

Міністерство освіти і науки України
Університет митної справи та фінансів

Факультет управління

Кафедра публічного управління та митного адміністрування

Кваліфікаційна робота

на здобуття освітнього ступеня магістр
за спеціальністю 281 «Публічне управління та адміністрування»

за темою: **«Зарубіжний досвід організації митної справи та його
імплементация в Україні»**

Виконала: студентка групи МА24-1зм
Спеціальність 281 «Публічне управління
та адміністрування»
Онищук О.В.

Керівник: к. держ. упр., доцент кафедри
публічного управління та митного
адміністрування
Голоха Л. Ф.

Рецензент: завідувач кафедри державного
управління і місцевого самоврядування
НТУ «Дніпровська політехніка»,
д. держ. упр., професор
Чикаренко І. А.

Дніпро – 2026

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
УНІВЕРСИТЕТ МИТНОЇ СПРАВИ ТА ФІНАНСІВ**

Факультет / ННІ	<u>управління</u>
Кафедра	<u>публічного управління та митного адміністрування</u>
Рівень вищої освіти	<u>перший (бакалаврський)</u>
Спеціальність	<u>281 «Публічне управління та адміністрування»</u>
Освітня програма	<u>публічне управління та адміністрування</u>

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри публічного управління
та митного адміністрування

_____ / Антонова О. В. /
« ____ » _____ 2026 року

**ЗАВДАННЯ
НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ**

здобувачу вищої освіти

Онищук Ользі Віталіївні

(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема роботи: «Зарубіжний досвід організації митної справи та його імплементація в Україні»

керівник роботи: Голоха Любов Федорівна, к. держ. упр.,
(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

затверджені наказом по УМСФ від «24» листопада 2025 року № 977кс

2. Строк подання здобувачем роботи на кафедру: 30.12.2025-06.01.2026 р.

3. Вихідні дані до роботи: Конституція України, Митний кодекс України, Національна стратегія доходів до 2030 року, законодавчі та нормативно-правові документи за проблематикою дослідження, міжнародні митні документи, інформаційні ресурси офіційних сайтів Державної митної служби України та Всесвітньої митної організації, навчальна та наукова література, аналітичні та прогностичні матеріали відповідної тематики науково-дослідних організацій, інформаційних агентств, громадських організацій, матеріали мережі Інтернет та інші матеріали.

4. Зміст роботи (перелік питань для розробки): Поняття, сутність та завдання митної справи. Правове регулювання митної справи в Україні. Організаційна структура та функціонування митних органів України. Європейська модель митного адміністрування: досвід країн ЄС та принципи митного союзу. Американська модель організації митної справи. Особливості організації азійської моделі митної справи. Адаптація європейських стандартів та практик у сфері митного законодавства та процедур. Впровадження передових інформаційно-комунікаційних технологій та систем управління ризиками.

5. Перелік графічного матеріалу: таблиці, рисунки, що ілюструють ключові аспекти дослідження.

6. Дата видачі завдання: 13.07.2025-19.07.2025

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної роботи	Строк виконання етапів роботи	Примітка
1.	Визначення теми кваліфікаційної роботи	23.01.2025-01.02.2025	
2.	Складання змісту роботи, оформлення та затвердження завдання	13.07.2025-19.07.2025	
3.	Опрацювання літературних джерел, нормативних документів	до 10.11.2025	
4.	Збір та обробка статистичних і звітних даних	до 10.11.2025	
5.	Проведення аналізу	до 10.11.2025	
6.	Написання вступу	до 10.11.2025	
7.	Написання розділу 1	до 10.11.2025	
8.	Написання розділу 2	до 10.11.2025	
9.	Написання розділу 3	до 12.12.2025	
10.	Підготовка висновків	до 20.12.2025	
11.	Оформлення роботи	до 30.12.2025	
12.	Подання на кафедру електронного варіанту роботи для перевірки на плагіат	до 30.12.2025	
13.	Підготовка тексту доповіді і демонстраційного матеріалу	до 16.01.2026	
14.	Подання на кафедру кваліфікаційної роботи	до 09.01.2026	

Здобувач освіти

_____ (підпис)

Онищук О. В.

(прізвище та ініціали)

Керівник роботи

_____ (підпис)

Голоха Л. Ф.

(прізвище та ініціали)

АНОТАЦІЯ

Онищук О. В. Зарубіжний досвід організації митної справи та його імплементація в Україні.

Кваліфікаційна робота на здобуття освітнього ступеня магістр за спеціальністю 281 «Публічне управління та адміністрування». Університет митної справи та фінансів. Дніпро, 2025.

Метою магістерської роботи є дослідження зарубіжного досвіду організації митної справи та обґрунтування напрямів його імплементації в митну систему України з урахуванням сучасних безпекових, економічних і євроінтеграційних викликів.

У роботі досліджено сутнісно-змістовне наповнення поняття митної справи, її завдання та функції у системі державного управління, а також особливості правового регулювання та організації діяльності митних органів України. Проаналізовано еволюцію національного митного законодавства, сучасний стан правового забезпечення митної політики та організаційну структуру Державної митної служби України в умовах трансформаційних процесів і воєнного стану. Здійснено аналіз європейської, американської та азійської моделей організації митної справи, визначено сучасні тенденції розвитку їх митного адміністрування.

За результатами дослідження окреслено основні напрями удосконалення державного управління в митній сфері України, з урахуванням необхідності адаптації національної митної системи до європейських стандартів, цифровізації митних процедур та підвищення ефективності митного контролю. Запропоновано напрями розвитку інституційного та правового забезпечення митної справи в контексті євроінтеграційних процесів та забезпечення економічної безпеки держави.

Ключові слова: митна справа, митна політика, державне управління, митні органи, митне адміністрування, митний контроль, європейський досвід.

SUMMARY

Onyshchuk O. V. Foreign experience in organizing customs affairs and its implementation in Ukraine.

Graduate work for obtaining an educational degree by a Master's degree in specialty 281 «Public Administration». University of Customs and Finance, Dnipro, 2025.

The purpose of the master's thesis is to study foreign experience in the organization of customs affairs and to substantiate the directions for its implementation in the customs system of Ukraine, taking into account current security, economic, and European integration challenges.

The thesis examines the substantive content of the concept of customs affairs, its tasks and functions within the system of public administration, as well as the specifics of legal regulation and the organization of activities of customs authorities in Ukraine. The evolution of national customs legislation, the current state of legal support for customs policy, and the organizational structure of the State Customs Service of Ukraine under conditions of transformational processes and martial law are analyzed. European, American, and Asian models of customs administration are examined, and current trends in the development of their customs administration systems are identified.

Based on the research results, the main directions for improving public administration in the customs sphere of Ukraine are outlined, taking into account the need to adapt the national customs system to European standards, digitalize customs procedures, and enhance the effectiveness of customs control. Directions for the development of institutional and legal support of customs affairs in the context of European integration processes and ensuring the economic security of the state are proposed.

Keywords: customs affairs, customs policy, public administration, customs authorities, customs administration, customs control, European experience.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ТА СУЧАСНИЙ СТАН ОРГАНІЗАЦІЇ МИТНОЇ СПРАВИ В УКРАЇНІ.....	9
1.1. Поняття, сутність та завдання митної справи	9
1.2. Правове регулювання митної справи в Україні.....	16
1.3. Організаційна структура та функціонування митних органів України	22
РОЗДІЛ 2. ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ МОДЕЛЕЙ ОРГАНІЗАЦІЇ МИТНОЇ СПРАВИ В ЗАРУБІЖНИХ КРАЇНАХ	32
2.1. Європейська модель митного адміністрування: досвід країн ЄС та принципи митного союзу	32
2.2. Американська модель організації митної справи	40
2.3. Особливості організації азійської моделі митної справи	48
РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ ЗАРУБІЖНОГО ДОСВІДУ В МИТНУ СИСТЕМУ УКРАЇНИ.....	57
3.1. Адаптація європейських стандартів та практик у сфері митного законодавства та процедур	57
3.2. Впровадження передових інформаційно-комунікаційних технологій та систем управління ризиками.....	67
ВИСНОВКИ.....	78
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	82
ДОДАТКИ	92

ВСТУП

Актуальність теми дослідження зумовлена зростаючою роллю митної справи як ключового механізму державного управління у сфері економічної безпеки, зовнішньоекономічної діяльності та європейської інтеграції України. В умовах воєнного стану, поглиблення глобалізаційних процесів і трансформації міжнародних торговельних ланцюгів ефективна організація митної системи набуває стратегічного значення для стабільності державних фінансів, захисту національних інтересів та забезпечення безперервності зовнішньої торгівлі. Зарубіжний досвід організації митної справи, зокрема європейські, американські та азійські моделі, демонструє різні підходи до поєднання фіскальних, безпекових і регуляторної функцій митних органів, що потребує критичного аналізу з позицій можливості їх адаптації до українських реалій. У цьому контексті наукове осмислення механізмів імплементації кращих зарубіжних практик є необхідним для вдосконалення системи державної служби, розвитку інституційної спроможності митних органів та модернізації публічного управління загалом.

Проблематика митної справи та її модернізації в умовах євроінтеграції, цифровізації й воєнного стану ґрунтовно досліджувалася у працях Н. Атаманчук, А. Бабюк, Л. Баязітова, Є. Бондаренка, Л. Дорофеева, С. Денисенка, Д. Приймаченка, І. Петрової, Є. Плохути, Г. Погріщук, О. Макарової, М. Разумея, І. Яромія та інших учених, однак комплексне поєднання зарубіжного досвіду, цифрових інструментів і безпекових аспектів митного адміністрування залишається недостатньо систематизованим.

Метою дослідження є аналіз зарубіжного досвіду організації митної справи та обґрунтування напрямів його імплементації в митну систему України з урахуванням сучасних безпекових, економічних і євроінтеграційних викликів. Для досягнення поставленої мети у роботі передбачається вирішення таких **завдань**:

- розкрити поняття, сутність і завдання митної справи як сфери публічного управління;
- проаналізувати правове регулювання митної справи в Україні та особливості його розвитку;
- дослідити організаційну структуру та функціонування митних органів України;
- здійснити аналіз європейської, американської та азійської моделей організації митної справи;
- визначити напрями адаптації європейських стандартів і практик у сфері митного законодавства та процедур України;
- проаналізувати впровадження передових інформаційно-комунікаційних технологій та систем управління митними ризиками в Україні в контексті європейської інтеграції й обґрунтувати напрями їх подальшого розвитку.

Об’єктом дослідження є система митної справи як складова механізму державного управління у сфері зовнішньоекономічної діяльності.

Предметом дослідження є зарубіжний досвід організації митної справи та його імплементація в Україні.

Методологічну основу роботи становлять загальнонаукові та спеціальні методи пізнання: аналіз і синтез застосовувалися для виокремлення та узагальнення сутнісних ознак митної справи й її функцій, а також для формування цілісного уявлення про механізми митного адміністрування в Україні та зарубіжних країн; методи індукції та дедукції – для формулювання узагальнених висновків; системно-структурний метод – для дослідження митної справи як цілісної управлінської системи з визначенням взаємозв’язків між її інституційними, правовими та функціональними компонентами; формально-юридичний метод – для аналізу норм митного законодавства України, ЄС та інших держав; порівняльно-правовий метод – для зіставлення різних моделей організації митної справи й визначення можливості імплементації їх елементів

у національну практику; історико-правовий метод – для простеження еволюції митних інституцій і правового регулювання.

Наукова новизна роботи полягає у систематизації та порівняльному аналізі сучасних моделей організації митної справи (європейської, американської та азійської), виокремленні їх інституційних і функціональних особливостей, а також обґрунтуванні можливостей і обмежень імплементації окремих елементів зарубіжного досвіду в митну систему України з урахуванням процесів євроінтеграції та цифрової трансформації.

Практичне значення результатів дослідження полягає в можливості їх використання в діяльності Державної митної служби України для вдосконалення управління ризиками, цифровізації митних процедур і підготовки стратегічних та методичних матеріалів, а також у навчальному процесі закладів вищої освіти й подальших наукових дослідженнях у сфері модернізації митної справи.

Логіка проведеного дослідження зумовила **структуру роботи**: вступ, три розділи (дев'ять підрозділів), висновки, загальний обсяг яких складає 79 сторінок. Список використаних джерел містить 96 найменувань, у тому числі 24 – іноземною мовою. У роботі вміщено 12 рисунків та 2 таблиці. Положення основного тексту доповнює матеріал, викладений у 2 додатках.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ТА СУЧАСНИЙ СТАН ОРГАНІЗАЦІЇ МИТНОЇ СПРАВИ В УКРАЇНІ

1.1 Поняття, сутність та завдання митної справи

Аналіз розвитку законодавчого визначення поняття «митна справа» свідчить про поступову й послідовну еволюцію цього терміну відповідно до трансформації економічних, політичних та інтеграційних пріоритетів України. Перші нормативні підходи, закріплені в Митному кодексі 1991 року, відображали базове уявлення про митну справу як про діяльність, пов'язану передусім із контролем переміщення товарів через кордон, справлянням мит і зборів та забезпеченням реалізації митної політики (ст. 1) [31]. Таке розуміння було притаманне державі, яка лише формувала власну систему митного регулювання.

Початок євроінтеграційних процесів після набуття чинності Угодою про партнерство і співробітництво між Україною та ЄС у 1998 році зумовив потребу в глибоких змінах митного законодавства. Це проявилось в Митному кодексі України 2002 року, де митна справа вже охоплювала не лише контроль та оформлення товарів, а й боротьбу з контрабандою, протидію порушенням митних правил, а також більш розвинуті механізми податково-тарифного регулювання (ст. 3) [30]. Розширення змісту поняття відображало прагнення адаптувати митну систему до європейських стандартів і нових вимог зовнішньоекономічної діяльності.

Подальше поглиблення інтеграційних процесів та участь України в міжнародних програмах зумовили прийняття чинного Митного кодексу 2012 року, у якому поняття митної справи набуло комплексного і системного характеру. Сучасне визначення охоплює не лише контроль і оформлення товарів, а й механізми тарифного та нетарифного регулювання, ведення митної

статистики, обмін міжнародною інформацією, класифікацію товарів, здійснення державного контролю у сфері обігу нехарчової продукції, організацію діяльності митних органів, а також заходи щодо запобігання контрабанді та порушенням митних правил (ст. 7) [32]. Таким чином, митна справа постала як багатофункціональний елемент державної політики, що забезпечує економічну безпеку, міжнародну торгівлю, інформаційну взаємодію та контроль за дотриманням норм зовнішньоекономічної діяльності.

Як слушно зазначає О. О. Макарова, із самого законодавчого визначення поняття «митна справа» впливають його сутнісні риси – насамперед здійснення державної митної політики через центральний орган виконавчої влади, що повністю корелює з критеріями, притаманними державному управлінню [25, с. 40]. Це підкреслює, що митна справа не обмежується технічними процедурами контролю чи оформлення, а є інституційно організованою діяльністю держави, спрямованою на реалізацію її економічних та безпекових інтересів.

Отже, еволюція законодавчого визначення поняття «митна справа» відображає перехід від вузького контролю за переміщенням товарів до системного регулювання зовнішньоторговельних відносин, інтегрованого з міжнародними стандартами та орієнтованого на забезпечення економічних інтересів держави. Це підкреслює роль митних органів як інструмента державного управління у сфері зовнішньої торгівлі та безпеки.

Сучасне розуміння митної справи не обмежується лише законодавчою дефініцією, а формується під впливом доктринальних підходів та практичних потреб державного управління. У цьому контексті показовою є позиція Н. С. Горобець та Є. А. Полянської, які застерігають від надто формального звуження поняття «митна справа» виключно тією дефініцією, яку містить чинне законодавство. На їх погляд, митна справа носить динамічний характер і в сучасних умовах охоплює значно ширший спектр відносин – зокрема інформаційну взаємодію, підприємницьку кооперацію, міжнародне співробітництво та інші суспільно-економічні елементи [8, с. 81], котрі

традиційно не вкладаються в суворо формальні формулювання. Тобто науковці наполягають на гнучкому підході до тлумачення поняття, що дає змогу адекватно реагувати на трансформації в зовнішньоекономічній діяльності та технологічні зміни. Вважаємо, що цю позицію варто прийняти як застереження щодо статичності дефініцій, але поєднати його з потребою чіткої законодавчої регламентації мінімальних складових поняття. Це необхідно для запобігання надмірної розпливчатості поняття: якщо під «митною справою» підвести будь-яку суміжну активність, це ускладнить встановлення чітких повноважень, процесуальних гарантій і критеріїв відповідальності.

У науковій літературі існує низка підходів до розкриття змісту митної справи, які доповнюють одне одного та дозволяють сформулювати системне бачення цього явища:

– державницько-інституційний підхід: В. Т. Комзюк розглядає митну справу як одну з ознак державності, що передбачає встановлення порядку й організацію переміщення товарів через кордон, справляння мит, митне оформлення та контроль як інструменти реалізації митної політики [22, с. 7]. Тут акцент робиться на ролі держави та її уповноважених органів;

– організаційно-правовий підхід: Д. В. Приймаченко визначає митну справу як правову категорію, що охоплює норми та процедури, які регулюють відносини з переміщення товарів та транспортних засобів через митний кордон [44]. Цей підхід фокусується на правовому інструментарії та механізмах регулювання;

– регулятивно-політичний підхід: митна справа, на погляд Н. П. Резнік та Т. В. Боровик, полягає насамперед у встановленні тарифних і нетарифних обмежень та контролі за їх дотриманням для реалізації державної митної політики [63, с. 165]. Цей підхід наголошує на її стратегічній ролі у системі економічної політики держави;

– операційний підхід: згідно з думкою Р. А. Гайдаржи, митна справа – це порядок і умови переміщення товарів, справляння митних платежів та притягнення порушників до відповідальності згідно з національним

законодавством [6, с. 36]. Він відображає прикладний вимір діяльності митних органів;

– превентивний підхід: Л. Р. Баязітов, Ю. Д. Кунєв та З. Ю. Кунєва визначають митну справу як діяльність держави із застосування, забезпечення виконання й дотримання митного законодавства, а також запобігання його порушенням [3, с. 39]. Така позиція виокремлює правоохоронну та превентивну функції митних органів як невід’ємні складові митної справи та підкреслює її охоронний характер у системі публічного управління.

Систематизація наведених наукових підходів дозволяє зробити висновок, що митна справа є явищем, в якому поєднуються державне управління, правове регулювання, економічна політика та практична діяльність органів митного контролю. Вона одночасно має інституційну, правову, економічну та операційну природу, що робить її складною, але цілісною системою.

Отже, митна справа – це сукупність організаційних, правових і регуляторних заходів, спрямованих на встановлення порядку переміщення товарів і транспортних засобів через митний кордон, справляння митних платежів, забезпечення митної статистики та інформаційної взаємодії, а також захист економічної безпеки шляхом протидії контрабанді й порушенням митних правил. Це визначення поєднує нормативну основу та динамічний характер митної діяльності в умовах міжнародної інтеграції й цифровізації.

Виходячи з наведеного визначення, завдання митної справи можна визначити як систему функціональних орієнтирів, спрямованих на реалізацію державної митної політики та забезпечення ефективності публічного управління у митній сфері. Основні завдання митної справи можна розділити на кілька груп:

1. Фіскальні завдання:

– стягнення митних платежів (мито, акцизи, податки) при ввезенні та вивезенні товарів;

– забезпечення надходження коштів до державного бюджету.

2. Контрольні завдання:

- перевірка правильності документів і декларування товарів;
- контроль за дотриманням митного законодавства та правил переміщення товарів через кордон;
- запобігання незаконному ввезенню або вивезенню товарів (контрабанда, порушення правил ввезення зброї, наркотиків, культурних цінностей тощо).

3. Регуляторні завдання:

- забезпечення виконання державної політики у зовнішньоекономічній сфері;
- регулювання обігу певних товарів;
- захист внутрішнього ринку від недобросовісної конкуренції та імпорту небезпечних товарів.

4. Охоронні та безпекові завдання:

- захист державного кордону від незаконного переміщення товарів і людей;
- забезпечення екологічної безпеки (контроль за ввезенням шкідливих речовин);
- боротьба з піратством та порушенням прав інтелектуальної власності.

Таке окреслення завдань дозволяє всебічно охарактеризувати функціональне спрямування митної справи та показує її як системну діяльність держави, спрямовану на підтримання економічної, фінансової та національної безпеки.

Фіскальна складова митної справи (ст. 544 МКУ [32]) полягає в забезпеченні справляння митних платежів та контролі правильності, повноти й своєчасності їх сплати, що традиційно розглядалося як головний критерій ефективності діяльності митної служби. Тривалий пріоритет фіскалізації митної діяльності зумовив посилення бюджетно-орієнтованого контролю, однак на практиці це нерідко призводило до надмірного тиску на суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та виникнення спорів щодо митної вартості й класифікації товарів. Сучасні підходи до розвитку митного адміністрування

передбачають зменшення домінування фіскальної складової та її інтеграцію з регуляторною і захисною функціями через цифровізацію процедур, застосування митних спрощень і ризик-орієнтованих механізмів, що сприяє збалансуванню публічних фінансових інтересів держави та потреб бізнесу [27, с. 302; 4, с. 230-232].

Митний контроль відповідно до Митного кодексу України (ст. 4) [32] являє собою сукупність цілеспрямованих заходів, що здійснюються уповноваженими державними органами з метою забезпечення дотримання національного митного законодавства та міжнародних зобов'язань України і виступає механізмом реалізації державної митної політики. Його зміст охоплює контрольну, захисну, фіскальну, регулятивну, превентивну, інформаційну та управлінську функції, які сукупно спрямовані на захист економічних інтересів держави, забезпечення законності у сфері зовнішньоекономічної діяльності, своєчасне стягнення митних платежів, запобігання порушенням митних правил та підвищення ефективності управлінських рішень. Реалізація цих функцій відбувається на всіх стадіях митного контролю – від попереднього аналізу ризиків до поточного контролю під час митного оформлення та постмитного контролю у формі митного аудиту, який відіграє важливу роль у виявленні порушень, протидії незаконним схемам ухилення від сплати платежів, удосконаленні системи митного адміністрування та розвитку міжнародної торгівлі [21, с. 49-50; 36, с. 85; 29, с. 115-116; 18, с. 148]. Ефективність митного контролю визначає результативність усієї системи митної справи, оскільки саме через митний контроль забезпечується виявлення контрабанди, припинення порушень митних правил і виконання фіскальних та регуляторних завдань.

Регуляторна складова митної справи полягає у цілеспрямованому впливі держави на зовнішньоекономічні відносини за допомогою тарифних і нетарифних інструментів економічного та адміністративного характеру з метою захисту національних інтересів, підтримки вітчизняних товаровиробників, формування сприятливих умов для господарської діяльності та виконання міжнародних зобов'язань. Її реалізація здійснюється через встановлення ставок

мита і митних зборів, застосування ліцензування, квотування та інших обмежувальних і стимулювальних механізмів, що дають змогу державі збалансовувати інтереси імпорту й національного виробництва, реагувати на зміни економічної кон'юнктури та забезпечувати чесну конкуренцію [63, с. 164]. Як складова ширшої державної регуляторної політики, митне регулювання спрямоване на усунення надмірного адміністративного тиску, підвищення ефективності регуляторних рішень, оптимізацію податково-митного навантаження та створення стабільного й прогнозованого середовища для розвитку зовнішньоекономічної діяльності.

Охоронна та безпекова складова митної справи відображає спрямованість митної політики на захист держави та суспільства від зовнішніх і внутрішніх загроз та виходить за межі суто правоохоронної діяльності. Вона охоплює забезпечення національної та економічної безпеки, захист внутрішнього ринку, громадського порядку, моралі й довіри, охорону прав та інтересів споживачів, а також створення умов для законного й контрольованого переміщення товарів і транспортних засобів через митний кордон. Реалізація цієї функції пов'язана з протидією контрабанді та іншим порушенням митних правил, запобіганням незаконному обігу небезпечних товарів, сприянням боротьбі з транснаціональною злочинністю і тероризмом та підтриманням загальної безпеки держави в умовах глобалізації зовнішньоекономічних процесів [63, с. 164; 58, с. 97-99].

Таким чином, митна справа в сучасних умовах постає як комплексна публічно-управлінська діяльність держави, в межах якої взаємопов'язані фіскальна, контрольна, регуляторна та охоронно-безпекова складові формують цілісну систему реалізації митної політики. Її зміст еволюціонував від вузького інструмента контролю за переміщенням товарів до багатофункціонального механізму забезпечення економічної безпеки, стабільності державних фінансів, захисту внутрішнього ринку та виконання міжнародних зобов'язань. Узгоджене поєднання цих функцій дозволяє митній справі одночасно виконувати завдання наповнення бюджету, сприяння законній зовнішній торгівлі, мінімізації ризиків порушень митного законодавства та протидії сучасним загрозам у сфері

міжнародного товарообігу, що підтверджує її роль у системі державного управління та національної безпеки України.

1.2 Правове регулювання митної справи в Україні

Результативне здійснення державної митної політики потребує наявності чіткої, стабільної та логічно вибудованої правової бази. Саме нормативні приписи формують правила функціонування, процедури та інституційні межі взаємодії учасників зовнішньоекономічних відносин, визначаючи їхні повноваження, обов'язки й інструменти захисту національних інтересів держави.

Що стосується митної сфери, то правове регулювання ґрунтується на постійному оновленні національного митного законодавства з урахуванням сучасних міжнародних вимог. У процесі приєднання України до низки міжнародних договорів норми внутрішнього законодавства у сфері митної справи зазнали суттєвих змін та були приведені у відповідність до загальновизнаних міжнародних стандартів.

До національного рівня регулювання належать нормативні акти, що формуються у межах внутрішньодержавної юрисдикції та визначають засади формування й реалізації митної політики України. У їх структурі можна виділити акти прямого та опосередкованого регулювання [71, с. 94-95].

Пряме регулювання здійснюють:

– Конституція України – базовий нормативний акт, що задає загальну рамку для всього законодавства. Вона закріплює фундаментальні принципи державної політики у фінансовій, податковій, інвестиційній, соціальній, екологічній та інших сферах, що опосередковано визначають і засади митного регулювання. Сучасні умови вимагають розглянути можливість чіткішого відображення в Основному Законі положень, пов'язаних із державною митною політикою;

– Митний кодекс України – центральний та системоутворюючий документ, що охоплює основні положення державної митної політики: від принципів її здійснення до механізмів практичної реалізації;

– Закон України «Про Митний тариф України» – нормативний акт, який визначає структуру та рівень ставок тарифного регулювання. Митний тариф слугує фіскальним інструментом, засобом регуляції зовнішньоекономічного обороту та механізмом захисту національного виробника;

– закони, що регулюють окремі напрями митної політики або суміжні із нею сфери (зокрема, «Про зовнішньоекономічну діяльність», «Про міжнародні договори України», «Про державний контроль за міжнародними передачами товарів військового призначення та подвійного використання» та ін.);

– постанови Кабінету Міністрів України, спрямовані на конкретизацію положень законів. Це можуть бути рішення щодо функціонування окремих митних режимів, переліків товарів з особливими умовами переміщення, а також правил здійснення окремих видів митного контролю;

– Накази та інструктивні акти Міністерства фінансів і Державної митної служби України, де визначаються внутрішні процедури роботи митних органів, форми документів, алгоритми проведення контролю, порядок оформлення декларацій та інші практичні аспекти організації митної справи.

До опосередкованого регулювання належать акти, що не спрямовані виключно на митну сферу, але суттєво впливають на її функціонування через регулювання суміжних правових інститутів. Наприклад [71, с. 94-95]:

– Податковий кодекс України визначає порядок адміністрування податків, які сплачуються під час переміщення товарів через митний кордон (зокрема ПДВ та акцизний податок). Таким чином, він опосередковано формує механізми справляння частини митних платежів та впливає на фіскальне навантаження суб'єктів ЗЕД;

– Кодекс України про адміністративні правопорушення містить правові норми, що визначають відповідальність за порушення митних правил, зокрема у

випадках недодержання встановлених процедур, строків чи умов переміщення товарів;

– Кримінальний кодекс України передбачає кримінальну відповідальність за найбільш суспільно небезпечні порушення у митній сфері – насамперед за контрабанду окремих категорій товарів, що прямо впливає на забезпечення митної безпеки;

– Закон України «Про електронну ідентифікацію та електронні довірчі послуги» забезпечує нормативні засади електронної ідентифікації, підпису та електронного документообігу. Його положення створюють правові передумови для функціонування електронного декларування, цифрових сервісів Держмитслужби й загальної модернізації митних процедур.

Наступний компонент системи нормативного забезпечення охоплює міжнародно-правові акти, правила яких стають обов'язковими для України після ратифікації. Їх особливістю є те, що вони визначають загальний вектор розвитку митної політики відповідно до міжнародних стандартів.

Міжнародна конвенція про спрощення та гармонізацію митних процедур (переглянута Кіотська конвенція) [34] формує основу сучасної моделі роботи митних органів. Документ закріплює принципи – прозорість, стандартизовані процедури, мінімізацію бюрократії та контроль, що ґрунтується на аналізі ризиків. Україна приєдналася до цієї Конвенції та поступово адаптує своє законодавство до її положень. Оновлена Кіотська конвенція орієнтована на модернізацію митного адміністрування: вона передбачає активне використання сучасних ІТ-рішень, запровадження нових форматів контролю та оформлення, а також розвиток партнерства між бізнесом і митними органами. Завдяки цьому документ став основою для реформування митних систем у багатьох країнах, адже сприяє суттєвому спрощенню та уніфікації процедур, що, у свою чергу, полегшує міжнародну торгівлю [12, с. 640].

Кіотська конвенція не вимагає повної ідентичності норм національного законодавства з її положеннями. Вона працює як інструмент гармонізації: держава повинна закріпити порядок застосування процедур, передбачених

Конвенцією, але має право встановлювати навіть більш сприятливі умови для учасників ЗЕД. Серед рекомендацій, що реалізуються в межах міжнародного митного співробітництва, – перехід до електронного декларування, впровадження ризик-орієнтованого вибіркового контролю та розвиток спільних механізмів експортно-імпортного контролю на двосторонньому рівні. Усі ці положення мають диспозитивний характер і залишають державам свободу в способах їх упровадження [12, с. 640-641].

Киотська конвенція визначає підходи до застосування митних режимів, спрямована на скорочення кількості документів та уніфікацію формальностей, поєднуючи обов'язкові стандарти з нормами, що дозволяють національним митним адміністраціям самостійно обирати оптимальні механізми реалізації.

Угода про асоціацію між Україною та ЄС [66] передбачає глибоку правову гармонізацію у митній сфері. Йдеться про узгодження національних норм із законодавством ЄС у питаннях митного співробітництва, боротьби з правопорушеннями, спрощення переміщення товарів та впровадження європейських стандартів адміністрування.

Положення угод Світової організації торгівлі (зокрема Генеральна угода з тарифів і торгівлі (ГАТТ) [7]) визначають вимоги до митної оцінки товарів, регулювання тарифів, а також встановлюють правила щодо технічних бар'єрів у торгівлі, санітарних і фітосанітарних норм. Сукупність цих документів забезпечує передбачуваність і прозорість зовнішньоторговельної діяльності.

Рамкові стандарти ВМО з безпеки та спрощення торгівлі виступають основою для розвитку сучасних механізмів митного адміністрування. Рамкові стандарти мають рекомендований характер, що означає відсутність міжнародно-правових санкцій в разі їх недотримання. Держава несе політичну відповідальність за їх ігнорування, яке може негативно позначитися на її міжнародному іміджі та ролі у світовому співтоваристві. Їх імплементація дозволяє впроваджувати інститут авторизованих економічних операторів та інші інструменти, спрямовані на підвищення рівня безпеки та прискорення переміщення товарів через кордон. Головним призначенням упровадження

Рамкових стандартів є зміцнення безпеки та спрощення процедур міжнародної торгівлі через запровадження єдиного комплексу стратегічних орієнтирів, що сприяють передбачуваності, узгодженості та стабільності діяльності митних органів [37, с. 131].

Регулювання митної політики на рівні держави передбачає узгодження внутрішніх пріоритетів із міжнародними зобов'язаннями, що є важливим чинником для поступальної інтеграції України у світовий економічний простір. У цьому контексті важливе місце займають стратегічні документи, спрямовані на модернізацію фіскальної системи та адаптацію національного законодавства до глобальних стандартів.

Одним із таких документів є Національна стратегія доходів до 2030 року – комплексна програма, яка визначає основні напрями трансформації податкової та митної систем [35]. Вона покликана створити ефективну, прогнозовану й прозору модель адміністрування доходів держави. Передбачені Стратегією зміни мають на меті підвищити рівень довіри суспільства та бізнесу до фіскальних інституцій і забезпечити стабільне наповнення бюджету.

Особливу роль у розвитку митної системи відіграє Закон України № 3926-IX від 22 серпня 2024 року [45], спрямований на імплементацію окремих положень Митного кодексу ЄС. Його ухвалення стало логічним кроком у процесі адаптації національного митного законодавства до стандартів Європейського Союзу та виконання вимог Угоди про асоціацію. Закон спрямований на вдосконалення роботи митних органів, спрощення процедур міжнародної торгівлі та поступове наближення України до європейського митного простору.

Із запровадженням воєнного стану в 2022 році органи державної влади України – насамперед парламент і уряд – оперативно ухвалили низку нормативно-правових рішень, спрямованих на реагування на виклики, що виникли внаслідок збройної агресії, зокрема у сфері митного регулювання. Метою таких змін стало забезпечення безперервності зовнішньоекономічної

діяльності, підтримка національної економіки та спрощення переміщення критично важливих товарів через митний кордон.

Прийняття урядових рішень про тимчасове припинення роботи окремих пунктів пропуску та митниць (розпорядження КМУ від 26.02.2022 р. № 188-р [57]) зумовило необхідність оперативної перебудови системи митного адміністрування. У відповідь Державна митна служба реалізувала механізм перерозподілу функціонального навантаження між митними органами, надавши повноваження іншим митницям і посадовим особам виконувати функції структур, що перебували в простой. Це дозволило зберегти контроль і оформлення товарів навіть за умов обмеженої інституційної спроможності окремих регіонів.

Одним із кроків адаптації до воєнного стану також стало внесення змін до податкового й митного законодавства, якими на період дії воєнного стану були встановлені особливі умови пропуску та митного оформлення товарів, що ввозяться для вільного обігу (Закон України від 24 березня 2022 р. № 2142-IX [46]). Зокрема, було запроваджено тимчасове звільнення від сплати ввізного мита для широкого кола товарів, що імпортуються суб'єктами господарювання, за винятком окремих підакцизних категорій. Аналогічні пільги були поширені й на окремі види транспортних засобів, що ввозяться громадянами. Водночас законодавець чітко визначив обмеження щодо незастосування таких преференцій до товарів, які мають походження з держави-агресора або ввозяться з тимчасово окупованих територій, що свідчить про поєднання економічних стимулів із міркуваннями національної безпеки.

Військові дії суттєво трансформували логістичні маршрути: основні товарні потоки були переорієнтовані з морських портів і аеропортів на автомобільні та залізничні пункти пропуску, переважно у західному напрямку. Така зміна потребувала негайного реагування з боку держави, зокрема щодо підвищення пропускної здатності пунктів контролю, удосконалення організації митних процедур та прийняття управлінських рішень у режимі підвищеної

гнучкості. Тому держава продовжує адаптацію правового регулювання у митній сфері.

Таким чином, режим воєнного стану істотно вплинув на правове регулювання митної справи, зумовивши його спрощення, адаптивність і акцент на оперативне реагування. Митна політика в умовах війни набула виразно антикризового характеру та стала інструментом забезпечення економічної стійкості держави, безперервності постачання необхідних товарів і захисту національних інтересів.

Отже, правове регулювання митної справи в Україні становить багаторівневу систему, що поєднує національні норми, міжнародні зобов'язання та стратегічні орієнтири розвитку. Такий підхід забезпечує правову визначеність митної політики, уніфіковані правила для суб'єктів ЗЕД і сприяє інтеграції України до європейського та світового економічного простору.

Воєнний стан засвідчив необхідність гнучкого й адаптивного митного законодавства. Оперативні зміни та спрощення процедур показали здатність правового механізму реагувати на кризові виклики, поєднуючи економічні потреби з інтересами національної безпеки. Тому подальший розвиток митного регулювання має бути спрямований на його системність, узгодженість і підвищення ефективності правозастосування.

1.3 Організаційна структура та функціонування митних органів України

Якщо простежити розвиток митної служби від моменту здобуття Україною незалежності, можна виокремити п'ять періодів трансформацій. На кожному з них змінювалися організаційна побудова митних органів, їх підпорядкування, а також оновлювалося законодавство у сфері митної справи. На кожному етапі спостерігалось як покращення окремих напрямів роботи, так і низка проблемних аспектів.

Першою інституцією, що реалізовувала митну політику незалежної України, став Державний митний комітет (1991-1996 рр.), утворений указом Президента України від 11 грудня 1991 року [58]. У той період комітет підпорядковувався Кабінету Міністрів України і мав повноваження самостійно видавати нормативні акти з митних питань. Керівництво комітету також було наділене правом створювати та реорганізовувати митні органи. Нормативна база у сфері митної справи тоді лише формувалася і була порівняно обмеженою [2, с. 16-17].

У 1996 році відповідним указом Президента України [48] було засновано Державну митну службу (1996-2012 рр.). Діяльність цієї структури позначилась поступовим удосконаленням митного контролю та митного оформлення, активізацією боротьби з контрабандою і порушеннями митних правил, а також розширенням міжнародної співпраці. Було укладено значну кількість міжнародних угод про взаємодопомогу та партнерство. У цей час суттєво активізувалася нормотворча діяльність: приймалися численні акти, спрямовані на регулювання митної сфери та гармонізацію українського законодавства з нормами ЄС. У 2012 році набрала чинності оновлена редакція Митного кодексу, що орієнтувалася на стандарти Кіотської конвенції та європейські практики. Водночас у 2011 році служба втратила право самостійно видавати нормативно-правові акти – ця функція перейшла до Міністерства фінансів України [2, с. 17].

Наприкінці 2012 року було створено Міністерство доходів і зборів (2012-2014 рр.) шляхом об'єднання митної та податкової служб [54]. Це рішення аргументували потребою посилити фіскальну складову та підвищити ефективність наповнення бюджету, а також орієнтацією на досвід окремих країн ЄС (Данія, Латвія, Словаччина та ін.), де податкові та митні органи функціонують в єдиній структурі. Однак в Україні таке об'єднання не забезпечило очікуваного результату [2, с. 17]. Через різну природу та специфіку роботи митної і податкової системи злиття призвело до зниження рівня міжнародної взаємодії у митній сфері, втрати кваліфікованих кадрів і уповільнення розвитку інфраструктури.

Згідно з постановою Кабінету Міністрів України від 21 травня 2014 року Міністерство доходів і зборів було перетворено на Державну фіскальну службу (2014-2019 рр.) [60]. Координацію роботи новоствореного органу здійснював Кабінет Міністрів України. Попри структурні зміни, значного покращення у функціонуванні митної сфери ця реформа не забезпечила – частина проблем, що існували раніше, залишилася невирішеною.

На підставі постанови уряду від 18 грудня 2018 року було створено Державну митну службу [59] (2019 р. – дотепер) як окремий центральний орган виконавчої влади, відповідальний за реалізацію державної митної політики та протидію порушенням у сфері митного законодавства. Її діяльність координується Кабінетом Міністрів України через міністра фінансів. Після відновлення роботи Держмитслужби активізувалися заходи щодо стандартизації та впорядкування митних процедур. Було ухвалено низку нормативних документів, які впровадили механізм авторизованих економічних операторів, а також спрямовані на вдосконалення системи транзиту й контролю за переміщенням товарів [70, с. 340].

Безпосереднє здійснення митної справи покладається на митні органи відповідно до ст. 543 МКУ. Згідно з тим же Кодексом, до митних органів належать центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну митну політику (ст. 545), митниці (ст. 546) та митні пости (ст. 547) [32]. Тобто, в Україні трирівнева структура митних органів (рис.1.1).

Центральним органом виконавчої влади, що відповідає за реалізацію державної митної політики, є Державна митна служба України. Через свій апарат Держмитслужба формує та втілює державну політику у сфері боротьби з правопорушеннями, пов'язаними із застосуванням митного законодавства, координує та контролює діяльність митниць, а також виконує інші функції, визначені Митним кодексом України та законами України. У межах своїх повноважень служба видає нормативні накази та забезпечує їх виконання [32].

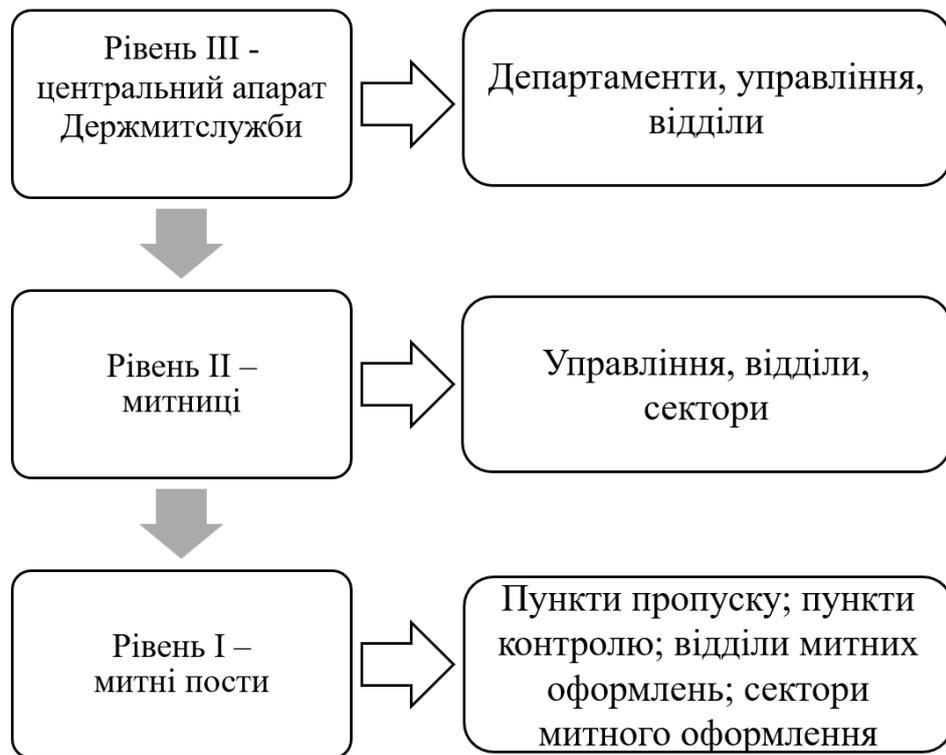


Рис. 1.1. Структурно-функціональна схема митних органів
Державної митної служби України [32]

Організаційно-управлінська структура апарату ДМСУ (Додаток А) була узгоджена Міністерством фінансів України і затверджена Кабінетом Міністрів України.

Митниці функціонують як територіальні органи центрального органу виконавчої влади, відповідального за митну політику. Вони безпосередньо виконують завдання у сфері митної справи на своїй території, забезпечують проведення митного контролю та організують реалізацію покладених на митні органи функцій [32].

Територіальна компетенція митниці може охоплювати одну або кілька адміністративно-територіальних одиниць, а її межі визначаються відповідним положенням. З 2019 року структура територіальних підрозділів Держмитслужби істотно трансформувалася у зв'язку з реорганізацією ДФС. Постанова КМУ від 2.10.2019 р. № 858 [38] передбачила створення 16 митниць, серед яких з'явилася нова структурна одиниця – Координаційно-моніторингова митниця, а також дві спеціалізовані служби – Спеціалізована лабораторія з питань

експертизи та досліджень Держмитслужби та Департамент спеціалізованої підготовки та кінологічного забезпечення Держмитслужби.

Отже, з 2019 року зміни в Держмитслужбі відбувалися відповідно до постанов і розпоряджень КМУ [15; 16; 38; 41] та наказів ДМС [51; 61]. Унаслідок цього кількість митниць періодично коригувалася – від скорочення до 16 до подальшого збільшення їх числа до 26. Згідно з Класифікатором ДМСУ, її територіальних органів та їх структурних підрозділів (з урахуванням змін, ухвалених після 06.11.2024) [49], на сьогодні функціонує 26 митниць (рис. 1.2).

КЛАСИФІКАТОР	
Державної митної служби України, її територіальних органів та їх структурних підрозділів	
(Зміни до Класифікатора, прийняті після 06.11.2024)	
1.	Вінницька митниця
2.	Волинська митниця
3.	Дніпровська митниця
4.	Донецька митниця
5.	Енергетична митниця
6.	Житомирська митниця
7.	Закарпатська митниця
8.	Запорізька митниця
9.	Івано-Франківська митниця
10.	Київська митниця
11.	Координаційно-моніторингова митниця
12.	Кропивницька митниця
13.	Луганська митниця
14.	Львівська митниця
15.	Миколаївська митниця
16.	Одеська митниця;
17.	Полтавська митниця
18.	Рівненська митниця
19.	Сумська митниця
20.	Тернопільська митниця
21.	Харківська митниця
22.	Митниця в Херсонській області, Автономній Республіці Крим і м. Севастополі
23.	Хмельницька митниця
24.	Черкаська митниця
25.	Чернівецька митниця
26.	Чернігівська митниця

Рис. 1.2. Перелік митниць Держмитслужби
станом на 16 листопада 2024 року [49]

Митні пости є структурними одиницями митниць і відповідають за практичне виконання митних процедур у межах своєї зони діяльності. Вони

здійснюють митний контроль і оформлення товарів та транспортних засобів, зокрема у пунктах пропуску через державний кордон [32].

Загальна кількість митних постів до останньої реорганізації становила 220 одиниць (на 16 митниць), а їх розподіл за територіальними органами Держмитслужби наведено у табл. 1.1.

Таблиця 1.1

Розподіл митних постів за митницями у 2019 році [49]

Митниця	Кількість митних постів	Митниця	Кількість митних постів
Вінницька	10	Рівненська	8
Волинська	12	Сумська	10
Дніпровська	15	Тернопільська	7
Закарпатська	14	Харківська	13
Київська	18	Херсонська	11
Львівська	16	Хмельницька	9
Одеська	20	Черкаська	8
Полтавська	9	Чернівецька	10

Мапа розміщення митних постів в територіальних органах Держмитслужби станом на 2 жовтня 2019 року відображена на рисунку 1.3.



Рис.1.3. Мапа розміщення митних постів в територіальних органах Держмитслужби станом на 2 жовтня 2019 року [20]

На сайті Державної митної служби України у реальному часі відображаються усі діючі пункти пропуску, їх тип, пропускна здатність та час очікування (рис. 1.4).

Пункт пропуску	Статус (відкритий/закритий)	Тип пункту	Пропускна здатність, од./доба (Легкові / автобуси / пасажирів / вантажні)	Час очікування (в'їзд / виїзд)
Місце митного оформлення пункту пропуску «Малі Селменці - Вельке Слемеце»	●	ped	0 / 0 / 0 / 0	00:00 / 00:00
Місце митного оформлення пункту пропуску "Ужгород-аеропорт"	●	✈	0 / 0 / 0 / 0	00:00 / 00:00
Відділ митного оформлення «Залізничний» митного поста «Дністер»	●	🚆	0 / 0 / 0 / 0	00:00 / 00:00
Пункт пропуску "Кульбакине"	●		0 / 0 / 0 / 0	00:00 / 00:00
Дніпровська митниця Держмитслужби Пункт пропуску «Бердянський морський торговельний порт»	●	🚢	0 / 0 / 0 / 0	00:00 / 00:00
Дніпровська митниця Держмитслужби Пункт пропуску «Запоріжжя- аеропорт»	●	✈	0 / 0 / 0 / 0	00:00 / 00:00
Дніпровська митниця Держмитслужби Пункт пропуску "Аеропорт- Полтава"	●	✈	0 / 0 / 0 / 0	00:00 / 00:00
Пункт пропуску "Аеропорт "Кульбакине" митного поста "Костянтинівка"	●	✈	0 / 0 / 0 / 0	00:00 / 00:00

Рис. 1.4. Інформація Держмитслужби про митні пости та пункти пропуску, що відображається в реальному часі [26]

Безпосередньо сама Мапа митних постів (зокрема і пунктів пропуску) з питань забезпечення безпеки роботи митних органів в умовах воєнного часу на сайті ДМС не надається.

Після початку повномасштабного вторгнення російських військ 24 лютого 2022 року частина територій Донецької, Луганської, Херсонської, Миколаївської, Запорізької та Харківської областей у різні періоди опинялася під тимчасовою окупацією або перебувала в зоні активних бойових дій. Через це Уряд України був змушений тимчасово закрити низку пунктів пропуску та контролю на державному кордоні, що спричинило вимушене призупинення діяльності окремих митниць та їхніх підрозділів, зокрема Донецької, Луганської, Харківської, Миколаївської митниць, митних органів у Херсонській області, Автономній Республіці Крим і місті Севастополі. У зв'язку з простоєм Держмитслужба передала окремим митницям повноваження виконувати функції тих органів, що тимчасово не могли працювати, визначивши відповідальних посадових осіб у Тернопільській, Хмельницькій, Дніпровській,

Черкаській та Полтавській митницях [55]. Крім того, у режим простою були переведені й інші підрозділи, включаючи низку митних постів Сумської, Чернігівської, Вінницької, Волинської, Дніпровської, Енергетичної, Житомирської, Запорізької, Івано-Франківської, Київської, Львівської та Рівненської митниць [47].

Подальший розвиток воєнної ситуації та звільнення значної частини окупованих територій влітку й восени 2022 року дозволили поступово відновлювати роботу окремих митних органів. Завдяки покращенню безпекової ситуації було скасовано простій на ряді митних постів, зокрема Одеської та Харківської митниць, що дало змогу останній повернутися до повноцінного виконання функцій, раніше делегованих Дніпровській митниці. Такі зміни супроводжуються постійними коригуваннями організаційної структури Держмитслужби: оптимізуються підрозділи, частина персоналу переводиться до працюючих митниць, а окремі безпекові, контрольні та фіскальні повноваження тимчасово перерозподіляються між органами, здатними працювати у штатному режимі.

В умовах воєнного стану система роботи територіальних органів Держмитслужби була вимушено переглянута. Частина митниць продовжує функціонувати у звичайному режимі, тоді як інші тимчасово перебувають у стані простою. Це призвело до перерозподілу значної частини безпекових, правоохоронних, контрольних і фіскальних повноважень: обов'язки тих митних органів, які не можуть здійснювати діяльність, було передано підрозділам, що залишилися працездатними. Для забезпечення безперервності митних процедур уповноважені посадові особи працюючих митниць виконують функції своїх колег із підрозділів, де роботу припинено, включаючи оформлення товарів, контроль за дотриманням строків і норм митного законодавства, роботу із забезпеченням зобов'язань за митними платежами та взаємодію з гарантами [67, с. 147].

Серед основних завдань, які тимчасово виконують діючі митниці, – розгляд звернень щодо продовження строків за процедурами, визначеними

Митним кодексом, проведення формальностей, пов'язаних із різними митними режимами, а також внесення змін до раніше оформлених декларацій, їх анулювання чи оформлення додаткових документів. Такі функції, зокрема, здійснюють Тернопільська, Хмельницька, Черкаська та Полтавська митниці замість органів Донецької, Луганської, Миколаївської та Херсонської областей, а також замість митних органів АР Крим та м. Севастополя. Центральним елементом у цих процедурах залишається митна декларація, адже саме вона фіксує митний режим, характеристики товару та інформацію, необхідну для нарахування податків і зборів, у тому числі ПДВ при імпорті [67, с. 148].

Працюючі митні органи також контролюють дотримання вимог до митних режимів, строків подання додаткових декларацій та супроводжують операції з товарами, що перебувають на контролі митниць у простої. Якщо відповідні підрозділи повертаються до роботи, вони поступово відновлюють виконання своїх повноважень за умови наявності технічних і інфраструктурних можливостей. Це особливо актуально в умовах постійних пошкоджень енергетичної інфраструктури, коли програмні комплекси митного оформлення можуть працювати нестабільно, а митні формальності доводиться виконувати в особливому порядку. Крім того, під час воєнного стану діє специфічна процедура експорту: товари можуть оформлюватися у будь-якому митному органі, а фактичне пред'явлення вантажу вимагається лише тоді, коли цього потребує рішення митного органу на основі аналізу ризиків [52; 53].

На тлі повномасштабного вторгнення функціонування транспортної, прикордонної та митної інфраструктури зазнало значних обмежень: закрито окремі пункти пропуску, обмежено роботу складів, логістичних зон та інших об'єктів. Паралельно Уряд України запровадив масштабні податкові та митні послаблення, що певний час повністю або частково звільняли імпорт від оподаткування та спрощували оформлення гуманітарних вантажів і товарів критичного імпорту. Хоча такі заходи істотно підтримали економічну стабільність і забезпечили нагальні потреби держави, вони водночас негативно вплинули на виконання Держмитслужбою планових бюджетних надходжень,

які є важливою складовою фінансової системи країни. Тому держава продовжує трансформацію системи митного адміністрування, впроваджуючи адаптивні механізми управління, здатні оперативно реагувати на зміни зовнішніх умов і забезпечувати безперервність торговельних потоків.

Таким чином, організаційна структура митних органів України продемонструвала здатність до адаптації в екстремальних умовах, функціонуючи через механізми тимчасового перерозподілу повноважень та делегування функцій, що дозволило зберегти функціональну спроможність митних органів навіть у період масштабних територіальних втрат та інфраструктурних руйнувань.

РОЗДІЛ 2

ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ МОДЕЛЕЙ ОРГАНІЗАЦІЇ МИТНОЇ СПРАВИ В ЗАРУБІЖНИХ КРАЇНАХ

2.1 Європейська модель митного адміністрування: досвід країн ЄС та принципи митного союзу

Митна політика Європейського Союзу формувалася поетапно протягом тривалого часу як інструмент забезпечення функціонування спільного економічного простору. Її розвиток був зумовлений необхідністю гармонізації правил зовнішньої торгівлі, поглиблення економічної інтеграції між державами-членами та вдосконалення механізмів державного управління в митній сфері.

Важливим етапом у цьому процесі стало створення митного союзу Європейського Союзу, яке було завершено у 1968 році. Його запровадження передбачало ліквідацію митних зборів у взаємній торгівлі між країнами-членами та встановлення спільного зовнішнього митного тарифу щодо товарів з третіх країн [39, с. 347]. Це рішення стало фундаментом для подальшого розвитку єдиного ринку та сприяло активізації внутрішньоєвропейських торговельних відносин. Функціонування митного союзу ґрунтується на принципах єдності митної території, однакового застосування митного законодавства та уніфікованих процедур митного контролю на зовнішніх кордонах Союзу. Важливим принципом також є рівність умов доступу товарів до ринку ЄС незалежно від держави-члена їх ввезення, що забезпечує недопущення внутрішніх торговельних бар'єрів і спотворення конкуренції. Крім того, митний союз передбачає координацію дій митних адміністрацій держав-членів у сфері тарифної політики, управління ризиками та захисту фінансових інтересів Європейського Союзу. Подальша еволюція митної системи ЄС пов'язана з упровадженням Єдиного адміністративного документа у 1988 році. Використання цього документа дозволило уніфікувати процедури

митного декларування на всій території Союзу, стандартизувати перелік необхідної інформації та суттєво зменшити адміністративне навантаження на суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності.

Починаючи з 1990-х років, Європейський Союз зосередив увагу на впровадженні електронних технологій у митну сферу, що поступово замінили паперові форми декларування. Логічним завершенням цього процесу стало ухвалення Митного кодексу Союзу (Union Customs Code), затвердженого Регламентом (ЄС) № 952/2013 та введеного в дію з 1 травня 2016 року [89]. Новий кодекс орієнтований на повну цифровізацію митних процедур, використання принципу «єдиного вікна» та підвищення прозорості митного контролю.

Митний кодекс Союзу замінив попередній нормативний акт 1992 року та став відповіддю на сучасні виклики міжнародної торгівлі, зокрема потребу в уніфікації правил, спрощенні митних формальностей і забезпеченні ефективного контролю. Його положення є обов'язковими для всіх держав-членів ЄС і спрямовані на створення єдиного правового механізму справляння митних платежів, здійснення митного нагляду та захисту фінансових інтересів Європейського Союзу [39, с. 347].

Останнім етапом розвитку митної політики Європейського Союзу наразі вважається ініціатива зі створення нової митної архітектури, яку Європейська комісія представила в травні 2023 року. Запропонована стратегія передбачає глибоку трансформацію митного союзу шляхом комплексного оновлення нормативно-правових засад, інституційної структури та цифрової інфраструктури [42, с. 170-173]. Необхідність таких змін зумовлена динамічними процесами глобалізації, стрімким зростанням електронної комерції, технологічним прогресом, а також новими безпековими й економічними викликами, з якими стикається ЄС.

Правова складова реформи спрямована на перегляд і модернізацію чинного митного законодавства. Хоча Єдиний митний кодекс ЄС продовжує виконувати роль базового регуляторного акта, практика його застосування

виявила низку недоліків, пов'язаних зі складністю процедур та фрагментарністю підходів. У зв'язку з цим Європейська комісія ініціювала новий пакет законодавчих змін, що охоплює створення оновленого Митного кодексу ЄС, реформування правил дистанційної торгівлі та коригування норм у сфері оподаткування ПДВ. Важливою метою цих змін є спрощення імпорتنих процедур, чіткіше визначення обов'язків учасників зовнішньоекономічної діяльності та посилення контролю за рухом товарів через кордони Союзу на основі аналізу даних про ланцюги постачання.

Значний акцент у реформі зроблено на інституційні та інформаційні перетворення. Передбачається створення наднаціонального Митного органу ЄС, який координуватиме митну політику, управління ризиками та уніфікацію практик на рівні Союзу. Паралельно планується запуск Хабу митних даних ЄС – централізованої цифрової платформи для збору, обробки та обміну інформацією, необхідною для митного контролю [42, с. 173]. Такий підхід має забезпечити перехід від розрізнених національних систем до єдиної цифрової моделі, що підвищить ефективність контролю, зменшить адміністративні витрати та створить умови для використання інструментів штучного інтелекту в управлінні ризиками, виявленні порушень і протидії контрабанді.

У довгостроковій перспективі реформа також орієнтована на інтеграцію екологічних стандартів, принципів сталого розвитку та захисту прав людини в митну практику ЄС. Очікується, що поетапне впровадження нової митної архітектури триватиме до 2040 року із залученням бізнесу та цифрових провайдерів [39, с. 349]. Для України ці процеси мають особливе значення, оскільки вони формують нові вимоги до митного регулювання та визначають вектор адаптації національного законодавства до оновленої правової системи Європейського Союзу.

Всі 27 країн ЄС, як відповідні члени Митного Союзу ЄС, функціонують у межах спільної митної території та дотримуються узгодженої митної політики щодо третіх країн. На національному рівні вони використовують різні моделі організації митного управління (табл. 2.1). Чинне право ЄС допускає таку

варіативність, і на практиці спостерігається збалансований розподіл типів організаційних структур митних адміністрацій відповідно до класифікації Всесвітньої митної організації: однакова кількість країн обрали формат окремих митних служб, органів доходів або структурних підрозділів у складі міністерств.

Таблиця 2.1

Типи організаційних структур митних адміністрацій країн ЄС [96]

Тип організаційної структури	Країни	Кількість країн	Частка
Митна служба	Болгарія, Данія, Італія, Люксембург, Німеччина, Румунія, Фінляндія, Чехія, Швеція	9	1/3
Орган доходів	Греція, Естонія, Іспанія, Ірландія, Латвія, Польща, Словаччина, Словенія, Угорщина	9	1/3
Департамент міністерства	Австрія, Бельгія, Кіпр, Литва, Мальта, Нідерланди, Португалія, Франція, Хорватія	9	1/3
Всього:		27	1

Важливо, що таке співвідношення не є фіксованим – держави ЄС періодично переглядають інституційні рішення, адаптуючи їх до актуальних пріоритетів і завдань.

У митній системі Німеччини, подібно до української моделі, простежується трирівнева структура управління. На центральному рівні координація діяльності Федеральної митної служби здійснюється Федеральним міністерством фінансів через відповідний структурний підрозділ. Наступний, середній рівень представлений Генеральною митною дирекцією, яка відповідає за загальне керівництво та оперативне управління роботою митних органів держави. Базовий рівень складають головні митні управління (рис. 2.1), митні пости, а також спеціалізовані підрозділи, що здійснюють оперативно-розшукову діяльність [74].



Рис. 2.1. Типова структура Головного митного управління Німеччини [86]

Організаційна структура Генеральної митної дирекції є розгалуженою та включає кілька профільних дирекцій, оперативний штаб, а також уповноважених осіб з кадрових питань і захисту інформації. Особливе місце в цій структурі посідає кримінальна митна служба, яка виконує функції у сфері протидії правопорушенням [40, с. 124].

Важливе місце у структурі митної системи Німеччини на місцевому рівні займають спеціалізовані оперативно-розшукові митні управління, розташовані у великих економічних та транспортних центрах країни. Вони наділені повноваженнями щодо проведення досудових розслідувань у кримінальних провадженнях та розгляду справ про адміністративні правопорушення у митній сфері. Основними напрямками їх діяльності є протидія незаконному обігу наркотичних засобів, тютюнових виробів, контрафактної продукції, а також розслідування злочинів у сфері митного та міжнародного економічного права. Ці підрозділи тісно взаємодіють з кримінальною митною службою, здійснюючи консультаційну, координаційну та оперативну підтримку.

Організаційна структура оперативно-розшукових митних управлінь (рис. 2.2) включає підрозділи управління та матеріально-технічного забезпечення, аналітично-інформаційні відділи, а також підрозділи фінансових і спеціальних розслідувань, зокрема спрямованих на боротьбу з організованою злочинністю.



Рис. 2.2. Типова структура оперативно-розшукового митного управління Німеччини [40, с. 125]

В їх складі функціонують мобільні групи митного нагляду, в тому числі експертно-криміналістичні, які здійснюють перевірки без попередження. Загалом особливістю митних органів Німеччини є поєднання регуляторних і правоохоронних функцій: вони фактично виконують завдання, притаманні податковій поліції, прикордонним службам та окремим підрозділам поліції, забезпечуючи комплексний контроль за переміщенням товарів, дотриманням податкового законодавства, безпекових обмежень і правил зайнятості.

У Республіці Польща до березня 2017 року митна служба країни входила до складу Міністерства фінансів. Після реформи Митна та податкова служба Польщі діє у складі Національної податкової адміністрації (Krajowa Administracja Skarbowa, KAS), яка була утворена у 2017 році шляхом об'єднання податкових органів, митної служби та фіскального контролю

(рис. 2.3) [91]. Це централізоване, уніфіковане формування покликане забезпечувати захист фінансових інтересів держави та митної території Європейського Союзу.

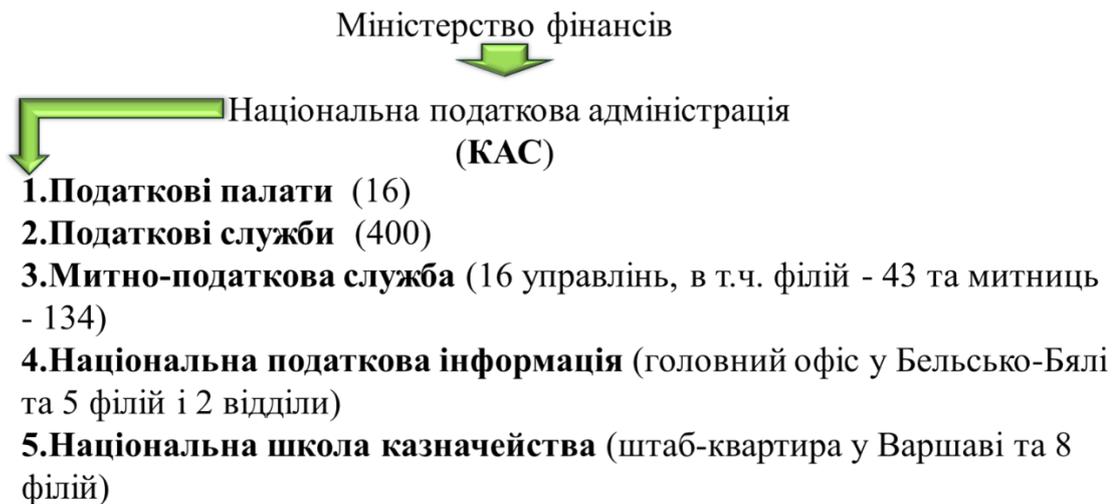


Рис. 2.3. Структура Національної податкової адміністрації Польщі [92]

Митна та податкова служба Польщі виконує широкий спектр завдань, зокрема протидіє податковим і митним правопорушенням, бореться з контрабандою та незаконним обігом товарів, обмежених або заборонених до обігу, а також із такими злочинами, як фінансове шахрайство, відмивання коштів і діяльність організованих злочинних угруповань. Окремий напрям її роботи пов'язаний із мінімізацією тіньової економіки, захистом добросовісної конкуренції та моніторингом цифрового середовища, зокрема електронної комерції й онлайн-гемблінгу. Крім того, до повноважень служби належить адміністрування плати за користування платними автошляхами за допомогою електронної системи e-TOLL, що свідчить про її важливу роль у забезпеченні комплексного фінансового та фіскального контролю [91].

Митна адміністрація Франції діє під назвою Генеральна дирекція митниць і непрямих податків та організаційно входить до системи Міністерства публічних рахунків. В її підпорядкуванні перебувають 12 міжрегіональних дирекцій, яким підзвітні 42 регіональні управління, а також 4 підрозділи берегової охорони. Загалом французька митна система включає понад 200

митних постів і близько 270 пунктів повітряного, морського та наземного спостереження [78].

У Франції митниця розглядається як інститут державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності, що сприяє розвитку міжнародної торгівлі, оптимізації та спрощенню митних формальностей, а також гарантує захист національної безпеки. Серед пріоритетних напрямів її діяльності – ідентифікація та мінімізація митних ризиків, протидія шахрайським схемам, а також запобігання обігу заборонених і небезпечних товарів, які становлять загрозу державі та населенню.

Поряд із розвиненою нормативно-правовою базою, інституційним і інформаційним забезпеченням, митна служба Франції активно використовує сучасні технічні та організаційні інструменти митного контролю, особливо у сфері управління ризиками та боротьби з порушеннями митного законодавства. На суходолі митні органи оснащені власними транспортними засобами, зокрема автомобілями, мотоциклами та мобільними сканувальними комплексами у вигляді вантажних автомобілів. Морський компонент контролю забезпечується спеціалізованими флотами суден, що функціонують у прибережних зонах, тоді як у повітряному просторі використовуються сучасні літаки та гелікоптери [28, с. 40].

Слід зауважити, що на початковому етапі формування митної системи України значною мірою орієнтувалися на управлінську модель французької митниці. Проте нині ці системи істотно відрізняються між собою за низкою параметрів, зокрема не лише за рівнем матеріально-технічного забезпечення, а й за інституційною спроможністю та ефективністю управління.

Отже, європейська модель митного адміністрування сформувалася як багаторівнева та динамічна система, що поєднує уніфіковані правові засади митного союзу з інституційною різноманітністю на національному рівні. Досвід Європейського Союзу свідчить, що ефективність митної політики забезпечується не лише спільним митним тарифом і єдиним митним законодавством, а й послідовною цифровізацією процедур, розвитком ризик-

орієнтованого контролю та інтеграцією митних, фіскальних і правоохоронних функцій. Аналіз організаційних моделей митних адміністрацій Німеччини, Польщі та Франції демонструє, що, за збереження загальних принципів митного союзу, держави-члени мають можливість адаптувати структуру та інструменти митного управління до національних умов і пріоритетів. Для України цей досвід є методологічно важливим, оскільки він окреслює орієнтири подальшого реформування митної системи в контексті євроінтеграції, зокрема в напрямках інституційного розвитку, цифрової трансформації та підвищення рівня безпеки і прозорості зовнішньоторговельних процесів.

2.2 Американська модель організації митної справи

Американська модель організації митної справи, представлена досвідом США та Канади, характеризується високим рівнем централізації управління, інтеграцією безпекових і фіскальних функцій, активним використанням цифрових технологій та тісною взаємодією з бізнесом.

Основним органом у системі митного адміністрування Сполучених Штатів Америки є Митно-прикордонна служба США (U.S. Customs and Border Protection, CBP), яка функціонує у складі Міністерства національної безпеки США (Department of Homeland Security) [94].

CBP є інтегрованою інституцією, що поєднує митні, прикордонні, імміграційні та санітарно-фітосанітарні повноваження, забезпечуючи комплексний контроль за переміщенням товарів, транспортних засобів і осіб через державний кордон. Основним пріоритетом діяльності служби є захист національної безпеки США, зокрема недопущення проникнення терористів, незаконної зброї, наркотичних засобів, контрабандної продукції, небезпечних біологічних агентів і шкідників, а також виявлення осіб, які перебувають у розшуку.

Створення Митно-прикордонної служби США (U.S. Customs and Border Protection, CBP) стало результатом інституційної еволюції та об'єднання

найкращих практик кількох державних структур, що в різні історичні періоди відповідали за митний, прикордонний, імміграційний і санітарний контроль. Фундаментом для формування СВР стала Митна служба США, започаткована ще у 1789 році, яка відіграла визначальну роль у становленні федеральної адміністрації та з часом передала свої основні повноваження, кадровий потенціал і управлінську спадщину новоствореній службі. Подальший розвиток інституції був пов'язаний з інтеграцією функцій імміграційного контролю, що бере початок із заснування у 1891 році Управління начальника імміграційної служби, а також із залученням інспекторів сільського господарства, діяльність яких ґрунтувалася на положеннях Закону про карантин рослин 1912 року [94].

Важливим етапом у формуванні сучасної моделі СВР стало включення до її структури Прикордонної служби, офіційно створеної у 1924 році для забезпечення цілісності та безпеки кордонів Сполучених Штатів. У подальшому функціональні можливості служби були суттєво розширені: у 2006 році в її складі було сформовано Управління повітряних та морських справ як окремий уніформований підрозділ, відповідальний за контроль повітряного й морського простору. Того ж року було засновано Управління міжнародної торгівлі, яке об'єднало в межах одного підрозділу питання торговельної політики, програмного розвитку та контролю за дотриманням митних вимог, що посилює аналітичну й регуляторну складову діяльності СВР [94]. Структуру служби відображено на рис.2.4.

У межах реалізації моделі митної справи СВР виконує комплекс завдань: нарахування й адміністрування митних платежів до федерального бюджету, здійснення митного контролю та нагляду, контроль діяльності перевізників, пасажирський митний контроль, а також запобігання, виявлення та розслідування митних правопорушень. Значна увага приділяється управлінню ризиками, що дозволяє концентрувати ресурси на операціях з підвищеним рівнем загрози.

Особливістю митної моделі США є орієнтація на ризик-орієнтований та аналітичний підхід. Бюро з митних питань та охорони кордонів США активно

використовує сучасні методи інспекцій, сканувальні технології, автоматизовані системи обробки інформації та міжнародні програми партнерства. Такий підхід забезпечує поєднання ефективного контролю з максимально можливим спрощенням процедур для добросовісних учасників зовнішньої торгівлі.

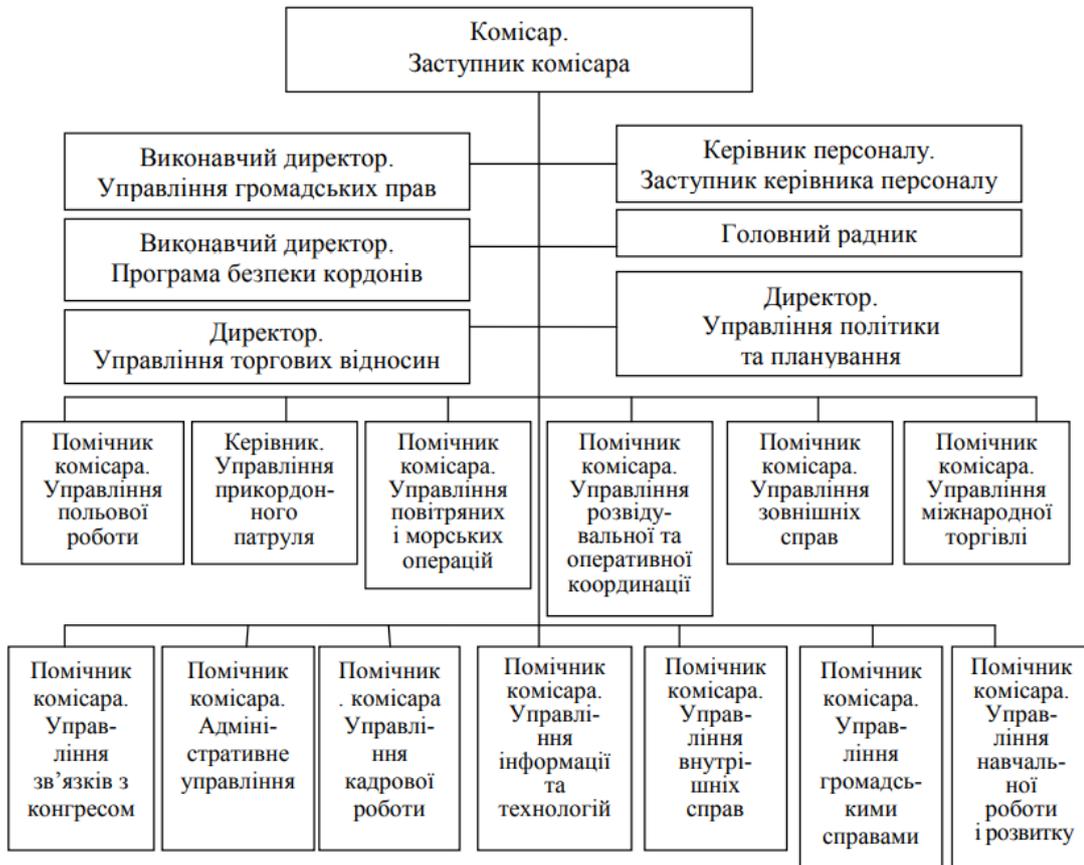


Рис.2.4. Структура Митно-прикордонної служби США [10, с. 115]

Важливу роль у системі безпеки відіграють агенти прикордонного патруля, які здійснюють постійне спостереження за державним кордоном із використанням наземних, авіаційних і морських платформ, електронних сенсорів та систем відеоспостереження. Окремий напрям діяльності пов'язаний із захистом сільського господарства США, що реалізується через роботу спеціалізованих інспекторів, які проводять карантинні, лабораторні та експертні заходи з метою недопущення поширення хвороб, шкідників і проявів агротероризму.

Суттєвою складовою моделі США є високий рівень цифровізації митних процедур. У США сформовано розвинену нормативно-правову базу для

електронного декларування, яка закріплює рівнозначну юридичну відповідальність незалежно від форми подання декларації – електронної чи паперової. Митне оформлення ґрунтується на принципі повного електронного опису товарів, що мінімізує людський фактор і скорочує час обробки вантажів.

Одним із найбільш інноваційних технологічних рішень є система BRASS (Border Release Advanced Screening and Selectivity), яка дозволяє здійснювати митне оформлення імпорتنих відправлень протягом кількох секунд (5-10) шляхом використання штрих-кодів, аналітики великих масивів даних та елементів штучного інтелекту [83, с. 225]. Застосування таких технологій сприяє значному спрощенню митних формальностей для масових товарних потоків і підвищує пропускну спроможність пунктів пропуску.

Таким чином, модель організації митної справи США базується на централізованому управлінні, інтеграції безпеки та торгівлі, ризик-орієнтованому контролі, широкому використанні цифрових технологій і партнерстві з бізнесом. Це дозволяє США забезпечувати ефективний захист національних інтересів, стабільні бюджетні надходження та сприятливі умови для розвитку міжнародної торгівлі.

Важливою складовою американської моделі організації митної справи є її глибока інтеграція в регіональні торговельно-економічні процеси Північної Америки, що реалізується через багатосторонні міжнародні угоди, спрямовані на узгодження митних режимів, правил походження товарів і механізмів контролю. Прикладом такої взаємодії є Угода між США, Канадою та Мексикою United States-Mexico-Canada Agreement (USMCA) [93], яка набула чинності 1 липня 2020 року та замінила NAFTA, сформувавши одну з найбільших зон вільної торгівлі у світі. Угоду часто називають «оновленою NAFTA», оскільки, зберігаючи базові положення попереднього договору, вона також модернізувала правила у сферах автомобілебудування, трудових і екологічних стандартів, цифрової торгівлі, інтелектуальної власності та інвестицій, що відображає адаптацію митно-торговельного регулювання до сучасних глобальних викликів.

Однією з інновацій USMCA [93] у митно-тарифній сфері стали жорсткіші правила походження товарів, зокрема у торгівлі автомобілями. Для отримання нульової ставки мита частка локалізації виробництва транспортного засобу в країнах угоди була підвищена з 62,5 % до 75 %, а також встановлено вимогу щодо використання не менш ніж 70 % сталі та алюмінію, вироблених у Північній Америці. Такі положення спрямовані на стимулювання внутрішнього виробництва автокомпонентів у США, Канаді та Мексиці та обмеження залежності від імпорту дешевших комплектуючих з третіх країн, зокрема Німеччини, Японії, Південної Кореї та Китаю [23].

Реалізація положень USMCA істотно посилила роль митних адміністрацій країн-учасниць у забезпеченні контролю за дотриманням правил походження, тарифних преференцій і митних процедур. У цьому контексті особливого значення набуває взаємодія Митно-прикордонної служби США з митною адміністрацією Канади, що ґрунтується на принципах взаємного визнання процедур, обміну інформацією та спільного управління ризиками. Саме тому досвід організації та функціонування митної служби Канади доцільно розглядати як логічне продовження аналізу американської моделі в межах північноамериканського інтеграційного простору.

Інституційним елементом забезпечення безпеки у сфері митної справи Канади є Агентство прикордонної служби Канади (Canada Border Services Agency, CBSA), створене у 2003 році в результаті масштабної адміністративної реформи. Формування цієї служби відбулося шляхом реорганізації Агентства митниці та збору доходів із подальшим об'єднанням митних функцій з окремими підрозділами Департаменту громадянства та імміграції Канади, а також Агентства з нагляду за безпечністю харчових продуктів. Створення CBSA було офіційно затверджене королевою Великої Британії через відповідний урядовий декрет (order-in-council), який надав законодавчу основу для інтеграції зазначених структур у єдиний прикордонний орган [73].

Агентство прикордонної служби Канади функціонує як федеральний правоохоронний орган, діяльність якого спрямована на забезпечення

національної безпеки та економічної стабільності держави шляхом здійснення комплексного контролю на державному кордоні. До основних повноважень CBSA належать охорона кордонів, здійснення міграційного та митного контролю, а також захист економічних інтересів національних виробників.

Агентство прикордонних служб Канади (CBSA) здійснює свої функції за підтримки штату близько 16 500 співробітників, з яких понад 8 500 працюють на першій лінії обслуговування у 1 200 пунктах пропуску по всій країні та за кордоном у 36 державах. CBSA контролює 117 сухопутних пунктів перетину кордону, 13 міжнародних аеропортів, включно з 10, що працюють цілодобово, а також здійснює морські операції у великих портах Галіфакс, Монреаль, Ванкувер та численних пристанях для яхт. Співробітники агентства виконують контрольні операції на 27 залізничних станціях, обробляють міжнародну пошту у трьох центрах, а також розслідують і затримують порушників Закону про імміграцію та захист біженців, підозрюваних у воєнних злочинах, загрозах національній безпеці та діяльності організованих злочинних угруповань. Крім того, CBSA представляє інтереси своїх підрозділів у відповідних імміграційних та судових органах, здійснює управління виконанням понад 100 федеральних законів, нормативних актів і міжнародних угод, включно з повноваженнями від інших департаментів, агентств та регіональних влад [73].

Правовий статус Агентства прикордонної служби Канади визначений Законом про Агентство прикордонних служб Канади 2005 року [72], яким закріплено обсяг його компетенції та функціональних повноважень. Відповідно до цього нормативного акта, окрім традиційних контрольних і регуляторних функцій, Агентство наділене розширеними правоохоронними повноваженнями. До них належать виявлення осіб, що можуть становити загрозу безпеці, здійснення оперативних перевірок громадян та іноземців, які в'їжджають на територію Канади, обмін інформацією з іншими правоохоронними органами щодо осіб, підозрюваних у вчиненні правопорушень, а також проведення розслідувань стосовно осіб, які незаконно перебувають у країні, з правом їх затримання та депортації. Крім того, CBSA уповноважене здійснювати перевірки

та розслідування у справах, пов'язаних із демпінгом, незаконним субсидуванням і протидією легалізації доходів, одержаних злочинним шляхом [72].

Реалізація місії митної служби Канади відбувається на підставі положень Митного акта [76], який систематизує повноваження Агентства та дозволяє згрупувати їх за основними напрямками діяльності. Зокрема, до них належать контрольні та фіскальні функції, пов'язані з наглядом за переміщенням товарів і справлянням митних платежів, технологічно-інноваційні та фасилітативні повноваження, спрямовані на спрощення процедур міжнародної торгівлі, а також захисні й правоохоронні функції, що забезпечують економічну та національну безпеку держави (рис. 2.5).

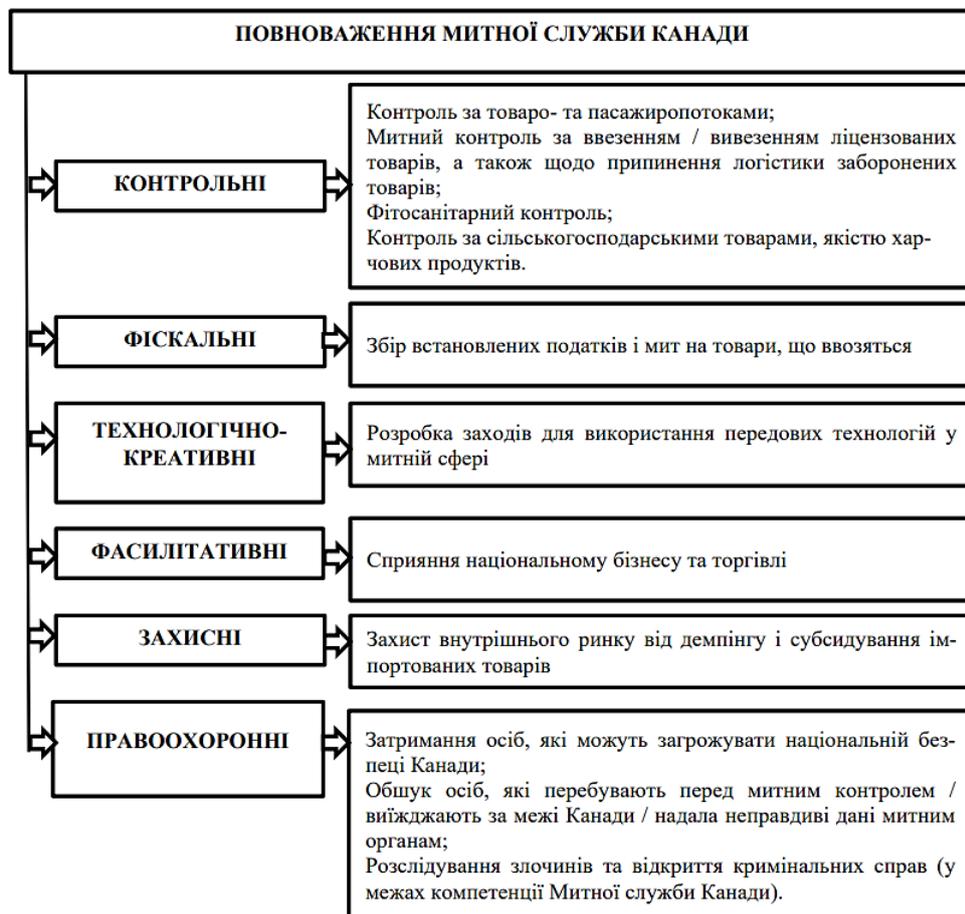


Рис. 2.5. Митні повноваження Агентства прикордонної служби Канади [69, с. 396]

Агентство прикордонних служб Канади (CBSA) виконує комплекс законодавчих, регуляторних та партнерських функцій, що охоплюють контроль за в'їздом і виїздом людей, товарів, рослин та тварин, затримання і видворення

осіб, які становлять загрозу для національної безпеки, включно з причетними до тероризму, організованої злочинності або воєнних злочинів, а також заборону на ввезення та вивезення незаконних товарів.

Агентство забезпечує безпеку харчових продуктів, здоров'я рослин і тварин та збереження природних ресурсів Канади, одночасно сприяючи розвитку національного бізнесу та економічних переваг через застосування торговельного законодавства й міжнародних угод, захист промисловості від демпінгових та субсидованих імпортованих товарів, а також справедливе відшкодування збитків. Крім того, CBSA представляє канадські інтереси на міжнародних форумах і в організаціях та відповідає за стягнення мит і податків на імпортовані товари.

Модель митного адміністрування Канади базується на діяльності Агентства прикордонних служб (CBSA), яке інтегрує митні, прикордонні, та імміграційні завдання. Організаційна структура та широке покриття пунктів пропуску, а також правоохоронні та регуляторні повноваження агентства роблять його інструментом забезпечення безпеки, економічної стабільності та ефективного митного адміністрування в Канаді.

Отже, американська модель організації митної справи, сформована на основі досвіду США та Канади, вирізняється високим рівнем інституційної інтеграції, централізованого управління та пріоритетом безпеки в поєднанні з фасилітацією міжнародної торгівлі. Об'єднання митних, прикордонних й імміграційних завдань у межах єдиних органів (CBP у США та CBSA в Канаді) забезпечує комплексний підхід до захисту національних інтересів, управління ризиками та протидії сучасним загрозам, включно з тероризмом, організованою злочинністю й економічними правопорушеннями. Імплементация елементів американської моделі організації митної справи в Україні можлива насамперед у частині посилення інституційної інтеграції митних і безпекових функцій, розвитку ризик-орієнтованого контролю та поглиблення використання аналітичних і цифрових технологій. Повне відтворення цієї моделі є

недоцільним з огляду на євроінтеграційний курс України та необхідність збереження сумісності з митною архітектурою ЄС.

2.3 Особливості організації азійської моделі митної справи

Азійська модель організації митної справи представлена досвідом митних служб Японії, Китаю і Сінгапуру.

Почнемо з історії митної служби Японії, що тісно пов'язана з відкриттям країни для зовнішнього світу після тривалого періоду ізоляції, коли з XVII століття зовнішня торгівля обмежувалася контактами з Китаєм і Нідерландами через порт Нагасакі. Переломним моментом стала середина XIX століття: прибуття ескадри комодора Метью Перрі у 1853 році та підписання у 1854 році першого договору зі США започаткували інтеграцію Японії в міжнародні відносини й укладення низки торговельних угод з європейськими державами, що передбачали відкриття портів і регулювання митних зборів [80]. У період Мейдзі японський уряд розпочав формування національної митної системи як елементу державної модернізації: були створені митниці в основних портах, уніфіковано митне законодавство та поступово відновлено митно-тарифну автономію наприкінці XIX – на початку XX століття [80]. Подальший розвиток митної служби відбувався разом з індустріалізацією і зростанням зовнішньої торгівлі.

Центральним митним управлінням є Митно-тарифне бюро, яке є внутрішнім бюро Міністерства фінансів Японії. Бюро очолює Генеральний директор, якому допомагають два заступники Генерального директора. У Митно-тарифному бюро (СТВ) є шість відділів та кілька управлінь [82].

Організаційна структура Митно-тарифного бюро Японії (рис. 2.6) побудована за принципом чіткої ієрархії та функціональної спеціалізації і перебуває у підпорядкуванні Міністерства фінансів Японії.

Центральний апарат Бюро очолюється керівництвом, якому безпосередньо підпорядковуються основні управлінські підрозділи політико-

адміністративного спрямування. До них належать Координаційний підрозділ, що відповідає за загальну митно-тарифну політику, організаційні питання, бюджет і міжвідомчу взаємодію, Управління інформаційного менеджменту, яке забезпечує функціонування автоматизованих систем (зокрема NACCS), а також Кадровий підрозділ і Офіс інспекції митниць, які здійснюють управління персоналом, підготовку кадрів і контроль за діяльністю митних органів на місцях. Окреме місце посідає Управління тарифної політики та правових питань, відповідальне за розроблення митного законодавства, тарифної системи, статистику зовнішньої торгівлі та правове забезпечення митної справи [87].

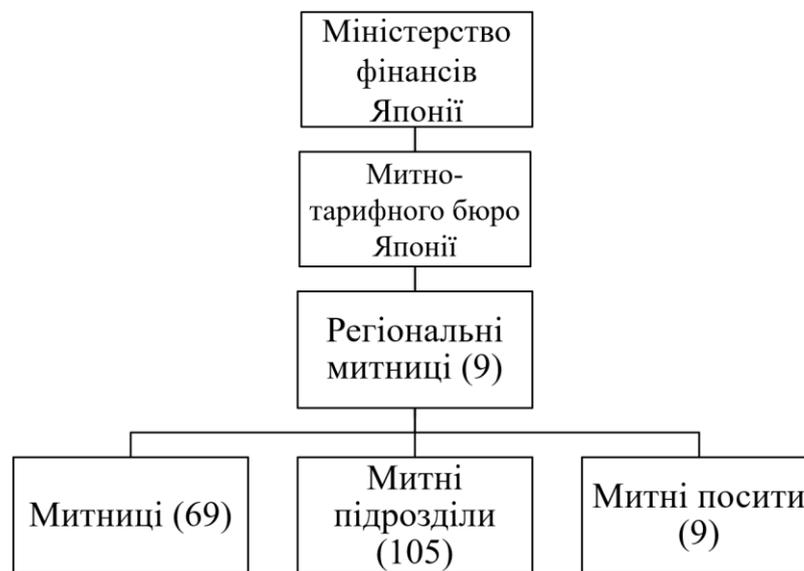


Рис. 2.6. Організаційна структура Митно-тарифного бюро Японії [87; 88]

Поряд із цим у структурі Митно-тарифного бюро функціонують спеціалізовані підрозділи, орієнтовані на міжнародне співробітництво та практичне виконання митних функцій. До них належать радники та офіси з міжнародних переговорів, економічного партнерства й міжнародної кооперації, які забезпечують взаємодію з СОТ, Всесвітньою митною організацією та участь Японії в багатосторонніх і двосторонніх торговельних угодах. Операційний блок представлений Управлінням митного контролю (enforcement division), що відповідає за нагляд за переміщенням вантажів, суден і пасажирів, а також Управлінням митного оформлення, яке включає напрями з тарифної класифікації, митної вартості, захисту прав інтелектуальної власності та

програм уповноважених економічних операторів. Завершальними елементами структури є підрозділи пост-аудиту та розслідувань, Митний навчальний інститут і Центральна митна лабораторія, які забезпечують контроль після випуску товарів, підвищення кваліфікації персоналу та експертно-аналітичну підтримку [87]. Така структура свідчить про високий рівень централізації, поєднання політико-нормотворчих і практичних функцій та орієнтацію японської митної моделі на ефективне адміністрування і міжнародну інтеграцію.

Організація регіональних митниць Японії ґрунтується на чіткому територіальному принципі: країна поділена на дев'ять митних районів (Хакодате, Токіо, Йокогама, Нагоя, Осака, Кобе, Модзі, Нагасакі та Окінава), у яких у 2025 році службу проходять 10 255 митних службовців. У кожному регіоні функціонує одна штаб-квартира з розгалуженою мережею митниць, митних підрозділів і митних постів, причому, за винятком Окінави, регіональні штаби мають стандартну структуру з чотирьох основних відділів – координації, правозастосування, митного оформлення та післямитного аудиту, розслідування і розвідки. Для забезпечення оперативного виконання митних функцій по всій території країни станом на липень 2025 року діяли 69 митниць, 105 митних підрозділів і 9 митних постів [88], що забезпечує ефективне охоплення основних портів, аеропортів і транспортних вузлів та централізоване управління митною справою.

Основні обов'язки Митно-тарифного бюро Японії охоплюють комплекс функцій у сфері митного та податкового адміністрування, контролю й фасилітації торгівлі (регуляторна функція): Бюро здійснює дослідження та планування митних, тоннажних і спеціальних тоннажних зборів, адмініструє їх нарахування і стягнення разом з іншими податками, зокрема споживчим податком на міжнародні перевезення, забезпечує митний нагляд за експортом та імпортом товарів, суден, повітряних суден і пасажирів, контролює функціонування митних зон, діяльність митних брокерів і сертифікованих фахівців, координує обробку морських і повітряних вантажів через

автоматизовану систему NACCS, формує торговельну статистику та організовує підготовку і підвищення кваліфікації митних службовців, надаючи аналітичну й організаційну підтримку Тарифному відділу Ради з питань митних, тарифних, валютних та інших операцій; перебуваючи на передовій зовнішньоторговельної діяльності, митниця реалізує три ролі – забезпечує належне та стабільне наповнення бюджету (близько 5 трлн єн щороку), гарантує безпеку суспільства шляхом запобігання контрабанді небезпечних і незаконних товарів та сприяє розвитку міжнародної торгівлі через гармонізацію і спрощення митних процедур [82].

Отже, організація митної справи Японії сформувалося як результат історичної трансформації від ізоляціоністської політики до активної інтеграції у світову економіку та характеризується високим рівнем централізації, чіткою інституційною структурою і підпорядкуванням Міністерству фінансів.

Що стосується іншого важливого гравця в Азії, то модель митного управління Китайської Народної Республіки розвивалася в контексті держави з масштабною експортною економікою та тотальною централізацією влади. Головне митне управління Китайської Народної Республіки (General Administration of Customs of China, GACC) є центральним органом митного адміністрування та одним із прикордонних відомств держави (рис. 2.7). Після урядової реформи 2018 року до його компетенції було інтегровано не лише традиційні митні функції, а й повноваження у сфері прикордонного санітарного контролю, інспекції та карантину тварин, рослин і продукції їх походження, забезпечення безпеки імпортованих і експортованих харчових продуктів та товарної інспекції.

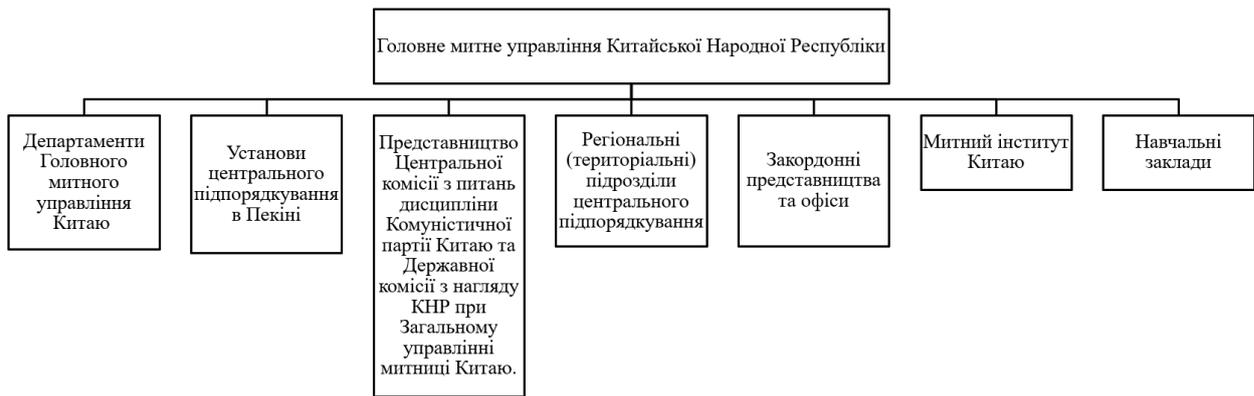


Рис. 2.7. Організаційна структура Головного митного управління Китайської Народної Республіки [79]

У структурі Головного митного управління функціонують такі основні підрозділи: Генеральний офіс (Національний офіс управління портами), Департамент політики та правових питань, Департамент загальних операцій, Департамент вільних торговельних зон і спеціальних контрольних територій, Департамент управління ризиками, Департамент стягнення митних платежів, Департамент санітарного карантину, Департамент карантину тварин і рослин, Бюро безпеки імпортованих та експортованих харчових продуктів, Департамент товарної інспекції, Департамент портового контролю, Департамент статистики та аналізу, Департамент управління підприємствами та контролю на основі аудиту, Бюро з боротьби з контрабандою (Національний координаційний офіс з протидії контрабанді), Департамент міжнародного співробітництва (у справах Гонконгу, Макао і Тайваню), Департамент фінансів, Департамент науки і технологій, Департамент нагляду та внутрішнього аудиту, Департамент кадрів і освіти, Партильний комітет штаб-квартири (Офіс ідеологічної та політичної роботи), Бюро у справах пенсіонерів та Департамент політичних справ [79].

Митна служба Китаю налічує близько 100 тисяч працівників і здійснює управління 42 митними округами, які охоплюють 678 митниць по всій території країни; для регіональної координації діяльності функціонує окремий офіс у провінції Гуандун (м. Гуанчжоу) [79].

Функціональна діяльність GACC спрямована на поєднання завдань безпеки та сприяння міжнародній торгівлі [77]: служба здійснює митний контроль, боротьбу з контрабандою, митну оцінку і стягнення мита, формування торговельної статистики, санітарно-фітосанітарні та медичні перевірки в пунктах пропуску, а також контроль якості й безпечності імпортованих та експортованих товарів. Для реалізації цих завдань митна служба Китаю активно застосовує сучасні цифрові інструменти – штучний інтелект, великі дані, хмарні технології, блокчейн і машинне навчання, розвиває ризик-орієнтоване управління та міжнародне співробітництво з митними органами країн-партнерів. Значна увага приділяється фасилітації торгівлі шляхом спрощення процедур, впровадження механізму «єдиного вікна», електронного обміну документами та участі в міжнародних торговельних переговорах, що дозволяє забезпечувати баланс між захистом національних інтересів і потребами глобальної економіки. Функції митної служби Китаю: правоохорона, фіскальна та інформаційна [24, с. 277-278].

Отже, митна модель Китайської Народної Республіки характеризується високим рівнем централізації, функціональної інтеграції та інституційної спроможності, що дозволяє ефективно поєднувати правоохоронну, інформаційну та фіскальну функції. Інтеграція митних, санітарно-карантинних і інспекційних повноважень у межах GACC після реформи 2018 року посилила державний контроль за зовнішньоекономічною діяльністю та якістю товаропотоків.

На відміну від масштабної та високоцентралізованої митної моделі Китаю, митна система Сінгапуру формувалася поступово під впливом колоніальної спадщини та орієнтації на зовнішню торгівлю, що зумовило її сервісно-інноваційний характер. Заснована у 1910 році як орган контролю доходів від урядових монополій, вона у другій половині ХХ століття трансформувалася від фіскальної моделі до активного сприяння торгівлі через створення зон вільної торгівлі, розвиток міжнародної співпраці та масштабну цифровізацію. Посилення безпеки ланцюгів постачання й упровадження

неінвазивних технологій огляду заклали підґрунтя сучасної високоефективної митної моделі міста-держави[90].

Митна служба Сінгапуру (Singapore Customs), яка підпорядковується Міністерству фінансів, має багаторівневу, чітко функціоналізовану структуру (рис. 2.8), побудовану за принципом розмежування правозастосовних, аналітичних, сервісних і стратегічних функцій.

Організація орієнтована не лише на митний контроль і стягнення доходів, а й на управління ризиками, цифровізацію, розвиток людського капіталу та активну фасилітацію торгівлі. Значна увага приділяється даним, інноваціям, міжнародному співробітництву та безпеці ланцюгів постачання, що відображає роль Сінгапуру як глобального торговельно-логістичного хабу.

Організаційно митна служба Сінгапуру функціонує як єдина національна адміністрація без розгалуженої мережі регіональних митниць у класичному розумінні.

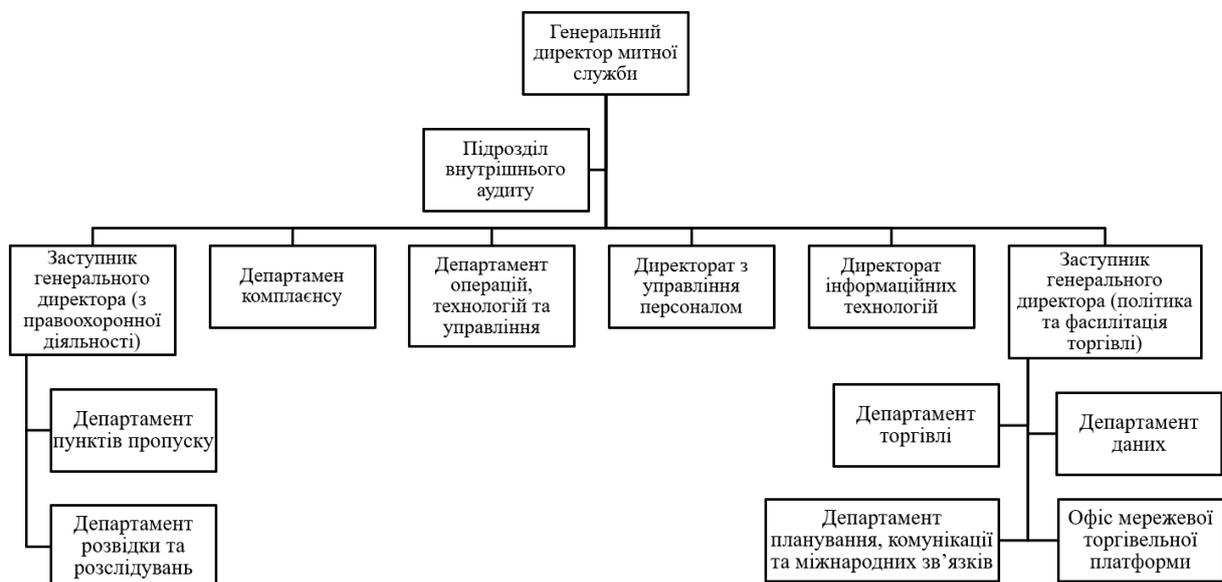


Рис. 2.8. Організаційна структура Митної служби Сінгапуру [90]

Практичне виконання митних функцій здійснюється через систему пунктів пропуску та спеціалізованих інспекційних об'єктів: наземні пункти (Tuas і Woodlands), авіаційні пункти в аеропортах (передусім Changi), а також численні морські порти, термінали й зони вільної торгівлі. У цих пунктах

митниця забезпечує митний контроль пасажирів і вантажів, неінвазивні огляди контейнерів, застосування ризик-орієнтованих перевірок і захист безпеки ланцюгів постачання. Така модель дозволяє поєднувати високий рівень контролю з оперативністю та передбачуваністю митних процедур. Таким чином, на відміну від української моделі з територіальними митницями, сінгапурська митна система не поділяється за адміністративно-територіальною ознакою, а забезпечує митний контроль і сервіс безпосередньо в основних логістичних вузлах.

Митна служба Сінгапуру виконує комплекс завдань, спрямованих на одночасне забезпечення економічної безпеки держави та максимальне сприяння міжнародній торгівлі. До завдань належать адміністрування митного законодавства, стягнення мит і податку на товари та послуги (GST) при імпорті, контроль за дотриманням правил зовнішньоекономічної діяльності, у тому числі у сфері стратегічних товарів, а також боротьба з контрабандою, комерційним шахрайством і ухиленням від сплати митних платежів. Важливе місце займає правоохоронна діяльність: митна розвідка, аналіз ризиків, таргетинг вантажів і суб'єктів ЗЕД, проведення розслідувань і процесуальний супровід справ у судах.

Митниця відіграє провідну роль у фасилітації торгівлі, що відповідає статусу Сінгапуру як глобального торговельно-логістичного хабу. Значна увага приділяється цифровізації: митниця управляє національними електронними системами Trade Net і Networked Trade Platform, активно використовує аналітику даних, машинне навчання та штучний інтелект для підвищення ефективності контролю і зменшення адміністративного навантаження на бізнес [68, с. 171-172].

Отже, митна модель Сінгапуру характеризується високим рівнем інституційної гнучкості, технологічної зрілості та орієнтації на потреби міжнародної торгівлі. Поєднання централізованого управління, розвиненої цифрової інфраструктури й ризик-орієнтованого контролю дозволяє митній службі ефективно забезпечувати як економічну безпеку держави, так і конкурентоспроможність Сінгапуру в глобальних торговельних ланцюгах. Досвід Сінгапуру демонструє

ефективність сервісно-інноваційної митної моделі для країн із відкритою економікою та значною залежністю від зовнішньої торгівлі.

Таким чином, азійська модель митної справи, представлена досвідом Японії, Китаю та Сінгапуру, характеризується поєднанням високого рівня централізації управління з різними стратегічними пріоритетами, зумовленими історичними, економічними та геополітичними чинниками. Японська модель еволюціонувала від ізоляціонізму до інституційно впорядкованої системи, орієнтованої на баланс фіскальних, правоохоронних і регуляторних функцій; китайська – вирізняється масштабністю, функціональною інтеграцією та жорстким державним контролем, посиленням через об'єднання митних і санітарно-інспекційних повноважень; сінгапурська – є прикладом сервісно-інноваційної моделі, побудованої на цифровізації, управлінні ризиками й максимальному сприянні торгівлі. У сукупності ці підходи демонструють, що азійська митна модель не є уніфікованою, але спільною її рисою виступає прагнення поєднати безпеку держави, ефективне адміністрування та конкурентоспроможність у глобальній економіці. Впровадження азійської моделі в Україні можливе лише частково і виключно щодо централізації управління, цифровізації та управлінні ризиками. Повне впровадження цієї моделі не є доцільним через євроінтеграційний курс України та потребу забезпечити сумісність із митною системою ЄС.

РОЗДІЛ 3

НАПРЯМИ ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ ЗАРУБІЖНОГО ДОСВІДУ В МИТНУ СИСТЕМУ УКРАЇНИ

3.1 Адаптація європейських стандартів та практик у сфері митного законодавства та процедур

Початок адаптації європейських стандартів і практик у сфері митного законодавства України тісно пов'язаний із загальним курсом держави на європейську інтеграцію, який було інституційно закріплено наприкінці 1990-х років. Визначальним кроком у цьому напрямі стало ухвалення у 1998 році Стратегії інтеграції України до Європейського Союзу, що заклала нормативну основу для входження країни до європейського політичного, економічного, інформаційного та правового простору. Одним із напрямів реалізації цієї стратегії було визначено поступове наближення національного законодавства до права ЄС, у тому числі у сфері митного регулювання та митних процедур.

Передумови для гармонізації митної політики України з європейськими стандартами були сформовані ще раніше – у 1994 році, коли було підписано Угоду про партнерство і співробітництво між Україною, Європейським Співтовариством та його державами-членами. Цей документ став першою системною правовою рамкою взаємодії України з ЄС і визначив базові орієнтири для реформування митного законодавства відповідно до європейських норм. Угода також сприяла інтеграції України до правового поля єдиного європейського ринку та міжнародної торговельної системи в межах ГАТТ/СОТ [11, с. 84].

Подальший розвиток інтеграційного процесу відбувся в 2009 році з укладенням між Україною та ЄС документа «Порядок денний асоціації Україна – ЄС», який мав підготовчий характер і був спрямований на створення умов для імплементації майбутньої Угоди про асоціацію. У ньому було зафіксовано

перелік пріоритетних реформ, зокрема у митній сфері, реалізація яких мала забезпечити інституційну та правову готовність України до глибокої інтеграції з Європейським Союзом [11, с. 84].

Паралельно, починаючи з 2007 року, Україна вела інтенсивні переговори з ЄС щодо укладення Угоди про асоціацію, які тривали понад сім років і охопили 21 раунд. Результатом цього процесу стало підписання у 2014 році політичної та економічної частин Угоди про асоціацію між Україною та ЄС. Економічний блок документа передбачив створення глибокої та всеосяжної зони вільної торгівлі, що стало якісно новим етапом у розвитку митно-торговельних відносин між сторонами [66].

Особливе значення для адаптації митного законодавства мають положення розділу IV Угоди про асоціацію [66], який охоплює питання національного режиму і доступу товарів на ринки, усунення технічних бар'єрів у торгівлі, сприяння торгівлі та митному співробітництву, правил походження товарів і руху капіталів. Підписання цієї Угоди стало найвагомішим кроком України на шляху гармонізації митного законодавства з нормами ЄС та засвідчило стратегічну зміну зовнішньоекономічного вектора розвитку з пострадянського простору на європейський.

Важливим доповненням до євроінтеграційних процесів у митній сфері стало приєднання України у 2006 році до оновленої Кіотської конвенції про спрощення і гармонізацію митних процедур [34], а також активна участь у діяльності міжнародних організацій, зокрема Всесвітньої митної організації та Світової організації торгівлі. Значним кроком у напрямі імплементації європейських стандартів стало прийняття у 2012 році нової редакції Митного кодексу України [32] та приєднання до Конвенції про процедуру спільного транзиту, що заклало правові та інституційні засади для подальшої адаптації митних процедур до практик Європейського Союзу.

Важливим аспектом адаптації України до європейських митних стандартів є поетапне зниження митних тарифів на товари, що імпортуються з держав ЄС, з метою лібералізації торгівлі та створення більш сприятливих умов

для економічної співпраці. Такий поступовий підхід дає змогу національним виробникам пристосуватися до посилення конкуренції на внутрішньому ринку та зменшити можливі негативні наслідки для вітчизняної економіки. Паралельно важливу роль відіграють інституційні перетворення, спрямовані на підвищення ефективності, прозорості та підзвітності митної системи.

За останні роки в Україні спостерігається позитивна динаміка у сфері гармонізації митної політики з нормами ЄС, хоча процес євроінтеграції залишається довготривалим і потребує системної та послідовної роботи.

Оголошене реформування Митного союзу Європейського Союзу матиме безпосередній вплив на подальший розвиток митної справи України та трансформацію відповідного правового регулювання. У межах Угоди про асоціацію з ЄС [66] держава взяла на себе зобов'язання поступово узгоджувати національне митне законодавство з правом Європейського Союзу, передусім із Митним кодексом ЄС. Це означає, що підходи до організації та функціонування митних органів, а також до визначення їх ролі в системі державного управління, мають еволюціонувати у напрямі, сумісному з європейською моделлю митного адміністрування.

Найбільш складним і чутливим напрямом таких змін є подальший розвиток інституту авторизованого економічного оператора, який в Україні перебуває на стадії становлення. Відповідно до абзацу четвертого частини другої статті 12 Митного кодексу України [32], визнання митними адміністраціями іноземних держав авторизації АЕО, наданої українським підприємствам, здійснюється виключно на підставі міжнародних договорів України. Україна досі не має укладених міжнародних угод про взаємне визнання сертифікатів АЕО, що істотно обмежує практичну цінність цього статусу для вітчизняних суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та ускладнює їх інтеграцію до європейських ланцюгів постачання [42, с. 174].

З урахуванням запланованих змін до програми АЕО в ЄС українська митна система в перспективі буде змушена адаптувати не лише нормативні положення, а й практичні механізми авторизації та контролю. Очікується

посилення вимог до прозорості діяльності підприємств, фінансової стійкості та готовності забезпечити постійний доступ митних органів до інформаційних ресурсів. У таких умовах викликом стає не стільки формальне приведення законодавства у відповідність до європейських стандартів, скільки формування довіри бізнесу до митних органів та створення мотивацій для ширшого залучення підприємств до програми АЕО, що є необхідною передумовою її повноцінного функціонування та подальшого міжнародного визнання.

У процесі наближення митного законодавства України до стандартів ЄС імовірними є зміни у сфері митного оформлення та оподаткування товарів електронної торгівлі. Наразі в національній митній системі відсутній окремий режим для e-commerce, а такі операції фактично регулюються правилами, встановленими для міжнародних поштових відправлень. Відповідно до статті 234 Митного кодексу України [32], товари (крім підакцизних), що пересилаються на адресу одного одержувача в одній депеші від одного відправника, не підлягають оподаткуванню митними платежами, якщо їх загальна митна вартість не перевищує еквівалент 150 євро. Таким чином, українська модель передбачає повне звільнення від митних платежів, що відрізняє її від підходу ЄС, де зазвичай застосовується звільнення від мита за умови сплати податку на додану вартість. Декларування таких товарів здійснюється операторами поштового зв'язку, декларантами або уповноваженими ними особами [42, с. 174].

Гармонізація правил електронної торгівлі з європейськими підходами зумовлює необхідність запровадження нових інституційних і технологічних рішень, зокрема надання цифровим торговельним платформам повноважень щодо декларування товарів і адміністрування податкових платежів. На сьогодні в Україні відсутні належні правові, організаційні та технічні передумови для реалізації такого підходу. Аналогічні виклики стосуються й розвитку ІТ-інфраструктури митних органів загалом: попри те, що переважна більшість митних декларацій подається в електронній формі, програмні рішення у сфері управління ризиками та обміну даними потребують подальшого оновлення з

орієнтацією на технології, що використовуються в ЄС. Запровадження Нової комп'ютеризованої транзитної системи NCTS, зокрема перехід до фази 5, а також поступове розширення інституту митних спрощень і зростання кількості авторизованих економічних операторів свідчать про позитивну динаміку, однак повна інтероперабельність з європейськими інформаційними системами залишається стратегічним завданням на перспективу [64].

Запропоновані Європейською Комісією зміни стосуються не тільки процедур митного контролю, а й глибокої трансформації організаційної моделі, інформаційної інфраструктури та підходів до використання даних і штучного інтелекту в митній сфері.

Інституційним нововведенням реформи є створення Митного органу ЄС (EU Customs Authority) як наднаціонального координаційного центру митної політики Союзу. Передбачається, що ця структура перебере на себе частину функцій, які нині виконуються національними митними адміністраціями, насамперед у сферах управління ризиками, стандартизації митних процедур і централізованого обміну інформацією [39, с. 348]. Такий підхід спрямований на подолання фрагментарності митної системи ЄС і формування єдиного механізму її функціонування «як цілого», що має підвищити ефективність та оперативність митного контролю.

До основних завдань Митного органу ЄС належатиме розроблення, адміністрування та технічний супровід Хабу митних даних ЄС, а також координація інтеграції національних митних ІТ-систем у спільне інформаційне середовище. Крім того, цей орган здійснюватиме аналіз ризиків на рівні Союзу на основі постійно оновлюваних масивів даних і формуватиме рекомендації для національних митних органів щодо здійснення контрольних заходів. У разі відмови від застосування таких рекомендацій національні адміністрації повинні будуть надавати відповідне обґрунтування. Окремим напрямом діяльності стане координація дій митних органів у кризових ситуаціях шляхом розроблення уніфікованих протоколів і процедур реагування [75].

Не менш значущими є зміни в інформаційній складовій митної системи ЄС, пов'язані зі створенням Хабу митних даних ЄС як централізованої цифрової платформи. Цей хаб покликаний забезпечити збір, обробку, агрегування та зберігання всієї інформації, необхідної для здійснення митних формальностей і суміжних видів контролю [75]. Його запровадження докорінно змінює логіку подання та використання митних даних, оскільки інформація надаватиметься безпосередньо до єдиного хабу, а не до численних національних систем, що дозволить багаторазово використовувати вже подані дані для подальших операцій імпорту або експорту.

Доступ до Хабу митних даних ЄС матимуть не лише національні митні адміністрації та Європейська Комісія, а й інші інституції ЄС, зокрема Європейський офіс з протидії шахрайству (OLAF), Європейська прокуратура (EPPO), а за визначених умов – Європол і Агентство з охорони зовнішніх кордонів Frontex [75]. Така модель значно посилює аналітичні можливості органів ЄС і забезпечує комплексне управління ризиками незалежно від країни ввезення товарів, поєднуючи наднаціональний та національний рівні контролю.

У довгостроковій перспективі передбачається, що Хаб митних даних ЄС поступово замінить національні системи митного декларування, які нині функціонують у державах-членах (зокрема ATLAS у Німеччині, DELTA у Франції, MDAS у Литві). Це дозволить істотно скоротити фінансові витрати та адміністративні ресурси, оскільки зникне необхідність у підтримці й постійному оновленні 27 різних національних ІТ-рішень із відмінними інтерфейсами та процедурними особливостями. Такий підхід є одним із найбільш амбітних елементів реформи та формує нову парадигму митного адміністрування в ЄС, до якої у перспективі змушена буде адаптуватися і Україна в межах євроінтеграційного процесу [84; 85].

Вищезазначена трансформація ґрунтується на єдиному правовому фундаменті, який забезпечує взаємодію різних інструментів і гармонізацію процедур. Таким фундаментом виступає Єдиний митний кодекс Європейського Союзу, який визначено базовою моделлю для зближення та гармонізації

митного законодавства України з європейськими стандартами. На нормативному рівні Україна вже зробила низку кроків у цьому напрямі, імплементувавши окремі положення до власного Митного кодексу, однак повне запровадження європейських митних процедур, підходів до класифікації товарів, визначення митної вартості, транзитних режимів і механізмів адміністрування потребує подальших системних зусиль. Очікуване ухвалення Митного кодексу ЄС Верховною Радою України у січні 2026 року [19] та його подальше застосування на території держави розглядається як етап реформування митної системи, що має сприяти підвищенню прозорості, зниженню корупційних ризиків і покращенню умов зовнішньої торгівлі.

Трансформаційні процеси у Митному Союзі ЄС відбуваються в умовах чітко визначених строків, ресурсів і прогнозованого впливу на економіку та суспільство, чого наразі бракує Україні. Статус кандидата на членство в ЄС не супроводжується гарантіями вступу або визначеними часовими орієнтирами, а також не дає чітких відповідей щодо обсягів, форм і термінів необхідної законодавчої, інституційної та технічної готовності. За відсутності таких визначеностей, а також з огляду на триваючу російську військову агресію, проведення масштабних реформ, спрямованих на повну адаптацію до митного простору ЄС, істотно ускладнюється й втрачає практичну доцільність [42, с. 175].

Разом із тим реформування митної системи за стандартами Європейського Союзу не обмежується формальною уніфікацією норм і процедур. Йдеться про глибоку структурну трансформацію принципів державного управління в митній сфері, зміну характеру взаємодії між державою та бізнесом, підвищення рівня прозорості економічної політики та наближення до кращих міжнародних практик. За умови появи чітких перспектив європейської інтеграції такі зміни можуть стати підґрунтям для поступової та ефективної модернізації української митної системи.

Таким чином, хоч повна адаптація до митного простору ЄС залишається довгостроковою перспективою з нечіткими контурами, саме цей вектор задає основний напрям для внутрішніх реформ. Українська влада прагне

використовувати європейські стандарти як орієнтир для побудови власної сучасної та ефективної системи незалежно від темпів політичної інтеграції. Конкретним проявом цього курсу є стратегічний план дій, викладений у межах адміністративної реформи Державної митної служби України на 2024-2030 роки [50], де передбачено комплексну модернізацію митної системи, спрямовану на підвищення її прозорості та ефективності. Складовими реформи є впровадження антикорупційних механізмів, розвиток партнерських відносин з бізнесом через розширення програм спрощення митних процедур, активізація міжнародного співробітництва, удосконалення кадрової політики та підвищення рівня оплати праці митників. Окремий акцент зроблено на модернізації ІТ-інфраструктури та технічного оснащення митних органів, що, на нашу думку, є критично важливим для зменшення дискреційних повноважень посадових осіб і підвищення довіри до митниці з боку бізнесу та суспільства.

Стратегічні орієнтири розвитку митної політики також визначені Бюджетною декларацією на 2025-2027 роки, схваленою постановою Кабінету Міністрів України від 28 червня 2024 року № 751 [56]. Документ закріплює завдання побудови передбачуваної та прогнозованої митної системи на основі практик Європейського Союзу, яка одночасно забезпечує належний рівень безпеки та сприяє розвитку зовнішньоекономічної діяльності. Важливою метою є формування партнерської моделі взаємодії митних органів із бізнесом та інтеграція українських підприємств у міжнародні ланцюги постачання.

Упродовж 2025-2027 років заплановано реалізацію заходів з реформування митної політики та митного адміністрування відповідно до Національної стратегії доходів до 2030 року [35]. Йдеться, зокрема, про гармонізацію митного законодавства України з правом ЄС, посилення антикорупційних заходів, розвиток співпраці з бізнесом, розширення міжнародного митного співробітництва, інституційний розвиток митних органів, а також подальший розвиток ІТ-рішень і технічних засобів митного контролю. Такий комплексний підхід свідчить про поступовий перехід від фрагментарних змін до системної реформи.

Окрему увагу Національна стратегія доходів до 2030 року [35] приділяє безпосередній гармонізації митного законодавства з *acquis* ЄС. Серед визначених напрямів – розроблення нового Митного кодексу України, який має забезпечити повну імплементацію норм митного права ЄС та уніфікацію митних процедур з європейськими. Паралельно передбачається підготовка підзаконних нормативно-правових актів для його реалізації, а також розроблення окремого Закону України «Про здійснення митної справи в Україні», що врегулює питання правового статусу митних органів і проходження служби. Важливим завершальним етапом має стати проходження офіційної оцінки відповідності митного законодавства України праву ЄС та отримання відповідного висновку Європейської комісії, що, на моє переконання, стане не лише юридичним, а й політичним маркером готовності України до глибшої митної інтеграції з ЄС.

У Національній стратегії доходів до 2030 року [35] зазначається, що митне законодавство України загалом уже істотно наближене до *acquis* ЄС, зокрема у таких напрямках, як митний транзит, інститут уповноваженого економічного оператора (АЕО), митна оцінка, визначення країни походження товарів та захист прав інтелектуальної власності. Важливим практичним кроком стало створення належного нормативно-правового підґрунтя для впровадження Нової комп'ютеризованої транзитної системи (NCTS) та розширення системи транзитних спрощень. На наш погляд, ці зміни закладають фундамент для реальної інтеграції України до європейського митного простору, однак потребують стабільного та послідовного застосування на практиці.

Аналіз процесу адаптації митного законодавства України до стандартів Європейського Союзу свідчить про наявність відчутних здобутків, які формувалися поступово й системно протягом тривалого часу (див. додаток Б).

Україна заклала нормативні та інституційні підвалини для європейської інтеграції у митній сфері, приєдналася до міжнародних конвенцій, модернізувала базове митне законодавство та впровадила низку інструментів, характерних для європейської моделі митного адміністрування. До таких

досягнень належать розвиток транзитних процедур, запровадження інституту авторизованого економічного оператора, поступова цифровізація митних процесів, а також використання ризик-орієнтованого підходу до контролю. Сукупно ці кроки засвідчують реальний поступ України в напрямі зближення з митним правом ЄС.

Подальша інтеграція відбувається в умовах значної невизначеності, зумовленої як трансформаціями самої митної системи Європейського Союзу (див. додаток Б), так і відсутністю чітких часових орієнтирів набуття Україною повноправного членства. Реформа Митного союзу ЄС передбачає глибокі інституційні та технологічні зміни, включно з централізацією управління ризиками, створенням єдиного митного цифрового простору та активним застосуванням штучного інтелекту. Для України це означає необхідність адаптації не лише норм права, а й організаційної моделі митної служби, ІТ-інфраструктури та підходів до взаємодії з бізнесом. Особливо чутливими залишаються питання практичної реалізації програми АЕО, регулювання електронної торгівлі та досягнення повної інтероперабельності з інформаційними системами ЄС.

Перспективи подальшого розвитку митної системи України пов'язані з переходом від формального наближення законодавства до його ефективного застосування, поглибленням цифрової трансформації та зміцненням інституційної спроможності митних органів. На мою думку, пріоритетними напрямками подальшої роботи мають стати завершення комплексної гармонізації митного законодавства з *acquis* ЄС, розвиток довіри між митницею та бізнесом, розширення міжнародного співробітництва і поступова підготовка до інтеграції в оновлену митну архітектуру Європейського Союзу. За умови збереження стратегічного курсу на європейську інтеграцію та послідовної реалізації запланованих реформ митна система України здатна стати не лише інструментом фіскального контролю, а й повноцінним чинником економічного розвитку та міжнародної конкурентоспроможності держави.

3.2 Впровадження передових інформаційно-комунікаційних технологій та систем управління ризиками

Інтеграція України до митного простору Європейського Союзу охоплює значно ширший спектр завдань, ніж формальне наближення митного законодавства до норм ЄС. Вона передбачає глибоку трансформацію митних процедур, управлінських підходів і технологічних рішень з метою їх відповідності європейським стандартам ефективності, прозорості та сервісної орієнтації. У цьому контексті цифровізація митної діяльності розглядається як важливий інструмент практичної імплементації положень Угоди про асоціацію між Україною та ЄС.

Важливим кроком на цьому шляху стало затвердження Міністерством фінансів України Довгострокового національного стратегічного плану цифрового розвитку, цифрової трансформації та цифровізації Державної митної служби України до 2026 року [17]. Документ визначає конкретні напрями підготовки України до членства в ЄС у частині гармонізації митних процесів і базується на Багаторічному стратегічному плані Європейського Союзу щодо електронної митниці (MASP-C). Його розроблення відбувалося за експертної підтримки програми EU4PFM з управління державними фінансами, що забезпечило узгодженість національних цифрових рішень із підходами, які застосовуються в державах-членах ЄС. План передбачає, зокрема, впровадження принципів кіберзахисту, поступовий перехід до безпаперових процедур та створення сучасних, надійних і масштабованих митних ІТ-систем.

Основною метою зазначеного стратегічного документа [17] є формування комплексної дорожньої карти цифрової трансформації митниці, спрямованої на запровадження зручних, швидких і безпечних митних процедур відповідно до міжнародних стандартів і рекомендацій. Такий підхід створює передумови для поступового переходу митних органів від переважно контрольної моделі діяльності до сервісно-орієнтованої, що відповідає логіці функціонування

митних адміністрацій у Європейському Союзі та є необхідною умовою повноцінної інтеграції України до єдиного митного простору ЄС.

Реалізація зазначеного Плану передбачає створення сучасних, гнучких і сервісно-орієнтованих інформаційно-комунікаційних систем, а також поетапну заміну й модернізацію застарілих ІТ-рішень, зокрема Єдиної автоматизованої інформаційної системи митних органів та автоматизованої системи митного оформлення. Цифрові зміни мають здійснюватися з урахуванням вимог законодавства ЄС, положень Митного кодексу України та орієнтації на спрощення й гармонізацію митних процедур. У підсумку це повинно сприяти формуванню прозорого торговельного середовища, підвищенню довіри бізнесу та покращенню позицій України у міжнародних рейтингах, пов'язаних із легкістю ведення бізнесу [1, с. 269].

Основними досягненнями у впровадженні реформування вітчизняної митної системи у 2022-2025 роках можна визначити такі взаємопов'язані напрями.

По-перше, було створено новий мобільний резервний центр обробки даних (ЦОД), який розгорнуто та підготовлено до повноцінної практичної експлуатації. Запуск цього центру істотно підвищив стійкість інформаційної інфраструктури Державної митної служби та її здатність безперервно виконувати функції в умовах підвищених ризиків, зокрема під час повномасштабної війни [43, с. 86]. Наявність резервного ЦОД забезпечує збереження даних, стабільність роботи основних інформаційних систем і є необхідною передумовою подальшої цифрової трансформації митниці.

По-друге, Україна приєдналася до так званого «митного безвізу» з країнами Європейського Союзу та впровадила Нову комп'ютеризовану транзитну систему (NCTS). Це дало змогу здійснювати переміщення товарів у межах єдиної транзитної процедури – від митниці відправлення в одній державі до митниці призначення в іншій – за однією транзитною декларацією та під єдиною гарантією, чинною на всій території транзиту. Такий підхід суттєво скоротив витрати бізнесу й час проходження митних формальностей, зменшив

черги на кордоні та прискорив товарообіг. Динаміка використання NCTS є показовою: за період 2022-2024 років кількість транзитних декларацій зросла з 700 до понад 94 000, а за перші три квартали 2025 року вже перевищила 95 000 [33].

У межах розвитку транзитних процедур українська митна служба не лише досягла відповідності базовим європейським стандартам, а й активно долучилася до подальшої модернізації системи разом із державами – учасницями Конвенції про процедуру спільного транзиту. Зокрема, у співпраці з європейськими партнерами здійснюється перехід на шосту версію NCTS, яка передбачає подальшу оптимізацію бізнес-процесів, удосконалення обміну даними та підвищення ефективності контролю. Оновлена версія системи була одночасно впроваджена всіма учасниками Конвенції з грудня 2023 року, що свідчить про включення України до спільного європейського митного простору не лише на нормативному, а й на технологічному рівні.

По-третє, в Україні активізувався розвиток інституту Авторизованого економічного оператора (АЕО). Вітчизняні суб'єкти господарювання, які демонструють високий рівень надійності, дотримання вимог безпеки та стандартів якості, дедалі активніше набувають статусу АЕО. Це є свідченням зростання довіри з боку митних органів і надає таким підприємствам доступ до низки митних спрощень і преференцій, що дозволяє їм інтегруватися у безпечні міжнародні ланцюги постачання. Програми АЕО функціонують у 90 країнах світу [5], що підкреслює глобальний характер цього інструменту. Для інституційної підтримки програми АЕО Держмитслужбою розпочато створення Системи для роботи з рішеннями митних органів (CDS.UA), яка покликана уніфікувати та автоматизувати основні процеси надання митних дозволів і авторизацій суб'єктам зовнішньоекономічної діяльності. Функціональною основою CDS.UA стала європейська ІТ-система Customs Decision System (CDS), що дає бізнесу можливість подавати заяви в електронному форматі та в режимі онлайн відстежувати їх розгляд. Показовою є динаміка розширення кола АЕО: від кількох десятків на початку 2024 року до 112 станом на грудень 2025 року [33],

що свідчить про поступове зростання довіри бізнесу до цифрових інструментів митного адміністрування.

По-четверте, було зроблено черговий крок у напрямі імплементації митних стандартів Європейського Союзу шляхом розширення застосування спрощеної «процедури випуску за місцезнаходженням». Суб'єкти господарювання, які отримали відповідний дозвіл, дістали можливість самостійно виконувати частину митних формальностей без безпосередньої присутності в зоні митного контролю. Такий підхід, що широко використовується в державах – членах ЄС, сприяє скороченню часу митного оформлення, зменшенню адміністративного навантаження та підвищенню прогнозованості процедур для бізнесу. Реалізація цього механізму в Україні стала можливою завдяки доопрацюванню Автоматизованої системи митного оформлення (АСМО) Державної митної служби України, що забезпечило технологічну готовність митної системи до застосування сучасних європейських практик контролю та випуску товарів [43, с. 87].

По-п'яте, в Україні функціонує Автоматизована система управління ризиками (АСУР), яка є складовою Єдиної автоматизованої інформаційної системи митних органів і забезпечує автоматизований митний контроль із застосуванням системи управління ризиками для визначення форм та обсягів контрольних заходів. У межах подальшої цифровізації Державна митна служба України розпочала створення нового програмно-інформаційного комплексу – Менеджера профілів ризику, впровадження якого заплановано на 2026 рік [14]. Його основним завданням є переведення в електронний формат документації щодо профілів ризику, автоматизація процесів їх створення, адміністрування та супроводу, а також відображення повного життєвого циклу профілю – від запровадження до призупинення чи поновлення дії.

Цифровізація адміністрування профілів ризику має на меті підвищення ефективності управління митними ризиками, зокрема шляхом спрощення та прискорення розробки, впровадження й актуалізації профілів ризику як основного елементу АСУР. Паралельно Держмитслужба активно впроваджує

сучасні аналітичні інструменти: у 2024 році АСУР було інтегровано з генеративним штучним інтелектом OpenAI від Microsoft та власною системою бізнес-аналітики (BI) [13]. Такий підхід дозволяє поєднувати щоденну кластеризацію митних оформлень для виявлення ризикових операцій із поглибленим аналітичним аналізом, що забезпечує більш точне визначення ризикових відправлень та автоматичне формування ефективних форм контролю. Перший профіль ризику, створений за цією моделлю, вже проходить тестову експлуатацію.

Оновлені системи АСУР 2.0 та АСМО 2.0 перебувають на стадії дослідної експлуатації та поступово інтегруються з Новою комп'ютеризованою транзитною системою (NCTS), зокрема в межах пілотування транзитних декларацій T1UA. Очікується, що їх повноцінне впровадження забезпечить перехід митних процесів у цифровий та онлайн-формат, підвищить прозорість формування митних формальностей і дозволить оперативно оцінювати результативність профілів ризику з можливістю їх швидкого коригування [81]. Реалізація цих рішень є складовою масштабної ІТ-трансформації митниці в межах проєкту «е-Митниця», спрямованого на модернізацію митного контролю та гармонізацію його з європейськими стандартами.

По-шосте, у межах цифрової трансформації митного адміністрування митними органами було впроваджено електронну систему управління гарантіями (Guarantee Management System, GMS). Запуск цієї системи забезпечив повний перехід до безпаперового обігу митних гарантій: гаранті отримали можливість передавати всі види гарантій в електронному форматі, а також оперативно здійснювати їх зміну або відкликання без використання паперових носіїв [43, с. 87]. Такий підхід істотно спростив інформаційну взаємодію між учасниками митних процедур, підвищив прозорість гарантійних операцій та зменшив адміністративне навантаження як на бізнес, так і на митні органи, наближаючи національні практики до стандартів Європейського Союзу.

По-сьоме, з метою підвищення рівня сервісності та відкритості Держмитслужба запровадила телеграм-бот для оперативного інформування

користувачів про статус митних декларацій. За його допомогою суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності можуть у режимі реального часу отримувати повідомлення про прийняття декларації до оформлення, відмову в її прийнятті, завершення митного оформлення, відмову в митному оформленні, а також факт перетину кордону. Крім того, бот надає можливість запитувати інформацію щодо залишку коштів на Єдиному казначейському рахунку. Важливою перевагою цього інструменту є те, що через нього не передається конфіденційна інформація, що гарантує належний рівень захисту даних. Паралельно було реалізовано API-доступ до митних декларацій, який дозволив бізнесу автоматично інтегрувати власні інформаційні системи з «Єдиним вікном для міжнародної торгівлі» та без затримок отримувати повний обсяг інформації щодо своїх декларацій [9]. Цей сервіс забезпечує цифровий доступ до документів, онлайн-взаємодію з контролюючими органами та сприяє скороченню витрат на документальний супровід, що в окремих компаніях дозволило зекономити до 20 % робочого часу.

По-восьме, важливим досягненням стало поглиблення міжвідомчої інформаційної взаємодії шляхом надання податковими та митними органами взаємного доступу до власних інформаційних баз. Така інтеграція дала змогу значно підвищити ефективність аналітичної роботи держави, зокрема оперативно виявляти та блокувати порушення податкового законодавства з боку платників податків, які імпортують товари в Україну для подальшої реалізації. Запроваджений механізм сприяв запобіганню практикам штучного завищення цін під час реалізації імпортованих товарів, що раніше було поширеним явищем, а також посилив фінансову дисципліну та прозорість у сфері зовнішньоекономічної діяльності.

По-дев'яте, важливим напрямом модернізації митної системи у 2022-2025 роках стало впровадження елементів штучного інтелекту та інтелектуальних систем управління ризиками. В Україні алгоритми ШІ поступово інтегруються у систему аналізу ризиків для автоматизованого відбору потенційно небезпечних або проблемних операцій, зокрема під час розмитнення транспортних засобів.

Такі алгоритми здатні обробляти великі масиви даних – від історії митних оформлень і маршрутів переміщення товарів до поведінкових моделей декларантів – і виявляти ознаки зниження митної вартості, маніпуляцій із документами чи використання типових схем ухилення від сплати митних платежів. Використання ШІ мінімізує вплив людського чинника, пришвидшує пропуск вантажів через кордон і підсилює превентивний контроль, перетворюючи митницю з реактивного органу на інституцію, здатну прогнозувати ризики ще до фізичного огляду товару [9].

У митній системі ЄС штучний інтелект і аналітика великих даних активно застосовуються для виявлення нелегальної торгівлі, протидії ухиленню від сплати митних платежів, аналізу поведінки операторів зовнішньоекономічної діяльності та прогнозування потенційних ризиків. Інтелектуальні системи дозволяють митним органам оперативно опрацьовувати значні обсяги інформації та суттєво скорочувати адміністративне навантаження, підвищуючи точність і результативність митного контролю. Зокрема, в межах Risk Management Framework (RMF) автоматизовано аналізуються імпорتنі та експортні декларації з урахуванням історичних даних і поточних торговельних тенденцій, що дає змогу зменшити кількість фізичних перевірок і зосередити ресурси на високоризикових вантажах.

Окреме значення в ЄС має використання спеціалізованих рішень підтримки прийняття рішень, таких як Customs Decision Support System (CDSS), яка за допомогою алгоритмів машинного навчання допомагає перевіряти митну вартість, походження та класифікацію товарів, формуючи рекомендації щодо застосування тарифів. Крім того, в європейських портах та аеропортах активно використовуються системи комп'ютерного зору для автоматичного сканування контейнерів і вантажів з метою виявлення контрабанди, нелегальних або фальсифікованих товарів. Інтеграція митних органів із правоохоронними структурами та міжнародними інформаційними системами через EU Customs Risk Management System (CRMS), зокрема з базами даних Інтерполу, додатково підсилює боротьбу з транснаціональними загрозами [39, с. 349]. Саме така

комплексна модель застосування ШІ в митній сфері ЄС формує стратегічний вектор, до якого поступово наближається й українська митниця в процесі імплементації європейського досвіду.

Отже, подальше зближення митних систем України та ЄС об'єктивно потребує поглибленого впровадження європейських інструментів управління ризиками, аналітики великих даних і штучного інтелекту, а також гармонізації підходів до цифрового митного контролю. Для України важливим завданням є не лише технічна інтеграція з системами ЄС, а й перехід до комплексної, ризик-орієнтованої моделі прийняття рішень, притаманної митницям технологічно розвинених країн – США, Канади, Австралії та держав Європейського Союзу.

Поступовий і контрольований перехід до застосування OSINT в митній справі має стати важливим елементом цієї трансформації, доповнюючи традиційні джерела інформації та автоматизовані системи управління ризиками. У науковій роботі М. М. Разумей та Д. О. Кухтіна [62] обґрунтовується доцільність поетапного впровадження OSINT у діяльність митних органів України як допоміжного аналітичного інструменту управління ризиками, адаптованого до національних правових і інституційних обмежень. На їх думку, OSINT має застосовуватися не як заміна правоохоронних інструментів, а як джерело відкритої аналітичної інформації для профілювання митних ризиків, моніторингу зовнішньоекономічної діяльності та раннього виявлення потенційних загроз митній безпеці [62, с. 65]. Такий підхід узгоджується з рекомендаціями ВМО, закріпленими у «Плані дій щодо крихких кордонів» та Звіті ВМО щодо застосування OSINT у митній справі.

Процес упровадження OSINT в Україні доцільно будувати на базі стандартизованої моделі ВМО, яка включає п'ять взаємопов'язаних етапів: підготовку, збір, обробку, аналіз і поширення інформації з відкритих джерел [95, с. 15]. Практична реалізація цього процесу можлива шляхом створення інтегрованої OSINT-платформи як складової автоматизованої системи управління ризиками Держмитслужби з використанням відкритих державних реєстрів, міжнародних торговельних баз даних, соціальних мереж, геоінформаційних

сервісів та спеціалізованих аналітичних інструментів. OSINT дозволяє формувати карти зв'язків між суб'єктами ЗЕД, товарами й логістичними маршрутами, а також застосовувати прогностичну аналітику для виявлення нових схем контрабанди та ухилення від сплати митних платежів [95, с. 19].

Очікуваний ефект від упровадження OSINT в Україні полягає у підвищенні точності оцінки митних ризиків, зменшенні адміністративного навантаження та більш ефективному спрямуванні ресурсів митного контролю на високоризикові операції. Використання відкритих джерел також сприяє посиленню міжвідомчої та міжнародної співпраці без порушення режиму державної таємниці, зокрема у сфері санкційного контролю та протидії незаконному обігу товарів подвійного використання [62, с. 64]. Вважаємо, що OSINT є реалістичним і фінансово доступним інструментом поступового наближення української митної системи до практик ЄС та стандартів ВМО в умовах цифрової трансформації митної справи.

Аналіз наведеного матеріалу свідчить, що подальше вдосконалення інформаційно-комунікаційних технологій та систем управління ризиками в Держмитслужбі має зосереджуватися на поглибленій інтеграції цифрових рішень у єдину, взаємопов'язану екосистему митного адміністрування. Основними напрямками розвитку є завершення переходу до безпаперових процедур, масштабування ризик-орієнтованого підходу, повна сумісність національних ІТ-систем із європейськими платформами та розширення використання аналітики великих даних і штучного інтелекту.

Щодо гармонізації законодавства та практики використання штучного інтелекту в митній сфері рекомендуємо:

– Запровадити єдиний нормативний підхід. Розробити спеціальний закон, який би визначав правовий статус систем ШІ, сфери їх застосування в митних процедурах, вимоги до алгоритмів, порядок сертифікації та критерії допустимості автоматизованих рішень. Доцільно також закріпити обов'язковість людського контролю за рішеннями ШІ у випадках, що можуть впливати на права та обов'язки учасників ЗЕД.

– Визначити межі відповідальності за рішення ШІ. Законодавчо встановити, що відповідальність за результати роботи систем штучного інтелекту несе митний орган або інший суб'єкт, який впровадив і використовує відповідну систему. Передбачити механізми оскарження автоматизованих рішень та обов'язок надання мотивованого пояснення результатів перевірки, здійсненої із застосуванням ШІ.

– Розвинути співпрацю держави та бізнесу. Створити постійно діючі консультаційні ради або робочі групи за участю митних органів, представників бізнесу, IT-компаній і науковців для обговорення практики застосування ШІ. Запровадити пілотні проєкти та «регуляторні пісочниці», що дозволять тестувати нові технології без порушення прав учасників митних правовідносин.

– Розробити стандартизовані формати митних даних і протоколи їх обміну між національними та міжнародними митними системами. Запровадити правові механізми спільного використання знеособлених даних для навчання алгоритмів ШІ з метою підвищення точності аналізу ризиків та автоматизованого контролю.

– Встановити обов'язкові вимоги до інформаційної безпеки систем ШІ, зокрема щодо захисту персональних і комерційних даних, багаторівневого доступу, журналювання дій та регулярного незалежного аудиту. Передбачити відповідальність за порушення вимог кібербезпеки та витоки даних.

– Ініціювати укладення міжнародних угод або приєднання до рекомендацій Всесвітньої митної організації щодо застосування ШІ. Забезпечити регулярне оновлення та перевірку сумісності національних митних систем із міжнародними платформами для спрощення контролю, підвищення прозорості та взаємодії між митними органами різних держав.

Такі конкретні кроки дозволять створити чітке, передбачуване та безпечне правове середовище для ефективного використання штучного інтелекту в митній сфері.

У процесі цифрової трансформації вже проявилися низка проблем, які залишаються невирішеними. Серед них – фрагментарність окремих

інформаційних систем, обмежена інтеграція між відомчими та міжнародними базами даних, дефіцит кваліфікованих аналітиків даних, а також нормативні та інституційні обмеження щодо використання розширених аналітичних інструментів. Додатковими викликами є ризики кібербезпеки, бюрократія та корупція, нерівномірна цифрова готовність регіональних підрозділів і залежність окремих проєктів від зовнішнього фінансування або технічної допомоги [9; 43].

Шляхи вирішення зазначених проблем полягають у комплексному підході до модернізації митної IT-архітектури, посиленні координації між цифровими проєктами та розвитку кадрового потенціалу Держмитслужби. Доцільним є створення централізованої аналітичної інфраструктури з уніфікованими стандартами даних, впровадження спеціалізованих навчальних програм з аналізу ризиків, III та OSINT, а також удосконалення правового регулювання використання сучасних цифрових інструментів. У поєднанні з активною міжнародною співпрацею це дозволить забезпечити стійкий розвиток систем управління ризиками, підвищити ефективність митного контролю та прискорити інтеграцію України до єдиного митного простору Європейського Союзу.

Отже, цифрова трансформація митної системи України поступово формує якісно нову модель митного адміністрування, орієнтовану на превентивне управління ризиками, прозорість процедур і сервісну взаємодію з бізнесом. Впровадження сучасних інформаційно-комунікаційних технологій, інтеграція з європейськими митними системами, розвиток аналітики великих даних, штучного інтелекту та допоміжних інструментів створюють передумови для підвищення ефективності митного контролю в умовах зростаючих безпекових і економічних викликів. Подальший успіх цих процесів залежить від системності цифрових рішень, належного кадрового та нормативного забезпечення, а також від здатності митних органів поєднувати технологічні інновації з європейськими стандартами управління ризиками, що є головною умовою повноцінної інтеграції України до митного простору ЄС.

ВИСНОВКИ

У ході теоретико-правового та порівняльного аналізу зарубіжного досвіду організації митної справи було сформульовано такі висновки:

1. Митна справа – системна публічно-управлінська діяльність держави, що поєднує правове регулювання, економічну політику та організацію митного контролю з метою впорядкування зовнішньоекономічних відносин і захисту національних інтересів. Її сутність полягає не лише в здійсненні митних формальностей і справлянні платежів, а у забезпеченні збалансованої реалізації фіскальних, регуляторних та безпекових функцій держави. Завдання митної справи формують систему функціональних орієнтирів, спрямованих на гарантування законності переміщення товарів, стабільності державних фінансів, захист внутрішнього ринку та виконання міжнародних зобов'язань України. Еволюція законодавчих і доктринальних підходів свідчить про перехід від вузького контрольного розуміння митної діяльності до інтегрованої моделі державного управління, здатної реагувати на сучасні економічні, безпекові та інтеграційні виклики.

2. Правове регулювання митної справи в Україні сформувалося як багаторівнева та динамічна система, яка поєднує національні нормативні приписи із міжнародними стандартами, що дозволяє забезпечити правову визначеність митних процедур, передбачуваність зовнішньоекономічної діяльності та ефективний захист економічних інтересів держави. Воєнний стан продемонстрував необхідність адаптивності митного законодавства, здатного оперативно змінювати інструменти регулювання без втрати керованості та законності. Подальший розвиток правового регулювання митної справи має ґрунтуватися на системній гармонізації з правом ЄС, удосконаленні механізмів правозастосування та забезпеченні балансу між фіскальними, регуляторними й безпековими завданнями держави.

3. Еволюція організаційної структури митних органів України свідчить про її безпосередню залежність від інституційних рішень держави та зовнішніх

викликів, насамперед безпекових і економічних. Сучасна трирівнева модель митних органів на чолі з Державною митною службою України забезпечує чітке розмежування управлінських, контрольних і виконавчих функцій та дозволяє централізовано координувати митну діяльність на всій території держави. Воєнний стан підтвердив практичну спроможність цієї моделі до оперативного перерозподілу повноважень і збереження безперервності митних процедур навіть за умов тимчасової втрати контролю над окремими територіями. Подальше підвищення ефективності функціонування митних органів потребує інституційної стабільності, технологічної модернізації та узгодження організаційної побудови з довгостроковими завданнями євроінтеграції та економічної безпеки держави.

4. Європейська модель митного адміністрування базується на поєднанні жорстко уніфікованих правових засад митного союзу з інституційною гнучкістю організації митних адміністрацій на національному рівні. Основними чинниками її ефективності є єдність митної території, обов'язковість застосування Митного кодексу Союзу, цифровізація процедур та централізоване управління ризиками, що мінімізує торговельні бар'єри й забезпечує захист фінансових інтересів ЄС. Досвід Німеччини, Польщі та Франції підтверджує, що різні організаційні моделі можуть бути однаково результативними за умови дотримання спільних принципів митного союзу та високого рівня міждержавної координації. Запропонована Європейською комісією реформа митної архітектури свідчить про перехід до наднаціонального управління митними даними й контролем, що формує нові стандарти митного адміністрування. Для України ця модель є орієнтиром адаптації митної системи до права та практик ЄС у контексті поглиблення євроінтеграційних процесів.

5. Американська модель організації митної справи характеризується інституційною концентрацією митних, прикордонних, імміграційних і правоохоронних функцій в межах єдиних централізованих органів, що забезпечує комплексний контроль за транскордонними потоками. Її визначальною рисою є домінування безпекового підходу, доповненого ризик-

орієнтованим управлінням і глибокою цифровізацією митних процедур, що дозволяє поєднати високий рівень захисту держави зі спрощенням законної торгівлі. Досвід США та Канади демонструє ефективність інтегрованої моделі митного адміністрування в умовах значних обсягів міжнародної торгівлі та підвищених глобальних загроз. Для України американський підхід є важливим орієнтиром у частині посилення безпекової складової митної діяльності, розвитку управління ризиками та впровадження сучасних цифрових інструментів контролю.

6. Азійська модель митної справи формується як інституційно сильна, централізована система, здатна адаптуватися до різних масштабів економіки та зовнішньоторговельних стратегій. Її особливістю є поєднання жорсткого державного управління з високим рівнем функціональної спеціалізації, цифровізації та ризик-орієнтованого контролю. Відмінності між національними моделями відображають пріоритети державної політики: від інституційної стабільності й міжнародної інтеграції (Японія), через комплексний контроль товаропотоків (Китай), до сервісно-інноваційного забезпечення глобальної торгівлі (Сінгапур). Повне впровадження цієї моделі не є доцільним через євроінтеграційний курс України.

7. Адаптація європейських стандартів і практик у сфері митного законодавства України є процесом, що виходить за межі формальної гармонізації норм та охоплює інституційні, процедурні й технологічні трансформації митної системи. Результатом цього процесу стало формування правових і організаційних засад, сумісних із *acquis* ЄС, зокрема у сфері транзиту, управління ризиками, цифровізації та митних спрощень. Ефективність адаптації обмежується неповною імплементацією європейських інструментів та недостатньою інтеперабельністю інформаційних систем. За цих умов подальший прогрес залежить від переходу до практико-орієнтованого застосування норм ЄС, посилення інституційної спроможності митних органів і синхронізації реформ із трансформацією митного простору самого Європейського Союзу.

8. Цифрова трансформація митної сфери є одним із ключових інструментів європейської інтеграції та практичної імплементації стандартів ЄС. Запровадження NCTS, розвиток інституту АЕО, модернізація АСУР і АСМО, впровадження безпаперових процедур, систем електронних гарантій, інструментів бізнес-аналітики, штучного інтелекту та OSINT формують підґрунтя для переходу до ризик-орієнтованої, сервісно-орієнтованої моделі митного адміністрування, притаманної митним адміністраціям Європейського Союзу. Досягнення сталого ефекту стримується неповною інтегрованістю ІТ-рішень, кадровими обмеженнями та недостатньою нормативною визначеністю застосування розширених аналітичних інструментів. Обґрунтованими напрямками подальшого розвитку є: по-перше, завершення інтеграції національних ІТ-систем у єдину цифрову екосистему з повною сумісністю з платформами ЄС; по-друге, поглиблення застосування аналітики великих даних, штучного інтелекту та OSINT для підвищення точності управління ризиками тощо; по-третє, удосконалення правового регулювання цифрових митних процедур і автоматизованих рішень (визначення правового статусу автоматизованих митних систем і алгоритмів штучного інтелекту, встановлення меж їх застосування у митному контролі, закріплення механізмів людського нагляду, процедур оскарження автоматизованих рішень та відповідальності митних органів за результати їх використання); по-четверте, розвиток кадрового та інституційного потенціалу митних органів (професійну підготовку, розвиток компетенцій, а також вдосконалення структури та процесів роботи митної служби). Реалізація зазначених напрямів є необхідною умовою підвищення ефективності митного контролю, зменшення адміністративного навантаження і забезпечення повноцінної інтеграції України до єдиного митного простору Європейського Союзу.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Атаманчук Н. І. Гармонізація законодавства України щодо адміністрування митних платежів з правом Європейського Союзу. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Право.* 2025. № 2 (87). С. 267-273.
2. Бабюк А. Митна система України: історико-правовий огляд. *Юридичний вісник.* 2022. № 1. С. 15-20.
3. Баязітов Л. Р., Кунев Ю. Д., Кунева З. Ю. Визначення сутності та змісту основних митно-правових понять. *Сучасний стан та перспективи розвитку митних правовідносин в Україні* : кол. моногр. / за заг. ред. Д. В. Приймаченка. Дніпро : Гельветика, 2018. С. 31-51.
4. Бондаренко Є. Фіскально-контролюючі особливості діяльності митних органів. *Світ фінансів.* 2021. № 1 (66). С. 226-236.
5. Вже 90 компаній із різних галузей отримали статус АЕО / Державна митна служба України. URL : <https://customs.gov.ua/news/aeo-59/post/vzhe-90-kompanii-iz-riznikh-galuzei-otrimali-status-aeo-2164>.
6. Гайдаржи Р. А. Поняття та сутність митної справи України в умовах євроінтеграції. *Механізми забезпечення розвитку держави та права в умовах євроінтеграції* : матеріали II наук.-практ. конф. (м. Полтава, 14-15 черв. 2024р.). Одеса : Вид-во «Молодий вчений», 2024. С. 33-36.
7. Генеральна угода з тарифів і торгівлі (ГАТТ 1947) від 30.10.1947. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_264#Text.
8. Горобець Н., Полянська Є. Митна злочинність: поняття та проблеми правового визначення в Україні. *Juris Europensis Scientia.* 2021. № 3. С. 79-83.
9. Грін О., Микуляк О., Петик М. Цифрові технології інституційної взаємодії митних органів та бізнес-середовища в Україні. *Економіка та суспільство.* 2025. № 80. URL : <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/6972>.

10. Гуцул І. А. Митна політика зарубіжних країн : навч. посіб. Тернопіль : ТНЕУ, 2018. 198 с.

11. Денисенко С. І. Адаптація митної політики України до європейських стандартів: основні напрямки. *Реформування правової системи в контексті євроінтеграційних процесів* : матеріали ІХ Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Суми, 23-24 трав. 2025 р.) / редкол. : А. М. Куліш, В. В. Миргород, А. Р. Голоха. Суми : Сумський державний університет, 2025. С. 83-86.

12. Денисенко С. І., Ільченко О. В. Міжнародна конвенція про спрощення та гармонізацію митних процедур як основоположний документ у сфері митної справи. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. № 5. С. 638-641.

13. Держмитслужба інтегрувала ІІІ та ВІ в АСУР для підвищення ефективності управління ризиками / Державна митна служба України. URL : <https://customs.gov.ua/news/it-transformatsiia-62/post/derzhmitsluzhba-integruvala-shi-ta-bi-v-asur-dlia-pidvishchennia-efektivnosti-upravlinnia-rizikami-2016>.

14. Держмитслужба розпочала створення ІТ системи Менеджер профілів ризиків / Державна митна служба України. URL : <https://customs.gov.ua/news/it-transformatsiia-62/post/derzhmitsluzhba-rozpochala-stvorennia-it-sistemi-menedzher-profiliv-rizikiv-2298>.

15. Деякі питання реалізації концептуальних напрямів реформування системи органів, що реалізують державну митну політику : розпорядження Кабінету Міністрів України від 13 трав. 2020 р. № 569-р URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/569-2020-%D1%80#Text>.

16. Деякі питання територіальних органів Державної митної служби : постанова Кабінету Міністрів України від 30 верес. 2020 р. № 895. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/895-2020-%D0%BF#Text>.

17. Довгостроковий національний стратегічний план цифрового розвитку, цифрових трансформацій і цифровізації Державної митної служби України та її територіальних підрозділів на основі Багаторічного стратегічного плану електронної митниці ЄС (Multi-annual strategic plan for electronic customs, MASP-C). URL : <https://customs.gov.ua/plani-ta-zviti-roboti>.

18. Дорофеєва Л. М. Митна безпека України: перспективи підвищення рівня захищеності інтересів. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Право*. 2024. № 3 (84). С. 95-101.

19. Євроінтеграція: Україна прагне отримати новий Митний кодекс на основі Митного кодексу ЄС у 2026 році / Державна митна служба України. URL : <https://customs.gov.ua/news/zagalne-20/post/ievrointegratsiia-ukrayina-pragne-otrimati-novii-mitnii-kodeks-na-osnovi-mitnogo-kodeksu-ies-u-2026-rotsi-2083>.

20. Кабмін скоротив кількість митниць із 26 до 16. Укрінформ від 2 жовтня 2019 р. URL : https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2791683-kabmin-skorotivkilkist-mitnic-iz-26-do-16.html?utm_source=chatgpt.com.

21. Кадала В. В., Гузенко О. П. Організаційно-правові основи процедури митного контролю. *Правовий часопис Донбасу*. 2021. № 1 (74). С. 81-88.

22. Комзюк В. Т. Адміністративно-правові засоби здійснення митної справи : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2003. 18 с.

23. Ладиченко К., Троян І. Шляхи поглиблення торговельно-економічних відносин України із країнами USMCA. *Економіка та суспільство*, 2024. № 62. URL : <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/3973>.

24. Лемеха Р. І. Теоретико-методологічні та правові засади митних режимів в Україні : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Запоріжжя, 2021. 417 с.

25. Макарова О. О. Механізми державного управління митною справою в контексті забезпечення фіскальної політики України : дис. ... д-ра філософії у галузі 281 «Публічне управління та адміністрування». Одеса, 2024. 208 с.

26. Мапа пунктів пропуску / Державна митна служба України. URL : <https://customs.gov.ua/posts>.

27. Машика Ю. В. Фіскальнація митних органів України в умовах правового режиму воєнного стану: аналіз проблем в контексті рішень вищих органів державної влади. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Право*. 2024. № 2 (83). С. 300-306.

28. Мельник О. Г., Тодощук А. В., Адамів М. Є. Досвід Франції щодо побудови та функціонування митної системи: проекція на Україну в умовах європейської інтеграції. *Бізнес Інформ*. 2018. № 7. С. 38-43.

29. Менліосманов З. Т. Митний контроль в Україні: сутність, функції, принципи та місце в системі фінансового контролю. *Науковий погляд: економіка та управління*. 2016. № 2 (56). С. 144-153.

30. Митний кодекс України від 11.07.2002 р. № 92-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2002. № 38-39. Ст. 288.

31. Митний кодекс України від 12.12.1991 р. № 1970. *Відомості Верховної Ради України*. 1992. № 16. Ст. 203.

32. Митний кодекс України від 13.03.2012 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2012. № 44-45, № 46-47, № 48. Ст. 552.

33. Митний огляд за III квартал 2025 року – «Українська митниця: розвиток попри війну» / Державна митна служба України. URL : https://mof.gov.ua/uk/news/tri_roki_mitnogo_bezvizu_v_ukraini_biznes_zdiisniv_po_nad_231_tis_tranzitnikh_perevezhen_za_dopomogoiu_sistemi_ncts-5346.

34. Міжнародна конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур (Кіотська конвенція) від 18.05.1973. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_643#Text.

35. Національна стратегія доходів до 2030 року. URL : https://mof.gov.ua/storage/files/National%20Revenue%20Strategy_2030_pdf.

36. Організаційно-економічний механізм протидії тіньовій економіці та корупції : монографія / А. В. Лісовий, К. П. Проскура, С. В. Кирпа, А. М. Савченко, М. О. Скорик [та ін.] ; за заг. ред. А. В. Лісового. Ірпінь, 2024. 246 с.

37. Панов І. О. Деякі питання відповідності правового регулювання митної справи в Україні міжнародним стандартам. *Проблеми сучасної поліцейстики* : тези доп. IV наук.-практ. конф. (м. Вінниця, 27 черв. 2024 р.). Вінниця : ХНУВС, 2024. С. 128-133.

38. Перелік територіальних органів Державної митної служби, що утворюються : постанова Кабінету Міністрів України від 2 жовт. 2019 р. № 858. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/858-2019-%D0%BF#Text>.

39. Петрова І. Митна реформа Європейського Союзу: досвід, корисний для України на шляху до євроінтеграції. *Аналітично-порівняльне правознавство*. 2025. Вип. 3. Ч. 3. С. 345-351.

40. Петрова І. Митна служба Німеччини в інтегрованій системі митних служб Європейського Союзу. *Адміністративне право і процес*. 2019. № 1. С. 121-126.

41. План заходів з реформування та розвитку системи органів, що реалізують митну політику : затверджено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 13 трав. 2020 р. № 569-р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/569-2020-%D1%80#Text>.

42. Плохута Є. П. Реформа митного союзу ЄС: перспективи та виклики для митної справи України. *Правові новели. Науковий юридичний журнал*. 2024. № 22. С. 170-178.

43. Погріщук Г., Головай Н. Інноваційні технології у митній сфері: виклики та перспективи цифровізації. *Економічні горизонти*. 2024. № 4 (29). С. 79-90.

44. Приймаченко Д. В. Адміністративна діяльність митних органів у сфері реалізації митної політики держави : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Ірпінь, 2007. 468 с.

45. Про внесення змін до Митного кодексу України щодо імплементації деяких положень Митного кодексу Європейського Союзу : Закон України від 22.08.2024 № 3926-IX. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3926-20#Text>.

46. Про внесення змін до Податкового кодексу України та інших законодавчих актів України щодо вдосконалення законодавства на період дії воєнного стану : Закон України від 24.03.2022 № 2142-IX. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2142-20#Text>.

47. Про встановлення змін до наказу Держмитслужби від 24.02.2022 р. № 113 : наказ Державної митної служби України від 25 квіт. 2022 р. №173. URL : https://www.mdoffice.com.ua/ua/aSNewsDic.getNews?dat=02052022&num_c=811133.

48. Про Державну митну службу України : Указ Президента України від 29.11.1996 р. № 1145. URL : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1145/96>.

49. Про затвердження Класифікатора Державної митної служби України, її територіальних органів та їх структурних підрозділів : наказ Міністерства фінансів України від 26.11.2019 р. № 495. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0495201-19#n103>.

50. Про затвердження плану реформування Державної митної служби України на 2024-2030 роки : наказ Держмитслужби України від 24.05.2024 р. № 686. URL : <https://customs.gov.ua/plani-ta-zviti-roboti>.

51. Про затвердження положень про територіальні органи Держмитслужби : наказ Державної митної служби України від 29 жовт. 2020 р. № 3489. URL : <https://customs.gov.ua/documents/pro-zatverdzhennia-polozhen-pro-teritorialniorgani-derzhmitsluzhbi-237>.

52. Про затвердження Порядку виконання митних формальностей у разі виходу з ладу автоматизованої системи митного оформлення або єдиної автоматизованої інформаційної системи митних органів : наказ Міністерства фінансів України від 17.08.2020 р. № 508. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0998-20#Text>.

53. Про затвердження Порядку створення зон митного контролю : наказ Міністерства фінансів України від 22.05.2012 р. № 583. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0879-12#Text>.

54. Про Міністерство доходів і зборів України : Указ Президента України від 18.03.2013 № 141. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/141/2013#Text>.

55. Про покладання функцій : наказ Державної митної служби України від 14.07.2022 р. № 328. URL : https://www.mdoffice.com.ua/ua/aSNewsDic.getNews?dat=27072022&num_c=814810.

56. Про схвалення Бюджетної декларації на 2025-2027 роки: постанова Кабінету Міністрів України від 28 червня 2024 р. № 751. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/751-2024-%D0%BF#Text>.

57. Про тимчасове закриття деяких пунктів пропуску через державний кордон та пунктів контролю : розпорядження Кабінету Міністрів України від 26.02.2022 № 188-р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/188-2022-%D1%80#Text>.

58. Про утворення Державного митного комітету України : Указ Президента України від 11.12.1991 р. № 1. URL : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1/91>.

59. Про утворення Державної податкової служби України та Державної митної служби України : Постанова Кабінету Міністрів України від 18.12.2018 р. № 1200. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1200-2018-%D0%BF#Text>.

60. Про утворення Державної фіскальної служби : Постанова Кабінету Міністрів України від 21.05.2014 р. № 160. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/160-2014-%D0%BF#Text>.

61. Про утворення територіальних органів Державної митної служби України як відокремлених підрозділів : наказ Державної митної служби України від 19 жовт. 2020 р. №460. URL : <https://customs.gov.ua/documents/proutvorennia-teritorialnikh-organiv-derzhavnoyi-mitnoyi-sluzhbi-ukrayini-iakvidokremenikh-pidrozdiliv-149>.

62. Разумей М. М., Кухтін Д. О. Потенціал OSINT для аналізу та оцінки митних ризиків. *Публічне управління та митне адміністрування*. 2025. № 2 (45). С. 59-67.

63. Резнік Н., Боровик Т. Митна справа та митна політика держави. *Молодий вчений*. 2022. № 9 (109). С. 162-165.

64. Спільний транзит (NCTS) / Державна митна служба України. URL : <https://customs.gov.ua/rezhim-spilnogo-tranzitu-ncts>.

65. Степаненко С. В. Напрями удосконалення митного контролю та переміщення товарів через митний кордон України. *Актуальні проблеми політики*. 2023. № 71. С. 49-54.

66. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони від 27.06.2014. URL : <http://comeuroint.rada.gov.ua/komevoint/doccatalog/document?id=56219>.

67. Федотов О. П., Назарко А. А. Функціонування територіальних органів Державної митної служби України під час дії правового режиму воєнного стану. *Нове українське право*. 2023. № 1. С. 144-151.

68. Фрадинський О. А., Брендак А. І. Зарубіжний досвід застосування митних інформаційних технологій. *Інноваційна економіка*. 2020. № 5-6. С. 168-175.

69. Хома В. Правоохоронні повноваження митних адміністрацій як запорука ефективної міжсистемної взаємодії: досвід Канади. *Синергетичні драйвери розвитку обліку, податкового аудиту та бізнес-аналітики* : зб. тез за матеріалами III Міжнар. наук.-практ. інтернет конф., м. Ірпінь, 14 трав. 2024 р. Ірпінь : Державний податковий університет, 2024. С. 395-398.

70. Яковенко І. Л., Шолкова Т. Б. Історія становлення та розвитку правового регулювання митних органів і митних режимів в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2020. № 8. С. 338-341.

71. Яромій І. В. Формування та забезпечення реалізації державної митної політики у сучасних умовах : дис. ... д-ра юрид. наук :12.00.07. Запоріжжя, 2025. 346 с.

72. Canada Border Services Agency Act 2005. URL : <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/c-1.4/page-1.html>.

73. Canada Border Services Agency. URL : <https://www.cbsa-asfc.gc.ca/menu-eng.html>.

74. Central Customs Authority: official website. URL : https://www.zoll.de/EN/Home/home_node.html.

75. Commission Staff Working Document «Impact Assessment Report». Accompanying the document Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing the Union Customs Code and the European Union Customs Authority, and repealing Regulation (EU) No 952/2013. URL : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52023SC0140&%3Bqid=1684913437758>.

76. Customs Act (R.S.C., 1985, c. 1 (2nd Supp.)). URL : <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/c-52.6/FullText.html>.

77. Customs Law of the People's Republic of China. URL : <http://english.customs.gov.cn/Statics/644dcaee-ca91-483a-86f4-bdc23695e3c3.html>.

78. Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects: official website. URL : <https://www.douane.gouv.fr>.

79. General Administration of Customs of the People's Republic of China. URL : <http://english.customs.gov.cn>.

80. History of Japan Customs. URL : https://www.customs.go.jp/english/zeikan/history_e.htm.

81. IT трансформація Митниці: оновлені системи управління ризиками та митного оформлення (АСУП 2.0 та АСМО 2.0) інтегровано з системою NCTS / Державна митна служба України. URL : <https://customs.gov.ua/news/ncts-26/post/it-transformatsiia-mitnitsi-onovleni-sistemi-upravlinnia-rizikami-ta-mitnogo-oformlennia-asur-2-0-ta-asm-2-0-integrovano-z-sistemoiu-ncts-444>.

82. Japan Customs. URL : <https://www.customs.go.jp/english/index.htm>.

83. Lemekha R. Zagraniczne doświadczenia regulacji prawnych reżimów celnych i perspektywy jej wprowadzenia do prawa krajowego i praktyki prawnej. *Knowledge, Education, Law, Management*, 2020. № 5(33). Vol. 2. P. 222-227.

84. Lux M. Die Reform des UZK. Ehrgeizige und weitreichende Vorschläge der EU-Kommission. *Außenwirtschaftliche Praxis – Sonderausgabe*. 2024. S. 9-12. URL: https://www.reguvis.de/de/media/pdf/AW-Prax_Service_Guide_2024.pdf.

85. Lux M. The Reform of the UCC. Ambitious and far-reaching customs reform proposals by the EU Commission. *Customs Compliance & Risk Management*

Journal. 2023. URL: <https://www.customsclearance.net/en/articles/the-reform-of-the-ucc>.

86. Organisation splänerörtlichen Behörden. URL : https://www.zoll.de/DE/Der-Zoll/Struktur-des-Zolls/_functions/organisationsplaene_faq.html?nn=279098&faqCalledDoc=279098.

87. Organization of Customs and Tariff Bureau / Japan Customs. URL : https://www.customs.go.jp/english/zeikan/k-kikou_e.htm.

88. Organization of Regional Customs / Japan Customs. URL : https://www.customs.go.jp/english/zeikan/z-kikou_e.htm.

89. Regulation (EU) No 952/2013 of the European Parliament and of the Council of 9 October 2013 laying down the Union Customs Code. URL : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02013R0952-20221212>.

90. Singapore Customs. URL : <https://www.customs.gov.sg>.

91. Służba Celno-Skarbowa /Serwis Rzeczy pospolitej Polskiej. URL : <https://www.gov.pl/web/kas/sluzba-celno-skarbowa>.

92. Struktura KAS /Serwis Rzeczy pospolitej Polskiej. URL : <https://www.gov.pl/web/kas/struktura-kas>.

93. The United States-Mexico-Canada Agreement (USMCA) 2020. URL : <https://ustr.gov/trade-agreements/free-trade-agreements/united-states-mexico-canada-agreement/agreement-between>.

94. U.S. Customs and Border Protection. URL : <https://www.cbp.gov/about>.

95. Unlocking the Value of Open-Source Intelligence (OSINT) for Customs Enforcement: Study Report (July 2024) / World Customs Organization. Brussels : WCO, 2024. 44 p. URL : <https://cutt.ly/tremP9CT>.

96. WCO Annual report 2022 – 2023. URL : <https://cutt.ly/9wNGAwY>.

ДОДАТКИ

Організаційно-управлінська структура апарату ДМСУ станом на 2024 рік

Керівництво
Організаційно-розпорядчий департамент
Відділ прес-служби та взаємодії з громадськістю
Юридичний департамент
Департамент внутрішнього аудиту
Департамент по роботі з персоналом
Відділ охорони державної таємниці та технічного захисту
Департамент контролю та адміністрування митних платежів
Департамент нетарифного регулювання
Департамент митного аудиту та обліку осіб
Департамент організації виконання митних формальностей
Департамент авторизації, надання адміністративних послуг та контролю
Департамент боротьби з контрабандою та порушеннями митних правил
Департамент бухгалтерського обліку, звітності та планово-фінансової роботи
Департамент матеріально-технічного забезпечення та управління державним майном
Департамент міжнародної взаємодії
Департамент з питань цифрового розвитку, цифрових трансформацій і цифровізації
Департамент профілювання митних ризиків
Управління внутрішнього контролю
Управління з питань запобігання та виявлення корупції
Департамент транзитних процедур
Відділ інформаційної безпеки

Порівняння процесів трансформації митної діяльності в Україні та країн Європейського Союзу

Критерій	Україна	Європейський Союз
Стратегічна модель митної діяльності	Фіскально-орієнтована модель, яка трансформується до сервісно-безпекової.	Сформована сервісно-безпекова модель.
Правове забезпечення	Нормативно-правова база частково гармонізована з правом ЄС; триває адаптація до положень Union Customs Code та acquis ЄС.	Уніфіковане митне законодавство на основі Union Customs Code; єдині правила та процедури для всіх держав-членів.
Організаційна структура митних органів	Централізована модель із мережею регіональних митниць.	Єдиний митний простір ЄС; поступове формування спільного митного управління на рівні Союзу.
Цифровізація та ІТ-системи	Запроваджено електронне декларування, «єдине вікно», NCTS, API-інтеграцію; інтеграція з цифровими системами ЄС має поступовий і частковий характер.	Розвинена цифрова екосистема (EU Customs Data Hub), повна електронізація процедур, централізовані платформи обміну даними, використання штучного інтелекту.
Управління ризиками та митний контроль	Переважає контрольна модель із елементами ризик-орієнтованого підходу; ефективність автоматизованих систем аналізу ризиків потребує подальшого підвищення.	Повністю ризик-орієнтований контроль; автоматизовані системи управління ризиками, аналітика великих даних і мінімізація людського фактору.
Інституційні виклики	Корупційні ризики, надмірна бюрократизація, нерівномірне впровадження цифрових рішень, обмежена інтеграція регіональних митниць.	Необхідність постійного оновлення цифрових систем, реагування на нові виклики (електронна комерція, санкційні режими, безпекові загрози).
Перспективи розвитку	Подальша гармонізація з митним правом ЄС, повна інтеграція до NCTS та EU Customs Data Hub, формування довгострокової митної стратегії до 2030 року.	Поглиблення цифровізації, розширення повноважень наднаціонального митного органу, посилення міжнародної митної співпраці.