

*П. В. Пашко,
д. е. н., професор, ректор, Університет державної фіскальної служби України, м. Ірпінь
К. І. Гунько,
аспірант, Університет державної фіскальної служби України, м. Ірпінь*

ІНСТИТУЦІОНАЛІЗАЦІЯ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У МИТНІЙ СПРАВІ

*P. Pashko,
Doctor of Economics, professor, Rector, University of State Fiscal Service of Ukraine, Irpin
K. Gunko,
Postgraduate student, University of State Fiscal Service of Ukraine, Irpin*

THE INSTITUTIONALIZATION OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN CUSTOMS

У статті досліджується можливість розширення інституціонального співробітництва держави та приватного сектору в митній справі через процедуру державно-приватного партнерства, що обумовлена наявністю спільних цілей та синергетичним ефектом від акумуляції ресурсів і можливостей обох сторін. Обґрунтовано межі коридору можливостей інституціоналізації партнерських відносин держави і бізнесу в митній справі: від розвитку інфраструктури місць доставки товарів до передачі приватним партнерам виконання публічних послуг та впровадження інформаційних технологій. Запропоновано низку заходів щодо вдосконалення системи інституційного забезпечення та нормативного правового регулювання державно-приватного партнерства, яка забезпечить усталеність поступального руху до удосконалення співпраці держави і приватного бізнесу у митній справі.

The article explores the possibility of expanding institutional cooperation between the state and the private sector in the customs field through the public-private partnership procedure, due to the existence of common goals and the synergistic effect of the accumulation of resources and capabilities of both parties. The boundaries of the corridor of institutionalization of state-owned and business partnerships in the customs field are substantiated: from the development of the infrastructure of places of delivery of goods to the transfer to private partners of the implementation of public services and the introduction of information technology. A number of measures have been proposed to improve the system of institutional support and regulatory legal regulation of public-private partnership, which will ensure steady progress in improving the cooperation of the state and private business in the customs field.

*Ключові слова: державно-приватне партнерство, інституціоналізація, митна справа.
Key words: public-private partnerships, institutionalization, customs.*

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Починаючи з останньої третини ХХ ст. приватний бізнес і держава все активніше вступають у співпрацю в пошуках економічно ефективних шляхів вирішення завдань розвитку суспільства. Однією з форм взаємодії влади і бізнесу, що позитивно зарекомендувала себе на практиці, стало публічно-приватне партнерство (ППП)

або державно-приватне партнерство (ДПП), термін, який частіше використовується в Україні. Саме його було закріплено у Законі України "Про державно-приватне партнерство" [1] та Концепції розвитку державно-приватного партнерства в Україні на 2013—2018 роки [2], хоча, на думку авторитетних фахівців, у галузі розвитку ППП, яку підтримують автори, використання тер-

міну "державно-приватне партнерство" замість "публічно-приватне партнерство" звужує сутність цього поняття [3]. Адже публічні (суспільні) інтереси і потреби не обмежуються суто державними (законотворчість, державне управління, регулювання економіки, справляння податків, забезпечення прав людини, боротьба з правопорушеннями), до них відносяться також інтереси значної частини суспільства (поліпшення екології), в т. ч. територіальних громад, соціальних груп (наприклад, пенсіонерів). Але виходячи із проблематики, що буде розглядатися (митна справа), вважаємо за доцільне далі в цій роботі використовувати саме термін "державно-приватне партнерство".

Незважаючи на визнання цієї форми співпраці одним з найважливіших інститутів у забезпеченні економічної і гуманітарної безпеки держави, його впровадження в українську практику йде вкрай повільно. Невирішеність цілого ряду теоретичних і методологічних питань переходу до партнерських відносин держави і бізнесу, а саме, недостатній рівень уваги держави до реалізації політики у сфері ДПП і недосконалість системи управління розвитком такого партнерства, відсутність у сфері ДПП дієвих заходів із створення умов для його розвитку, а також чіткого розмежування повноважень між органами державної влади, наявність галузевих особливостей провадження господарської діяльності і складність умов довгострокового та взаємовигідного співробітництва між державою і приватними партнерами, низький рівень інституціональної спроможності органів державної влади і приватного сектору до впровадження ДПП, несприятливий інвестиційний клімат і складність умов провадження підприємницької діяльності під час реалізації проектів ДПП, наявність проблем у відносинах між органами державної влади і приватним сектором під час проведення погоджувальних процедур, захисту прав власності інвесторів, розв'язання господарських спорів, складність механізму надання державної підтримки для реалізації довгострокових інвестиційних проектів за участю приватних партнерів, відсутність ефективного механізму надання державної підтримки у сфері ДПП, неузгодженість нормативно-правової бази з питань ДПП, а головне вкрай низький рівень довіри до органів державної влади, стримують розвиток цього виду взаємодії держави з приватними структурами [2].

АНАЛІЗ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Актуальність питань реалізації державно-приватного партнерства в Україні знайшла своє відображення в наукових працях таких вітчизняних вчених та науковців, як Н. Безбах [4], І. Запатріна [3], Є. Васильєв [5], Б. Винницький, Б. Онищук, П. Сегварі [6], О. Сімсон [7] та ін. Проте дотепер не вироблено єдиного підходу до використання механізмів державно-приватного партнерства. Отже, залишається безліч питань, які вимагають додаткових досліджень. Необхідна розробка комплексного підходу до застосування державно-приватного партнерства в сучасних українських умовах, що дозволяє ефективно використовувати його можливості органами виконавчої влади, що забезпечують формування та реалізують державну митну політику.

МЕТА СТАТТІ

Мета статті — теоретичне обґрунтування можливості удосконалення організації системи митної справи в Україні за допомогою державно-приватного партнерства.

Закон [1] визначає державно-приватне партнерство в Україні як співробітництво між державою Україна, територіальними громадами в особі відповідних державних органів та органів місцевого самоврядування (державою) та юридичними або фізичними особами — підприємцями (приватними партнерами), що здійс-

нюється на основі договору в порядку, встановленому законом та іншими законодавчими актами, та відповідає ознакам державно-приватного партнерства.

ВИКЛАДЕННЯ ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

ДПП в Україні є системою відносин між державним та приватним партнерами, при реалізації яких ресурси обох партнерів об'єднуються з відповідним розподілом ризиків, відповідальності та винагород між ними, для взаємовигідної співпраці на довгостроковій основі у створенні нових, модернізації (реконструкції) діючих об'єктів, які потребують залучення інвестицій, та користуванні (експлуатації) такими об'єктами. ДПП засновується з метою забезпечити фінансування, планування, виконання та експлуатацію об'єктів, виробництв і надання послуг державного сектору. Його ключовими особливостями є довгостроковість забезпечення і надання послуг (іноді терміном до 30 років), передача ризиків приватному сектору, різноманіття форм довгострокових контрактів, що укладаються юридичними особами приватного права з державними структурами [8].

Практичний посібник з питань ефективного управління в сфері державно-приватного партнерства [8] відзначає різні типи ДПП, що покривають широке коло ринкових сегментів і відображають різного роду потреби держави в розв'язанні завдань задоволення потреб у послугах, які традиційно відносяться до сфери відповідальності органів державної влади. Незважаючи на різноманітність типів ДПП, можна виділити серед них дві основні категорії: інституціональне ДПП, яке охоплює всі форми спільних підприємств між державними і приватними учасниками, і контрактне ДПП. До найбільш часто використовуваних контрактних моделей державно-приватного партнерства відносяться:

— ВВО (Buy — Build — Operate) "Придбання — будівництво — експлуатація": передача державного майна приватній структурі на умовах контракту, згідно з яким майно має бути модернізоване і експлуатуватися певний період часу, державний контроль здійснюється протягом дії контракту про передачу майна;

— ВОО (Build — Own — Operate) "Будівництво — володіння — експлуатація": приватний сектор фінансує, будує, володіє і експлуатує споруду або надає послугу на основі довгочасного володіння або оренди. Державні обмеження встановлюються в спеціальній угоді і за допомогою функціонування постійного регулюючого органу;

— ВООТ (Build — Own — Operate — Transfer) "Будівництво — володіння — експлуатація — передача": структура приватного сектору отримує франшизу на фінансування, формування, побудову та експлуатацію споруди (а також на стягування плати за використання) на певний період, після закінчення якого право власності повертається державі;

— ВЛОТ (Build — Lease — Operate — Transfer) "Будівництво — оренда — експлуатація — передача": компанія приватного сектору отримує франшизу на фінансування, проектування, будівництво та експлуатацію орендованої споруди (а також і стягування плати зі споживачів послуги) на період оренди, вносячи рентну плату;

— Право на експлуатацію (Operation License): приватний оператор отримує право (ліцензію) на виробництво і надання суспільної послуги, як правило, на певний період. Така модель часто використовується в проектах щодо інформаційних технологій [8].

В Україні Закон "Про державно-приватне партнерство" передбачає реалізацію проектів лише у формі договору, реалізуючи контрактну форму ДПП, тоді як, наприклад, у ряді європейських країн таке обмеження відсутнє. Відтак, на відміну від України, партнерські відносини держави і бізнесу при провадженні госпо-

дарської діяльності з надання публічних послуг можуть бути реалізовані шляхом створення спеціальної структури у формі юридичної особи за участю публічного і приватного партнера, а у ряді випадків — ще й за участю фінансових інститутів.

У сучасному розумінні ДПП — це інституціональний та організаційний альянс між державою і бізнесом з метою реалізації масштабних і локальних, але завжди суспільно значущих проектів в широкому спектрі сфер діяльності. На думку авторів, для розвитку ефективної взаємодії держави з приватними структурами у формі ДПП необхідно розмежувати випадки, коли потреби держави можуть бути забезпечені на конкурентному ринку, і ситуації, коли підконтрольні державі виконавчі органи при забезпеченні певної суспільної потреби керуються іншими мотивами аніж прибутковість. У першому випадку приватні особи будуть діяти в умовах нормального конкурентного ринку, виробляючи та реалізуючи продукцію на суто комерційній основі з метою, в першу чергу, отримання прибутку. Надання їм при цьому в форматі ДПП певних переваг чи взагалі виключних прав порівняно з іншими суб'єктами господарювання навряд чи є виправданим. Натомість, коли потреби держави забезпечуються не на конкурентному ринку, а діяльність підконтрольних державі приватних структур при забезпеченні певної суспільної потреби не залежить від економічних ризиків і витрат на неї, — залучення до співпраці приватних партнерів у форматі ДПП може виявитися перспективним.

Митний кодекс України щодо взаємовідносин митниці і суб'єктів господарювання визначає, що органи доходів і зборів встановлюють та підтримують офіційні відносини консультативного характеру з суб'єктами господарювання [9]. Ці відносини включають в себе укладення меморандумів про взаєморозуміння з метою розвитку співробітництва, забезпечення участі зазначених осіб у вдосконаленні митного контролю та оптимізації методів роботи органів доходів і зборів. Серед пріоритетних напрямків, які потребують залучення інвестицій і можуть бути інституціонально оформлені як механізми державно-приватного партнерства, варто виділити такі:

- будівництво та експлуатація інфраструктури митниць,
- передача приватному сектору виконання публічних послуг,
- впровадження інформаційних технологій.

Щодо розвитку інфраструктури митниці — в Україні склалася досить цікава ситуація у взаємовідносинах митниці і суб'єктів господарювання, які є власниками (розпорядниками) інфраструктури місць доставки товарів [10]. Місцем доставки може бути визначена митницею призначення територія (або її частина) пункту пропуску (пункту контролю) через державний кордон України, морського чи річкового порту, аеропорту, залізничної станції, вільної митної зони, підрозділу митниці призначення, у якому безпосередньо проводиться митне оформлення, підприємства з безперервним циклом виробництва, вантажного митного комплексу, територія, що прилягає до центральної сортувальної станції, регіональної сортувальної станції, місця міжнародного поштового обміну, складу тимчасового зберігання або митного складу. У разі визначення місцем доставки території (її частини) вантажного митного комплексу, території, прилеглої до складу тимчасового зберігання чи митного складу, до облаштування місць доставки застосовуються вимоги, встановлені законодавством України до функціонування вказаних об'єктів [11].

Зазначимо, що відкриття та експлуатація вантажно-митного комплексу, складу тимчасового зберігання, митного складу належать до видів господарської діяльності, контроль за провадженням яких здійснюється митницею, і їх технологічне оснащення та особливості

функціонування регламентовані відповідними нормативними актами [9—13], у т.ч. створення зони митного контролю з відповідним обладнанням для підтримання режиму зони митного контролю, наявність твердого покриття території, обладнаної для стоянки транспортних засобів, цілодобова охорона складських об'єктів або функціонування на них охоронної сигналізації, наявність засобів для зважування товарів, наявність рампи, оглядового майданчика, навантажувально-розвантажувальної техніки, наявність і функціонування системи відеоспостереження, фіксування такого відображення для виявлення несанкціонованого доступу до товарів і транспортних засобів, що перебувають під митним контролем, а також ведення архіву відеозаписів, функціонування на в'їзді та виїзді з прилеглої контрольно-пропускної системи, до якої входять шлагбауми, електронні ваги для зважування транспортних засобів, засоби автоматичного зчитування реєстраційних номерних знаків транспортних засобів з функцією автоматичного внесення інформації про реєстраційний номер транспортного засобу та його загальну вагу до системи електронного обліку товарів.

Крім того, власник (розпорядник) такого місця прибуття повинен забезпечити, маючи у наявності необхідні приміщення для обладнання робочих місць, посадових осіб митниці згідно із встановленими нормативно-правовими актами, санітарними нормами та правилами і надати канали і засоби зв'язку для роботи посадових осіб митниці та інших державних органів контролю.

Зрозуміло, що виконання вимог по облаштуванню місця доставки товарів навіть при наявності приміщень і земельної ділянки у суб'єктів господарювання, потребує досить значних сум. Однак тільки територій, прилеглих до складів тимчасового зберігання відкритого типу, визначених митницями у якості місць доставки товарів на митній території України нараховується більше 50 [10]. На думку авторів, більшість складів тимчасового зберігання та митних складів відкривається і експлуатується з метою організації місця доставки товарів для надання послуг по обслуговуванню транспортних засобів, які доставляють товари до митниць призначення.

Таким чином, митниця призначення безоплатно отримує інфраструктуру для розміщення власних підрозділів, канали зв'язку, облаштовану зону митного контролю та інше. Власник (розпорядник) місця доставки товарів отримує гарантований дохід від обслуговування транспортних засобів та надання інших послуг (зберігання, декларування, навантажувально-розвантажувальні роботи). Фактично існуюче партнерство між державою та власниками вантажних митних комплексів, митних складів та складів тимчасового зберігання відкритого типу за законом не можна віднести до державно-приватного партнерства тому, що таке партнерство побудоване не на основі договору та не відповідає двом ознакам державно-приватного партнерства, а саме [1]:

- відсутнє надання прав управління об'єктом партнерства або придбання, створення об'єкта державно-приватного партнерства з подальшим управлінням (користуванням, експлуатацією), за умови прийняття та виконання приватним партнером інвестиційних зобов'язань відповідно до договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства, тому що немає ані об'єкта партнерства, ані відповідного договору;

- не визначені терміни відносин між митницею та власниками інфраструктури.

Однак має місце передача приватному партнеру частини ризиків і у процесі здійснення співробітництва і внесення приватним партнером інвестицій в об'єкти із джерел, не заборонених законодавством.

При цьому слід розуміти, що така взаємодія триватиме до того часу, коли одна із сторін взаємодії вирі-

шить призупинити такі стосунки, причому жодна із сторін не має захисту від дій іншої сторони, оскільки відсутній порядок такої взаємодії, не визначені обов'язки сторін, терміни існування інфраструктури місця доставки товарів тощо.

На думку авторів, наразі в митній справі потрібна інституційна визначеність питань взаємодії держави з партнерами, обов'язки яких будуть зафіксовані, а партнерство буде мати характер унормованого у форматі ДПП. Партнер з чітко визначеними обов'язками буде мати гарантії повернення інвестицій у розвиток інфраструктури, створення нових робочих місць, а митниця буде мати гарантії розміщення власних підрозділів, наявності каналів зв'язку та облаштованої зони митного контролю.

Іншим пріоритетним напрямом розвитку механізму державно-приватного партнерства, як вже було зазначено вище, є передача приватному сектору виконання публічних послуг, зокрема, контролю за рухом товарів від моменту їх ввезення на територію України до моменту продажу. При цьому співробітництво держави та приватного сектору у сфері контролю буде досягатися шляхом спрощення процедур на кордоні, переміщенням контролю всередину країни за допомогою механізмів аудиторського контролю, системи аналізу та управління ризиками [14].

Ці системи можуть та повинні базуватися на системі електронного обігу податкової та митної інформації, її зв'язки з інформацією від інших джерел як зовні, так і всередині країни, що потребує впровадження відповідних інформаційних технологій в тому числі і на засадах державно-приватного партнерства. Податки, які на основі норм законів можуть бути сплачені в митницях на основі попередньої інформації (яка не завжди відповідає кінцевим документам) повинні (або можуть) бути сплачені всередині країни. Такий підхід різко зменшує джерело можливої корупції як на митниці, так і в податкових органах.

Реалізація цієї ідеї може бути досягнута шляхом приведення систем бухгалтерського обліку товарів всередині країни та системи обліку товарів зовнішньоекономічної діяльності до єдиних стандартів зі значним додатковим розширенням УКТ ЗЕД для цілей автоматизованої електронної ідентифікації товарів [15].

Наприклад, можливо внести такі законодавчі зміни:

— абзац перший підпункту 296.1.1. пункту 296.1 статті 296 Податкового кодексу України доповнити частиною наступного змісту: "а також книгу обліку витрат на придбання товарів іноземного виробництва за переліком, визначеним у статті 6 Закону України "Про застосування реєстраторів розрахункових операцій у сфері торгівлі, громадського харчування та послуг";

— пункт 296.10 статті 296 Податкового кодексу України доповнити частиною наступного змісту: "крім продажу товарів іноземного виробництва за переліком, визначеним у статті 6 Закону України "Про застосування реєстраторів розрахункових операцій у сфері торгівлі, громадського харчування та послуг";

— статтю 6 Закону України "Про застосування реєстраторів розрахункових операцій у сфері торгівлі, громадського харчування та послуг" доповнити частиною такого змісту: "Завірена декларантом копія митного документу, у відповідності до якого товар було ввезено на митну територію України у митному режимі імпорту, є обов'язковою для обліку наступних товарів іноземного виробництва": з визначенням таких товарів;

— розширити перелік обов'язкових реквізитів податкової накладної, який визначений статтею 201 Податкового Кодексу України в частині внесення інформації, яка б ідентифікувала імпортовані товари та надавала можливість порівняти її з інформацією, що зазначена в митних деклараціях тощо.

Такий підхід надає можливість порівняти на електронному рівні товари, які ввезені, та товари, які продані всередині країни, що ліквідує основу для їх фальсифікації, дозволить контролювати не тільки їх митну вартість, як базу нарахування митних податків, але також бази нарахування внутрішніх податків.

Досягнення цієї мети можливо тільки в умовах втілення в усі сфери суспільства електронних технологій обліку та аудиту, що потребує законодавчого введення можливості не тільки самостійного (або за допомогою співпраці у форматі ДПП з приватними структурами) проведення аудиту суб'єктами господарювання, але його використання податковими та митними органами для цілей державного контролю. За аналогією Уповноважених економічних операторів всередині країни повинні бути визначені підприємства, яким держава довіряє та дозволяє спростити різні форми контролю.

Нормативне втілення такого підходу забезпечить можливість одночасно зі зміною форм контролю підвищити доходну частину бюджету, побудувати прозору схему руху товарів, надати однакові можливості для усіх суб'єктів торгівлі, значно зменшити основу та рівень корупції.

Використання інформації від країни міжнародних союзів щодо товарів, які оформлені в митному відношенні в країнах цих союзів, та заявлені в режимі імпорту та транзиту в Україні повинна стати дієвою складовою системи митного контролю не тільки при митному оформленні цих товарів, але також при здійсненні митного аудиторського контролю [16]. Митні та податкові органи України у такому разі повинні також надавати країнам вказаних союзів відповідну інформацію.

Така система обміну та використання інформації, побудована на єдиних розширених класифікаторах товарів та системі електронного документообігу, у подальшому може стати складовою всесвітньої мережі контролю за рухом та ланцюгами поставки товарів, що сприятиме боротьбі з контрабандою та митними правопорушеннями. Прикладом такого розширеного опису товарів може бути Класифікатор додаткової інформації, необхідної для ідентифікації товарів, що вноситься до електронного інвойсу, який додається до митної декларації, заповненої на бланку єдиного адміністративного документа, затверджений наказом Мінфіну №998 від 17.09.2012 року.

ВИСНОВКИ

Таким чином, автори вважають, що інституційна визначеність є найбільш значущим чинником успіху співпраці між державою та приватними партнерами, оскільки приватні інвестори прагнуть уникати проектів, при реалізації яких можуть виникнути непередбачені ризики. Найважливішим завданням для партнерства держави та приватного сектору економіки у галузі митної справи є розвиток інститутів, процедур і процесів щодо їх ефективного формування, які за визначенням Д. Норта, є "правилами гри" в суспільстві, або, висловлюючись більш формально, створеними обмежувальними рамками, які організують взаємовідносини між людьми. Отже, вони задають структуру спонукальних мотивів людської взаємодії — в політиці, соціальній сфері або економіці" [17].

На думку авторів, в Україні один з резервів взаємодії держави і бізнесу в митній справі лежить в площині консолідації сил для реалізації проектів ДПП. Державно-приватне партнерство є юридично закріпленою формою співробітництва між органами державної влади (державними партнерами) та юридичними і фізичними особами (приватними партнерами), щодо об'єктів державної власності, а також послуг (функцій), що надаються (виконуються) органами державної влади з метою реалізації суспільно-значущих проектів в широко-

му спектрі видів економічної діяльності. ДПП у митній справі має потенціал для реалізації в наступних напрямках: будівництво та експлуатація інфраструктури митниць, передача приватному сектору виконання публічних послуг та впровадження інформаційних технологій. У вітчизняній практиці перехід на новий рівень співпраці у форматі інституту державно-приватного партнерства дозволить створити механізм, який буде більш ефективно працювати на забезпечення національних інтересів та безпеки України.

Література:

1. Закон України від 01.07.2010 р. "Про державно-приватне партнерство" // Голос України від 30.07.2010 — № 140.
2. Про схвалення Концепції розвитку державно-приватного партнерства в Україні на 2013—2018 роки: розпорядження Кабінету Міністрів України від 14 серпня 2013 р. № 739-р // Урядовий кур'єр. — 2013. — № 194. — С. 17.
3. Запатріна І. В. Публічно-приватне партнерство в Україні: перспективи застосування для реалізації інфраструктурних проектів і надання публічних послуг / І. В. Запатріна // Економіка і прогнозування. — 2010. — № 4. — С. 62—86.
4. Безбах Н. Проблеми функціонування механізмів державного регулювання партнерських відносин в Україні / Н. Безбах // Держава та регіони. — 2011. — № 2. — С. 92—96.
5. Васильєв Є. Законодавче забезпечення державно-приватного партнерства в інноваційній сфері в Україні. Сучасна регіональна політика: освіта, наука, практика: матеріали підсумк. наук.-практ. конф. з міжнар. участю (28 жовтня 2011 р.): [у 2 т.]. — Одеса, 2011. — Т. II. — С. 18—19.
6. Винницький Б. Досвід та перспективи впровадження державно-приватних партнерств в Україні та за кордоном / Б. Винницький, М. Лендєл, Б. Онишук, П. Сєварі. — К.: "К.І.С.", 2008. — 146 с.
7. Правова модель державно-приватного партнерства як інструмент гармонізації публічних і приватних інтересів в інноваційній стратегії України: автореф. дис. д-ра юрид. наук: 12.00.04, 12.00.03 / О.Е. Сімсон; Нац. юрид. ун-т ім. Ярослава Мудрого. — Харків, 2015. — 42 с.
8. Практическое руководство по вопросам эффективного управления в сфере государственно-частного партнерства / Организация Объединенных Наций. — Нью-Йорк; Женева, 2008. — 128 с.
9. Митний кодекс України: Закон України від 13 березня 2012 р. № 4495-VI [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>
10. Перелік місць доставки [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://sfs.gov.ua/dovidniki--reestri--perelik/pereliki-/100515.html>
11. Наказ Міністерства фінансів України від 30.05.2012 № 646 "Про місця доставки товарів транспортними засобами" // Офіційний вісник України. — 2012. — № 59.
12. Наказ Міністерства фінансів України від 28.05.2012 № 613 "Про затвердження Положення про склад тимчасового зберігання" // Офіційний вісник України. — 2012. — № 62.
13. Наказ Міністерства фінансів України від 16.07.2012 № 835 "Про затвердження Порядку надання складським об'єктам статусу "митний склад" та позбавлення такого статусу" // Офіційний вісник України. — 2012. — № 61.
14. Пашко П. В. Митна безпека (теорія, методологія та практичні рекомендації): монографія / П. В. Пашко. — Одеса: АТ "Пласке", 2009. — 628 с., іл.
15. Пашко П. В. Інституційний механізм реалізації митної політики / П. В. Пашко. — К.: Фінанси України. — 2004. — № 11 (108). — С. 153 — 155.

16. Пашко П. В. Митний аудиторський контроль / П. В. Пашко. — К.: Вісник КНТЕУ. — 2012. — № 5 (85). — С. 89—101.

17. Норт Д. Институты, институциональные изменения и функционирование экономики / Пер. с англ. А. Н. Нестеренко; предисл. и науч. ред. Б. З. Мильнера. — М.: Фонд экономической книги Начала, 1997. — 180 с.

References:

1. The Verkhovna Rada of Ukraine (2010), The Law of Ukraine "About state-private partnership", Holos Ukrainy, vol. 140.
 2. Cabinet of Ministers of Ukraine (2013), order "About approval of Conception of development of state-private partnership in Ukraine on 2013—2018", Uriadovyi kurier, vol. 194, p. 17.
 3. Zapatrina, I.V. (2010), "Publicly-private partnership in Ukraine: prospects of application for realization of infrastructural projects and grant of public services", Ekonomika i prognosuvannia, vol. 4, pp. 62—86.
 4. Bezbah, N. (2011), "Problems of functioning of mechanisms of government control of partner relations are in Ukraine", Derzhava ta regiony, vol. 2, pp. 92—96.
 5. Vasyliev, Ye. (2011), "The legislative providing of state-private partnership is in an innovative sphere in Ukraine". Suchasna regionalna polityka: osvita, nauka, praktyka: materialy pidsumk. nauk.-prakt. conference [Modern regional policy: education, science, practice materials nauk. and practical. conf. behind the international participation], Odesa, Ukraine, 28.10.2011, vol. II, pp. 18—19.
 6. Vynnytskyi, B. Lendel, M. Onyshhuk, B. and Sehvari, P. (2008), Dosvid ta perspektyvy vprovadzhenia derzhavno-pryvatnykh partnerstv v Ukraini ta za kordonom [Experience and prospects of introduction of state-private partnerships in Ukraine and abroad], K.I.S., Kyiv, Ukraine.
 7. Simson, O. E. (2015), "A legal model of state-private partnership as instrument of harmonization of public and private interests is in innovative strategy of Ukraine", Abstract of Ph.D. dissertation, Law, National uridical University named after Jaroslav Mudryi, Kharkiv, Ukraine.
 8. United Nations Economic Commission for Europe (2008), "Guidebook on promoting good governance in public-private partnerships", available at: <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/ceci/publications/ppp.pdf> (Accessed 29 May 2018).
 9. The Verkhovna Rada of Ukraine (2012), "Custom code of Ukraine", available at: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (Accessed 29 May 2018).
 10. State Fiscal Service of Ukraine (2018), "List of places of delivery", available at: <http://sfs.gov.ua/dovidniki--reestri--perelik/pereliki-/100515.html> (Accessed 29 May 2018).
 11. Ministry of Finance of Ukraine (2012), "About the places of delivery of commodities by transport vehicles", Oficijnyj visnyk Ukrainy, vol. 59.
 12. Ministry of Finance of Ukraine (2012), "About claim of Statute about compositions of temporal storage", Oficijnyj visnyk Ukrainy, vol. 62.
 13. Ministry of Finance of Ukraine (2012), "About claim of Order of grant to the ware-house objects of status "custom composition" and privation of such status", Ofitsiynyi visnyk Ukrainy, vol. 61.
 14. Pashko, P.V. (2009), Mytna bezpeka [Customs security], Plaske, Odesa, Ukraine.
 15. Pashko, P.V. (2004), "The institutional mechanism for the implementation of the customs policy", Finansy Ukrainy, vol. 11 (108), pp. 153—155.
 16. Pashko, P.V. (2012), "Customs audit control", Visnyk KNTEU, vol. 5 (85), pp. 89—101.
 17. Nort, D. (1997), Instituty, institutsionalnye izmeneniya i funktsionirovanie ekonomiki [Institutes, institutional changes and functioning of economy], Fond ekonomicheskoy knigi Nachala, Moscow, Russia.
- Стаття надійшла до редакції 02.06.2018 р.*