

DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-64-73>

УДК 339.5

АВТОРИЗОВАНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ ОПЕРАТОР: ПЕРЕВАГИ ТА ПРОБЛЕМИ ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ В СВІТІ

AUTHORISED ECONOMIC OPERATOR: ADVANTAGES AND CHALLENGES OF IMPLEMENTATION IN THE WORLD

Дугінець Ганна Володимирівна

доктор економічних наук, професор,
Державний торговельно-економічний університет
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3708-3666>

Вдовиченко Михайло Михайлович

DreamLight rental and production
ORCID: <https://orcid.org/0009-0005-8923-4325>

Duginets Ganna

State university of trade and economics

Vdovychenko Mykhailo

DreamLight rental and production

Стаття присвячена ідентифікації сутності програми авторизованого економічного оператора в контексті визначення переваг та проблем її імплементації в світі. Доведено, що безпечний ланцюг поставок є важливим джерелом вигоди та прибутку для операторів, які ведуть свій бізнес відповідно до міжнародних стандартів. Обґрунтовано, що в змісті програми АЕО закладено сутність теорії управління ризиками та комплаєнс-менеджменту, яка генерує спрощені процеси за допомогою використання альтернативних способів забезпечення дотримання економічними операторами законодавства, політики, правил та норм. Визначено шість ключових проблемних питань щодо того, чому в деяких державах програми АЕО не надають достатніх переваг економічним операторам. Отримано висновок, що усунення унікальних для кожної країни вимог щодо АЕО є ключовим фактором підвищення результативності програми, оскільки ці вимоги є рушійною силою "одноразових" процедур, які додають складності та витрат на реалізацію, а також потенційно ставлять під загрозу взаємне визнання іншими країнами.

Ключові слова: економічний оператор, АЕО, зовнішня торгівля, глобальний ланцюг поставок, управління ризиками, управління відповідністю, спрощення, взаємне визнання, митні органи, Європейський Союз.

The article is devoted to identifying the essence of the authorized economic operator program in the context of determining the advantages and challenges of its implementation around the world. It shows that a secure supply chain is an important source of benefits and profits for operators who conduct their business in accordance with international standards. It is determined that the basis for the AEO program is the SAFE Framework of Standards to Ensure Security and Facilitate Global Trade (SAFE), which is the response of the global customs community to the threats to supply chain security after the September 11, 2001 terrorist attack and is a new approach to the methods of work and partnership between customs and business to achieve a common goal based on trust. It is substantiated that the content of the AEO program is based, in essence, on the theory of risk management and compliance management, which generates simplified processes through the use of alternative ways to ensure that economic operators comply with legislation, policies, rules and regulations. Six key issues are identified as to why AEO programs in some countries do not provide sufficient benefits to economic operators: the requirement to focus on safety from the very beginning of the AEO program; the AEO program development's focus only on exports; the AEO program's loss of some of its initial innovation and creativity in the process of international harmonization and standardization; the lack of maturity of some AEO programs, which leads to less tangible benefits for business and has become a problem in negotiating MRAs – given that partnerships and cooperation between governments and the private sector do not develop as fast as was expected almost 20 years ago, the AEO program without an MRA is valid only up to national borders. It is concluded that eliminating country-specific AEO requirements is key to improving the program's effectiveness, as these requirements drive "one-off" procedures that add complexity and cost to implementation, and potentially jeopardize mutual recognition by other countries.

Keywords: economic operator, AEO, foreign trade, global supply chain, risk management, compliance management, simplification, mutual recognition, customs authorities, European Union.

Постановка проблеми. Інтенсивний науково-технологічний розвиток, фрагментація глобального виробництва, зміна суспільної свідомості щодо споживання сприяють становленню нових моделей і форм взаємовідносин у глобальному відтворювальному процесі. У таких умовах виробництво товарів та послуг найчастіше є результатом взаємодії десятків або сотень постачальників проміжних компонентів і послуг, які можуть перебувати в різних країнах. Кожен економічний оператор стає учасником міжнародного ланцюга поставок незалежно від етапу торгівлі – від виробництва товару до його доставки споживачеві, який проживає на іншій митній території. Економічний оператор у конкретному ланцюгу може виконувати більше однієї ролі або бути частиною кількох ланцюгів поставок одночасно. Потік товарів у міжнародному ланцюгу поставок має фундаментальне значення у сфері безпеки та захисту. Лібералізація торгівлі має значний вплив на функціонування глобальних ланцюгів поставок. Так в рамках Європейського Союзу однією з основних цілей всіх держав-членів є досягнення єдиного, уніфікованого внутрішнього ринку, який гарантує безпеку та захищеність торгівлі, незважаючи на відсутність контролю на внутрішніх кордонах. Враховуючи це в 2008 році набула чинності програма авторизованого економічного оператора (АЕО), яка є важливим нововведенням внутрішнього ринку ЄС та взаємовідносин з тертими країнами.

Для економічних операторів нашої держави, яка знаходиться на етапі переговорного процесу про вступ до Європейського співтовариства, важливо розуміти переваги та проблеми імплементації програми АЕО в країні. Слід зауважити, в 2020 році в Україні була одна компанія, що отримала сертифікат АЕО, і лише в літку 2023 року другою стала компанія «Епіцентр К». Але за даними Державної митної служби станом на початок липня 2024 року вже 50 компаній його мають [1]. Отже українські компанії все більше розуміють, що безпечний ланцюг поставок є важливим джерелом вигоди та прибутку для операторів, які ведуть свій бізнес відповідно до міжнародних стандартів. Тим не менш, дедалі складніші ланцюги поставок в умовах російсько-української війни, а також постійно зростаючі диспропорції між окремими країнами та регіонами створюють поштовх для зловживань на різних рівнях. Вище зазначене актуалізує дослідження переваг та ризиків

впровадження програми АЕО для зовнішньої торгівлі України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Результати досліджень розвитку та функціонування інституту авторизованого економічного оператора в Україні та у світі розкриті в наукових працях таких іноземних та вітчизняних вчених, як: Chen L., Ma Y. [2], Lyons T. [3], Komelova, A. Y. [4], Świerczyńska J. [5], Білоус-Осінь Т. [6], Вакульчик О., Харламова І. [7], Сергійчик В. [8], Туржанський В., Хома Д. [9], Караваєв Т., Дугінець Г., Ніканорова О. [10], Канигін С., Тищенко В., Азізова К. [11], Кляцький Д., Білоножко М., Коросташова І. [12], Микитенко Т., Мельник О., Сагайдак І. [13] та інші.

Отримані опрацювання складають теоретичну та методологічну основу для проведення даного дослідження. Але не заперечуючи вагомості існуючих наукових результатів, слід зазначити, що питання характеристика програми авторизованого економічного оператора та визначення проблем її імплементації в світі вимагають більш поглибленого дослідження особливо в умовах повоєнного відновлення економіки нашої країни.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою статті є ідентифікація сутності програми авторизованого економічного оператора в контексті визначення переваг та проблем її імплементації в світі.

Виклад основного матеріалу дослідження. На початку 2000-х років міжнародна митна спільнота відреагувала на події 11 вересня 2001 року, створивши Рамкові стандарти безпеки Всесвітньої митної організації (SAFE Framework of Standards). Цей міжнародний стандарт набув чинності у 2005 році і на сьогоднішній день його прийняли 169 країн. Він формує основу для сучасної митної практики. Другий компонент SAFE регулює співробітництво між митницею та бізнесом і режими АЕО. Система рамкових стандартів із забезпечення безпеки та сприяння глобальній торгівлі (SAFE) була прийнята в 2005 році як узгоджена відповідь світової митної спільноти на загрози безпеці ланцюгів поставок, а також для сприяння законному та безпечному веденню бізнесу. Вона встановлює базові стандарти, які були протестовані і добре працюють в усьому світі. Цей унікальний міжнародний інструмент спрямований на запровадження безпечнішого режиму світової торгівлі, а також знаменує собою новий підхід до методів роботи та партнерства між митницею та бізнесом задля досягнення спільної

мети, що ґрунтується на довірі. Відповідно до SAFE основною метою АЕО є підвищення безпеки міжнародної торгівлі і, в той же час, сприяння законній торгівлі. Для цього митні органи проводять детальну перевірку економічних учасників на основі встановлених критеріїв і, в разі позитивних результатів, надають їм статус "Авторизованого економічного оператора". Власники сертифікату можуть претендувати на пільги у вигляді спрощення митних процедур та/або полегшення контролю безпеки.

Зазначимо, що рамкова програма регулярно оновлюється з метою ефективного реагування на новітні тенденції в міжнародних ланцюгах поставок. Так у 2015 році в рамках концепції скоординованого управління кордонами до Рамкових стандартів SAFE були внесені поправки, які додали новий третій компонент, що описує співпрацю між митницею та іншими державними та міжурядовими установами. А версія від 2021 року посилює співпрацю між митними та іншими державними органами; сприяє використанню "розумних" пристроїв безпеки для оптимізації митного контролю та ефективного моніторингу переміщення товарів у режимі реального часу; і включає базові положення щодо розвитку регіональних програм АЕО Митного союзу та впровадження взаємного визнання [14].

Слід зазначити, що в зміст програми АЕО закладено сутність теорії управління ризиками [15] та комплаєнс-менеджменту [16], які до середини 1990-х використовували деякі з найпрогресивніших митних адміністрацій у світі. Управління ризиками підвищує здатність визначати пріоритети дій і, таким чином, має потенціал для економічно ефективного використання ресурсів. Ідея полягає в тому, щоб визначити високі ризики щодо цілей економічних операторів та застосувати найбільш підходящі заходи для їх зменшення. Це означає, що з ризиком можна впоратися за допомогою заходів митного контролю – наприклад, цільової перевірки або аудиту після митного оформлення – або ж його можна передати, уникнути чи прийняти. Головне – ідентифікувати та проаналізувати ризик. Ризик є найбільш небезпечним, коли він невідомий. Управління ризиками означає, що всі дії в рамках митної операції повинні здійснюватися в пріоритетному порядку, виходячи з рівня ризику.

Однак перші застосування управління ризиками в митній справі часто були зосереджені на ризиках, пов'язаних з товарами або

процедурами. Системи управління ризиками зосереджувалися на транзакціях. Оскільки шахрайство вчиняють люди, а не товари, стало очевидним, що необхідно запровадити третій індикатор і визначити його пріоритетність, а саме – операторів. У Посібнику з модернізації управління кордонами Світового банку зазначено: "Митні та інші органи управління кордонами не можуть продовжувати використовувати виключно транзакційний підхід до контролю за переміщенням фізичних товарів через кордон – підхід, за якого кожна отримана партія оцінюється індивідуально, без урахування історії дотримання клієнтом вимог законодавства або комерційно доступної інформації, яка могла б обґрунтувати перевірку прийнятності та рішення про попереднє оформлення" [17, с. 12]. Аналізуючи цей досвід можна зробити низку висновків:

- недостатньо базувати систему управління ризиками міжнародної торгівлі лише на товарах і процедурах, оскільки найбільш важливим фактором є залучений оператор. Якщо оператор є безпечним і низькоризиковим, то ризики, пов'язані з товарами і процедурами, мають менший вплив на загальну оцінку ризиків.

- з точки зору ризиків важко забезпечити всі транзакції в транскордонній торгівлі, особливо з огляду на те, що глобальна торгівля продовжувала зростати. Рішення полягає в тому, щоб вивчити задіяні системи з різних точок зору, щоб визначити ймовірність помилок у транзакціях. Це поклало початок переходу від контролю транзакцій до системного контролю.

- якщо системи можуть ідентифікувати операторів з високим ризиком, то ці системи також можуть ідентифікувати операторів з низьким ризиком.

Отже з'явилось питання – як поводитися з операторами з низьким рівнем ризику і як стимулювати їх дотримуватися законодавства, політик і правил, контролюючи їх з якомога меншими витратами ресурсів. Це означало, що ресурси в рамках стратегії контролю, заснованої на управлінні ризиками, можуть бути використані для операторів з високим рівнем ризику. Тобто підхід до управління кордонами, заснований на управлінні ризиками, характеризується ранньою ідентифікацією потенційних ризиків, при цьому ресурси спрямовуються в зони високого ризику і якомога меншим втручанням в аналогічно ідентифіковані зони з низьким рівнем ризику (див. детально [17, с. 106–107]).

Це рішення стало моделлю управління відповідністю/комплаєнсом для довірених осіб, яка згодом стала міжнародним стандартом, відомим як програма АЕО, а саме поширене визнання того, що виявлення ризиків та сприяння довіреним особам яке є, по суті, взаємозалежними та взаємодоповнюючими, стимулювало розробку програм АЕО та режимів оформлення, узгоджених із сегментацією економічних операторів на основі вимірних показників комплаєнсу та зрілості процесу (див. детально [18]). Початкова ідея полягала в тому, щоб створити поділ торговельних потоків через кордони на основі оцінки ризиків. Новий потік, який би утворився в результаті, мав бути більш досконалим і безпечним, а отже, швидшим, більш передбачуваним і менш ресурсомістким для управління. Це була інноваційна ідея, оскільки законодавство і політика в більшості країн світу розроблені таким чином, щоб гарантувати неспотворену конкуренцію та рівне ставлення. Однак ідея полягала не в тому, щоб запровадити альтернативне законодавство та політику для законослухняних економічних операторів у глобальному ланцюгу поставок, а в тому, щоб розробити альтернативний спосіб забезпечення дотримання ними законодавства, політики, правил та норм. Якщо оператор інвестує у виконання вимог і таким чином доводить, що він має низький ризик помилок, йому також може бути надана інша програма контролю для управління та моніторингу, а також для підтримки його статусу як оператора з низьким ризиком.

З точки зору теорії управління відповідністю, це вимагає не лише інноваційного системного структурованого підходу до контролю, але й стимулів для залучення компаній до комплаєнсу, щоб державні органи могли сконцентрувати свої обмежені ресурси на пріоритетних високих ризиках: як зазначали у той час Widdowson D. та Holloway S. – найкраща практика комплаєнс-менеджменту на кордоні або в будь-якому іншому регуляторному контексті вимагає «як батога, так і пряника» [19, с. 125].

Отже АЕО – це програма контролю, яка генерує спрощені процеси. Через механізм Угоди про взаємне визнання (MRA) Рамкових стандартів безпеки Всесвітня митна організація також представила модель двосторонніх угод про визнання статусу АЕО компанії, його переваг у глобальному ланцюгу поставок і правил уникнення дублювання контролю для

довірених трейдерів. Станом на середину 2024 року 83 країн мають програми АЕО підписано 111 двосторонніх та 5 багатосторонніх угод про взаємне визнання і ще майже 10 країн знаходяться на шляху приєднання до програми [20]. Однак за результатами проведеного попереднього аналізу можна виокремити ключові проблемні питання щодо того, чому в деяких державах програми АЕО не надають достатніх переваг економічним операторам.

По-перше, вимога зосередитися на безпеці з самого заснування програми АЕО ВМО. Безумовно, це був необхідний крок і відповідь на виклики, що виникли внаслідок терористичної атаки 11 вересня 2001 року. Однак протягом кількох років потім цей фокус забирав всю увагу при розробці стандарту та моделі програми. Світ потребував нової платформи безпеки для глобальної торгівлі, і програма АЕО, як частина SAFE, стала цією платформою. Деякі інші сфери не були розроблені так, як планувалося, і, таким чином, деякі потенційні переваги концепції так і не були повністю використані.

По-друге, розробка програми АЕО була зосереджена на експорті, де вигоди для урядів були очевидними, але де в деяких країнах не так багато переваг для приватного сектору в цій сфері. Отже цінність програми стала менш очевидною, оскільки, загалом кажучи, країни дотримуються вимог щодо експорту, тоді як імпорт часто є найважливішою частиною цього процесу. При цьому не слід забувати, що без початкового акценту на безпеку концепція не мала б того охоплення, яке вона має сьогодні. Це призводить до протиріччя: хоча SAFE є одним з найуспішніших інструментів в історії ВМО, якщо підрахувати кількість країн, які впровадили цей стандарт, все ще існують сумніви щодо того, чи принесла ця модель партнерства вигоду всім зацікавленим сторонам.

По-третє, в процесі міжнародної гармонізації та стандартизації програма АЕО втратила частину своїх початкових інновацій та креативності. Наприклад, коли АЕО було запроваджено в ЄС, необхідно було знайти загальний домінуючий рівень гармонізації як вимог, так і переваг. На практиці це означало, що низці країн довелося скасувати існуючі пільги та індивідуальні рішення в результаті запровадження спільної моделі на всій території єдиного ринку Спільноти. Це мало очевидний негативний вплив на наявні пакети

пільг, особливо в регіонах і країнах, де спрощення процедур торгівлі було пріоритетним завданням і де, наприклад, випуск товарів і так відбувається швидко.

По-четверте, недостатня зрілість деяких програм АЕО, що призводить до менш відчутних переваг для бізнесу, стала проблемою у переговорах щодо укладення МРА. Якщо МРА підписується між двома країнами, які мають лише програми АЕО, орієнтовані на безпеку та експорт, з недостатнім пакетом пільг, складно домовитися про угоду, яка б надавала більше пільг, ніж ті, що вже існують у національних програмах.

По-п'яте, партнерство та співпраця між урядами та приватним сектором розвивається не так швидко, як очікувалося майже 20 років тому. Через низку різних глобальних кризових тенденцій (світова фінансова криза, глобальна пандемія, російсько-українська війна тощо), як державні органи, так і компанії були змушені розставити різні пріоритети, що негативно вплинуло на здатність і бажання розробляти нові концепції або вдосконалювати вже існуючі концепції. Розуміння, співпраця та партнерство між митницею та приватним сектором через встановлення структурованого підходу до діалогу є передумовою ефективною моделі управління комплаєнсом, такої як АЕО. А в більшості країн де впровадження програми АЕО не мало значного успіху підприємці вважали, що митні органи не змінили свого ставлення до бізнесу і не довіряють йому, що є основною причиною провалу ініціативи.

По-шосте, програма АЕО без договору про взаємне визнання (МРА) діє виключно до національних кордонів. І відповідно економічні оператори, які мають статус АЕО отримують спрощення виключно на половині шляху. Взаємне визнання надає можливість отримати 100% переваг від участі в програмі. Аналізуючи дані ВМО щодо наявності у певних країн МРА можна виокремити п'ятірку лідерів – КНР (31), Республіка Корея (24), США (19), Гонг Конг (16) та Австралія та Японія (14). Європейський Союз має підписані 9 угод про взаємне визнання. Отже повноцінними перевагами програми АЕО користуються обмежена кількість країн, які є глобальними акторами на світовому ринку. Компаративний аналіз особливостей імплементації виходить за межі даного дослідження, і буде представлений у подальших наукових працях авторів.

Висновки. Програма авторизованого економічного оператора є відповіддю на необхідність розбудови безпечної митної системи, яка б відповідала очікуванням учасників міжнародної торгівлі товарами. Її, безсумнівно, можна вважати однією з найбільш значущих ініціатив з точки зору глобальної безпеки – економічний оператор, який відповідає критеріям безпеки, є партнером, який забезпечує безпеку в глобальному ланцюзі поставок. Інвестиції, спрямовані на підвищення стандартів безпеки у економічних операторі, приносять позитивні результати в багатьох сферах, таких як: співпраця та контроль за потоком товарів у конкретному ланцюзі, безпека співробітників, належна організаційна інфраструктура та інвестиції в технології. Каталог переваг, що впливають з отримання сертифікату АЕО постійно розширюється за рахунок нових привілеїв як в кожній окремій країні так і в міжнародному середовищі. З точки зору безпеки саме довіра між економічними операторами та урядом, а також між урядами щодо адекватності національних вимог до отримання статусу є основою відносин у будь-якому партнерстві. Враховуючи кількість виданих в 2024 році дозволів в Україні, можна з упевненістю припустити, що програма АЕО в нашій країні почала розвиватися дуже динамічно. Оскільки наявність авторизації – це привілей належати до групи економічних операторів, які повністю контролюють свою діяльність і визнані надійними, платоспроможними та безпечними діловими партнерами, і це значно підвищує довіру міжнародних партнерів, особливо коли Україна знаходиться на переговорному етапі вступу до ЄС.

Але поруч з перевагами існують приклади недосконалого функціонування програми. Причинами такого становища можуть бути як зовнішні (міжнародні) так і внутрішні (національні). Усунення унікальних для кожної країни вимог щодо АЕО є ключовим фактором підвищення результативності програми, оскільки ці вимоги є рушійною силою "одноразових" процедур, які додають складності та витрат на реалізацію, а також потенційно ставлять під загрозу взаємне визнання іншими країнами. Наступні дослідження авторів будуть спрямовані на компаративний аналіз особливостей реалізації програми АЕО в різних країнах, з метою виокремлення позитивного досвіду для обґрунтування подальшого покращення імплементації програми в Україні.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Розвиток інституту авторизованого економічного оператора: в Україні вже 50 авторизацій АЕО. URL: <https://customs.gov.ua/en/news/aeo-59/post/rozvitok-institutu-avtorizovanogo-ekonomichnogo-operatora-v-ukrayini-vzhe-50-avtorizatsii-aeo-1655>
2. Chen, L., & Ma, Y. A study of the role of customs in global supply chain management and trade security based on the Authorized Economic Operator system. *Journal of Risk Analysis and Crisis Response*. 2015. 5(2). URL: <https://www.jracr.com/index.php/jracr/article/view/137>
3. Lyons, T. The Proposed EU Customs Authority: A New Agency in a new System [pre-publication]. *Global Trade and Customs Journal*. 2024. 19(6). URL: <https://kluwerlawonline.com/journalarticle/Global+Trade+and+Customs+Journal/19.12/GTCJ2024049>
4. Komelova, A. Y. Proposals for Improving Legal Regulation of the Institute of Authorized Economic Operator. *Administrative Consulting*. 2024. (1). DOI: <https://doi.org/10.22394/1726-1139-2024-1-163-173>
5. Świerczyńska, J. The institution of the authorised economic operator—facilitating economic activity and minimizing the risk of compromising the security of the trade flow in goods in the international trade. *Krakowskie Studia Międzynarodowe*. 2018. 15(4), 263–275. URL: <https://www.ceeol.com/search/article-detail?id=783632>
6. Білоус-Осінь Т. І. Процес становлення уповноваженого економічного оператора як суб'єкта митного права: міжнародний досвід. *Адміністративне право і процес*. 2014. № 2(8). С. 181–189. URL: <http://aplaw.knu.ua/index.php/arkhiv-nomeriv/2-8-2014>
7. Вакульчик О. М., Харламова І. Д. Кількісна оцінка якісних характеристик суб'єкта ЗЕД з метою надання статусу уповноваженого економічного оператора. *Вісник Академії митної служби України. Сер.: Економіка*. 2013. № 1. С. 12–23. URL: <http://nbuv.gov.ua/j-pdf/vamsue201314.pdf>
8. Сергійчик В. О. Актуальні питання запровадження інституту уповноваженого економічного оператора: зарубіжний досвід. *Юридичний вісник*. 2013. № 2. С. 166–172.
9. Туржанський В. А., Хома Д. М. Особливості функціонування інституту уповноваженого економічного оператора в ЄС. *Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету. Економічні науки*. 2016. Вип. 29. С. 68–77. URL: <http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npkntue20162911>
10. Караваєв Т., Дугінець Г., Ніканорова О. Authorized economic operators: world experience and benefits for Ukrainian business. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*. 2022. № 2. С. 26–37. DOI: [https://doi.org/10.31617/zt.knute.2022\(121\)03](https://doi.org/10.31617/zt.knute.2022(121)03)
11. Канигін С., Тищенко В., Азізова К. Міжнародний досвід організації перевірок кандидатів на отримання статусу авторизованого економічного оператора. *Економіка та суспільство*. 2022. № 39. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-39-68>
12. Кляцький Д., Білоножка М., Коросташова І. Сутність митно-правового інституту авторизованого економічного оператора та проблемні питання його реалізації в Україні. *UNIVERSUM*. 2024. № 9. С. 108–115. URL: <https://archive.liga.science/index.php/universum/article/view/1089>
13. Микитенко Т., Мельник О., Сагайдак І. Розвиток інституту авторизованого економічного оператора в Україні в контексті імплементації міжнародних стандартів. *Економіка та суспільство*. 2023. № 58. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-58-21>
14. WCO (2021) SAFE Framework of standards to secure and facilitate global trade. URL: <https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/safe-framework-of-standards.pdf>
15. Aven, T. Risk assessment and risk management: Review of recent advances on their foundation. *European journal of operational research*. 2016. 253(1), 1–13. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ejor.2015.12.023>
16. Coglianese, C., & Nash, J. Compliance management systems: Do they make a difference?. *Cambridge Handbook of Compliance (D. Daniel Sokol & Benjamin van Rooij eds., Cambridge University Press, Forthcoming), U of Penn, Inst for Law & Econ Research Paper*. 2020. (20-35). URL: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3598264
17. McLinden, G., Fanta, E., Widdowson, D., & Doyle, T. Border Management Modernization. Washington: The World Bank. 2011. URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/986291468192549495/pdf/588450PUB0Bord101public10BOX353816B.pdf>
18. Coen, L. H., Baida, Z., & Kouwenhoven, N. W. Beyond the Single Window. *WCO News*. 2013. October. URL: https://insightsunboxed.com/wp-content/uploads/Publications/201310_WCO_News_MagazineNr72_Single_Window_IBM_Article.pdf
19. Widdowson, D., & Holloway, S. Core border management disciplines: risk based compliance management. *Border management modernization*. 2011. 95–114.
20. WCO (2024) Authorized Economic Operator. URL: <https://aeo.wcoomd.org>

REFERENCES:

1. Development of the authorized economic operator institute: Ukraine has already issued 50 AEO authorizations. Available at: <https://customs.gov.ua/en/news/aeo-59/post/rozvitok-institutu-avtorizovanogo-ekonomichno-go-operatora-v-ukrayini-vzhe-50-avtorizatsii-aeo-1655>
2. Chen, L., & Ma, Y. (2015) A study of the role of customs in global supply chain management and trade security based on the Authorized Economic Operator system. *Journal of Risk Analysis and Crisis Response*. 5(2). Available at: <https://www.jracr.com/index.php/jracr/article/view/137>
3. Lyons, T. (2024) The Proposed EU Customs Authority: A New Agency in a new System [pre-publication]. *Global Trade and Customs Journal*. 2024. 19(6). Available at: <https://kluwerlawonline.com/journalarticle/Global+Trade+and+Customs+Journal/19.12/GTCJ2024049>
4. Komelova, A. Y. (2024) Proposals for Improving Legal Regulation of the Institute of Authorized Economic Operator. *Administrative Consulting*. (1). DOI: <https://doi.org/10.22394/1726-1139-2024-1-163-173>
5. Świerczyńska, J. (2018) The institution of the authorised economic operator—facilitating economic activity and minimizing the risk of compromising the security of the trade flow in goods in the international trade. *Krakowskie Studia Międzynarodowe*. 15(4), 263–275. Available at: <https://www.ceeol.com/search/article-detail?id=783632>
6. Bilous-Osin T. I. (2014) The process of becoming an authorized economic operator as a subject of customs law: international experience. *Administratyvne pravo i protses*. № 2(8). P. 181–189. Available at: <http://aplaw.knu.ua/index.php/arkhiv-nomeriv/2-8-2014>
7. Vakulchuk O. M., Kharlamova I. D. (2013) Quantitative assessment of the qualitative characteristics of the subject of the ZED for the purpose of granting the status of an authorized economic operator. *Visnyk Akademiyi mytynoyi sluzhby Ukrainy. Ser.: Ekonomika*. № 1. P. 12–23. Available at: <http://nbuv.gov.ua/j-pdf/vamsue201314.pdf>
8. Serhiychuk V. O. (2013) Current issues of the introduction of the institute of the authorized economic operator: foreign experience. *Yurydychnyi visnyk*. № 2. P. 166–172.
9. Turzhansky V. A., Khoma D. M. (2016) Peculiarities of the functioning of the institute of the authorized economic operator in the EU. *Naukovi pratsi Kirovohrads'koho natsional'noho tekhnichnoho universytetu. Ekonomichni nauky*. Vol. 29. P. 68–77. Available at: <http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npkntue20162911>
10. Karavayev T., Duginets G., & Nikanorova, O. (2022). Authorized economic operator: world experience. *Foreign Trade: Economics, Finance, Law*, 121(2), 26–37. DOI: [https://doi.org/10.31617/zt.knute.2022\(121\)03](https://doi.org/10.31617/zt.knute.2022(121)03)
11. Kanygin S., Tyshchenko V., Azizova K. (2022) International experience of organizing inspections of candidates for obtaining the status of an authorized economic operator. *Ekonomika ta suspil'stvo*. № 39. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-39-68>
12. Klyatskyi D., Bilonozhko M., Korostashova I. (2024) The essence of the customs-legal institution of the authorized economic operator and problematic issues of its implementation in Ukraine. *UNIVERSUM*. (9), 108–115. Available at: <https://archive.liga.science/index.php/universum/article/view/1089>
13. Mykytenko T., Melnyk O., Sagaydak I. (2023) Development of the Institute of Authorized Economic Operator in Ukraine in the Context of Implementation of International Standards. *Ekonomika ta suspil'stvo*. № 58. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-58-21>
14. WCO (2021) SAFE Framework of standards to secure and facilitate global trade. Available at: <https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/safe-framework-of-standards.pdf>
15. Aven, T. (2016) Risk assessment and risk management: Review of recent advances on their foundation. *European journal of operational research*. 253(1), 1–13. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ejor.2015.12.023>
16. Coglianese, C., & Nash, J. (2020) Compliance management systems: Do they make a difference?. *Cambridge Handbook of Compliance (D. Daniel Sokol & Benjamin van Rooij eds., Cambridge University Press, Forthcoming)*, U of Penn, Inst for Law & Econ Research Paper. (20-35). Available at: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3598264
17. McLinden, G., Fanta, E., Widdowson, D., & Doyle, T. (2011) Border Management Modernization. Washington: The World Bank. Available at: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/986291468192549495/pdf/588450PUB0Bord101public10BOX353816B.pdf>
18. Coen, L. H., Baida, Z., & Kouwenhoven, N. W. (2013) Beyond the Single Window. *WCO News*. October. Available at: https://insightsunboxed.com/wp-content/uploads/Publications/201310_WCO_News_MagazineNr72_Single_Window_IBM_Article.pdf
19. Widdowson, D., & Holloway, S. (2011) Core border management disciplines: risk based compliance management. *Border management modernization*. 95–114.
20. WCO (2024) Authorized Economic Operator. Available at: <https://aeo.wcoomd.org>