикованіша бізнес-сфера.

Незважаючи на це, для того, щоб бізнес в Україні адаптувався до нових реалій, необхідний час. Це, безперечно, є прогресивним кроком України як майбутнього члена Європейського співтовариства до єдиного митного простору. Міжнародне використання NCTS стимулює бізнес до детінізації торгових операцій, а також правдивого показу прибутків, формує більшу довіру до України європейських партнерів. По суті – це один із найбільш глобальних прикладів використання європейських законів в українському правовому аспекті.

Запуск програм АЕО та NCTS в повноцінному режимі матиме вплив на всіх учасників міжнародного ланцюга постачання, незважаючи на те, чи мають вони плани щодо одержання статусу АЕО чи застосування транзитних спрощень в перспективі або ні. Підхід до оцінювання стабільного фінансового стану через тільки фінансові коефіцієнти необхідно переглянути. В іншому разі, на нашу думку, не виключені значний ризик колапсу на митних терміналах, зростання навантаження на органи митниці з листопада 2022 року, а також відсутність інтересу в компанії з приводу введення внутрішніх процедур з операцій з товарами до високих міжнародних стандартів. Відміна митних декларацій типу ЕА спонукатиме компанії повернутися до звичайного режиму постачання товарів без їх демонстрації митному органу. Проте подібні привілеї стануть доступними лише компаніям, котрі одержать авторизацію АЕО й дозвіл на спеціальні спрощення.

Висновки. Підсумовуючи усе вищесказане, можемо зробити висновок, що цифрові технології в галузі митної справи дозволяють здійснювати митний контроль в онлайн-режимі з автоматичним розподілом господа-

рюючих суб'єктів, зважаючи на рейтингові показники їх оцінки. Подібний автоматизований митний контроль дозволить визначити, чи потрібно здійснити митний огляд та чи потрібна додаткова перевірка документації. Цю змогу забезпечує шкала оцінювання відповідності суб'єктів встановленим критеріям через коефіцієнти зменшення. Кроком України вперед вважаються заходи, орієнтовані на приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту. Через імплементацію в систему Митного оформлення автоматизованої системи транзиту NCTS стане можливим об'єднання діяльності всіх митних служб держав-учасниць Конвенції для обміну відомостями для функціонування в системі спільного транзиту. Окрім втілення євроінтеграційної ініціативи, через змогу створення єдиного транзитного документа на всьому шляху між державного переміщення товару аж від митниці відправлення до митниці призначення вдасться знизити ціну митних процедур на кожному із митних кордонів. В наслідок введення в Україні системи спільного транзиту ліквідується проблема порушення митного законодавства. Цифровізація вносить свої поправки не тільки у функціонування зв'язків і принципів діяльності, а піддає змінам засоби маркетингу й системи менеджменту на підприємствах.

мовами для функціонування в системі спільного транзиту. Окрім втілення євроінтеграційної ініціативи, через змогу створення єдиного транзитного документа на всьому шляху між державного переміщення товару аж від митниці відправлення до митниці призначення вдасться знизити ціну митних процедур на кожному із митних кордонів. В наслідок введення в Україні системи спільного транзиту ліквідується проблема порушення митного законодавства. Цифровізація вносить свої поправки не тільки у функціонування зв'язків і принципів діяльності, а піддає змінам засоби маркетингу й системи менеджменту на підприємствах.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Бережнюк І. Г., Несторишен Є.М., Рудніченко Є.М. Європейський досвід імплементації інформаційних систем ICS, ECS, NCTS в контексті забезпечення національної безпеки співтовариства. *Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки*. 2015. № 4(1). С. 117–121.
2. Двигун С. М. Розвиток механізмів державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності України. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2011. № 11. С. 35–43.
3. Дрозач О. М., Чикін О. Можливості запровадження нової комп'ютеризованої транзитної системи (NCTS) в Україні в умовах глобального обміну інформацією. *Право.ua*. 2019. № 1. С. 76–83.
4. Дюмулен І. І. Всемирная торговая организация. Москва : Экономика, 2007. 271 с.
5. Зовнішньоекономічна діяльність. Державна служба статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua>.
6. Про затвердження Порядку взаємодії між декларантами, їх представниками, іншими заінтересованими особами та митними органами, іншими державними органами, установами та організаціями, уповноваженими на здійснення дозвільних або контрольних функцій щодо переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України, з використанням механізму «єдиного вікна» та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України»: Постанова Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 № 971. Урядовий портал. Кабінет Міністрів України. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npras/pro-zatverdzhennya-i211020-971>.
7. Про затвердження Порядку виконання митних формальностей при застосуванні режиму спільного транзиту з використанням електронної транзитної системи та Порядку допущення транспортних засобів та контейнерів до перевезення товарів під митними пломбами в режимі спільного транзиту: Наказ Міністерства фінансів України від 12.02.2021 № 86. URL: https://docs.dtk.ua/doc/z0249-21?_ga=2.129882124.1298220051.1665067805-343950357.1665067805#pn2.
8. Фостолович В. А., Боцян Т. В. Інноваційна модель бізнес-процесу в системі незалежного фінансового посередництва за умов реалізації євроінтеграційних прагнень України. *Економіка та держава*. 2021. № 10. С. 4–11.
9. Kril R. Common Transit Procedure and NCTS Implementation: the Case of Ukraine. *Lex Portus*. 2021. Vol. 7. Iss. 3. P. 32–59.

REFERENCES:

1. Berezhniuk I. H., Nestoryshen Ye. M., Rudnichenko Ye. M. (2015) Yevropejs'kyj dosvid implementatsii informatsijnykh system ICS, ECS, NCTS v konteksti zabezpechennia natsional'noi bezpeky spivtovarystva [European experience in the implementation of ICS, ECS, NCTS information systems in the context of ensuring the national security of the community]. *Visnyk Khmel'nyts'koho natsional'noho universytetu. Ekonomichni nauky – Bulletin of the Khmelnytskyi National University. Economic sciences*, vol. 4(1), pp. 117–121. (in Ukrainian)
2. Dvyhun S. M. (2011) Rozvytok mekhanizmv derzhavnoho rehuliuвання zovnishn'oekonomichnoi diial'nosti Ukrainy [Development of mechanisms of state regulation of foreign economic activity of Ukraine]. *Derzhavne upravlinnia: udoskonalennia ta rozvytok – Public administration: improvement and development*, vol. 11, pp. 35–43. (in Ukrainian)

3. Drozach O. M., Chykin O. (2019) Mozhyvosti zaprovadzhennia novoi komp'uteryzovanoi tranzynnoi systemy (NCTS) v Ukraini v umovakh hlobal'noho obminu informatsiieiu [Possibilities of introducing a new computerized transit system (NCTS) in Ukraine in conditions of global information exchange]. *Pravo.ua*, vol. 1, pp. 76–83. (in Ukrainian)
4. Diumulen Y. Y. (2007). *Vsemyrnaia torhovaia orhanyzatsyia* [World Trade Organization]. Moscow: Ekonomika. (in Russian)
5. Zovnishn'oekonomichna diial'nist'. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy [Foreign economic activity. State Statistics Service of Ukraine]. Available at: <https://www.ukrstat.gov.ua>. (in Ukrainian)
6. Cabinet of Ministers of Ukraine (2021), Resolution «On approval of the Procedure for interaction between declarants, their representatives, other interested persons and customs authorities, other state bodies, institutions and organizations authorized to perform permitting or control functions for the movement of goods, commercial vehicles across the customs border of Ukraine, using the mechanism of «single windows» and repeal of some resolutions of the Cabinet of Ministers of Ukraine». Available at: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-i211020-971>. (in Ukrainian)
7. Ministry of Finance of Ukraine (2021), Order «On the approval of the Procedure for performing customs formalities when applying the joint transit regime using the electronic transit system and the Procedure for admitting vehicles and containers to the transportation of goods under customs seals in the joint transit regime». Available at: https://docs.dtki.ua/doc/z0249-21?_ga=2.129882124.1298220051.1665067805-343950357.1665067805#pn2. (in Ukrainian)
8. Fostolovych V. A., Botsian T. V. (2021) Innovatsijna model' biznes-protseesu v systemi nezalezhnogo finansovoho poserednytstva za umov realizatsii ievrointehratsijnykh prahnen' Ukrainy [An innovative model of the business process in the system of independent financial mediation under the conditions of the implementation of Ukraine's European integration aspirations]. *Ekonomika ta derzhava – Economy and the state*, vol. 10, pp. 4–11. (in Ukrainian)
9. Kril R. (2021) Common Transit Procedure and NCTS Implementation: the Case of Ukraine. *Lex Portus*, vol. 7 (3), pp. 32–59.