

Міністерство освіти і науки України  
Університет митної справи та фінансів

Факультет управління  
Кафедра публічного управління та митного адміністрування

## **Кваліфікаційна робота бакалавра**

за темою «**Організація боротьби з контрабандою та порушеннями митних правил в митних органах України**»

Виконала:

студентка групи ПУ22-1  
спеціальність 281 «Публічне  
управління та адміністрування»  
Грушко С. І.

Керівник:

к. держ. упр., доц. Разумей М. М.

Рецензент:

начальник організаційно-  
розпорядчого управління  
Південно-Східної митниці,  
к. е. н. Джумурат О. В.

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

Факультет / ННІ \_\_\_\_\_

Кафедра \_\_\_\_\_

Рівень вищої освіти \_\_\_\_\_

Спеціальність \_\_\_\_\_

Освітня програма \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ управління \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ публічного управління та митного  
адміністрування \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ бакалавр \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ 281 Публічне управління та  
адміністрування \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ Публічне управління та  
адміністрування \_\_\_\_\_

**ЗАТВЕРДЖУЮ**

Завідувач кафедри публічного управління  
та митного адміністрування

\_\_\_\_\_ / Антонова О. В. /

” \_\_\_\_\_ ” \_\_\_\_\_ 20\_\_ року

**ЗАВДАННЯ**  
**НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ**  
здобувачу вищої освіти

\_\_\_\_\_ Грушко Сніжані Ігорівній \_\_\_\_\_  
(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема роботи Організація боротьби з контрабандою та порушеннями митних правил в митних органах України

керівник роботи к.держ. упр., доцент Разумей М.М.,  
( прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

затверджені наказом по УМСФ  
від “24” листопада 2025 року № 977 кс

2.Строк подання здобувачем роботи на кафедру 25.05.2026 - 05.06.2026

3. Вихідні дані до роботи Митний кодекс України; Кримінальний кодекс України (статті 201, 201-2, 201-3, 201-4, 305); Кодекс України про адміністративні правопорушення; Конституція України; Закон України «Про Бюро економічної безпеки України»; Закон України «Про Службу безпеки України»; Закон України «Про Державну прикордонну службу України»; Закон України «Про оперативно-розшукову діяльність»; Закон України № 3513-ІХ щодо криміналізації контрабанди товарів; Угода про асоціацію між Україною та ЄС; Кіотська конвенція; Рамкові стандарти безпеки та полегшення світової торгівлі (SAFE Framework, ВМО); Постанова КМУ від 06.03.2019 № 227 «Про затвердження Положення про Державну митну службу України»; Стратегія інтегрованого управління кордонами. Наукові праці українських та зарубіжних авторів з проблем протидії митним правопорушенням. Статистичні дані та аналітичні матеріали Державної митної служби України щодо результатів боротьби з контрабандою за 2022–2025 роки; звіти Рахункової палати щодо технічного оснащення кордону; інформація про впровадження автоматизованої системи управління ризиками (АСУР); матеріали, отримані під час проходження переддипломної практики у Південно-східній митниці

4. Зміст роботи (перелік питань для розробки) Поняття, сутність та види митних правопорушень. Нормативно-правова база України у сфері боротьби з контрабандою та порушеннями митних правил. Зарубіжний досвід протидії митним правопорушенням. Роль та місце митних органів у системі протидії контрабанді та порушенням митних правил. Аналіз сучасного стану правоохоронної роботи в митних органах. Проблеми та напрями удосконалення організації боротьби з контрабандою та порушеннями митних правил в митних органах України.

5. Перелік графічного матеріалу\_ таблиці, діаграми, схеми, що ілюструють ключові аспекти дослідження

6. Дата видачі завдання 05.01.2026-15.01.2026

### КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної роботи *	Строк виконання етапів роботи	Примітка
1	Визначення теми кваліфікаційної роботи	31.12.25	
2	Складання змісту роботи, оформлення та затвердження завдання	15.01.26	
3	Опрацювання літературних джерел, нормативних документів	до 01.04.26	
4	Збір та обробка статистичних і звітних даних	до 01.04.26	
5	Проведення аналізу	до 01.04.26	
6	Написання вступу	до 01.04.26	
7	Написання розділу 1	до 15.04.26	
8	Написання розділу 2	до 01.05.26	
9	Підготовка висновків	до 20.05.26	
10	Оформлення роботи	до 25.05.26	
11	Подання на кафедрі електронного варіанту роботи для перевірки на плагіат	до 31.05.26	
12	Підготовка тексту доповіді і демонстраційного матеріалу	до 10.06.26	
13	Подання на кафедрі кваліфікаційної роботи	до 05.06.26	

**Здобувач освіти**

\_\_\_\_\_

( підпис )

**Грушко С.І.**

\_\_\_\_\_

(прізвище та ініціали)

**Керівник роботи**

\_\_\_\_\_

( підпис )

**Разумей М.М.**

\_\_\_\_\_

(прізвище та ініціали)

## АНОТАЦІЯ

### ***Грушко С. І. Організація боротьби з контрабандою та порушеннями митних правил в митних органах України***

Кваліфікаційна робота на здобуття освітнього ступеня бакалавр за спеціальністю 281 «Публічне управління та адміністрування». Університет митної справи та фінансів, Дніпро, 2026.

Метою бакалаврської роботи є комплексне вивчення теоретико-правових засад та виявлення проблем організації боротьби з контрабандою і митних правил у митних органах України, а також визначення удосконалення митної діяльності.

У роботі досліджено поняття, сутність та види митних правопорушень, персоналізовано нормативно-правову базу України у сфері боротьби з контрабандою та порушеннями митних правил. Охарактеризовано зарубіжний досвід протидії митним правопорушенням, зокрема практику країн Європейського Союзу, США та держав Азійського регіону. Визначену роль та місце митних органів у системі протидії контрабанді, досліджено їх структуру, функції та механізми взаємодії з іншими правоохоронними органами. Проаналізовано сучасний стан правоохоронної роботи в митних органах України з урахуванням умов воєнного стану. За результатами дослідження виявлено ключові проблеми організації боротьби з митними правопорушеннями, зокрема технологічний розрив, інституційну обмеженість повноважень та кризу кадрового потенціалу. Запропоновані напрями удосконалення: криміналізація товарної контрабанди, розширення процесуальної самостійності митниці, глибока технологічна модернізація та інтеграція до міжнародних систем обміну даних.

*Ключові слова:* митні органи, контрабанда, порушення митних правил, митний контроль, управління ризиками, правоохоронна функція, публічне управління, цифровізація, митна безпека, митне законодавство.

## SUMMARY

### ***Hrushko S. I. Organization of Combating Smuggling and Violations of Customs Regulations in the Customs.***

Bachelor's qualification thesis for obtaining an educational degree in specialty 281 «Public Administration». University of Customs and Finance, Dnipro, 2026.

The purpose of the Bachelor's thesis is a comprehensive study of the theoretical and legal foundations and identification of problems in organizing the fight against smuggling and customs violations in the customs authorities of Ukraine, as well as determining directions for improving customs activities.

The thesis investigates the concepts, essence and types of customs violations, and analyzes the regulatory framework of Ukraine in the field of combating smuggling and customs violations. Foreign experience in countering customs violations is characterized, in particular the practices of the European Union, the United States, and

Asian countries. The role and place of customs authorities in the system of combating smuggling are determined, their structure, functions and mechanisms of interaction with other law enforcement agencies are studied. The current state of law enforcement work in the customs authorities of Ukraine under martial law conditions is analyzed. Based on the research results, key problems in organizing the fight against customs violations are identified, including the technological gap, institutional limitations of authority, and the personnel potential crisis. Directions for improvement are proposed: criminalization of commodity smuggling, expansion of the procedural independence of customs, deep technological modernization, and integration into international data exchange systems.

*Key words:* customs authorities, smuggling, customs violations, customs control, risk management, law enforcement function, public administration, digitalization, customs security, customs legislation.

## ЗМІСТ

ВСТУП	2
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ БОРОТЬБИ З КОНТРАБАНДОЮ ТА ПОРУШЕННЯМИ МИТНИХ ПРАВИЛ	6
1.1. Поняття, сутність та види митних правопорушень	6
1.2. Нормативно-правова база України у сфері боротьби з контрабандою та порушеннями митних правил	15
1.3. Зарубіжний досвід протидії митним правопорушенням	25
РОЗДІЛ 2. СТАН ТА УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ БОРОТЬБИ З МИТНИМИ ПРАВОПОРУШЕННЯМИ В МИТНИХ ОРГАНАХ УКРАЇНИ	36
2.1. Роль та місце митних органів у системі протидії контрабанді та порушенням митних правил	36
2.2. Аналіз сучасного стану правоохоронної роботи в митних органах	46
2.3. Проблеми та напрями удосконалення організації боротьби з контрабандою та порушеннями митних правил в митних органах України	53
ВИСНОВКИ	62
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	65
ДОДАТКИ	73

## ВСТУП

**Актуальність теми.** У сучасних умовах, постійного перетинання кордону України її громадянами і не тільки, особливої актуальності набуває ефективна діяльність митних органів, спрямована на забезпечення економічної безпеки держави. Однією з ключових загроз у цій сфері залишається контрабанда та порушення митних правил, які завдають великої шкоди, а саме втрату податків, виникнення тіньової економіки та призводить до втрат державного бюджету, що може завдати сильний удар по процесу відновлення становища країни.

Контрабанда та порушення митних правил підривають конкурентоспроможність малого та великого бізнесу, що значно погіршує функціонування внутрішньої та зовнішньої економіки, також ускладнюють реалізацію митної політики та перешкоджають здійсненню митних правил, ефективному контролю за переміщенням товарів і транспортних засобів через митний кордон України, погіршуючи загальну роботу митного контролю.

Умови воєнного стану значно вплинули на умови митного контролю та масштаб правопорушень, зокрема рівень незаконно переміщених осіб, товарів стратегічного значення, підакцизної продукції та гуманітарної допомоги, значно зростає з кожним новим роком. За таких умов ефективна організація боротьби з контрабандою та розробка нових методів протистояння з порушенням правил митного контролю набуває особливої актуальності як складова національної та економічної безпеки держави.

Упровадження цифрових технологій у митній сфері, а саме електронне декларування та автоматизація систем управління ризиками, необхідність перегляду традиційних методів організації боротьби з митними правопорушеннями та підвищення професійної підготовки посадових осіб митних органів має актуальність в наш час та потребує постійне оновлення технологій, додавання сучасних машин в роботу на освоєння новітніх програм.

**Мета і завдання дослідження.** Метою є комплексне вивчення теоретико-правових засад та виявлення проблем організації боротьби з контрабандою і порушенням митних правил у митних органах України, а також визначення проблемних аспектів та варіанти удосконалення митної діяльності.

Досягнення встановленої мети передбачає вирішення таких завдань:

- дослідити поняття, сутність та види митних правопорушень;
- ознайомитись з нормативно-правовою базою України у сфері боротьби з контрабандою та порушенням митних правил;
- охарактеризувати зарубіжний досвід протидії митним правопорушенням;
- визначити роль та місце митних органів у системі протидії контрабанді та порушенням митних правил;
- проаналізувати сучасний стан правоохоронної роботи в митних органах;
- розглянути проблеми та напрями удосконалення організації боротьби з контрабандою та порушеннями митних правил в митних органах України.

**Об'єктом дослідження** є організація діяльності митних органів України у сфері забезпечення дотримання митного законодавства.

**Предметом дослідження** є організація боротьби з контрабандою та порушеннями митних правил в митних органах України

**Методологічна основа роботи.** У дослідженні застосовано загальні положення теорії державного управління та митного права, що викладені у наукових працях вітчизняних та зарубіжних фахівців з питань організації митного контролю, протидії контрабанді та забезпечення митної безпеки держави.

У роботі використано низку інструментів загальноприйнятих у теорії державного управління методів наукового дослідження, зокрема: логічно-абстрактний, спостереження, співставлення – для написання першого розділу роботи, а також метод термінологічного аналізу для визначення сутності понять митного правопорушення, контрабанди та суміжних категорій. Для розгляду видів митних правопорушень та їх класифікаційних ознак застосовувались

методи абстрагування та конкретизації. Порівняльно-правовий метод використовувався при зіставленні норм Митного кодексу України, Кримінального кодексу України та законодавства ЄС, а також при аналізі зарубіжного досвіду протидії митним правопорушенням на прикладі США, Сінгапуру, Японії та країн Євросоюзу.

У другому розділі дослідження використано методи аналізу та синтезу, метод компаративного аналізу, узагальнення та групування – під час розгляду організаційної структури митних органів України та їх повноважень у сфері протидії контрабанді. Також застосовано статистичний та графічний методи при здійсненні аналізу даних Державної митної служби щодо динаміки оформлення митних декларацій і результатів проведених оглядів за 2022-2025 роки для табличної та графічної візуалізації отриманих результатів. Метод документального аналізу використовувався при дослідженні матеріалів переддипломної практики у Південно-Східній митниці. Абстрактно-логічний метод застосовано для теоретичного узагальнення та формування висновків, визначення шляхів удосконалення організації боротьби з контрабандою та порушеннями митних правил в Україні й формування практичних рекомендацій за результатами дослідження.

**Практичне значення отриманих результатів** полягає в тому щоб використовувати теоретичні положення, висновки та проаналізовані напрямки удосконалення митних органів України. Запропонувати ефективні методи організації боротьби з контрабандою, а також запобігти порушенням митних правил. Матеріали дослідження можуть бути використані як основа для дослідження покращення методичних рекомендацій, статистичних та навчальних даних, які будуть використовуватися для підвищення кваліфікації працівників митних органів. Сформовані й науково обґрунтовані в роботі положення, висновки та рекомендації можуть бути використаними у практичній діяльності посадових осіб, митних органів при здійсненні правоохоронної функції.

**Структура та обсяг дипломної роботи.** Логіка проведеного дослідження зумовила таку структуру роботи: вступ, два розділи (шість підрозділів), висновки, загальний обсяг яких складає 59 сторінок. Список використаних джерел містить 78 найменувань, у тому числі 24 іноземною мовою. У роботі вміщено 2 рисунки та 1 таблицю. Положення основного тексту доповнює матеріал у 2 додатках.

# РОЗДІЛ 1

## ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ БОРОТЬБИ З КОНТРАБАНДОЮ ТА ПОРУШЕННЯМИ МИТНИХ ПРАВИЛ

### 1.1 Поняття, сутність та види митних правопорушень

Митна система будь-якої країни тримається на основі чіткого дотримання правил переміщення товарів і транспортних засобів через кордон. Порухення цих правил безпосередньо позначається на економічній безпеці держави. Тому митне правопорушення ми розглядаємо як деструктивний чинник – це не просто юридичний факт, а реальна загроза бюджету й ринку.

За останні роки характер таких порушень суттєво змінився. Глобалізація й перехід зовнішньої торгівлі в цифровий формат зробили свою справу: схеми стали заплутанішими, а виявити їх важче. Відверто кажучи, часи, коли товар просто ввезли повз пост, уже минули. Тепер це багаторівневі комбінації – фіктивні фірми, заниження митної вартості, підміна кодів і країни походження. Причому частково ці прийоми працюють у зв'язці, нашаровуються, й розібратися, де закінчується одне порушення й починається інше, досить складно. Саме з цієї причини дивитися на проблему лише з юридичного боку недостатньо. Митне правопорушення сьогодні – це міждисциплінарне явище, в якому тісно переплітаються право, економіка та управління.

Розвиток електронної комерції помітно змінив ландшафт митних правопорушень. Якщо раніше основні схеми будувалися навколо великих оптових партій, то тепер дедалі частіше фігурують дрібні поштові й експрес-відправлення. Онлайн-торгівля росте шаленими темпами, і митниця просто фізично не встигає якісно обробити цей потік. У підсумку утворюється зона, де проконтролювати реальну вартість вкладень, їх кількість і навіть особу отримувача надзвичайно складно. Для недобросовісних учасників ринку це

майже ідеальні умови: можна систематично занижувати вартість або взагалі нічого не декларувати [1; 31]

Окремо варто зупинитися на прийомі, який отримав назву «дроблення партій». Замість однієї великої поставки, яка гарантовано потрапить під митний контроль і оподаткування, товар розбивають на десятки, а іноді й сотні дрібних посилок. Головна її небезпека – у непомітності, адже жодна окремо взята операція не викликає підозр, тоді як у сукупності йдеться про значні суми недоотриманих бюджетом коштів [38].

Інформаційні технології сьогодні відкрили перед порушниками цілий арсенал інструментів, яких десять років тому просто не існувало. Через електронні платіжні системи можна провести оплату за товар так, що справжня його ціна ніде не засвітиться. Також криптовалюти, які дозволяють повністю обійти банківський контроль [39]. Старі методи перевірки, побудовані на аналізі паперових документів і прямих фізичних оглядах, із такими викликами вже не справляються. Потрібно переглядати самі підходи до того, як ми кваліфікуємо порушення, інакше ефективність контролю буде знижуватися далі.

Якщо ж поглянути ширше, митні правопорушення майже ніколи не бувають самоціллю. У переважній більшості випадків це лише частина складніших тіньових механізмів. Товар перетинає кордон із порушеннями не просто так – за цим стоять схеми ухилення від податків, нелегальний обіг, а іноді й відмивання злочинних доходів [40]. І коли ми фіксуємо лише факт недекларування чи заниження вартості, то часто бачимо тільки верхівку. Реальний масштаб проблеми розкривається, коли починаєш розплутувати весь ланцюжок.

У цьому контексті митні правопорушення виступають не ізольованим явищем, а складовою системних економічних правопорушень, що потребує комплексного підходу до їх протидії.

Згідно з положенням Митного кодексу України (далі – МКУ), порушення митних правил визначається як: «протиправні, винні (умисні або з необережності) дії чи бездіяльність, що посягають на встановлений Митним

кодексом України та іншими актами законодавства порядок переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України, пред'явлення їх митним органам для проведення митного контролю та митного оформлення, а також здійснення операцій з товарами, що перебувають під митним контролем або контроль за якими покладено на митні органи, і за яким Кодексом передбачена адміністративна відповідальність» [1]

Розуміння того, чим є митне правопорушення, залежить від об'єкта кута зору. Якщо подивитися на це очима практика, який безпосередньо працює із зоною митного контролю, то правопорушення – це насамперед момент виявлення. Саме такої позиції дотримується Терещенко С.С., для якого суть явища зводиться до ймовірності знайти контрабандний товар або невідповідність у документах під час перевірки [3]

Проте є й ширший погляд: Комаров О.В. переконаний, що замикатися лише на митному законодавстві не варто. На його думку, митне правопорушення часто є лише одним з елементів складнішою протиправної поведінки, яка зачіпає також адміністративне й кримінальне законодавство [4]. Кулик Г. Ю. узагалі пропонує оцінювати не стільки дії, скільки інтересом, значить, відбулося осягання на те, що мають охороняти митні органи [40].

Нормативне регулювання відповідальності за порушення митних правил в Україні має системний характер і закріплене у розділі XVIII Митного кодексу України. Зокрема, статті 468-485 МКУ встановлюють вичерпний перелік складів адміністративних правопорушень у митній сфері, а також визначають види санкцій та порядок їх застосування [1].

Окремо варто відзначити проблему, з якою стикаються і науковці, і практики. Митне правопорушення нерідко межує з податковим або кримінальним діянням. Скажімо, заниження митної вартості – це одночасно і порушення митних правил, і спосіб ухилитися від податків. А коли через кордон переміщують заборонені предмети, постає питання про контрабанду, яка вже належить до сфери кримінального права. Саме на стику цих галузей виникає

найбільше спірних ситуацій, і від правильної кваліфікації залежить уся подальша процедура.

Будь-яке митне правопорушення, перш ніж стати предметом розгляду, потребує чіткої юридичної характеристики. Починають зазвичай із того, на що воно посягає. У нашому випадку це відносини, пов'язані з перетином товарами митного кордону, тобто весь той порядок, який вибудований навколо контролю, оформлення й допуску вантажів на територію країни. Пошкодження цього порядку і є об'єктом посягання.

Далі постає питання, як саме це пошкодження відбулося. Тут уже йдеться про зовнішній малюнок діяння – те, що юристи позначають як об'єктивну сторону. Митний кодекс називає конкретні форми: не подав декларацію, подав, але з перекрученими даними, сховав товар, не вклався у відведений для транзиту строк. Перелік хоч і довгий, але зміст зводиться до єдиного – це завжди порушення того самого митного порядку [64].

Не менш суттєвим є питання, хто несе відповідальність. МКУ підходить до цього широко: суб'єктом може виступати як пересічний громадин, який досяг потрібного віку, так і ціле підприємство. І це виправдано, адже значний масив порушень фіксують саме в межах господарської діяльності компаній, що працюють із зовнішніми ринками.

Нарешті, не можна оминати й внутрішнього ставлення особи до того, що вона робить. Ідеться про вину в її двох можливих формах – умисел або необережність залежно від форми вини надто жорстоко, однак на практиці саме цей момент часто визначає міру стягнення [62].

Проте сам по собі юридичний склад – це лише частина картини. Явище про яке йдеться, має ще два ракурси, без яких його оцінка була б неповною.

#### 1. Економічний.

Не можна забувати, що за кожним фактором недекларування стоять конкретні суми, яких бюджет так і не отримав. Плюс до цього – викривлення конкуренції на внутрішньому ринку, куди потрапляє незаконно ввезений товар за демпінговими цінами. Федоров О.П. позначав цю сукупність негативних

майнових наслідків терміном «митна шкода», прив'язавши її виникнення до порушень у сфері зовнішньоекономічних операцій [7].

## 2. Соціальний.

Митниця – це не лише фіскальний орган, а й бар'єр на шляху небезпечної продукції. Коли цей бар'єр долають із порушеннями, під загрозою опиняються інтереси споживачів. Безконтрольне ввезення відкриває шлях товарам, які не відповідають стандартам якості або ж узагалі заборонені до обігу.

Пашко П.В. пов'язує сутність митних правопорушень із категорією митної безпеки. Логіка тут така: кожен факт протиправного переміщення товарів підриває захищеність митних інтересів, а отже, держава змушена реагувати – вибудовувати механізми, які б дозволяли не лише фіксувати порушення, а й запобігати їм [2].

Якщо розвинути цю думку далі, то в нинішніх реаліях митне правопорушення вже не вкладається у вузьку формулу «порушена норма – застосована санкція». За своєю природою це більше соціально-економічний феномен. Суб'єкт тут діє не імпульсивно, а цілком раціонально – прораховує вигоду й обирає модель поведінки, за якої власні витрати мінімізуються коштом державних інтересів. І коли країна перебуває у стані війни, а ресурси на вагу золота, подібні діяння набувають уже не просто адміністративного, а значно глибшого суспільно небезпечного характеру.

Варто сказати й про управлінський вимір проблеми. Для системи державного управління митні правопорушення – це не абстрактна статистика, а цілком конкретний об'єкт впливу. Порушається нормальний хід переміщення товарів через кордон, бюджет втрачає надходження, легальний бізнес оптняється в невігідному становищі порівняно з тими, хто працює за тіншовими схемами [1]. Усе це разом і формує той комплекс загроз, протидія якому становить зміст боротьби з правопорушеннями у митній сфері [30; 31].

Якщо дивитися на митні правопорушення з управлінського боку, стає очевидним їхнє подвійне значення. По-перше, масив таких порушень виступає свого роду діагностичним зрізом: за ним можна побачити слабкі місця самої

системи. Недосконалість процедур, брак технічного забезпечення, корупційна складова – все це неминуче позначається на цифрах [1; 31].

По-друге, ці ж порушення є безпосереднім об'єктом, на який спрямоване управління ризиками. Ризик-орієнтований підхід у митному контролі працює саме так: виділяються операції з підвищеним рівнем загрози, і саме на них фокусується увага [32]. Решта проходить за спрощеною процедурою. Це не просто економія сил, а принципово інша модель організації роботи.

Окремо варто сказати про запобігання порушенням. У державному управлінні цей напрям часто недооцінюють, хоча саме превентивні заходи дають віддалений, але стабільний результат. Ідеться про вирівнювання процедур, цифровізацію, прозорість і що не менш важливо, повільну зміну ставлення бізнесу до правил – від сприйняття їх як перешкоди до усвідомлення їх як частини робочого середовища [31].

Класифікація митних правопорушень дозволяє глибше зрозуміти їх правову природу та обрати відповідні заходи реагування. За видом юридичної відповідальності їх традиційно поділяють на дві основні групи:

1. Адміністративні правопорушення (правопорушення митних правил): до цієї категорії належать діяння, передбачені Митним кодексом України, за які встановлено адміністративну відповідальність у вигляді штрафів, конфіскації предметів правопорушення або транспортних засобів [1]. Практика правозастосування свідчить, що найбільш поширеними є недекларування товарів або декларування з недостовірними відомостями, порушення строків транзиту та термінів доставки, подання документів, що містять неправдиві дані щодо митної вартості, коду товару або країни походження, недотримання митних режимів [2; 3].

2. Кримінальні правопорушення (контрабанда): відповідно до статті 201 Кримінального кодексу України (далі – КК), контрабанда – це «переміщення через митний кордон України поза митним контролем або з приховуванням від митного контролю культурних цінностей, отруйних, сильнодіючих, вибухових речовин, радіоактивних матеріалів, зброї або боєприпасів (крім гладкоствольної

мисливської зброї та боєприпасів до неї), частин вогнепальної нарізної зброї, спеціальних технічних засобів негласного отримання інформації» [5]. Особливу небезпеку становить контрабанда наркотичних засобів, де об'єктами контролю виступають вантажі з країн «Золотого трикутника» (Таїланд, Лаос, М'янма) та «Золотого півмісяця» (Пакистан, Іран, Афганістан). Окрім класичної контрабанди, сучасна практика також включає: організовані схеми незаконного переміщення підакцизних товарів, використання фіктивних суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, легалізацію доходів, одержаних злочинним шляхом через зовнішньоторговельні операції. Такі правопорушення, як правило, мають організований характер, значний масштаб та транснаціональні зв'язки [3].

Важливо підкреслити, що класифікація митних правопорушень має не лише теоретичне, але й практичне значення. Вона дозволяє:

- визначити пріоритети у діяльності митних органів;
- формувати профілі ризику в межах системи управління ризиками;
- обирати адекватні заходи реагування залежно від характеру правопорушення.

На мою думку, такий поділ є критично важливим для роботи системи управління ризиками. Адже якщо адміністративні проступки часто можуть бути наслідком помилок або низької кваліфікації декларанта, то кримінальні правопорушення – це завжди чітко спланована діяльність із використанням складних схем приховання.

За об'єктом посягання види порушень можна деталізувати наступним чином:

- порушення, що посягають на фіскальні інтереси держави: ухилення від сплати мита через заниження митної вартості. Найчастіше це стосується промислових товарів та транспортних засобів.

- порушення порядку здійснення митного контролю та оформлення: подання недостовірних документів або порушення режиму зони митного контролю.

- порушення, пов'язані з недотриманням заходів нетарифного регулювання: переміщення товарів без відповідних ліцензій, дозволів або з порушенням прав інтелектуальної власності.

За способом вчинення порушення можуть виражатися або в дії, або в бездіяльності. Приховування товарів, підробка документів, внесення неправдивих відомостей – це все активна поведінка [64]. Бездіяльність – це коли особа просто не робить того, що вимагає закон: не подає декларацію, пропускає строки [1].

Форма вини теж має значення. Умисел передбачає, що людина розуміє, що порушує, і хоче цього або принаймні свідомо допускає наслідки [63]. Необережність – це про легковажність або неухважність, коли особа не думала про наслідки, хоча могла б [64].

За ступенем небезпеки поділ виглядає так. Малозначні порушення – це зазвичай технічні процедурні моменти без серйозної шкоди [61]. Суттєві вже зачіпають митні правовідносини глибше і можуть призводити до збитків. Тяжкі – це рівень злочину, де включається кримінальна відповідальність [31].

Окремо варто зупинитися на тому, як усе це виявляється. Зараз головний інструмент – автоматизована система управління ризиками (далі – АСУР). Вона аналізує декларації за заданими критеріями, порівнює митну вартість із довідковими показниками, використовує профілі ризику. Плюс до цього – перевірка автентичності документів, обмін інформацією з іншими відомствами та міжнародними структурами. Усе разом це дає змогу працювати точніше [6].

Тенденції останніх років показують, що порушення ускладнюються. Зростає частка електронної комерції, з'являються розрахунки в криптовалюті, схеми ухилення автоматизуються. Відповідно, законодавство і технічне оснащення митних органів мають встигати за цими змінами.

Якщо говорити про причини, то в теорії їх поділяють на об'єктивні й суб'єктивні. Об'єктивні – це недосконалість норм, громіздкі процедури, нестабільна економіка, різниця в рівнях оподаткування між країнами. Саме ці умови штовхають бізнес шукати способи зменшити витрати, іноді незаконні.

Суб'єктивні чинники – це вже про конкретних юдей: рівень правової культури, підготовка декларантів, корисливі мотиви. Сюди ж додаються корупційні ризики, причому як з боку бізнесу, так і з боку посадовців. Часто порушення виникає саме на перетині економічної вигоди й слабого контролю.

Ще одна проблема – латентність. Чимало порушень залишаються поза полем зору, тому що їх важко задокументувати, а технології маскуванню постійно вдосконалюються. Через це картина реального стану справ викривляється, і планувати заходи протидії складніше.

У цій ситуації на перший план виходить аналітична робота. Митні декларації, транспортні документи, бази інших відомств, міжнародні системи – усе це джерела, з яких можна витягнути корисну інформацію. Грамотний аналіз дає змогу побачити нетипові операції, які з великою ймовірністю вказують на порушення.

Ризик-орієнтований підхід тут відіграє ключову роль. Суть його проста: ресурси спрямовують туди, де ризик найвищий. Для цього формуються профілі ризику за країною походження, митною вартістю, історією учасника ЗЕД та іншими параметрами. Така вибіркковість дає подвійний ефект – контроль стає жорсткішим щодо підозрілих операцій і водночас менш обтяжливим для тих, хто працює чесно.

Отже, розглянувши поняття, сутність та види митних правопорушень, можна зробити кілька важливих спостережень.

Насамперед, зводити митне правопорушення лише до юридичної категорії – означає бачити лише частину проблеми. За кожним таким фактом стоять цілком реальні наслідки: недоотримані бюджетом кошти, деформований ринок, споживачі, яким нав'язують небезпечну або неякісну продукцію. В умовах воєнного часу це набуває ще більшої ваги, оскільки держава особливо гостро потребує кожної гривні надходжень.

Щодо самого визначення – єдиної позиції серед дослідників немає. Терещенко С. С. дивиться на правопорушення як на момент виявлення під час перевірки, Комаров О.В. переконаний, що воно рідко існує окремо від порушень

в інших галузях, а Кулик Г.Ю. взагалі пропонує відштовхуватися від того, який саме інтерес було порушено. МКУ у статтях 468-485 дає своє визначення через протиправні винні дії або бездіяльність, що порушують порядок переміщення товарів через кордон, і це визначення є обов'язковим орієнтиром для практики.

З точки зору юридичного складу правопорушення складається з чотирьох елементів. Об'єкт – це порядок митного контролю як такий. Об'єктивна сторона – те, як саме він був порушений: не подав декларацію, подав із неправдивими даними, приховав товар, порушив строки. Суб'єктом може бути і фізична, і юридична особа. А форма вини – умисел чи необережність, на практиці нерідко визначається, яким буде стягнення.

Класифікація правопорушень за видом відповідальності ділить їх на адміністративні та кримінальні. Перші – це здебільшого помилки або свідоме заниження вартості, неправильні коди, порушення режимів. Другі – це вже контрабанда зі всіма її сучасними формами: фіктивні суб'єкти ЗЕД, підакцизні схеми, відмивання грошей. Різниця між ними принципова і з погляду кваліфікації, і з погляду реагування.

Нарешті, не можна не відзначити тенденцію до ускладнення схем. Електронна комерція, криптовалюти, автоматизовані схеми ухилення – усе це змінює саму природу порушень. Відповідати на ці виклики лише традиційними методами перевірки вже не виходить. Потрібен перехід до аналогічної роботи з даними і ризик-орієнтованого підходу, і саме це стає основою сучасної митної політики.

## **1.2 Нормативно-правова база України у сфері боротьби з контрабандою та порушенням митних правил**

Нормативно-правова база України у сфері боротьби з контрабандою та порушеннями митних правил являє собою системно організовану сукупність нормативних актів, що регулюють порядок переміщення товарів через митний кордон, визначають склади правопорушень та встановлюють юридичну

відповідальність. Її формування обумовлене необхідністю забезпечення економічної безпеки держави, наповнення бюджету, дотримання міжнародних зобов'язань та підтримання належного рівня правопорядку у сфері зовнішньоекономічної діяльності.

Конституційні засади нормативного регулювання визначаються положеннями Конституції України, яка закріплює принципи верховенства права та законності, встановлюючи, що злочини та відповідальність за них визначаються виключно законами [8]. Забезпечення економічної безпеки держави згідно з Основним Законом є основою для спеціального антиконтрабандного законодавства [8]. Міжнародні договори, ратифіковані Україною, є частиною національного законодавства [15]. У межах євроінтеграції ключове значення має Угода про асоціацію між Україною та ЄС, яка передбачає впровадження сучасних стандартів митного контролю та електронного адміністрування [16]. Міжнародні стандарти процедур також регулюються Кіотською конвенцією [17] та Конвенцією МДП 1975 року щодо транзитних перевезень [18].

Важливу роль у забезпеченні дії конституційних норм відіграє Закон України «Про Конституційний Суд України» від 13.07.2017 № 2136-VIII, який визначає правові засади організації та діяльності Конституційного Суду України (далі – КСУ), порядок розгляду ним справ та виконання його рішень. Відповідно до цього Закону КСУ є органом конституційної юрисдикції, що забезпечує верховенство Конституції України, вирішує питання щодо відповідності законів та інших актів Конституції, а також здійснює її офіційне тлумачення [67].

Закон також закріплює основні засади діяльності Суду, серед яких верховенство права, незалежність, колегіальність, гласність та обов'язковість ухвалених рішень. Рішення та висновки КСУ є обов'язковими до виконання на всій території держави, остаточними та не можуть бути оскаржені, що забезпечує єдність правозастосовної практики та стабільність конституційного ладу [67].

Практика КСУ сприяє конкретизації змісту принципу верховенства права, включаючи такі його елементи, як юридична визначеність, пропорційність та

недопущення свавільного втручання держави у права особи. Це має особливе значення у сфері митних правовідносин, де застосування санкцій за порушення митних правил повинно відповідати вимогам законності, обґрунтованості та справедливості.

Кримінально-правове регулювання боротьби з контрабандою здійснюється насамперед Кримінальним кодексом України:

Стаття 201 встановлює відповідальність за контрабанду культурних цінностей, зброї, вибухових речовин та спецзасобів негласного отримання інформації.

Стаття 201-2 стосовно незаконного використання з метою отримання прибутку гуманітарної допомоги, благодійних пожертв або безоплатної допомоги.

Стаття 201-3 відповідає за контрабанду товарів, тобто переміщення через митний кордон України поза митним контролем або з приховуванням від митного контролю товарів (крім підакцизних товарів та електричної енергії), вчинена у значному розмірі.

Стаття 201-4 контрабанда підакцизних товарів (крім електричної енергії), вчинена у значному розмірі.

Стаття 305 передбачає покарання за контрабанду наркотичних засобів, психотропних речовин та їх аналогів. [5]

У 2022 році було відновлено кримінальну відповідальність за товарну контрабанду для посилення захисту економічних інтересів [21]. Санкції кодексу включають конфіскацію майна, а наукове тлумачення норм здійснюється через відповідні науково-практичні коментарі [19]. Таким чином, кримінально-правове регулювання охоплює різні види контрабанди залежно від предмета посягання та ступеня суспільної небезпеки, що забезпечує диференціацію кримінальної відповідальності.

Зокрема, важливим елементом є Кримінальний процесуальний кодекс України, який визначає порядок досудового розслідування та судового розгляду кримінальних правопорушень, у тому числі пов'язаних із контрабандою. Кодекс

регламентує процедури внесення відомостей до Єдиного реєстру досудових розслідувань, проведення слідчих і негласних слідчих дій, збирання та оцінки доказів, а також забезпечує процесуальні гарантії прав учасників кримінального провадження. Саме на його підставі здійснюється документування фактів контрабанди та доведення фактів контрабанди та доведення вини осіб у суді [70].

Важливу роль у виявленні та припиненні контрабанди відіграє також Закон України «Про оперативно-розшукову діяльність», який визначає правові засади здійснення оперативно-розшукових заходів. Відповідно до цього Закону оперативно-розшукова діяльність є системою гласних і негласних заходів, спрямованих на пошук і фіксацію даних про протиправні діяння та осіб, які їх вчиняють [69]. До таких заходів належать, зокрема, аудіо та відеоконтроль, які застосовуються для викриття злочинних схем контрабанди.

Крім того, законодавство встановлює, що оперативно-розшукова діяльність здійснюється у взаємозв'язку з кримінальним процесом і базується, зокрема, на положеннях Кримінального процесуального кодексу України та інших кодексів, включаючи Митний кодекс України. Це забезпечує узгодженість між стадіями виявлення правопорушення, досудового розслідування та судового розгляду.

Адміністративно-правове регулювання порушень митних правил визначається передусім Митним кодексом України, який визначає поняття порушення митних правил як протиправну дію або бездіяльність. Серед стягнень передбачені штрафи та конфіскація товарів або транспортних засобів [1]. Митне законодавство деталізує порядок складання протоколів, строки притягнення до відповідальності та процедури оскарження [20]. Загальні засади адміністративної відповідальності також спираються на Кодекс України про адміністративні правопорушення [9].

Окремі аспекти адміністративного провадження у справах про порушення митних правил деталізуються підзаконними нормативно-правовими актами. Зокрема, наказом Міністерства фінансів України від 15.06.2012 № 731 затверджено порядок відшкодування витрат митних органів, пов'язаних з

оглядом товарів, їх переміщенням на склад митних органів та зберіганням, а також порядок обчислення сум витрат у справах про порушення митних правил та їх відшкодування [68].

Зазначений нормативний акт має важливе значення для практичної реалізації адміністративної відповідальності, оскільки регламентує фінансові наслідки застосування заходів забезпечення провадження, зокрема витрат, пов'язані з вилученням, транспортуванням та зберіганням товарів і транспортних засобів. Встановлення чіткого порядку обчислення та відшкодування таких витрат забезпечує належне функціонування механізму притягнення до відповідальності та відновлення витрат держави, понесених у зв'язку з розглядом справ про порушення митних правил.

Інституційне забезпечення боротьби з контрабандою передбачає діяльність уповноважених здійснювати контроль та притягнення до відповідальності. Провідну роль у здійсненні митного контролю відіграє Державна митна служба України [1]. Досудове розслідування кримінальне правопорушення у сфері економіки здійснює Бюро економічної безпеки України [10]. У випадках, пов'язаних із загрозою національній безпеці, відповідні повноваження реалізує Служба безпеки України [11]. Контроль за перетином державного кордону забезпечує Державна прикордонна служба України [12]. Законодавство встановлює межі компетенції цих органів та порядок їх взаємодії [1].

Важливим елементом інституційного забезпечення боротьби з контрабандою та порушеннями митних правил є система планування та звітності діяльності митних органів, що реалізується Державною митною службою України. Зокрема, на офіційному веб порталі оприлюднюються річні плани роботи, плани-графіки документальних перевірок, а також звіти про їх виконання.

У відповідному розділі Державної митної служби України «Плани та звіти роботи» представлено плани діяльності за різні роки, плани реформування митної служби (зокрема на 2024-2030 роки), а також звітні матеріали щодо їх

реалізації, включаючи результати контрольних заходів і показники діяльності [66]. Такі документи відображають пріоритетні напрями діяльності митних органів, серед яких особливе місце займають заходи з протидії контрабанді, удосконалення системи митного контролю, впровадження ризик-орієнтованих підходів та цифрових технологій.

Окрім цього, плани-графіки документальних перевірок визначають порядок здійснення контролю за дотриманням митного законодавства суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності, що сприяє своєчасному виявленню правопорушень і запобіганню їх вчиненню. Звіти про виконання планів, у свою чергу, забезпечують прозорість діяльності митних органів, дозволяють оцінити ефективність заходів щодо боротьби з контрабандою та виявити проблемні аспекти правозастосовної практики [66].

Міжнародно-правовий компонент нормативної бази полягає в участі України у міжнародних договорів у сфері митної справи [13]. Ратифіковані угоди стають частиною національного законодавства та впливають на формування внутрішніх норм відповідно до положень Конституції України [13]. У контексті євроінтеграції особливого значення набуває гармонізація митного законодавства з правом Європейського Союзу [14]. Це передбачає впровадження сучасних стандартів митного контролю, прозорості процедур та електронного адміністрування, що відповідають міжнародним митним стандартам, закріпленим, зокрема, у Кіотській конвенції та Конвенції МДП [15]. Проблеми та напрями вдосконалення нормативно-правової бази.

Аналіз чинного законодавства дозволяє виявити певні колізії між нормами кримінального та митного права, складність розмежування адміністративної і кримінальної відповідальності в окремих випадках [5; 1; 9]. Також спостерігається нестабільність правового регулювання через часті зміни законодавства та різні підходи у правозастосовній практиці [16; 18]. Подальшим вдосконаленням нормативної бази має бути спрямоване на підвищення узгодженості норм, чіткість правових формулювань та ефективність механізмів їх реалізації [16].

Важливу роль відіграє підзаконне нормативне забезпечення, яке включає постанови Кабінету Міністрів України, накази Міністерства фінансів, а також відомчі акти митних органів. Ці документи конкретизують процедури митного контролю, порядок проведення огляду товарів, механізм вилучення предметів правопорушень, їх зберігання та реалізації [17]. Підзаконні акти деталізують положення законів і забезпечують їх практичне застосування [1].

Важливою складовою підзаконного нормативного забезпечення у сфері протидії контрабанді та порушенням митних правил виступають відомчі акти Державної митної служби України, які конкретизують організаційні та функціональні аспекти реалізації митної політики на практиці [1]. На відміну від актів вищої юридичної сили, такі документи спрямовані не стільки на встановлення загальних правил поведінки, скільки на регламентацію внутрішньої діяльності митних органів і механізмів виконання покладених на них завдань [1].

Показовим прикладом є наказ Державної митної служби України від 29 жовтня 2020 року № 489, яким затверджено положення про територіальні органи служби [71]. Цим актом закладено організаційно-правову основу функціонування митниць як відокремлених підрозділів центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну митну політику. У документі визначено їх правовий статус, систему підпорядкування, ключові завдання та обсяг повноважень, що дозволяє забезпечити інституційну цілісність митної системи [71].

Особливістю зазначеного нормативного акта є те, що він формує чітку модель розподілу компетенції між центральним апаратом та територіальними органами [71]. Такий підхід сприяє уникненню дублювання функцій, підвищує керованість системи та забезпечує більш ефективне виконання контрольних і правоохоронних повноважень на місцях [71]. Саме територіальні органи здійснюють безпосередній контракт із суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності, проводять митні формальності, виявляють порушення митного законодавства та реагують на них у межах наданих повноважень [1; 71].

Крім того, нормативне врегулювання діяльності митниць на рівні відомчого акта створює передумови для уніфікації практики застосування митного законодавства [1]. Чітке визначення функцій і процедур сприяє однаковому підходу до здійснення митного контролю в різних регіонах, що у свою чергу зменшує ризики правової невизначеності та суб'єктивного тлумачення норм [1].

Зокрема, важливе значення має Постанова Кабінету Міністрів України від 25.05.2016 № 370, яка затверджує порядок застосування митних режимів [33]. Вона визначає умови поміщення товарів у відповідні митні режими, порядок їх зміни та завершення, що має ключове значення для запобігання зловживанням у сфері митного оформлення та виявлення порушень митного законодавства.

Практичну реалізацію митного контролю забезпечують також нормативні акти Міністерства фінансів України. Зокрема, Наказ Міністерства фінансів України від 16.07.2013 № 318 регламентує порядок виконання митних формальностей у пунктах пропуску через державний кордон України [34]. У цьому акті визначено процедури здійснення документального та фактичного контролю, порядок взаємодії митних органів з іншими контрольними службами, що сприяє підвищенню ефективності виявлення правопорушень.

Крім того, Наказ Міністерства фінансів України від 15.12.2015 № 1021 встановлює порядок ведення обліку та формування звітності у сфері митної справи [35]. Його положення забезпечують систематизацію інформації про митні операції, що дозволяє здійснювати аналітичний контроль, виявляти ризикові операції та підвищувати ефективність управління митною діяльністю.

Важливим аспектом розвитку нормативно-правової бази є її адаптація до міжнародних стандартів та практик. У сучасних умовах митне законодавство України поступово гармонізується із законодавством Європейського Союзу, що передбачає імплементацію принципів, закріплених у Митному кодексі Союзу (Union Customs Code) [41]. Це включає:

- запровадження електронного документообігу;
- розвиток інституту авторизованих економічних операторів (далі – АЕО);

- підвищення прозорості та передбачуваності митних процедур.

Особливого значення набуває також концепція «єдиного вікна», яка передбачає інтеграцію інформаційних систем різних державних органів для спрощення процедур митного оформлення [42]. Такий підхід дозволяє:

- скоротити час проходження митного контролю;
- мінімізувати контакт між суб'єктами (ЗЕД) і посадовими особами;
- знизити рівень корупційних ризиків.

Разом із тим, важливим напрямом удосконалення законодавства є розвиток механізмів відповідальності за митні правопорушення. Зокрема, спостерігається тенденція до посилення санкцій за найбільш суспільно небезпечні діяння, а також до розширення підстав для застосування конфіскації як ефективного інструменту впливу на правопорушників [43].

Окремо слід відзначити проблему правозастосування. Навіть за наявності достатньо розвиненої нормативної бази ефективність боротьби з контрабандою значною мірою залежить від:

- єдності судової практики;
- рівня підготовки посадових осіб митних органів;
- якості доказової бази у справах про порушення митних правил [44].

У зв'язку з цим актуальним є питання вдосконалення процесуальних норм, що регулюють порядок фіксації правопорушень, збору доказів та їх оцінки у суді.

У сучасних умовах важливого значення набуває цифровізація митних процедур, яка виступає одним із ключових напрямів реформування митної системи України. Запровадження електронного документообігу, автоматизованих систем митного оформлення та інформаційного обміну між державними органами дозволяє мінімізувати людський фактор, скоротити час митного контролю та знизити корупційні ризики. Електронні системи забезпечують прозорість процедур, фіксацію всіх етапів митного оформлення та можливість їх подальшого аудиту. Це, у свою чергу, підвищує рівень довіри до митних органів та сприяє формуванню сприятливого середовища для міжнародної торгівлі.

Разом із тим, ефективність нормативно-правового регулювання значною мірою залежить від якості правозастосованої практики. Важливим аспектом є забезпечення єдності судової практики у справах, пов'язаних із контрабандою та порушеннями митних правил. Різні підходи судів до кваліфікації правопорушень, визначення розміру шкоди або застосування санкцій можуть призводити до правової невизначеності та зниження ефективності правового регулювання. У зв'язку з цим важливу роль відіграють узагальнення судової практики та правової позиції вищих судової практики та правові позиції вищих судових інстанцій.

Після аналізу нормативно-правової бази у сфері боротьби з контрабандою стає зрозуміло: законодавство ту справді об'ємне і складається з кількох рівнів, які теоретично мають працювати разом.

Основу закладає Конституція України – вона встановлює, що злочини і відповідальність за них визначаються тільки законом, і саме на цьому тримається все подальше регулювання. Конституційний Суд України при цьому не просто існує – його рішення реально впливають на те, як застосовують санкції у митних справах, зокрема через вимогу, щоб покарання було пропорційним і обґрунтованим.

Кримінальна відповідальність за контрабанду розписана доволі детально – залежно від того, що саме везуть через кордон, застосовується різна стаття КК. Зброя, наркотики, звичайні товари, підакцизна продукція, для кожного своя норма. Варто відзначити, що у 2022 році відповідальність за товарну контрабанду відновили, очевидно, що воєнний час змусив переглянути пріоритети. Довести ж факт злочину допомагають Кримінальний процесуальний кодекс (далі – КПК) і Закон про оперативно-розшукову діяльність, без них навіть спійманий з товаром порушник міг би уникнути вироку через процесуальні помилки.

За адміністративні порушення відповідає МКУ: він і визначає склади, і встановлює штрафи та конфіскацію, і прописує процедури. Підзаконні акти закривають те, що в кодексі залишилось за кадром, наприклад, як розрахувати

витрати на зберігання виключного товару або як саме проводити митні формальності на кордоні.

Що стосується органів – їх кілька: митна служба, Бюро економічної безпеки (далі – БЕБ), Служба безпеки України (далі – СБУ), прикордонники. Кожен відповідає за свій шматок роботи, і законодавство намагається чітко розмежувати їхні повноваження.

Помітно, що Україна рухається в бік європейських стандартів: впроваджується електронний документообіг, концентрація «єдиного вікна», інститут авторизованих економічних операторів. Це не просто формальна гармонізація, цифровізація реально зменшує корупційні ризики, бо мінімізує живий контакт між інспектором і підприємцем.

Але є й проблеми, які не можна обійти. Норми кримінального та митного права подекуди суперечать одна одній, а розмежувати адміністративне і кримінальне порушення в окремих випадках непросто навіть досвідченому юристу. До того ж законодавство змінюється досить часто, що не додає стабільності.

### **1.3 Зарубіжний досвід протидії митним правопорушенням**

Дослідження зарубіжного досвіду протидії митним правопорушенням є критично важливим для розбудови ефективної системи митної безпеки України, особливо в контексті євроінтеграційних процесів та воєнного стану, що вимагає особливого контролю за переміщенням товарів. Світова практика останніх десятиліть демонструє фундаментальний зсув парадигми: успіх у боротьбі з контрабандою, ухиленням від сплати митних платежів та порушенням правил митного контролю тепер залежить не від жорстокості тотального фізичного контролю, а від «інтелектуалізації» митних процедур. Це передбачає використання глибокої аналітики, міжнародного обміну даними та автоматизованих систем управління ризиками [38].

Основним концептуальним орієнтиром для більшості розвинених країн світу є стандарти Всесвітньої митної організації (далі – ВМО). Ключовим документом тут виступає Рамкові стандарти безпеки та полегшення світової торгівлі. Дана концепція базується на трьох «стовпах»: співпраця «митниця-митниця», партнерство «митниця-бізнес» та співпраця між митницею та іншими державними контролюючими органами. Впровадження цих стандартів дозволяє створити безперервний ланцюг постачання, де безпека гарантується на кожному етапі – від виробника до кінцевого споживача.



Рис. 1.1. Основні стовпи системи митної безпеки відповідно до SAFE Framework [38]

Продовжуючи аналіз міжнародних стандартів, варто згадати Міжнародну конвенцію про спрощення та гармонізацію митних процедур (Кіотська конвенція). Вона встановлює обов'язковість застосування митного контролю на основі аудиту [15]. Зарубіжний досвід показує, що перевірка фінансово-господарської діяльності підприємства вже після того, як товар перетнув кордон, є в рази ефективнішою, ніж намагання знайти порушення безпосередньо під час митного оформлення. Це дозволяє митним органам не «заморожувати» обігові кошти бізнесу, але водночас забезпечувати невідворотність покарання за махінації.

У Європейському Союзі система протидії митним правопорушенням адаптована до умов відсутності внутрішніх кордонів. Ключову роль відіграє Митний кодекс ЄС, який максимально цифровізує всі процеси. Провідним органом у сфері боротьби з великим транскордонним шахрайством є Європейське бюро з питань боротьби з шахрайством. Його унікальність полягає у праві проводити адміністративні розслідування як всередині структур ЄС, так і в країнах-членах, координуючи дії національних митниць [41].

Ефективність європейської моделі забезпечується системою CRMS. Це єдиний інформаційний простір, де митник у Польщі може миттєво отримати інформацію про ризикову операцію, зафіксовану в Італії. Важливим елементом є інститут АЕО. Підприємства, що довели свою добросовісність, отримують сертифікат, який є своєрідним «паспортом довіри». Досвід Німеччини та Нідерландів свідчить, що фокусування на 10-15% «підозрілих» вантажів при повному ігноруванні вантажів АЕО дозволяє виявляти до 85% всіх митних правопорушень [41].

Паралельно із європейською моделлю, яка зосереджена на фіскальній стабільності та прозорості процедур, особливої уваги заслуговує досвід Сполучених Штатів Америки, де система протидії митним правопорушенням була радикальною реформована після подій 11 вересня 2001 року. Митна та прикордонна служба США реалізує унікальну стратегію «відсунення кордонів» (*pushing the borders out*), яка передбачає виявлення потенційних загроз та порушень ще до того, як товар фізично досягне американської території. Центральним елементом цієї системи є програма C-TRAT, яка виступає американським аналогом європейського статусу АЕО, проте з набагато жорсткішими вимогами до фізичної безпеки ланцюгів постачання. Висока ефективність американської моделі забезпечується інтелектуальною системою Automated Targeting System, що за допомогою алгоритмів Big Data аналізує тисячі факторів ризику для кожного контейнера в режимі реального часу. Крім того, завдяки Ініціативі з безпеки контейнерів, американські офіцери мають право здійснювати попередній скринінг підозрілих вантажів безпосередньо у

портах відправлення по всьому світу. Такий багат шаровий підхід дозволяє США утримувати баланс між національною безпекою та високою швидкістю проходження митних формальностей для перевірених партнерів [72].

З метою більш глибоко розуміння відмінностей між європейською та американською моделями доцільно здійснити їх порівняльний аналіз за ключовими критеріями функціонування програм уповноважених економічних операторів.

У частині організації митного контролю в Європейський Союз передбачено можливість проведення перевірок безпосередньо на території підприємства або в інших місцях, зручних для оператора, що забезпечує гнучкість та оптимізацію логістичних процесів. У Сполучені Штати Америки, навпаки, акцент зроблено на мінімізації затримок у пунктах пропуску, що досягається шляхом спрощеного доступу до об'єктів контролю та прискорення процедур оформлення до об'єктів контролю та прискорення процедур оформлення для учасників програми С-ТРАТ [72].

Щодо застосування засобів митного забезпечення, у країнах Європейського Союзу уповноважені економічні оператори мають право використовувати спеціальні пломби, які визначаються митними органами без необхідності безпосередньої участі інспектора. Американська модель передбачає більш жорстокі вимоги: обов'язкове використання електронних або механічних пломб, що відповідають стандарту ISO 17712, який гарантує високий рівень безпеки ланцюгів постачання [72].

У контексті інформаційної взаємодії в ЄС діє механізм попереднього повідомлення оператора про відбір вантажу для фізичного огляду ще до його прибуття на митну територію. Це дозволяє суб'єктам господарювання ефективніше планувати свою діяльність. У США застосовується інша модель – через прямий зв'язок із менеджером безпеки ланцюга постачання забезпечується оперативне реагування на ризики та вирішення проблемних ситуацій у режимі реального часу [72].

Важливим елементом міжнародної інтеграції є взаємне визнання статусу уповноваженого економічного оператора. Європейський Союз визнає аналогічні програми США, Японії, Швейцарії, Норвегії та інших держав, тоді як США визнають відповідні статуси ЄС, Канади, Мексики, Японії, Республіки Корея та низки інших країн-партнерів. Така практика відповідає принципам, закріпленим у документах Всесвітньої митної організації, та сприяє формуванню глобального безпечного торговельного середовища [38].

Аналіз рівня митних спрощень свідчить, що у Європейському Союзі спостерігається суттєве зниження частоти фізичних і документальних перевірок для авторизованих операторів (у середньому на 50-80% залежно від держави-члена), що досягається завдяки ефективному функціонуванню системи управління ризиками. У США учасники програми С-ТРАТ найвищого рівня підлягають мінімальному рівню контролю, а перевірки їхніх вантажів здійснюються у декілька разів рідше порівняно зі звичайними суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності [72].

Окрім цього, важливою перевагою для учасників програм є пріоритетність митного оформлення. У Європейському Союзі це проявляється у наданні безумовного пріоритету при проведенні митного огляду, якщо такий ініційований автоматизованою системою управління ризиками. У США реалізовано принцип «front-of-line», відповідно до якого вантажі учасників програми переміщуються на початок черги незалежно від часу їх прибуття до пункту пропуску, що суттєво скорочує час митного оформлення [72].

Переходячи до досвіду країн Азії, зокрема Сінгапуру та Південної Кореї, слід відзначити досягнення найвищого рівня автоматизації митних процедур, що базується на широкому використанні цифрових технологій та інтегрованих інформаційних систем. У цих країнах реалізовано концепцію повністю електронного митного середовища, де людський фактор зведено до мінімуму, а ключові рішення приймаються на основні алгоритмів аналізу ризику [38].

Зокрема, у Сінгапурі функціонує система TradeNet – одна з перших у світі національних систем «єдиного вікна», яка об'єднує понад 30 державних органів,

залучених до контролю зовнішньоекономічної діяльності. Її впровадження забезпечило суттєве скорочення часу митного оформлення до кількох хвилин, що стало можливим завдяки автоматизації процедур та використанню інтелектуальних алгоритмів обробки даних. Водночас підвищився рівень виявлення порушень, зокрема випадків недостовірного декларування, що свідчить про ефективність поєднання швидкості та безпеки митного контролю [73].

Подібні підходи реалізовано і в Японії, де функціонує система Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System (далі – NACCS), яка забезпечує повну цифровізацію процесів митного оформлення та контроль за переміщенням товарів. Завдяки формуванню безперервного цифрового сліду товару значно знижується можливість неформальних домовленостей між посадовими особами та суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності, що позитивно впливає на рівень прозорості та доброчесності митної системи [74].

Подальший розвиток митних систем у провідних країнах світу демонструє чітку еволюцію у напрямі цифровізації та інтеграції інтелектуальних технологій. Зокрема, починаючи з 2015 року, спостерігається активне впровадження концепції «єдиного вікна», яка забезпечує спрощення процедур митного оформлення шляхом об'єднання різних контролюючих органів в єдину інформаційну систему. Це відповідає рекомендаціям Всесвітня митна організація щодо спрощення та гармонізації митних процедур [38].

Наступним етапом, який активно розвивається з 2018 року, стало впровадження систем аналізу даних на основі алгоритмів штучного інтелекту. Інтеграція AI-інструментів у функціонування систем «єдиного вікна» дозволяє здійснювати автоматизовану оцінку ризиків, виявляти потенційні правопорушення та оптимізувати процес прийняття рішень у сфері митного контролю [75].

Станом на 2021 рік ефективність таких підходів підтверджується значним скороченням часу митного оформлення у середньому до 30% завдяки застосуванню аналітичних інструментів. Практичне підтвердження цьому

спостерігається у функціонуванні системи TradeNet у Сінгапур та аналогічних цифрових платформ, що забезпечують високий рівень автоматизації митних процедур [73].

У сучасних умовах спостерігається подальше вдосконалення зазначених технологій, що забезпечує додаткове скорочення часу митного оформлення ще приблизно на 20% завдяки постійному розвитку та адаптації алгоритмів штучного інтелекту. Подібні підходи реалізуються також у системах електронного митного адміністрування, зокрема NACCS у Японії, що забезпечує повну цифровізацію контролю за переміщенням товарів [74].

Окремої уваги заслуговує досвід Німеччини у сфері протидії митним правопорушенням, який характеризується високою фіскальною ефективністю та системністю контрольних заходів. Федеральна митна служба Німеччини (Zoll) реалізує комплексний підхід, що поєднує митний аудит, ризик-орієнтований контроль та аналітичну обробку даних. Однією з ключових особливостей є застосування принципів «випадкової вибірки» та «цільового аналізу», що дозволяє ефективно виявляти порушення без надмірного навантаження на сумлінних учасників зовнішньоекономічної діяльності [76].

У разі виявлення суттєвих порушень, зокрема маніпуляцій із класифікацією товарів з метою зниження митних платежів, суб'єкти господарювання підпадають під посилений контроль, що фактично означає систематичну перевірку їхньої зовнішньоекономічної діяльності протягом тривалого періоду [76]. Такий підхід формує превентивний ефект, за якого порушення митного законодавства стає економічно не вигідним, що позитивно впливає на рівень добровільного дотримання правил.

Важливим напрямом розвитку сучасних митних систем є також впровадження інноваційних технологій, зокрема блокчейну. У країнах Північної Європи (Скандинавії) реалізуються пілотні проекти, спрямовані на створення децентралізованих реєстрів логістичної інформації, в яких фіксуються всі ключові дані щодо переміщення товарів - від комерційних документів до транспортних накладних [77]. Використання таких технологій унеможлиблює

несанкціоновану зміну інформації під час транспортування товарів, що значно знижує ризики реалізації поширених схем митних правопорушень, зокрема підміни інвойсів або маніпуляцій із транзитними операціями [77].

Досвід Німеччини у протидії митним правопорушенням привертає увагу своєю високою фіскальною ефективністю. Федеральна митна служба Німеччини (Zoll) має розвинений підрозділ митного аудиту, діяльність якого ґрунтується на поєднанні принципів «випадкової вибірки» та «цільового аналізу», що дозволяє забезпечити ефективне виявлення порушень при оптимальному використанні ресурсів [76]. У разі фіксації суттєвих порушень, зокрема маніпуляцій із класифікацією товарів (кодами УКТ ЗЕД) з метою зниження митних платежів, підприємства підпадають під посилений контроль, який передбачає систематичну перевірку їхніх зовнішньоекономічних операцій у подальшому [76]. Такий механізм формує превентивне середовище, у якому порушення митного законодавства стає економічно не вигідним.

Важливим напрямом розвитку сучасних митних систем є використання інноваційних технологій, зокрема блокчейну. У країнах Північної Європи (Скандинавії) реалізуються пілотні проекти, в межах яких логістична інформація, від інвойсів до транспортних документів, фіксується у децентралізованих реєстрах. Такий підхід унеможливорює несанкціоноване внесення змін до документів під час транспортування товарів, що істотно знижує ризики реалізації типових схем митних правопорушень, зокрема «перерваного транзиту» або підміни інвойсів. Алгоритм митного контролю на основі блокчейн-технологій передбачає послідовну взаємодію ключових учасників ланцюга постачання, що забезпечує прозорість, безпеку та незмінність даних на всіх етапах переміщення товарів [77].

На першому етапі постачальник ініціює процес поставки товару, формуючи та надаючи необхідний пакет документів. Усі дані щодо товару, включаючи інвойси, специфікації та супровідні документи, фіксуються в цифровому вигляді та вносяться до розподіленого реєстру, що унеможливорює їх подальше несанкціоноване редагування.

Другий етап передбачає діяльність перевізника, який здійснює транспортування товару. При цьому інформація про переміщення вантажу, маршрути, умови перевезення та відповідальні сторони також автоматично фіксується у блокчейн-системі. Це забезпечує постійний контроль за безпекою товару та створює прозорий цифровий слід його руху [78].

На третьому етапі митні органи здійснюють контроль товару, використовуючи доступ до заздалегідь сформованих цифрових записів. Завдяки цьому відповідає необхідність у перевірці паперових документів, а також значно зменшується ризик фальсифікації інформації. Митний контроль стає більш швидким, точним і ризик-орієнтованим [77].

Заключний, четвертий етап включає отримання товару кінцевим отримувачем. Факт доставки та прийняття товару підтверджується шляхом внесення відповідного запису до блокчейн-реєстру, що завершує формування повного та незмінного ланцюга інформації про переміщення товару [78].

Для України адаптація зазначеного зарубіжного досвіду означає перехід до використання сучасних цифрових інструментів митного адміністрування, зокрема системи New Computerized Transit System (далі – NCTS), яка вже забезпечує обмін митною інформацією з європейськими партнерами в режимі реального часу. Такий підхід відповідає стандартам Всесвітньої митної організації та практикам Європейський Союз у сфері транзитного контролю [38; 41]. Ключовий висновок із зарубіжної практики полягає в тому, що ефективна боротьба з митними правопорушеннями полягає не у тотальному контролі кожного переміщення товарів, а у створенні цифрового середовища, в якому добросовісна підприємницька діяльність стимулюється, а ризикові операції стають економічно не вигідними [38].

Підсумовуючи результати аналізу міжнародного досвіду, доцільно виділити три ключові тренди, що формують сучасну модель протидії митним правопорушенням: превентивність, технологічність та кооперацію. Превентивність передбачає акцент на попередженні правопорушень через використання інституту АЕО та механізмів пост-аудиту, що дозволяє

мінімізувати втручання у діяльність сумлінного бізнесу [41]. Технологічність проявляється у широкому впровадженні систем аналізу великих даних, автоматизованих систем управління ризиками та неінвазійних методів митного контролю, що зменшують вплив людського фактора [78]. Кооперація, у свою чергу, передбачає активний транскордонний обмін інформацією між митними органами різних держав у режимі реального часу, що суттєво ускладнює використання схем ухилення від оподаткування та маніпуляцій з митною вартістю [38].

Такиим чином, імплементація комплексного підходу, що поєднує цифровізацію, ризики-орієнтований контроль та міжнародну співпрацю, а також гармонізацію національного законодавства із нормами Європейського Союзу, створює передумови для суттєвого підвищення рівня митної безпеки України та забезпечення стабільних надходжень до державного бюджету.

Вивчення зарубіжного досвіду протидії митним правопорушенням дає змогу побачити, наскільки по-різному країни підходять до однієї і тієї ж проблеми і водночас наскільки схожими є висновки, до яких вони підходять.

Найбільш показовим є те, що жодна з розглянутих країн вже не робить ставку на тотальний фізичний контроль. Перевіряти все й усіх фізично занадто дорого, занадто повільно і, як показує практика, не надто ефективно. Натомість акцент зміщується на аналітику: хто везе, звідки, яким маршрутом, чи було щось підозріле раніше. Саме так працює американська система Automated Targeting System, яка аналізує тисячі параметрів по кожному контейнеру ще до того, як він підійде до порту.

ЄС пішов схожим шляхом, але з власною специфікою. CRMS об'єднує інформацію з усіх країн-членів, тому ризикова операція, зафіксована в Італії, миттєво стає відомою на польському кордоні. Окремо варто відзначити інститут уповноваженого економічного оператора – підприємства, які довели свою добросовісність, проходять контроль набагато швидше. Досвід Німеччини та Нідерландів показує, що зосередження уваги на 10-15% підозрілих вантажів

дозволяє виявити до 85% усіх порушень. Це наочно демонструє, що ризик-орієнтований підхід працює.

США після подій 2001 взагалі переосмислили саму концепцію кордону. Програма С-ТРАТ і стратегія «відсунення кордонів» означають, що американські офіцери перевіряють підозрілі вантажі ще в портах відправлення, тобто загроза виявляється ще до того, як вона фізично наближається до країни. Для перевірених партнерів при цьому діє принцип «front-of-line» їхні вантажі оформлюються без черги.

Азійський досвід цікавить насамперед рівнем автоматизації. Сінгапурська TradeNet об'єднує понад 30 державних органів в одній системі, і митне оформлення займає лічені хвилини. Японська NACCS робить те саме і додатково мінімізує живий контакт між інспектором і підприємцем, а значить і корупційні ризики. Скандинавія, у свою чергу, тестує блокчейн: якщо всі дані про переміщення товару зафіксовані в незамінному реєстрі, підробити інвойс чи «перервати транзит» стає практично неможливим.

Що стосується України, то ключовий урок із цього досвіду досить простий: ефективна митна система – це не та, де більше перевіряють, а та, де складніше обдурити. Цифрове середовище, де кожен крок товару залишає слід, де ризикові операції відсіваються автоматично, а сумлінний бізнес не стоїть у черзі також система NCTS, яка вже забезпечує обмін даними з ЄС у реальному часі – ось модель, до якої варто прагнути.

## РОЗДІЛ 2

# СТАН ТА УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ БОРОТЬБИ З МИТНИМИ ПРАВОПОРУШЕННЯМИ В МИТНИХ ОРГАНАХ УКРАЇНИ

### 2.1 Роль та місце митних органів у системі протидії контрабанді та порушенням митних правил

Сучасна система митних органів України є невід'ємною складовою механізму забезпечення економічної безпеки держави та функціонування зовнішньоекономічних відносин. Її діяльність спрямована на реалізацію державної митної політики, здійснення контролю за переміщенням товарів через митний кордон, а також на запобігання і протидію правопорушенням у цій сфері. Нормативною основою функціонування митних органів виступає Митний кодекс України, який визначає їх правовий статус, компетенцію та основні напрями діяльності [1].

Інституційна трансформація митної служби, що відбулася у 2019 році, стала важливим етапом модернізації державного управління у митній сфері. Виокремлення митних органів із системи фіскальних органів та створення самостійного центрального органу виконавчої влади дозволило переорієнтувати їх діяльність із суто фіскального адміністрування на комплексне виконання контрольних, сервісних та правоохоронних функцій. Правовий статус та функціональні обов'язки оновленої служби закріплені Постановою Кабінету Міністрів України від 06.03.2019 № 227 [49]. Такий підхід відповідає сучасним тенденціям розвитку публічного адміністрування, які передбачають підвищення спеціалізації державних органів та ефективності їх функціонування.

Водночас, попри позитивні результати інституційної реформи, її впровадження супроводжувалося низькою організаційних труднощів, зокрема пов'язаних із перерозподілом повноважень, кадровими змінами та необхідністю адаптації внутрішніх процедур до нової моделі управління. У перші роки

функціонування оновленої системи спостерігалася певна нестабільність управлінських процесів, що зумовлювалося одночасним проведенням структурних змін та вповноваженням нових цифрових інструментів.

З наукової точки зору, така трансформація відповідає концепції інституційної модернізації державного управління, яка передбачає перехід від фрагментованої моделі децентралізованої системи з чітким розподілом функцій та відповідальності. У випадку посилення вертикалі управління, що, з одного боку, підвищує керованість системи, а з іншого – вимагає високого рівня координації між центральним апаратом і територіальними підрозділами.

Структурна ієрархія та модель управління Сучасна модель управління базується на принципі «Єдиної юридичної особи», що є ключовою особливістю поточної системи. Відповідно до цієї моделі:

- державна митна служба України виступає як єдиний суб'єкт господарювання та управління на загальнодержавному рівні.

- регіональні митниці функціонують не як самостійні установи, а як відокремлені підрозділи центрального апарату, позбавлені статусу окремої юридичної особи [50].

Запровадження такої моделі спрямоване на глибоку централізацію фінансових ресурсів, кадрової політики та прийняття стратегічних управлінських рішень. Головною метою такої реорганізації є мінімізація корупційних чинників та усунення впливу місцевих бізнес-еліт на прийняття рішень митниками на місцях

Варто також відзначити, що ефективність функціонування такої ієрархічної системи значною залежить від рівня інформаційної взаємодії між її елементами. У сучасних умовах ключову роль відіграють інформаційно-аналітичні системи, які забезпечують оперативний обмін даними між митними постами, митницями та центральним апаратом. Недостатня інтеграція таких систем може призводити до дублювання функцій, затримок у прийнятті рішень та зниження ефективності контролю.

У цьому контексті актуальним є подальший розвиток єдиної інформаційної інфраструктури митних органів, що дозволить забезпечити безперервність контролю на всіх етапах переміщення товарів через митний кордон.

До складу системи входять наступні рівні:

1. Центральний апарат (м. Київ): це інтелектуальний та стратегічний центр системи, де розробляється загальна методологія та координується робота територіальних органів. У складі апарату функціонують ключові підрозділи: департаменти аналізу ризиків, боротьби з контрабандою та правової роботи [49].

2. Територіальні органи (митниці) : вони є основним виконавчим механізмом, що здійснює безпосередній митний контроль. Розподіл митниць відбувається за:

Географічним принципом: наприклад, Одеська чи Львівська митниці, які забезпечують контроль на певних ділянках кордону.

Функціональним принципом: наприклад, Енергетична митниця, що спеціалізується виключно на контролі за переміщення енергоносіїв через трубопроводі та спеціалізовані лінії.

3. Митні пости це найнижча, але найбільш масова ланка системи. Вони розташовані безпосередньо в пунктах пропуску через державний кордон або у внутрішніх центрах економічної активності (для оформлення вантажів великих підприємств) [1].

4. Спеціалізовані підрозділи та їх роль. Окреме місце в архітектурі митних органів посідають спеціалізовані установи, які надають технічну, наукову та оперативну підтримку:

Спеціалізована лабораторія з питань експертизи та досліджень: її фахівці здійснюють ідентифікацію хімічного складу товарів, що дозволяє виявляти наркотики, прекурсори чи неякісне паливо. Це має вирішальне значення для привільної правової кваліфікації дій правопорушників [49].

Департамент спеціалізованої підготовки та кінологічного забезпечення: цей підрозділ готує кінологічні команди, які залишаються одним із

найефективніших інструментів виявлення прихованої контрабанди валюти, зброї та тютюну [51].

5. Згідно з положеннями Митного кодексу України, система митних органів сьогодні гармонійно поєднує в собі фіскальну, контрольну та правоохоронну функцію, що робить її критично важливим елементом сектору безпеки країни [1].

Митні органи України є ключовим інструментом забезпечення економічної безпеки держави, виконуючи роль «першого рубежу» у боротьбі з незаконним переміщенням товарів через митний кордон. Їхня діяльність спрямована на виявлення, припинення та запобігання як адміністративним правопорушенням (порушення митних правил), так і кримінальним злочинам (контрабанда) [19].

Правовий статус та функціональне призначення митних органів визначається їхнім унікальним місцем у державному апараті: вони одночасно є фіскальним органом та правоохоронним інструментом у частині боротьби з контрабандою. Місце митних органів у системі протидії правопорушенням регламентується Митним кодексом України, згідно з яким вони наділені спеціальними повноваженнями щодо здійснення митного контролю та оформлення.

Основними функціями митних органів у контексті протидії правопорушенням є:

- превентивна функція: розробка та впровадження системи управління ризиками (АСУР), яка дозволяє ідентифікувати підозрілі вантажі ще до моменту їхнього фізичного прибуття на кордон [20].

- контрольно-наглядова функція: безпосереднє проведення огляду товарів, транспортних засобів та особистих речей громадян з використанням технічних засобів митного контролю (сканери, металодетектори, службові собаки) [21].

- правоохоронна функція: ведення проваджень у справах про порушення митних правил (ПМП), фіксація доказів та взаємодія з іншими органами

досудового розслідування у випадках виявлення ознак кримінальної контрабанди [19; 22].

Головною метою їхньої діяльності є мінімізація ризиків, пов'язаних із тінізацією економіки та незаконним обігом заборонених предметів [19].

Митні органи займають специфічне місце в архітектурі правопорядку, оскільки виконують роль «подвійного фільтра» тобто захищають фінансовий суверенітет та фізичну безпеку кордонів. Вони не є класичним силовим органом, проте наділені правом застосування адміністративного примусу та проведення оперативно-технічних заходів [23].

Взаємодія митниці з іншими структурами базується на таких напрямках:

1. З Державною прикордонною службою України (далі – ДПСУ): реалізується через концепцію Інтегрованого управління кордонами (далі – ІУК). Це передбачає «єдину зупинку» у пунктах пропуску та спільний інформаційний обмін щодо руху осіб і транспорту [24].

2. Зі Службою безпеки України: співпраця у справах щодо контрабанди зброї, наркотичних засобів та культурних цінностей [25].

3. З Бюро економічної безпеки: передача матеріалів щодо товарної контрабанди у великих розмірах, яка з 2024 року підлягає кримінальній відповідальності [22;26]. Зведену характеристику цих напрямів перставлено в таблиці 2.1

*Таблиця 2.1*

**Взаємодія митних органів з правоохоронними органами**

<b>Напрямок взаємодії</b>	<b>Суб'єкт взаємодії</b>	<b>Основний предмет співпраці</b>
Прикордонний режим	ДПСУ	Охорона кордону, режим у пунктах пропуску
Державна безпека	СБУ	Контрабанда зброї, наркотиків, спецзасобів
Економічна безпека	БЕБ	Контрабанда товарів, підакцизна продукція
Правопорядок	Національна поліція	Розшук викрадених авто, боротьба з обігом наркотиків

*Джерело: складено автором на основі [1; 12; 25; 26]*

Функціональне призначення митних органів України у сфері протидії контрабанді та порушенням митних правил конкретизується не лише положеннями Митного кодексу України, але й підзаконними актами, зокрема Положенням про Державну митну службу України, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України № 227 від 06.03.2019 [36], а також положеннями про територіальні органи Держмитслужби [37].

Відповідно до Положення про Державну митну службу України, до основних завдань цього органу належать:

- реалізація державної митної політики та забезпечення митної безпеки держави;
- здійснення митного контролю та митного оформлення товарів і транспортних засобів;
- виявлення, припинення та запобігання порушенням митного законодавства;
- боротьба з контрабандою у взаємодії з іншими правоохоронними органами;
- аналіз ризиків та застосування систем управління ризиками у процесі митного контролю [36].

Окремо положення визначає право Держмитслужби організувати та координувати діяльність митниць щодо виявлення правопорушень, проводити перевірки, здійснювати інформаційно-аналітичну діяльність та забезпечувати міжнародне співробітництво у сфері протидії митним правопорушенням [36].

На рівні територіальних органів митниць ці функції набувають практичного характеру. Згідно з типовими положеннями про митниці (зокрема, положенням про Дніпровську митницю), до їх основних завдань належать:

- безпосереднє здійснення митного контролю та митного оформлення;
- виявлення та припинення порушень митних правил, складання протоколів про правопорушення;
- проведення митних оглядів, перевірок документів та товарів;

- взаємодія з правоохоронними органами у випадках виявлення ознак кримінальних правопорушень;
- участь у реалізації систем управління ризиками на практичному рівні [37].

Отже, нормативно закріплені функції та завдання митних органів формують основу їх діяльності у сфері протидії правопорушенням. Водночас для більш глибокого розуміння їх ролі доцільно розглянути функціональні напрями діяльності, через які реалізуються зазначені повноваження на практиці.

Основні функції митних органів України у сфері протидії правопорушенням на сучасному етапі трансформуються від суто фіскального нагляду до комплексного забезпечення безпеки та сервісного обслуговування міжнародної торгівлі. Згідно зі статтею 544 Митного кодексу України, діяльність відомства спрямована на захист економічних інтересів та забезпечення митної безпеки держави [19].

У системі протидії контрабанді та порушенням митних правил (далі - ПМП) ключову роль відіграють наступні функціональні блоки:

- фіскальна функція: полягає у контролі за правильністю визначення митної вартості та класифікації товарів згідно з УКТ ЗЕД. Ефективна протидія маніпуляціям із кодами товарів та зниженню вартості безпосередньо запобігає збиткам державного бюджету та нівелює економічні схеми незаконного збагачення [28]. Реалізація цієї функції безпосередньо впливає на наповнення державного бюджету та забезпечення фінансової стабільності держави.

- аналітично-прогностична функція: реалізується через впровадження інтелектуального аналізу даних. Основу цього напрямку становить Автоматизована система управління ризиками, яка дозволяє здійснювати селекцію об'єктів контролю на основі імовірних моделей, зосереджуючи ресурси на найбільш ризикових вантажах без затримки легального товарообігу [20]. Застосування ризик-орієнтованого підходу дозволяє зменшити адміністративне навантаження на добросовісний бізнес.

- захисна та безпекова функція: митні органи виступають бар'єром для ввезення на територію України небезпечних відходів, контрафактної медичної продукції, наркотичних засобів та зброї. Виконання цієї функції забезпечує захист здоров'я населення та екологічну стабільність [29]. Це набуває особливого в умовах воєнного стану та підвищених загроз національній безпеці.

Розвиток цих функцій відбувається у межах загальної стратегії реформування, що передбачає посилення правоохонної складової, особливо в контексті криміналізації товарної контрабанди [27].

Сучасний етап розвитку митної системи України характеризується поступовим переходом від традиційної моделі контролю до сервісно-орієнтованої та аналітичної моделі функціонування [45]. Це означає, що митні органи деталі більше орієнтуються не лише а виявлення правопорушень, але й на створення сприятливих умов для законної зовнішньоекономічної діяльності.

У цьому контексті важливого значення набуває баланс між контрольними та сервісними функціями митниці. Надмірний контроль може призводити до затримок у переміщенні товарів та зростання витрат бізнесу, тоді як недостатній контроль – до зростання рівня правопорушень. Саме тому сучасна митна політика базується на принципі вибіркової контролю та довіри до добросовісних суб'єктів господарювання [46].

Важливим напрямом розвитку діяльності митних органів є впровадження інформаційно-комунікаційних технологій. Зокрема:

- використання електронних декларацій;
- автоматизований аналіз ризиків;
- інтеграція з міжнародними інформаційними системами [47].

Ці інструменти дозволяють значно підвищити ефективність виявлення правопорушень та скоротити час митного оформлення.

Крім того важливу роль відіграє кадровий потенціал митних органів. Рівень професійної підготовки посадових осіб безпосередньо впливає на якість виконання контрольних функцій та ефективність боротьби з контрабандою [48]. У зв'язку з цим актуальними є питання:

- підвищення кваліфікації персоналу;
- впровадження антикорупційних механізмів;
- формування професійної етики державної служби.

Не менш важливим є і міжнародний аспект діяльності митних органів.

Участь України у міжнародних митних організаціях та програмах дозволяє:

- обмінюватися інформацією про ризики;
- проводити спільні операції;
- впроваджувати кращі світові практики митного контролю [49].

У результаті проведеного дослідження встановлено, що митні правопорушення є складним багатокомпонентним явищем, яке поєднує юридичні, економічні та соціальні аспекти та безпосередньо впливає на рівень митної безпеки держави. Нормативно-правова база України у цій сфері характеризується системністю та багаторівневістю, охоплюючи норми конституційного, кримінального, адміністративного та міжнародного права. Водночас її ефективність залежить від узгодженості правових норм та стабільності законодавства.

Митні органи України займають ключове місце у системі протидії правопорушенням, виконуючи як контрольні, так і правоохоронні функції. Їх діяльність ґрунтується на поєднанні традиційних форм контролю та сучасних ризик-орієнтованих підходів.

Таким чином, ефективна боротьба з контрабандою та порушеннями митних правил потребує комплексного підходу, що включає вдосконалення нормативної бази, підвищення ефективності діяльності митних органів та впровадження сучасних технологій управління ризиками.

Розглянувши роль та місце органів у системі протидії контрабанді та порушенням митних правил, можна зробити кілька висновків.

Реформа 2019 року змінила не лише назву і структуру служби, а й саму логіку її роботи. До цього митниця була частиною фіскальної системи і сприймалась переважно як орган, що збирає платежі. Після виокремлення в самостійний центральний орган виконавчої влади акцент змістився на контроль,

сервіс і правоохоронну одночасно. Модель «єдиної юридичної особи», за якою регіональні митниці є не самостійними установами, а підрозділами центрального апарату, теоретично мала знизити корупційні ризики і вплив місцевих інтересів на рішення інспекторів.

Структура системи побудована досить логічно: центральний апарат формує методологію й координує роботу, територіальні митниці здійснюють безпосередній контроль, митні пости – найнижча й найчисленніша ланка, стоять там, де товари реально перетинають кордон або оформлюються. Поряд із цим є спеціалізовані підрозділи: лабораторія експертизи, яка ідентифікує склад товарів, і кінологічна служба, яка залишається одним із найефективніших інструментів виявлення прихованої контрабанди.

Функції митних органів у сфері протидії правопорушенням можна звести до трьох напрямів. Перший – фіскальний: контроль за правопорушенням митної вартості та кодів товарів, бо саме тут найчастіше виникають маніпуляції. Другий – аналітичний: автоматизована система управління ризиками дозволяє відбирати підозрілі вантажі ще до їх фізичного прибуття, не зупиняючись при цьому весь потік. Третій – безпековий: митниця є бар'єром для зброї, наркотиків, контрафактних ліків та небезпечних відходів, що в умовах воєнного стану набуває особливої ваги.

Важливо, що митниця не працює у вакуумі. З прикордонниками – спільний контроль у пунктах пропуску і обмін інформацією про рух транспорту. З СБУ – справи щодо контрабанди зброї та наркотиків. З БЕБ – передача матеріалів про товарну контрабанду у великих розмірах. Без цієї взаємодії ефективність кожного з органів окремо була б значно нижчою.

Водночас є і слабкі місця. Ефективність ієрархічної централізованої системи сильно залежить від якості інформаційної взаємодії між рівнями, якщо між митними постами, митницями і центральним апаратом передаються повільно або неповно, рішення запізнюються. Кадрова підготовка і антикорупційна культура також залишаються факторами, від яких на практиці залежить набагато більше, ніж від будь-якої нормативної бази.

## 2.2 Аналіз сучасного стану правоохоронної роботи в митних органах

Правоохоронна діяльність митних органів України на сьогоднішній день є специфічним та багатовекторним напрямом, який інтегрує в собі адміністративну практику, фіскальний моніторинг та заходи оперативного реагування. Сучасна парадигма цієї роботи трансформується від застарілої моделі формальної фіксації правопорушення «по факту» система переходить до глибинного аналізу зовнішньоекономічних операцій із застосуванням інтелектуальних систем моніторингу та оцінки ризиків [50].

Ефективність правоохоронної складової базується на системному використанні технічних та аналітичних інструментів. Ключовим елементом тут виступає Автоматизована система аналізу ризиків. Робота цієї системи базується на методиці, затвердженій Наказу Міністерства фінансів України № 684, що дозволяє в автоматичному режимі перевіряти кожен митну декларацію на відповідність сотням профілів ризику [52]. Завдяки інтелектуальним алгоритмам, необхідність фізичного огляду вантажу визначається лише для 5 - 7% найбільш підозрілих операцій, що мінімізує затримки для сумлінного бізнесу. Про актуальність використання автоматизованих систем контролю також свідчить постійне зростання кількості митних декларацій, оформлених митними органами України. Це можна переглянути на рис. 2.1.



Рис. 2.1. Динаміка оформлення митних декларацій в Україні у 2022-2025 роках [31]

Аналіз статистичних показників свідчить про поступове зростання загальної кількості оформлених митних декларацій. Так, у 2022 році митними органами України було оформлено 3,532.8 тис. декларацій, тоді як у 2025 році цей показник зріс до 3,953.4 тис., тобто майже на 12%. Така тенденція свідчить про поступове відновлення та активізацію зовнішньоекономічної діяльності навіть в умовах воєнного стану та складної економічної ситуації.

Водночас простежується стабільне зростання кількості електронних митних декларацій. Якщо у 2022 році їх кількість становила 3,499.8 тис., то у 2025 році вже 3,938.7 тис.. Це свідчить про фактичне домінування електронного декларування у системі митного адміністрування України та поступове витіснення паперових форм документообігу. Частка електронних декларацій у загальній структурі митного оформлення залишається критично високою, що підтверджує ефективність державної політики у сфері цифровізації митних процедур.

Зазначена тенденція має важливе значення для правоохоронної діяльності митних органів. Використання електронного декларування створює необхідні умови для функціонування автоматизованих систем аналізу ризиків, оперативного моніторингу зовнішньоекономічних операцій та швидкого виявлення потенційно ризикових поставок. Крім того, цифровізація митних процедур дозволяє мінімізувати вплив людського фактору, зменшити корупційні ризики та забезпечити більш прозорий механізм здійснення митного контролю.

Окремої уваги заслуговує динаміка кількості осіб-резидентів, які перебувають на централізованому обліку. У 2022 році їх кількість становила 180.7 тис. осіб, тоді як у 2025 році цей показник зріс до 221.8 тис. осіб. Це свідчить про поступове розширення кола суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, інтегрованих у централізовану електронну систему митного адміністрування.

Наведені статистичні дані підтверджують, що сучасна система митного контролю України поступово переходить до моделі цифрового та ризик-орієнтованого адміністрування. Зростання обсягів електронного декларування

створює передумови для підвищення ефективності правоохоронної діяльності митних органів, прискорення митних процедур та посилення контролю за ризиковими зовнішньоекономічними операціями.

Слід підкреслити, що ефективність функціонування АСУР безпосередньо залежить від якості вхідних даних та актуальності профілів ризику. У разі використання застарілої або неповної інформації система може формувати некоректні результати, що призводить або до пропуску ризикових операцій, або до надмірного навантаження на митні органи через необґрунтовані перевірки.

У зв'язку з цим важливим напрямом розвитку є постійне оновлення профілів ризику на основі аналізу реальних кейсів правопорушень, а також інтеграція даних з інших органів та міжнародних інформаційних систем.

Окрім цифрового аналізу, критично важливу роль відіграють спеціалізовані підрозділи:

- Спеціалізована лабораторія з питань експертизи та досліджень ця установа забезпечує точну ідентифікацію хімічного складу товарів, що є фундаментальним для виявлення наркотичних засобів, прекурсорів та маніпуляцій зі складом палива. Без експертного висновку лабораторії правильна кваліфікація правопорушення у багатьох випадках є не можливою.

- Департамент спеціалізованої підготовки та кінологічного забезпечення: кінологічні команди залишаються одним із найбільш надійних засобів виявлення прихованої контрабанди зброї, валютних цінностей та тютюнових виробів, які часто не можливо знайти за допомогою лише візуального огляду.

Згідно зі звітами Держмитслужби за 2023-2025 роки, структура правопорушень залишається стабільно складною. Найбільш поширеними методами порушення митного законодавства залишається використання підроблених документів та неправдиве декларування характеристик товарів для штучного зниження їх вартості [1].

Показовим прикладом сучасної практики правоохоронної діяльності митних органів є протокол про порушення митних правил, який був отриманий

підчас проходження предипломної практики в Південно-східній митниці і відповідно до якого було виявлено ознаки порушення митних правил, передбаченого ст. 485 Митного кодексу України.

Суть правопорушення полягала у поданні недостовірних відомостей про характеристику товару. Зокрема, товар було заявлено як холоднодеформовані труби, тоді як за результатами експертного дослідження встановлено, що фактично це гарячедеформовані труби. Ця заміна безпосередньо впливає на класифікацію товару за Уніфікованим класифікатором товарів зовнішньоекономічної діяльності (далі – УКТЗЕД) і на розмір митних платежів.

У данному випадку використано класичну схему «неправдивого декларування характеристик товару». Зміна лише одного параметра, а саме способу виготовлення, призвела до:

- зміни коду УКТЗЕД;
- неврахування антидемпінгового мита;
- зменшення загальної суми митних платежів.

Це свідчить, що правопорушення мало економічно мотивований характер, а не було випадковою помилкою.

Ключовим доказом у справі став висновок спеціалізованої лабораторії.

Саме він: спростував заявлені характеристики товару; став підставою для перекласифікації; забезпечив доказову базу для складання протоколу.

Це підтверджує, що науково-технічна підтримка відіграє значну роль у виявленні правопорушень пов'язаних з неправдивим декларуванням характеристик товару. Дії особи були кваліфіковані саме за ст. 485 МКУ, що передбачає відповідальність за подання неправдивих відомостей з метою зменшення митних платежів. Важливо, що для такої кваліфікації необхідно довести не лише факт невідповідальності, а й наявність умислу. У даному випадку він підтверджується суттєвою різницею в митному навантаженні, характером змінених даних (ключовий класифікаційний критерій) та економічною вигодою.

Для більш об'єктивної оцінки сучасного стану правоохоронної діяльності митних органів доцільно проаналізувати офіційні статистичні дані Державної митної служби України щодо результатів проведення митних оглядів у 2025 році. (додаток А)

Аналіз дозволяє оцінити сучасний стан правоохоронної діяльності митних органів України та рівень ефективності міжвідомчої у сфері протидії митним правопорушенням. Відповідно до офіційних даних Державна митна служба України, протягом 2025 року митницями було проведено 68 митних оглядів (переоглядів) товарів і транспортних засобів комерційного призначення на підставі інформації, отриманої від правоохоронних органів. За результатами проведених заходів складено 10 протоколів про порушення митних правил та у 11 випадках виявлено ознаки кримінальних правопорушень. Таке співвідношення свідчить про те, що значна частина виявлених порушень має підвищений рівень суспільної небезпеки та виходить за межі адміністративної відповідальності, набуваючи ознак кримінально каранних діянь.

Проведений аналіз показує, що найбільш результативною є взаємодія митних органів зі Службою безпеки України. Саме на підставі інформації, отриманої від СБУ, було проведено найбільшу кількість митних оглядів, а також зафіксовано основну частину складених протоколів про порушення митних правил та виявлених ознак кримінальних правопорушень. Це пояснюється тим, що СБУ здійснює системний моніторинг ризиків у сфері економічної безпеки держави та володіє розширеними можливостями щодо виявлення організованих схем незаконного переміщення товарів через митний кордон.

Аналіз регіонального розподілу показників свідчить про нерівномірність навантаження між митницями. Найбільшу кількість оглядів проведено Одеською митницею – 21 випадок. Така ситуація обумовлена стратегічним значенням південного напрямку зовнішньоекономічної діяльності, концентрацією морських логістичних маршрутів та високим рівнем ризику незаконного переміщення товарів через портову інфраструктуру. Водночас найбільшу кількість протоколів про порушення митних правил складено Чернівецькою

митницею – 8 випадків, що свідчить про високий рівень ефективності документування правопорушень та результативність контрольних заходів саме у цьому регіоні.

Важливо звернути увагу й на те, що при загальній кількості 68 проведених оглядів результативними виявилися лише частина з них. Це свідчить про специфіку ризик-орієнтованого підходу, за якого митні органи змушені перевіряти значну кількість потенційно ризикових операцій для виявлення реальних правопорушень. Водночас така модель відповідає міжнародним стандартам митного контролю, оскільки дозволяє мінімізувати втручання у діяльність добросовісного бізнесу та концентрувати ресурси на найбільш ризикових напрямках.

Крім того, наведені статистичні дані підтверджують тенденцію до ускладнення механізмів митних правопорушень. Значна частина виявлених фактів пов'язана з використанням підроблених документів, маніпуляціями з митною вартістю та неправдивим декларуванням характеристик товарів, що потребує не лише фізичного контролю, а й активного застосування аналітичних систем, лабораторних досліджень та міжвідомчого інформаційного обміну.

Особливий виклик для митних органів становить постійне зростання обсягів переміщення заборонених речовин через міжнародні поштові та експрес-відправлення, що вимагає впровадження нових методів дистанційного контролю. Попри високий рівень цифровізації, правоохоронна функція митниці стикається з серйозними юридичними обмеженнями. Митні органи наділені статусом органів дізнання лише у межах справ про адміністративні правопорушення. У випадках, коли виявляються ознаки кримінального злочину, всі зібрані матеріали повинні бути передані до Служби безпеки України або Бюро економічної безпеки. Така процедурна розірваність нерідко призводить до втрати оперативного часу та зниження ефективності розслідування «по гарячих слідах».

Крім того, аналіз судової практики, проведений Рахунковою палатою, вказує на те, що значна частина протоколів про порушення митних правил

скасовується судами. Основними причинами цього є процедурні помилки при оформленні документів та недостатність доказової бази, що вказує на необхідність підвищення професійного рівня кадрового складу та вдосконалення методології збору доказів.

Міжнародна співпраця через систему NCTS частково вирішує ці проблеми, дозволяючи в реальному часі відстежувати повний шлях вантажу від відправника в Європейському Союзі до отримувача в Україні, що робить махінації з документами в дорозі технічно неможливими.

Зазначена проблема також вказує на необхідність вдосконалення процесуальної підготовки працівників митних органів митних органів. У сучасних умовах недостатньо лише виявити правопорушення – критично важливим є правильне документування всіх обставин справи, дотримання процесуальних норм та формування належної доказової бази.

Фактично, ефективність боротьби з митними правопорушеннями залежить не лише від рівня їх виявлення, але й від здатності довести факт порушення у суді. Саме тому підвищення юридичної грамотності працівників митниці є одним із ключових напрямів удосконалення правоохоронної діяльності.

Аналіз сучасного стану правоохоронної роботи в митних органах дає досить неоднозначну картину – є і реальні здобутки, і системні проблеми, які нікуди не зникли. Цифровізація справді змінила характер роботи майже 99% декларацій подається електронно, і АСУР перевіряє кожну з них за сотнями профілів ризику автоматично. Завдяки цьому на фізичний огляд відбирається лише 5-7% вантажів найбільш підозрілих. Це дозволяє не гальмувати весь потік заради одиниць порушників, що відповідає логіці ризик-орієнтованого підходу. Зростання кількості декларацій із 3,5 тис. у 2022 році до майже 4 тис. у 2025-му на тлі воєнного стану свідчить про те, що система не зупинилась, а навпаки, адаптувалась.

Статистика оглядів за 2025 рік теж говорить про дещо важливе. Із 68 оглядів, проведених на підставі інформації від правоохоронних органів, 10 завершилось протоколами про порушення митних правил, а в 11 випадках

виявлено ознаки кримінальних правопорушень. Тобто більше половини результативних оглядів вийшли за межі адміністративної відповідальності. Найбільш ефективною виявилась взаємодія з СБУ, саме їхня інформація давала найвищий відсоток результату. Це говорить про те, що оперативна розвідка важить не менш, ніж технічний контроль на кордоні.

Практичний приклад із Південно-східної митниці – справа про неправдиве декларування характеристик труб – добре ілюструє типову схему: змінюється лише один параметр товару, і це тягне за собою інший код УКТЗЕД, інше мито, відсутність антидемпінгового збору. Без висновку лабораторії довести умисел було б практично неможливо. Це підкреслює, наскільки важлива роль спеціалізованої експертизи у таких справах.

Але є і серйозні проблеми. Перша – процедурна розірваність: митниця є органом дізнання лише у адміністративних справах. Щойно з'являються ознаки кримінального злочину, матеріали треба передавати до СБУ або БЕБ. Поки відбувається передача, оперативний момент нерідко втрачається. Друга проблема – якість документування. Рахункова плата фіксує, що значна частина протоколів про порушення митних правил скасовується судами через процесуальні помилки або слабку доказову базу. Тобто порушення виявляють, але довести його в суді не завжди виходить.

### **2.3 Проблеми та напрями удосконалення організації боротьби з контрабандою та порушеннями митних правил в митних органах України**

Попри активні та послідовні процеси цифровізації, а також стратегічний курс на інтеграцію України до єдиного європейського митного простору, організація боротьби з правопорушеннями все ще стикається з низкою глибоких системних викликів. Ці виклики мають комплексний характер і охоплюють як технічну незахищеність кордонів, так і застарілі нормативно-правові норми, що в сукупності вимагає від держави не просто точкових змін, а системного підходу до реформування галузі [50].

З наукової точки зору, зазначені проблеми можуть бути систематизовані за трьома основними групами: інституційні, технологічні та кадрові. Такий підхід дозволяє більш чітко визначити напрями реформування та сформувавши комплексну стратегію розвитку митної служби.

Інституційні проблеми пов'язані з обмеженістю повноважень та недосконалістю нормативного регулювання, технологічні – з недостатнім рівнем технічного забезпечення, а кадрові – з проблемами персоналу.

На сьогоднішній день можна виділити кілька критичних вузлів, які гальмують ефективність правоохоронної функції митниці:

- технологічний розрив та недостатня технічна оснащеність є однією з найгостріших проблем залишається хронічний дефіцит сучасних стаціонарних скануючих систем, інтелектуальних камер та автоматизованих систем зчитування номерних знаків. Відсутність такого обладнання змушує інспекторів проводити більшість оглядів у ручному режимі, що не лише сповільнює товарообіг, а й створює прямі корупційні ризики через надмірний вплив «людського фактора». Згідно з аналітичними матеріалами Рахункової палати, стан технічного оснащення кордону залишається незадовільним, що робить певні ділянки кордону вразливими для масштабних схем контрабанди [54].

- інституційна обмеженість повноважень наразі митні органи фактично позбавлені прав на здійснення повноцінної оперативно-розшукової діяльності (далі – ОРД). Це створює ситуацію, за якої митники, володіючи первинною інформацією про злочин, залишаються функціонально залежними від інших силових структур, таких як СБУ чи БЕБ. Такий розрив у ланцюжку «виявлення - розслідування» часто призводить до втрати оперативного часу та знищення доказів злочинцями.

- криза кадрового потенціалу є системною проблемою залишається низький рівень заробітної плати працівників митниці, що на фоні високих корупційних спокус призводить до значної плинності кадрів. Це перешкоджає формуванню стабільного професійного ядра фахівців, здатних ефективно протидіяти складним міжнародним схемам контрабанди. Кадрова політика

вимагає негайного перегляду в межах реалізації Антикорупційної програми Держмитслужби [56].

Нижче наведено порівняння функціональних можливостей Державної митної служби України з митними адміністраціями країн ЄС (зокрема Польщі та Німеччини), що базується на аналізі необхідних напрямів удосконалення української системи (додаток Б).

Порівняльна таблиця чітко ілюструє, що ключовою перепорою на шляху до ефективної боротьби з митними правопорушеннями в Україні є не лише технічний дефіцит, а й суттєва законодавча обмеженість інструментарію митників. На відміну від колег із Польщі чи Німеччини, українські митники, виявивши ознаки складної контрабандної схеми, змушені зупинити власне розслідування та передати матеріали іншим структурам. Це не лише створює бюрократичні затримки, а й призводить до того, що «оперативний час» втрачається, а докази можуть бути знищені організаторами злочину ще до початку активних дій СБУ чи БЕБ.

Особливої уваги у цьому контексті потребує питання відсутності у митних органів повноважень на здійснення оперативно-розшукової діяльності. Відповідно до положень Закону України «Про оперативно-розшукову діяльність», право на здійснення ОРД мають виключно визначені законом правоохоронні органи, до переліку яких митні органи у сучасній інституційній моделі фактично не належать. Така законодавча обмеженість суттєво звужує можливості митниці щодо своєчасного виявлення, документування та припинення складних схем контрабанди [57].

Передусім необхідним є внесення змін із включенням митних органів до переліку суб'єктів, уповноважених здійснювати оперативно-розшукові заходи у сфері протидії митним та транскордонним правопорушенням. Такий підхід дозволить забезпечити безперервність процесу від моменту виявлення ознак правопорушення до документування доказової бази та передачі матеріалів до суду.

Водночас розширення повноважень митних органів повинно супроводжуватися створенням ефективної системи процесуального контролю та внутрішнього моніторингу з метою запобігання можливим корупційним ризикам. Зокрема, доцільним є впровадження обов'язкової цифрової фіксації оперативних заходів, автоматизованого аудиту дій посадових осіб та централізованого зберігання інформації без можливості її коригування на локальному рівні. Це сприятиме підвищенню прозорості діяльності митних органів та забезпеченню дотримання прав суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності.

Крім того, реалізація оперативно-розшукових повноважень потребує формування у структурі Державної митної служби спеціалізованих оперативних підрозділів, працівники яких повинні мати належний рівень професійної, аналітичної та процесуальної підготовки. Особливого значення набуває підготовка фахівців у сфері фінансової аналітики, цифрової криміналістики та виявлення схем незаконного переміщення товарів через митний кордон. У сучасних умовах саме інтелектуальний та аналітичний компонент стає визначальним елементом ефективної боротьби з транснаціональною контрабандою.

Важливим напрямом реформування також має стати створення інтегрованої інформаційної системи взаємодії митних органів із СБУ, БЕБ, Держприкордонслужбою та міжнародними правоохоронними структурами. Така система повинна забезпечувати автоматизований обмін ризик-орієнтованою інформацією у режимі реального часу, що дозволить оперативно реагувати на спроби незаконного переміщення товарів та мінімізувати втрати часу під час міжвідомчої взаємодії.

ОРД є ключовим інструментом у протидії латентним формам злочинності, зокрема організованій транскордонній контрабанді, яка характеризується високим рівнем конспірації та складними логістичними схемами. Як зазначається у наукових дослідженнях, ефективна реалізація правоохоронної

функції митних органів без застосування оперативно-розшукових заходів є обмеженою та не дозволяє належним чином протидіяти сучасним викликам [58].

Відсутність у митних органів можливості проводити оперативні заходи (зокрема негласні слідчі дії, спостереження, контроль за переміщенням товарів) істотно знижує ефективність боротьби з митними правопорушеннями. Це підтверджується і науковими підходами, відповідно до яких розмежування повноважень між митними та іншими правоохоронними органами призводить до втрати оперативної інформації та зниження якості доказової бази [59].

Крім того, світовий досвід свідчить про доцільність надання митним органам оперативно-розшукових повноважень. Зокрема, у країнах Європейського Союзу митні служби здійснюють повноцінну оперативну діяльність, що дозволяє їм ефективно протидіяти транснаціональній злочинності. Дослідження показують, що впровадження таких повноважень в Україні є обґрунтованим та відповідає міжнародній практиці [60].

Порівняльний аналіз також свідчить про те, що ефективність діяльності митних органів у країнах ЄС забезпечується не лише ширшими повноваженнями, але й високим рівнем довіри до інституцій та стабільністю правового середовища. У таких умовах митні органи функціонують як повноцінний елемент правоохоронної системи, що має достатні інструменти для протидії складним транснаціональним правопорушенням.

Для України важливим є не лише формальне запозичення європейських норм, але й адаптація їх до національних умов із урахуванням існуючих економічних та соціальних факторів.

Більше того, порівняння демонструє, що перехід до моделі «єдиної юридичної особи» в Україні був лише першим кроком до централізації. Наступним етапом, згідно з планами розвитку, має стати саме розширення процесуальних повноважень, що дозволить Державній митній службі України перетворитися з фіскального контролера на повноцінний правоохоронний орган європейського зразка.

Впровадження кримінальної товарної контрабанди (Закон № 3513-IX) є тим містком, який має наблизити українську практику до європейської. Проте, як свідчить досвід країн ЄС, сама лише наявність суворих норм у Кримінальному кодексі не працює без належного технічного забезпечення. Без широкої мережі стаціонарних сканерів та автоматизованих систем АСУР, що базуються на штучному інтелекті, навіть найкращі законодавчі ініціативи ризикують залишитися лише на папері через неможливість тотального та якісного фізичного контролю вантажів [52].

Важливо підкреслити, що ефективність запропонованих напрямів удосконалення залежить від їх комплексної реалізації. Часткове впровадження окремих заходів не забезпечить суттєвого результату, оскільки проблеми митної системи мають взаємопов'язаний характер.

Лише поєднання законодавчих змін, технічної модернізації та кадрового оновлення дозволить досягти стійкого підвищення ефективності боротьби з митними правопорушеннями.

Для подолання вищезазначених кризових явищ та виведення митної служби на рівень провідних європейських стандартів, визначено наступні вектори розвитку:

1. Посилення відповідальності через криміналізацію контрабанди. Впровадження норм Закону № 3513-IX щодо криміналізації товарної контрабанди є історичним кроком для України [55]. Це дозволить перевести боротьбу з незаконним переміщенням товарів з площини виключно адміністративних штрафів у площину реальної кримінальної відповідальності, що має створити потужний превентивний ефект та стримувати потенційних правопорушників.

2. Розширення процесуальної самостійності митниці. Науково обґрунтованим напрямом є надання митним органам права на здійснення ОРД та самостійне проведення досудового розслідування [54]. Це відповідає кращим практикам країни ЄС, де митниця є повноцінним правоохоронним органом, здатним самостійно доводити справи про митні злочини до суду.

### 3. Глибока технологічна модернізація.

Впровадження Штучного Інтелекту (AI). Модернізація системи АСУР передбачає використання алгоритмів машинного навчання для більш точного прогнозування ризиків, що дозволить ще більше знизити відсоток «порожніх» оглядів [52].

Відео фіксація без права втручання. Облаштування пунктів пропуску системами відеоспостереження, де записи автоматично передаються до центрального сховища без можливості їх видалення чи редагування на місцях [54].

4. Повна інтеграція до міжнародних систем обміну даними. Україна має завершити перехід на NCTS Phase 6 [53]. Це забезпечить безшовний автоматичний обмін інформацією про транзитні вантажі з країнами-партнерами, роблячи будь-які спроби маніпуляцій з документами видимими для митників обох країн у режимі реального часу.

У результаті проведеного встановлено, що система митних органів України на сучасному етапі функціонує як централізована багаторівнева структура, діяльність якої спрямована на реалізацію державної митної політики, забезпечення економічної безпеки та протидію митним правопорушенням. Проведена інституційна реформа, зокрема запровадження моделі «єдиної юридичної особи», сприяла посиленню вертикалі управління, уніфікації підходів до здійснення митного контролю та зниженню впливу регіональних чинників на прийняття управлінських рішень.

Аналіз правоохоронної діяльності митних органів показав, що сучасна система поступово переходить від реактивної моделі фіксації правопорушень до проактивної, заснованої на застосуванні ризик-орієнтованого підходу. Ключову роль у цьому просі відіграє автоматизована система аналізу ризиків, яка дозволяє ефективно ідентифікувати потенційно небезпечні зовнішньоекономічні операції та оптимізувати використання ресурсів митних органів. Водночас встановлено, що ефективність такої системи значною мірою залежить від якості інформаційного забезпечення та актуальності профілів ризику.

Разом із тим, дослідження виявило наявність низки системних проблем, що стримують ефективність боротьби з митними правопорушеннями. До ключового з них належать: недостатній рівень технічного оснащення пунктів пропуску, обмеженість процесуальних повноважень митних органів, а також проблема кадрового забезпечення, зокрема недостатній рівень професійної підготовки та мотивації персоналу. Особливою проблемою є процедурні недоліки у фіксації правопорушень, що призводять до скасування значної частини рішень у судовому порядку. Порівняльний аналіз із практикою країн Європейського Союзу засвідчив, що ефективність їхніх митних адміністрацій забезпечується комплексом поєднанням розширених правоохоронних повноважень, високого рівня технічного оснащення та інтегрованих інформаційних систем. Це дозволяє митним органам виступати як повноцінний суб'єкт протидії транскордонній злочинності.

З огляду на це обґрунтовано, що подальше вдосконалення організації боротьби з митними правопорушеннями в Україні має здійснюватися за такими основними напрямками: посилення кримінально-правової відповідальності за контрабанду, розширення процесуальної самостійності митних органів, впровадження сучасних інформаційних технологій, зокрема систем штучного інтелекту, а також підвищення рівня кадрового забезпечення.

Таким чином, ефективна протидія митним правопорушенням можлива лише за умови реалізації комплексного підходу, який поєднує інституційні, технологічні та кадрові заходи. Саме такий підхід дозволить забезпечити належний рівень митної безпеки держави та адаптацію національної митної системи до європейських стандартів.

Розглянувши проблеми та напрями удосконалення організації боротьби з контрабандою та порушеннями митних правил, можна зробити висновок, що митна система України має серйозний потенціал, але його реалізації заважає кілька взаємопов'язаних проблем.

Перша і, мабуть, найочевидніша – технічна. Хронічний дефіцит стаціонарних сканерів і систем автоматичного зчитування номерних знаків

означає, що значну частину оглядів досі проводять вручну. Це й повільно, і ризиковано з погляду корупції там, де рішення залежить від конкретного інспектора, а не від алгоритму, завжди є простір від «домовленостей». Рахункова палата фіксує цю проблему, але вона нікуди не зникає.

Друга проблема – процесуальна. Митниця зараз є органом дізнання лише у адміністративних справах. Щойно виявляються ознаки кримінального злочину, справу треба передавати до СБУ або БЕБ. Поки відбувається ця передача, організатори схеми встигають знищити докази. Польща і Німеччина вирішила цю проблему просто: їхні митні органи мають повне право на оперативно-розшукову діяльність і самостійно проводять досудове розслідування. В Україні такого права немає і це відчутний розрив.

Третя проблема – кадрова. Низькі зарплати при високих корупційних спокусах дають передбачуваний результат: плинність кадрів, складність з утриманням досвідчених фахівців, і відповідно нестабільність якості роботи на місцях.

Що стосується напрямів удосконалення, тут є кілька реальних кроків. Криміналізація товарної контрабанди через Закон № 3513-IX – це важливий зсув: перехід від штрафів до кримінальної відповідальності створює принципово інший рівень стримування. Але сам по собі закон не працює без технічного забезпечення, якщо немає нормальних сканерів і АСУР на базі штучного інтелекту, навіть найжорсткіша норма КК залишається декларацією. Завершення переходу на NCTS Phase 6 ще один важливий крок. Автоматичний обмін даними про транзитні вантажі з країнами ЄС у реальному часі робить підробку документів «в дорозі» фактично неможливо.

Загалом проблема митної системи України не в тому, що бракує якогось одного елемента. Бракує системності: технічне оновлення без розширення повноважень дає половину результату, а розширення повноважень без кадрового оновлення створює нові корупційні ризики. Ці три напрями – технологічний, інституційний і кадровий мають рухатись паралельно, інакше зусилля в одному напрямі нівелюватимуться провалами в іншому.

## ВИСНОВКИ

У кваліфікаційній роботі досягнуто поставленої мети, яка полягає у комплексному дослідженні теоретико-правових засад та виявленні проблем організації боротьби з контрабандою і порушенням митних правил у митних органах України, а також визначенні напрямів удосконалення митної діяльності. Результати дослідження дають змогу зробити такі висновки.

1. Встановлено, що митне правопорушення є складним міждисциплінарним явищем, яке не може бути зведене лише до юридичної категорії. За кожним фактом недекларування чи заниження митної вартості стоять реальні наслідки: втрати бюджетних надходжень, деформація конкурентного середовища на внутрішньому ринку та загрози споживчій безпеці. В умовах воєнного стану суспільна небезпека таких діянь набуває особливої гостроти. Визначено, що відповідно до МКУ порушення митних правил – це протиправні, винні дії чи бездіяльність, що посягають на встановлений порядок переміщення товарів через митний кордон. За видом юридичної відповідальності вони поділяються на адміністративні правопорушення та кримінальні, що має принципове значення як для кваліфікації діяння, так і для вибору заходів реагування.

2. За результатами аналізу нормативно-правової бази встановлено, що регулювання у сфері боротьби з контрабандою є багаторівневим і охоплює норми конституційного, кримінального, адміністративного та міжнародного права. Ключову роль відіграють МКУ, КК України, КПК України, а також Закони про БЕБ, СБУ та Державну прикордонну службу. Відновлення у 2022 році кримінальної відповідальності за товарну контрабанду через Закон № 3513-ІХ стало важливим кроком у посиленні правового реагування. Водночас виявлено колізії між нормами кримінального та митного права, нестабільність законодавства через часті зміни, а також неоднаковість судової практики, що знижує ефективність правозастосування.

3. Визначено, що зарубіжний досвід протидії митним правопорушенням демонструє фундаментальний зсув від тотального фізичного контролю до інтегрованих систем управління ризиками. Досвід ЄС засвідчує, що зосередження контролю на 10-15% підозрілих вантажів дозволяє виявляти до 85% усіх митних правопорушень. США реалізують стратегію «відсунення кордонів», виявляючи загрози ще до фізичного прибуття вантажу. Сінгапурська система TradeNet і японська NACCS демонструють, що повна цифровізація митних процедур суттєво скорочує час оформлення і водночас підвищує рівень виявлення порушень. Ключовий урок для України полягає в тому, що ефективна митна система – це не та, де більше перевіряють, а та, де складніше обдурити.

4. Визначено роль та місце митних органів у системі протидії контрабанді та порушенням митних правил. Реформ 2019 року, яка виокремила митну службу в самостійний центральний орган виконавчої влади і запровадила модель «єдиної юридичної особи», сприяла посиленню централізації управління та зниженню впливу регіональних чинників на прийняття рішень. Встановлено, що митні органи виконують одночасно фіскальну, контрольну-наглядову та правоохоронну функції, взаємодіючи з ДПСУ, СБУ, БЕБ та Національною поліцією. Ефективність такої взаємодії значною мірою визначає результативність боротьби з митними правопорушеннями в цілому.

5. Проаналізовано сучасний стан правоохоронної роботи в митних органах. Встановлено, що система поступово переходить від реактивної моделі фіксації порушень до проактивної, заснованої на застосуванні АСУР, яка охоплює перевірку кожної декларації за сотнями профілів ризику з відбором на фізичний огляд лише 5-7% вантажів. Зростання кількості електронних декларацій з 5,5 тис. у 2022 році до майже 4 тис. у 2025 році підтверджує фактичне домінування електронного декларування. Аналіз результатів 68 оглядів, проведених у 2025 році на підставі інформації від правоохоронних органів, показав, що у 21 випадку виявлено порушення, з яких 11 мали ознаки кримінальних правопорушень. Найбільш результативною виявилась взаємодія з СБУ. Практичний приклад із Південно-східної митниці, справа про неправдиве декларування характеристик

труб за ст. 485 МКУ, підтвердив визначальну роль лабораторної експертизи у доведенні умислу.

6. Обґрунтовано основні проблеми та напрями удосконалення організації боротьби з контрабандою та порушеннями митних правил, а саме:

- надання митним органам повноважень на здійснення оперативно-розшукової діяльності та самостійне проведення досудового розслідування за прикладом митних адміністрацій Польщі та Німеччини, що усуне процедурну розірваність між виявленням порушення і його розслідуванням;

- технологічна модернізація пунктів пропуску через розширення мережі стаціонарних сканерів та впровадження алгоритмів штучного інтелекту в систему АСУР, що дозволить зменшити частку ручного огляду і відповідні корупційні ризики;

- завершення переходу на NCTS Phase 6 для забезпечення автоматичного обміну даними про транзитні вантажі з країнами ЄС у режимі реального часу;

- підвищення рівня процесуальної підготовки посадових осіб митних органів з метою зменшення частки протоколів, що скасовуються судами через процесуальні помилки та недостатність доказової бази;

- удосконалення кадрової політики та антикорупційних механізмів для зниження плинності кваліфікованих фахівців.

У цілому, перспектива підвищення ефективності боротьби з митними правопорушеннями в Україні вбачається у формуванні комплексного підходу, що одночасно поєднує інституційні зміни, технологічну модернізацію та кадрове оновлення. Реалізація лише одного з цих напрямів без двох інших не забезпечить стійкого результату. Гармонізація національного законодавства з нормами ЄС та поступове наближення митної системи до європейських стандартів створюють для цього необхідне підґрунтя.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Митний кодекс України : Закон України від 13.03.2012 № 4495-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (дата звернення: 21.05.2026).
2. Пашко П. В. Понятійний апарат системи забезпечення митної безпекоспроможності. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/ape\\_2009\\_4\\_10](http://nbuv.gov.ua/UJRN/ape_2009_4_10) (дата звернення: 21.05.2026).
3. Терещенко С. Митний контроль. Алгоритм аналізу факторів ризику під час митного контролю. URL: <http://biblio.umsf.dp.ua/jspui/handle/123456789/101> (дата звернення: 21.05.2026).
4. Комаров О. В. Митний ризик як ключовий елемент механізму державного ризик-менеджменту в митній галузі. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/vamcudu\\_2011\\_2\\_32](http://nbuv.gov.ua/UJRN/vamcudu_2011_2_32) (дата звернення: 21.05.2026).
5. Кримінальний кодекс України : Закон України від 05.04.2001 № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення: 21.05.2026).
6. Система управління ризиками в державній митній справі України : монографія / за заг. ред. О. А. Фрадинського. 2019. URL: <http://elar.khmnu.edu.ua/jspui/> (дата звернення: 21.05.2026).
7. Федотов О. П. Адміністративно-правова концепція здійснення державної митної справи: теорія та практика : дис. ... д-ра юрид. наук. Одеса, 2016. URL: <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/6090> (дата звернення: 21.05.2026).
8. Конституція України : прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28.06.1996. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр> (дата звернення: 21.05.2026).
9. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07.12.1984 № 8073-X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10> (дата звернення: 21.05.2026).

10. Про Бюро економічної безпеки України : Закон України від 28.01.2021 № 1150-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1150-20> (дата звернення: 21.05.2026).

11. Про Службу безпеки України : Закон України від 25.03.1992 № 2229-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2229-12> (дата звернення: 21.05.2026).

12. Про Державну прикордонну службу України : Закон України від 03.04.2003 № 661-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/661-15> (дата звернення: 21.05.2026).

13. Про міжнародні договори України : Закон України від 29.06.2004 № 1906-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1906-15> (дата звернення: 21.05.2026).

14. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони : ратифікована Законом України від 16.09.2014 № 1678-VII. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011) (дата звернення: 21.05.2026).

15. World Customs Organization. International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures (Revised Kyoto Convention). URL: [https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/conventions/pf\\_revised\\_kyoto\\_conv.aspx](https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/conventions/pf_revised_kyoto_conv.aspx) (дата звернення: 21.05.2026).

16. Науково-практичний коментар до Кримінального кодексу України / за ред. М. І. Мельника, М. І. Хавронюка. Київ : Юридична думка, 2021.

17. Бережнюк І. Г. (ред.). Науково-практичний коментар до Митного кодексу України. Київ : Право, 2021. 1040 с.

18. Верховний Суд України. Судова практика. URL: <https://supreme.court.gov.ua> (дата звернення: 21.05.2026).

19. Митний кодекс України : чинна редакція від 01.01.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (дата звернення: 21.05.2026).

20. Державна митна служба України. Система управління ризиками. Офіційний опис АСУР. URL: <https://customs.gov.ua/systema-upravlinnia-ryzykamy> (дата звернення: 21.05.2026).

21. Державна митна служба України. Звіт про протидію контрабанді. URL: <https://customs.gov.ua/reports-smuggling> (дата звернення: 21.05.2026).

22. Про внесення змін до Кримінального кодексу України та Кримінального процесуального кодексу України щодо криміналізації контрабанди товарів : Закон України від 16.11.2023 № 3513-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3513-20> (дата звернення: 21.05.2026).

23. Про Державну митну службу України : Закон України від 02.09.2019 № 2612-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2612-19> (дата звернення: 21.05.2026).

24. Про схвалення Стратегії інтегрованого управління кордонами на період до 2025 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 24.07.2019 № 687-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/687-2019-p> (дата звернення: 21.05.2026).

25. Про Службу безпеки України : Закон України від 25.03.1992 № 2229-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2229-12> (дата звернення: 21.05.2026).

26. Про Бюро економічної безпеки України : Закон України від 28.01.2021 № 1150-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1150-20> (дата звернення: 21.05.2026).

27. Міністерство фінансів України. Реформа митниці : аналітичний звіт. URL: <https://mof.gov.ua/uk/customs-reform> (дата звернення: 21.05.2026).

28. World Trade Organization. Agreement on Trade Facilitation. URL: [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/tradfac\\_e/tradfac\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfac_e/tradfac_e.htm) (дата звернення: 21.05.2026).

29. Про затвердження Положення про Державну митну службу України : постанова Кабінету Міністрів України від 06.03.2019 № 227. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/227-2020-p> (дата звернення: 21.05.2026).

30. Про затвердження Положення про Державну митну службу України : постанова Кабінету Міністрів України від 06.03.2019 № 227. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/227-2019-п> (дата звернення: 21.05.2026).

31. Державна митна служба України : офіційний сайт. URL: <https://customs.gov.ua/> (дата звернення: 21.05.2026).

32. World Customs Organization. International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures (Revised Kyoto Convention). URL: [https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/conventions/pf\\_revised\\_kyoto\\_conv.aspx](https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/conventions/pf_revised_kyoto_conv.aspx) (дата звернення: 21.05.2026).

33. Про затвердження Порядку застосування митних режимів : постанова Кабінету Міністрів України від 25.05.2016 № 370. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/370-2016-п> (дата звернення: 21.05.2026).

34. Про затвердження Порядку виконання митних формальностей у пунктах пропуску через державний кордон України : наказ Міністерства фінансів України від 16.07.2013 № 318. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0318-13> (дата звернення: 21.05.2026).

35. Про затвердження Порядку ведення обліку та формування звітності під час здійснення митної справи : наказ Міністерства фінансів України від 15.12.2015 № 1021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1021-15> (дата звернення: 21.05.2026).

36. Про затвердження Положення про Державну митну службу України : постанова Кабінету Міністрів України від 06.03.2019 № 227. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/227-2019-п#n209> (дата звернення: 21.05.2026).

37. Про затвердження положень про територіальні органи Держмитслужби : наказ Державної митної служби України від 29.10.2020 № 489. URL: <https://customs.gov.ua/documents/pro-zatverdzhennia-polozhen-pro-teritorialni-organi-derzhmitsluzhbi-237> (дата звернення: 21.05.2026).

38. World Customs Organization. SAFE Framework of Standards. 2021. URL: [https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/frameworks-of-standards/safe\\_package.aspx](https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/frameworks-of-standards/safe_package.aspx) (дата звернення: 21.05.2026).

39. Financial Action Task Force (FATF). Virtual Assets and Money Laundering Risks. 2022. URL: <https://www.fatf-gafi.org/publications/virtualassets/> (дата звернення: 21.05.2026).

40. OECD. Illicit Trade: Converging Criminal Networks. Paris : OECD Publishing, 2016. URL: <https://www.oecd.org/gov/illicit-trade-converging-criminal-networks.htm> (дата звернення: 21.05.2026).

41. 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:32013R0952> (дата звернення: 21.05.2026).

42. Про запровадження єдиного вікна та оптимізацію здійснення контрольних процедур при переміщенні товарів через митний кордон України : постанова Кабінету Міністрів України від 25.05.2016 № 364. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/364-2016-п#Text> (дата звернення: 21.05.2026).

43. Бережнюк І. Г. (ред.). Науково-практичний коментар до Митного кодексу України. Київ : Право, 2021. 1040 с. URL: <https://pravo.ua/> (дата звернення: 21.05.2026).

44. Державна митна служба України. Стратегія розвитку. URL: <https://customs.gov.ua/strategichni-dokumenty> (дата звернення: 21.05.2026).

45. OECD. Trade Facilitation Indicators. URL: <https://www.oecd.org/trade/facilitation/indicators.htm> (дата звернення: 21.05.2026).

46. World Customs Organization. WCO Data Model. Version 3. URL: <https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/wco-data-model.aspx> (дата звернення: 21.05.2026).

47. Науменко В. П. Державне управління у митній сфері. URL: <https://nadu.edu.ua> (дата звернення: 21.05.2026).

48. World Customs Organization : офіційний сайт. URL: <https://www.wcoomd.org/> (дата звернення: 21.05.2026).

49. Про затвердження Положення про Державну митну службу України : постанова Кабінету Міністрів України від 06.03.2019 № 227. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/227-2019-п> (дата звернення: 21.05.2026).

50. Державна митна служба України. Стратегічний план розвитку. URL: <https://customs.gov.ua/reform> (дата звернення: 21.05.2026).

51. Державна митна служба України. Звіти про результати діяльності за 2023–2025 роки. URL: <https://customs.gov.ua/statistics> (дата звернення: 21.05.2026).

52. Про затвердження Порядку здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками : наказ Міністерства фінансів України від 31.07.2015 № 684. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0918-15> (дата звернення: 21.05.2026).

53. Міністерство фінансів України. Нормативна база NCTS в Україні. URL: <https://mof.gov.ua/uk/ncts> (дата звернення: 21.05.2026).

54. Рахункова палата України. Аналітичні матеріали щодо митної безпеки. URL: <https://rp.gov.ua/Reports> (дата звернення: 21.05.2026).

55. Про внесення змін до Кримінального кодексу України та Кримінального процесуального кодексу України щодо криміналізації контрабанди товарів : Закон України від 16.11.2023 № 3513-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3513-20> (дата звернення: 21.05.2026).

56. Державна митна служба України. Антикорупційна програма. URL: <https://customs.gov.ua/anti-corruption> (дата звернення: 21.05.2026).

57. Про оперативно-розшукову діяльність : Закон України від 18.02.1992 № 2135-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2135-12#Text> (дата звернення: 21.05.2026).

58. Машика Ю. В. Правоохоронна функція митних органів України в умовах воєнного стану: виклики та перспективи розвитку. Науковий вісник

Ужгородського національного університету. Серія: Право. 2025. URL: <https://visnyk-pravo.uzhnu.edu.ua/article/view/350557> (дата звернення: 21.05.2026).

59. Дорофеева Л. М. Взаємодія митних та правоохоронних органів у питаннях протидії контрабанді. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Право. 2024. URL: <https://visnyk-pravo.uzhnu.edu.ua/article/view/315409> (дата звернення: 21.05.2026).

60. Молдован Е. С. Оперативно-розшукові повноваження митних органів: досвід Республіки Польща. URL: <https://ir.dpu.edu.ua/handle/123456789/248> (дата звернення: 21.05.2026).

61. Ківалов С. В., Біла-Тіунова Л. Р. Митне право України : підручник. Одеса : Юридична література, 2019. 528 с.

62. Гребельник О. П. Основи митної справи : навч. посіб. Київ : Центр учбової літератури, 2020. 600 с.

63. Мельник М. І., Хавронюк М. І. Кримінальне право України : підручник. Київ : Атіка, 2018. 408 с.

64. Бережнюк І. Г. Науково-практичний коментар до Митного кодексу України. Київ : Право, 2021. 1040 с.

65. Козак Ю. Г. Зовнішньоекономічна діяльність: митне регулювання : навч. посіб. Київ : Центр навчальної літератури, 2019. 320 с.

66. Державна митна служба України. Плани та звіти роботи. URL: <https://customs.gov.ua/plani-ta-zviti-roboti> (дата звернення: 21.05.2026).

67. Про Конституційний Суд України : Закон України від 13.07.2017 № 2136-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2136-19#Text> (дата звернення: 21.05.2026).

68. Про затвердження Порядку відшкодування витрат митних органів, пов'язаних з оглядом товарів : наказ Міністерства фінансів України від 15.06.2012 № 731. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1140-12#Text> (дата звернення: 21.05.2026).

69. Про оперативно-розшукову діяльність : Закон України від 18.02.1992 № 2135-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2135-12#Text> (дата звернення: 21.05.2026).

70. Кримінальний процесуальний кодекс України : Закон України від 13.04.2012 № 4651-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17#Text> (дата звернення: 21.05.2026).

71. Про затвердження положень про територіальні органи Держмитслужби: наказ Державної митної служби України від 29.10.2020 № 489. URL: <https://customs.gov.ua/documents/pro-zatverdzhennia-polozhen-pro-teritorialni-organi-derzhmitsluzhbi-237> (дата звернення: 21.05.2026).

72. U.S. Customs and Border Protection. C-TPAT Program and Security Criteria. URL: <https://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/CTPAT> (дата звернення: 21.05.2026).

73. Singapore Customs. TradeNet System Overview. URL: <https://www.tradenet.gov.sg> (дата звернення: 21.05.2026).

74. Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System. NACCS Overview. URL: <https://www.naccs.jp/e/> (дата звернення: 21.05.2026).

75. UN/CEFACT. Single Window Implementation Framework. URL: <https://unesc.org> (дата звернення: 21.05.2026).

76. German Federal Customs Administration (Zoll). Customs Audit and Risk Management Practices. URL: [https://www.zoll.de/DE/Der-Zoll/Aufgaben-des-Zolls/International/Risikomanagement/risikomanagement\\_node.html](https://www.zoll.de/DE/Der-Zoll/Aufgaben-des-Zolls/International/Risikomanagement/risikomanagement_node.html) (дата звернення: 21.05.2026).

77. European Commission. Blockchain for Customs and Trade Facilitation (Pilot Projects Report). URL: [https://blockchain-observatory.ec.europa.eu/reports\\_en](https://blockchain-observatory.ec.europa.eu/reports_en) (дата звернення: 21.05.2026).

78. European Commission. New Computerised Transit System (NCTS) Overview. URL: [https://taxation-customs.ec.europa.eu/online-services/online-services-and-databases-customs/new-computerised-transit-system-ncts\\_en](https://taxation-customs.ec.europa.eu/online-services/online-services-and-databases-customs/new-computerised-transit-system-ncts_en) (дата звернення: 21.05.2026).

# ДОДАТКИ

до кваліфікаційної роботи бакалавра

на тему: **«Організація боротьби з контрабандою та порушеннями митних правил в митних органах України»**

студентки Грушко С. І.

Інформація стосовно проведених митницями оглядів (переоглядів)  
протягом 2025 року

Найменування митного органу	Показник	Правоохоронний орган							Всього
		Служба безпеки України	Державна прикордонна служба	Національна поліція України	Бюро економічної безпеки	Державне бюро розслідувань	Органи прокуратури	Інші правоохоронні органи	
Волинська митниця	Кількість проведених митних оглядів (переоглядів) товарів, транспортних засобів комерційного призначення	0	10	1	0	0	0	0	11
	Кількість складених протоколів про ПМП	0	0	0	0	0	0	0	0
	Кількість фактів виявлення ознак кримінального правопорушення	0	1	0	0	0	0	0	1
Кієвська митниця	Кількість проведених митних оглядів (переоглядів) товарів, транспортних засобів комерційного призначення	0	0	1	2	0	0	0	3
	Кількість складених протоколів про ПМП	0	0	0	0	0	0	0	0
	Кількість фактів виявлення ознак кримінального правопорушення	0	0	0	1	0	0	0	1
Львівська митниця	Кількість проведених митних оглядів (переоглядів) товарів, транспортних засобів комерційного призначення	1	3	1	12	1	0	0	18
	Кількість складених протоколів про ПМП	0	0	0	0	0	0	0	0
	Кількість фактів виявлення ознак кримінального правопорушення	0	0	0	0	0	0	0	0
Одеська митниця	Кількість проведених митних оглядів (переоглядів) товарів, транспортних засобів комерційного призначення	2	0	0	4	0	0	0	6
	Кількість складених протоколів про ПМП	2	0	0	0	0	0	0	2
	Кількість фактів виявлення ознак кримінального правопорушення	2	0	0	0	0	0	0	2
Тернопільська митниця	Кількість проведених митних оглядів (переоглядів) товарів, транспортних засобів комерційного призначення	0	0	9	0	0	0	0	9
	Кількість складених протоколів про ПМП	0	0	0	0	0	0	0	0
	Кількість фактів виявлення ознак кримінального правопорушення	0	0	0	0	0	0	0	0
Чернівецька митниця	Кількість проведених митних оглядів (переоглядів) товарів, транспортних засобів комерційного призначення	9	9	0	3	0	0	0	21
	Кількість складених протоколів про ПМП	8	0	0	0	0	0	0	8
	Кількість фактів виявлення ознак кримінального правопорушення	7	0	0	0	0	0	0	7
Держмитслужба, усього	Кількість проведених митних оглядів (переоглядів) товарів, транспортних засобів комерційного призначення	12	22	12	21	1	0	0	68
	Кількість складених протоколів про ПМП	10	0	0	0	0	0	0	10
	Кількість фактів виявлення ознак кримінального правопорушення	9	1	0	1	0	0	0	11

Джерело: [51]

## Порівняльна характеристика повноважень митних органів

Критерій порівняння	Державна митна служба України (поточний стан)	Митні органи країн ЄС (Польща, Німеччина)
Право на оперативно-розшукову діяльність (ОРД)	Відсутнє; митники залежні від СБУ та БЕБ	Повне право на здійснення ОРД для виявлення транскордонних злочинів
Досудове розслідування	Статус органу дізнання лише в адміністративних справах	Самостійне проведення досудового розслідування у митних та податкових злочинах
Обмін даними (транзит)	Процес інтеграції; впровадження NCTS Phase 6	Повна автоматизація та миттєвий обмін через загальноєвропейські бази даних
Криміналізація контрабанди	На етапі впровадження (Закон № 3513-IX)	Давно впроваджена суорова кримінальна відповідальність за товарну контрабанду
Технічний контроль	Дефіцит сканерів; значна частка ручного огляду	Максимальна автоматизація; використання AI для аналізу зображень сканері

*Джерело: авторська розробка*