МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Західноукраїнський національний університет
Факультет фінансів та обліку
Кафедра фінансів ім. С.І. Юрія

БЕРНОВ Володимир Вікторович

Митна політика зарубіжних країн: досвід для України / Customs Policy of Foreign Countries: Experience for Ukraine

спеціальність: 072 - Фінанси, банківська справа, страхування та фондовий ринок
освітньо-професійна програма – Митна справа

Кваліфікаційна робота

Виконав студент групи ФМСм-21
В. В. Бернов
_____

Науковий керівник:
к.е.н., доцент, К. В. Крисовата
_____

Кваліфікаційну роботу допущено до захисту:

" __" _____2025 р.

Завідувач кафедри
_____**А. І. Крисоватий**

ТЕРНОПІЛЬ - 2025

Зміст

ВСТУП **3**

РОЗДІЛ І. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ **6**

МИТНОЇ ПОЛІТИКИ ДЕРЖАВИ **6**

1.1. Сутність, цілі та інструменти сучасної митної політики 6

1.2 Класифікація моделей митного регулювання у світовій практиці 14

РОЗДІЛ ІІ. АНАЛІЗ ПЕРЕДОВОГО ДОСВІДУ РЕАЛІЗАЦІЇ **20**

МИТНОЇ ПОЛІТИКИ ЗАРУБІЖНИХ КРАЇН **20**

2.1 Особливості митного регулювання в країнах Європейського Союзу. 20

2.2. Цифровізація та інноваційні технології в митних органах світу 27

РОЗДІЛ ІІІ. НАПРЯМИ АДАПТАЦІЇ ЗАРУБІЖНОГО ДОСВІДУ В **31**

МИТНІЙ ПОЛІТИЦІ УКРАЇНИ **31**

ВИСНОВКИ **36**

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ **38**

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. В умовах сучасної геополітичної турбулентності та кардинальних змін у світовій економічній архітектурі, митна політика перестає бути лише інструментом фіскального наповнення бюджету, трансформуючись у ключовий елемент системи національної безпеки. Для України, яка проходить складний шлях боротьби за свою незалежність та одночасно здійснює історичний рух до повноправного членства в Європейському Союзі, питання ефективності митного регулювання набуло екзистенційного значення.

Повномасштабна військова агресія рф проти України докорінно змінила логістичні ланцюги. Блокування морських портів, переорієнтація експортно-імпортних потоків на західний кордон та необхідність безперебійного постачання товарів критичного імпорту й гуманітарної допомоги оголили системні проблеми вітчизняної митниці. Черги на кордонах, бюрократичні затримки, корупційні ризики та недостатня пропускна здатність пунктів пропуску стали не просто економічними перешкодами, а факторами, що безпосередньо впливають на обороноздатність держави.

Водночас, набуття Україною статусу кандидата в члени ЄС накладає на державу низку зобов'язань щодо гармонізації митного законодавства. Приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту та запровадження так званого «митного безвізу» стали першими, але далеко не вичерпними кроками на цьому шляху.

У цьому контексті критично важливим стає вивчення та адаптація передового досвіду зарубіжних країн. Досвід держав-членів ЄС (зокрема Польщі, Німеччини, Литви) є цінним з точки зору організації спільного контролю, впровадження інституту Авторизованих економічних операторів (АЕО) та повної автоматизації процесів. Водночас досвід країн з високотехнологічними митними системами (таких як Сінгапур, США чи Велика Британія) є показовим у сфері використання ризик-менеджменту, скануючих систем та штучного інтелекту для боротьби з контрабандою без уповільнення легальної торгівлі.

Мета і завдання дослідження. Метою роботи є обґрунтування теоретико-методичних засад та розробка практичних рекомендацій щодо удосконалення митної політики України на основі адаптації позитивного досвіду зарубіжних країн в умовах євроінтеграційних процесів та безпекових викликів.

Для досягнення поставленої мети в роботі вирішено комплекс взаємопов'язаних завдань:

- розкрити сутність, цілі та інструментарій сучасної митної політики держави в умовах глобалізації;
- дослідження митного законодавства Європейського Союзу, зокрема Митного кодексу ЄС, як основного орієнтира для українських реформ;
- оцінити сучасний стан митної системи України;
- виявити ключові проблеми та диспропорції в її функціонуванні під час воєнного стану;
- розробити стратегічні напрями імплементації зарубіжного досвіду, спрямовані на спрощення митних процедур, посилення боротьби з митними правопорушеннями та пришвидшення інтеграції України до єдиного митного простору ЄС.

Об'єктом дослідження є система митного регулювання зовнішньоекономічної діяльності зарубіжних країн та України.

Предметом дослідження є сукупність теоретичних, методичних та прикладних аспектів формування та реалізації митної політики.

Методи дослідження. У роботі використано комплекс загальнонаукових та спеціальних методів пізнання. Теоретичні узагальнення щодо сутності митної політики здійснено за допомогою методів аналізу і синтезу. Для порівняння митних систем різних країн застосовано компаративний (порівняльно-правовий) метод. Оцінка ефективності діяльності митних органів України проведена з використанням статистичного методу та методу графічного аналізу. При розробці рекомендацій щодо імплементації зарубіжного досвіду використано методи системного підходу та прогнозування.

Інформаційною базою дослідження є кодифіковане законодавство, а саме Податковий кодекс України, укази Президента України, постанови уряду, а саме Кабінету Міністрів України, статистичні матеріали Державної служби статистики України, звіти Державної податкової служби України та Державної митної служби України, аналітичні дані Міністерства фінансів України та звіти Національного банку України. В процесі виконання кваліфікаційної роботи використовувались монографічні видання та статті зарубіжних і вітчизняних економістів.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у комплексному дослідженні можливостей адаптації митних інструментів країн ЄС до умов воєнного та післявоєнного стану економіки України.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що сформульовані у роботі висновки та пропозиції можуть бути використані органами державної влади (зокрема Державною митною службою України та Міністерством фінансів) при розробці стратегій реформування митної системи, підготовці змін до Митного кодексу України.

Апробація результатів дослідження. Основні результати та висновки, отримані в ході проведеного дослідження були апробовані у вигляді тез доповідей на Всеукраїнських науково-практичних конференціях студентів та молодих вчених: 1) «Актуальні питання фінансової теорії та практики» (Тернопіль, 2024 р.); 2) Фінанси та облік в умовах глобальної невизначеності та безпекових ризиків (Тернопіль, 2025 р.).

Структура роботи. Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел.

РОЗДІЛ І. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ МИТНОЇ ПОЛІТИКИ ДЕРЖАВИ

1.1. Сутність, цілі та інструменти сучасної митної політики

У сучасній системі глобальних економічних координат митна політика виступає одним із найбільш дієвих та водночас суперечливих механізмів державного регулювання. Її унікальність полягає у дуалістичній природі: з одного боку, вона слугує бар'єром, що фільтрує потоки товарів задля захисту національних інтересів, а з іншого — виступає необхідним комунікатором, що забезпечує включення національної економіки у світові ланцюги доданої вартості.

Еволюція поглядів на роль митниці відображає загальний прогрес економічної думки. Якщо на етапі становлення національних економік та в епоху меркантилізму митна політика розглядалася переважно крізь призму фіскальної функції — як інструмент наповнення державної казни за рахунок митних зборів, — то в умовах постіндустріального суспільства, тотальної цифровізації та зростання асиметричних безпекових ризиків її парадигма зазнала докорінних змін.

Сучасний етап розвитку світового господарства диктує нові імперативи. В умовах, коли час стає ключовим економічним ресурсом, а логістичні моделі «Just-in-Time» вимагають миттєвого переміщення вантажів, фіскальна домінанта відходить на другий план. Натомість пріоритетом стає концепція сприяння торгівлі (Trade Facilitation), яка передбачає мінімізацію адміністративних перешкод. Водночас, безпекові виклики XXI століття — від міжнародного тероризму до гібридних воєн — перетворили митну політику на невід’ємну складову системи національної безпеки. Митний кордон перестав бути лише лінією збору податків; він трансформувався у високотехнологічний інтелектуальний фільтр, здатний виявляти загрози ще до їх фізичного прибуття в країну [1].

Науковий дискурс щодо визначення поняття «митна політика»

характеризується значним плюралізмом думок, що зумовлено складністю та багатогранністю цього явища. У фаховій літературі простежується кілька підходів до інтерпретації цієї дефініції, кожен з яких акцентує увагу на різних аспектах функціонування держави:

- економічний підхід: розглядає митну політику як сукупність важелів впливу на попит і пропозицію на внутрішньому ринку, ціноутворення та конкурентоспроможність вітчизняних товарів;
- адміністративно-правовий підхід: трактує її як систему нормативно-правових актів та інституційних процедур, що регламентують порядок переміщення товарів через кордон;
- геополітичний підхід: визначає митну політику як інструмент реалізації національного суверенітету та засіб економічної дипломатії у відносинах з іншими державами та міжнародними союзами.

Узагальнюючи наведені позиції, у широкому розумінні митну політику слід інтерпретувати як цілеспрямовану, системну діяльність держави, реалізовану через систему уповноважених органів виконавчої влади, щодо регулювання зовнішньоторговельного обміну. Ця діяльність базується на балансі національних та міжнародних інтересів і спрямована на досягнення триєдиної мети: ефективного захисту внутрішнього ринку від недобросовісної конкуренції, забезпечення всебічної економічної безпеки держави та створення сприятливих умов для інтеграції національної економіки у світове господарство.

Таке визначення підкреслює, що сучасна митна політика — це не статичний набір правил, а динамічний процес управління зовнішньоекономічними потоками, який вимагає постійної адаптації до змін у глобальному середовищі, зокрема до вимог Світової організації торгівлі (СОТ) та стандартів Європейського Союзу [2].

Важливо підкреслити, що митна політика держави не функціонує як ізольований чи самодостатній елемент, а виступає органічною складовою загальної архітектури зовнішньоекономічної стратегії країни. Вона є похідною

від національних економічних інтересів і детермінується рівнем розвитку продуктивних сил, структурою економіки та місцем держави у міжнародному поділі праці.

Фундаментальна природа формування митної політики базується на діалектичній єдності та постійній боротьбі двох полярних доктрин — протекціонізму та фритредерства. Ці вектори визначають "маятник" державного регулювання.

З одного боку, політика протекціонізму спрямована на створення своєрідного "захисного купола" для внутрішнього виробника. Вона реалізується через встановлення високих тарифних та нетарифних бар'єрів, що штучно знижують конкурентоспроможність імпортних товарів. Така стратегія часто виправдана на етапах становлення нових галузей промисловості ("infant industry argument") або в періоди криз, коли держава прагне зберегти робочі місця та стимулювати процеси імпортозаміщення. Протекціонізм дозволяє акумулювати внутрішні ресурси, однак у довгостроковій перспективі ризикує призвести до стагнації технологій через відсутність зовнішньої конкуренції.

На протилежному полюсі знаходиться політика фритредерства (вільної торгівлі), яка базується на принципах лібералізму та теорії порівняльних переваг. Ця модель передбачає мінімальне втручання держави у транскордонні потоки капіталу та товарів, скасування митних обмежень та відкритість економіки. Фритредерство сприяє насиченню ринку якісними товарами, зниженню цін для споживачів та залученню передових технологій, проте робить національну економіку вразливою до зовнішніх шоків та експансії потужніших іноземних гравців.

Сучасна світова практика переконливо свідчить про те, що у XXI столітті ці моделі фактично не зустрічаються у «чистому» рафінованому вигляді. Епоха радикального протекціонізму чи абсолютної вільної торгівлі відійшла в минуле. Натомість більшість розвинених країн, включаючи лідерів світової економіки, імплементують комбіновану (змішану) модель митної політики. Такий підхід характеризується гнучкістю та прагматизмом: держава

може жорстко захищати стратегічні галузі (наприклад, агросектор чи високотехнологічне виробництво) за допомогою антидемпінгових заходів, і водночас — максимально лібералізувати торгівлю сировиною чи комплектуючими, яких не вистачає на внутрішньому ринку. Цей баланс досягається в рамках виконання зобов'язань перед Світовою організацією торгівлі (СОТ) та участі у регіональних зонах вільної торгівлі, що дозволяє гармонізувати національний протекціонізм із глобалізаційними процесами.

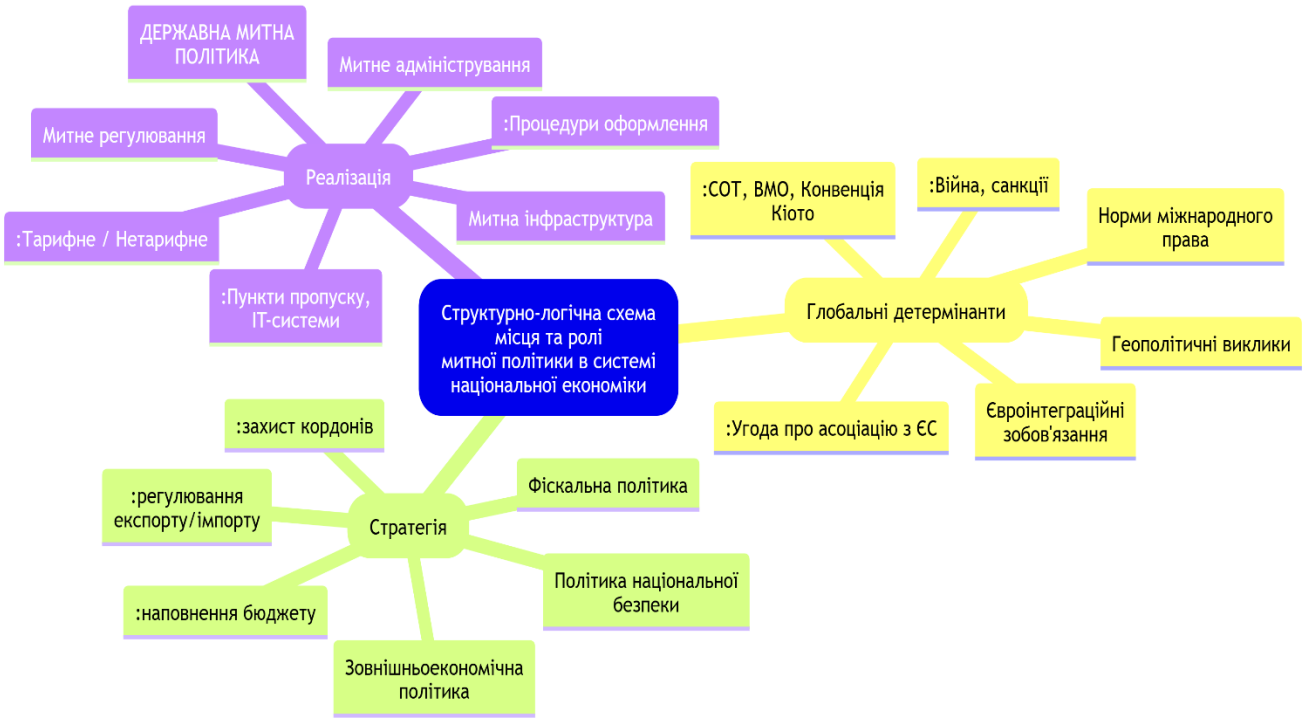

Рис 1.1. Місце митної політики в системі державного регулювання економіки [17]

Трансформація архітектури світової економіки та посилення глобалізаційних процесів призвели до суттєвого перегляду ієрархії цілей митної діяльності. Якщо у ретроспективі XX століття безумовною домінантою виступав фіскальний підхід, за якого митниця розглядалася переважно як інструмент наповнення державного бюджету, то на сучасному етапі акценти змістилися в бік регуляторної та безпекової функцій. Сьогодні ключовим імперативом для розвинених країн стає концепція сприяння торгівлі (Trade Facilitation), що

передбачає перетворення митних органів з фіскального бар'єра на сервісного партнера для бізнесу. Водночас зростання гібридних загроз актуалізувало безпекову складову, змушуючи держави шукати оптимальний баланс між максимальним спрощенням процедур для доброчесних учасників ринку та жорстким контролем ризикових операцій. Систематизацію еволюції цілей митної політики наведено у Таблиці 1.1.

Таблиця 1.1

Трансформація цілей митної політики в умовах глобалізації [18]

Група цілей	**Традиційний підхід (XX ст.)**	**Сучасний підхід (XXI ст.)**
Фіскальні	Максимізація надходжень до бюджету від митних платежів.	Оптимізація оподаткування; фіскальна функція вторинна по відношенню до сприяння торгівлі (для розвинених країн).
Економічні	Жорсткий захист національного виробника (високі тарифи).	Стимулювання експорту, захист інтелектуальної власності, створення сприятливого інвестиційного клімату.
Безпекові	Боротьба з класичною контрабандою товарів.	Протидія тероризму, контроль товарів подвійного призначення, біологічна та кібербезпека ланцюгів постачання.
Організаційні	Тотальний фізичний контроль вантажів.	Впровадження ризик-менеджменту, цифровізація, спрощення процедур (Trade Facilitation).

Окремої уваги в сучасній архітектурі митного регулювання заслуговує безпекова домінанта, яка набула статусу безальтернативного стратегічного пріоритету. Глобальна парадигма змінилася після терористичних атак 11 вересня 2001 року у США, коли міжнародна спільнота усвідомила вразливість світових логістичних ланцюгів. У відповідь на ці виклики Всесвітня митна організація

(ВМО) розробила Рамкові стандарти безпеки (SAFE Framework of Standards), які фактично перетворили митні адміністрації з фіскальних агентів на ключові органи національної безпеки.

В умовах сучасних гібридних конфліктів та безпрецедентної геополітичної турбулентності, зокрема повномасштабної збройної агресії РФ проти України, функція захисту набула екзистенційного значення. Сьогодні митний кордон розглядається не просто як адміністративна межа, а як перший ешелон оборони держави.

Реалізація цієї безпекової функції відбувається за кількома критично важливими векторами:

1. Контроль за переміщенням товарів військового та подвійного призначення: Митниця виступає фільтром, що унеможливлює як незаконне вивезення стратегічних ресурсів, так і ввезення компонентів, що можуть бути використані ворогом у військових цілях (мікроелектроніка, дрони, оптичні прилади).

2. Забезпечення дотримання санкційної політики: Саме митні органи відповідають за імплементацію міжнародних санкцій, блокуючи потрапляння на ринок товарів країни-агресора та запобігаючи обходу торговельних ембарго.

3. Протидія транскордонній злочинності: Це комплекс заходів щодо виявлення та вилучення з обігу наркотичних засобів, прекурсорів, зброї, вибухівки, а також небезпечних відходів, що становлять загрозу екологічній безпеці.

Таким чином, сучасна митниця еволюціонувала до ролі високотехнологічного інтелектуального бар’єра, який за допомогою систем аналізу ризиків та скануючого обладнання здатен виявляти потенційні загрози національним інтересам ще до моменту перетину ними державного кордону.

Безпосередня практична реалізація митної політики здійснюється через розгалужений інструментарій, який у сучасній економічній науці традиційно класифікують за характером впливу на дві фундаментальні групи: тарифні та нетарифні методи регулювання.

Тарифне регулювання виступає класичним та історично первинним механізмом, основу якого становить Митний тариф — систематизований звід ставок мита. Економічна сутність митного тарифу полягає у створенні своєрідного «цінового клина», що автоматично збільшує вартість імпортного товару при перетині кордону, знижуючи його цінову конкурентоспроможність порівняно з національними аналогами. Залежно від об’єкта оподаткування та специфіки товару, у світовій практиці застосовують диференційовані підходи до нарахування ставок: адвалорні (визначаються у відсотках до митної вартості), специфічні (встановлюються у фіксованому грошовому виразі за одиницю виміру) або комбіновані, що поєднують обидва принципи для максимізації фіскального ефекту.

Водночас, в умовах глобалізації та членства більшості країн у Світовій організації торгівлі (СОТ), можливості держав щодо довільного підвищення митних ставок суттєво обмежені міжнародними зобов'язаннями. Це зумовило зміщення акцентів у бік нетарифного регулювання, яке сьогодні вважається більш гнучким, а часто — і більш ефективним інструментом захисту ринку. Арсенал нетарифних заходів є надзвичайно широким та включає адміністративні важелі кількісного контролю (квотування та ліцензування експортно-імпортних операцій), а також систему технічних бар'єрів. До останніх належать жорсткі вимоги до стандартизації, сертифікації, пакування та маркування продукції, а також санітарні та фітосанітарні заходи, покликані гарантувати безпечність товарів. Окремим, вкрай дієвим сегментом нетарифного регулювання виступають заходи торговельного захисту — антидемпінгові, компенсаційні та спеціальні мита, які застосовуються як реакція на недобросовісну конкуренцію або критичне зростання імпорту.

Підсумовуючи викладене у цьому підрозділі, можна констатувати, що сучасна митна політика трансформувалася у складну, багатовекторну систему, яка вже не обмежується функціями збору податків. Вона остаточно відійшла від архаїчної моделі суто фіскального інструменту, еволюціонувавши до глобального механізму забезпечення безпеки ланцюгів постачання та захисту національного

економічного суверенітету. Визначальним трендом сьогодення є намагання розв'язати складну інституційну дилему: як забезпечити жорсткий контроль за дотриманням безпекових норм, не створюючи при цьому штучних бар'єрів для руху товарів. Досягнення цього балансу можливе лише через повноцінну імплементацію парадигми «сприяння торгівлі» (Trade Facilitation), що базується на довірі до доброчесного бізнесу та цифровізації процесів. Для України, особливо в контексті євроінтеграційних зобов'язань, це завдання набуває стратегічної ваги. Критично важливим є ментальний та інституційний перехід від репресивно-фіскальної логіки до сучасної сервісно-орієнтованої моделі. Це передбачає зміщення акцентів з тотального фізичного контролю на інтелектуальні методи управління ризиками, пост-митний аудит та широке застосування нетарифних інструментів регулювання, що дозволить гармонізувати вітчизняну систему зі стандартами європейського митного простору.

1.2 Класифікація моделей митного регулювання у світовій практиці

Здійснення глибокого аналізу світової практики дає підстави для фундаментального висновку: універсального алгоритму або «еталонної» моделі митного регулювання, яку можна було б беззмінно імплементувати в будь-якій країні, об’єктивно не існує. Архітектура кожної національної митної системи є унікальним продуктом тривалої історичної еволюції та інституційної пам'яті. Вона формується під впливом специфічного набору детермінант: географічного положення (транзитна держава, острівна країна чи анклав), особливостей правової традиції, структури національної економіки, а також актуальних геополітичних та безпекових викликів.

Разом з тим, в епоху глобалізації та інтенсифікації міжнародної торгівлі спостерігається чітка діалектична тенденція до конвергенції (зближення) національних систем. Цей процес уніфікації відбувається на платформі Всесвітньої митної організації (ВМО), стандарти якої — насамперед, Міжнародна конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур (Кіотська конвенція) — виступають "дорожньою картою" для реформ у більшості країн світу.

У сучасній науковій літературі, спираючись на цивілізаційний підхід та критерії пріоритетності цілей (фіскальні, безпекові чи торговельні), а також ступінь державного інтервенціонізму, прийнято виокремлювати три домінуючі макрорегіональні моделі. Вони відображають різні філософії управління кордонами.

Серед існуючих світових практик безумовним пріоритетом для детального вивчення та імплементації в Україні є Європейська модель митного регулювання. Її унікальність полягає в тому, що вона репрезентує інституційний феномен наднаціонального управління, який не має аналогів у світі за глибиною інтеграції. Правовим фундаментом цієї системи виступає Митний кодекс Союзу (Union Customs Code — UCC), затверджений Регламентом Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 952/2013. На відміну від типових міжнародних конвенцій, UCC є актом прямої дії: його норми

мають вищу юридичну силу порівняно з національним законодавством країн-членів і не потребують додаткової ратифікації національними парламентами. Це забезпечує абсолютну уніфікацію правил гри на всьому просторі від Лісабона до Гельсінкі.

Ключовою архітектурною особливістю цієї моделі є функціонування повноцінного Митного союзу (Customs Union). Механізм його дії базується на скасуванні будь-яких митних кордонів та процедур контролю всередині спільноти, що забезпечує одну з чотирьох фундаментальних свобод ЄС — вільний рух товарів. Натомість, зовнішній периметр Союзу охороняється за єдиними, жорстко регламентованими правилами із застосуванням Спільного митного тарифу (Common Customs Tariff). Це означає, що товар, який пройшов митне очищення в порту Роттердама або на кордоні Польщі, автоматично набуває статусу товару Союзу і може вільно переміщуватися до будь-якої країни-члена без додаткових перевірок.

Філософія європейської митної політики базується на концепції «м'якої сили» та зміні парадигми відносин з бізнесом: від тотального контролю до партнерства. Центральним елементом цієї філософії є інститут Авторизованого економічного оператора (AEO), який фактично легітимізує принцип презумпції доброчесності суб’єкта ЗЕД. Компанії, що підтвердили свою надійність та платоспроможність, отримують безпрецедентні спрощення (так званий «зелений коридор»), що дозволяє митним органам зосередити обмежені ресурси на ризикових поставках. Технологічно ця модель підтримується розгалуженою екосистемою пан-європейських IT-рішень, таких як Нова комп'ютеризована транзитна система (NCTS) та система реєстрації та ідентифікації економічних операторів (EORI). Ці цифрові платформи забезпечують миттєвий обмін даними між 27 митними адміністраціями, створюючи ефект "єдиного цифрового вікна" для всього континенту.

Діаметрально протилежний підхід демонструє Північноамериканська модель, ядром якої виступають Сполучені Штати Америки та Канада. Формування цієї системи відбувалося під впливом геополітичних шоків

початку XXI століття, зокрема терористичних актів 11 вересня 2001 року, які спричинили кардинальну трансформацію місії митних органів. Якщо раніше пріоритетом було сприяння торгівлі, то сьогодні в цій моделі панує абсолютна домінанта національної безпеки.

Інституційним відображенням цієї парадигми стало входження Митної та прикордонної служби США (CBP — Customs and Border Protection) до структури Міністерства внутрішньої безпеки (DHS). Це наділило митників широкими правоохоронними повноваженнями, фактично прирівнявши їх до спецслужб. Правовий базис моделі спирається на жорстке національне законодавство (зокрема, Trade Act of 2002), яке імплементується в рамках регіональної угоди USMCA (що прийшла на зміну NAFTA), забезпечуючи контроль над товарообігом у Північній Америці.

Унікальною філософською концепцією цієї моделі є стратегія «виштовхування кордонів назовні» (pushing the border out). Вона реалізується через ініціативу безпеки контейнерів (CSI — Container Security Initiative), згідно з якою американські офіцери здійснюють попередню перевірку вантажів, що прямують до США, ще в іноземних портах відправлення (наприклад, у Роттердамі, Шанхаї чи Гамбурзі). Такий екстериторіальний підхід дозволяє виявляти потенційні загрози (зброю масового знищення, «брудні бомби») далеко від власних кордонів. Технологічно ця модель є однією з найбільш насичених: застосовується тотальний сканінг контейнерів на наявність радіаційних та біологічних слідів, а системи аналізу великих даних (Big Data) здійснюють глибокий профайлінг усіх учасників логістичного ланцюга ще до прибуття вантажу.

Принципово іншу філософію сповідує Азійська модель митного регулювання, характерна для країн «економічного дива» — Сінгапуру, Південної Кореї, Китаю та Японії. У цих країнах, економіка яких є експортоорієнтованою, митниця розглядається не як фіскальний чи каральний орган, а як ключовий драйвер економічного зростання та інструмент глобальної конкурентоспроможності.

Головним критерієм ефективності тут виступає швидкість логістичних операцій. Розуміючи, що кожна година затримки вантажу на кордоні здорожчує експорт і знижує привабливість країни для інвесторів, азійські уряди оптимізували процедури до рівня «Just-in-Time». Технологічним фундаментом цієї моделі є повна цифровізація та впровадження концепції «Єдиного вікна» (Single Window) на еталонному рівні.

Для наочного порівняння характеристик зазначених моделей доцільно систематизувати їхні відмінності у вигляді таблиці 1.2.

Таблиця 1.2

Порівняльна характеристика моделей митного регулювання [20]

Критерій порівняння	**Європейська модель (ЄС)**	**Північноамериканська модель (США)**	**Азійська модель (Сінгапур, Китай)**
Головний пріоритет	Гармонізація та єдиний ринок	Національна безпека та боротьба з тероризмом	Сприяння експорту та швидкість логістики
Рівень централізації	Наднаціональний (рішення приймаються в Брюсселі)	Федеральний (жорстка вертикаль)	Державно-корпоративний (тісна співпраця з бізнесом)
Підхід до контролю	Баланс між контролем та спрощенням (Risk-based audit)	Попереджувальний контроль (Pre-arrival screening)	Технологічний автоматизований контроль
Роль людського фактору	Помірна (висока кваліфікація офіцера)	Висока (поліцейські функції)	Мінімальна (повна автоматизація)
Значення для України	**Цільова модель для імплементації**	Досвід технічного оснащення кордонів	Приклад побудови IT-екосистеми («Єдине вікно»)

Яскравим прикладом є система TradeNet у Сінгапурі, яка об’єднала понад 35 контролюючих органів в єдину цифрову екосистему. Це дозволяє

бізнесу подавати один уніфікований електронний документ і отримувати дозвіл на імпорт чи експорт протягом 10–15 хвилин, що є недосяжним показником для більшості країн світу. Крім того, саме в рамках Азійської моделі найактивніше тестуються та впроваджуються інновації четвертої промислової революції: штучний інтелект для аналізу рентгенівських знімків, роботизовані логістичні хаби та блокчейн-технології для відстеження руху товарів. Таким чином, митниця тут фактично виконує сервісну функцію, забезпечуючи безшовну інтеграцію національних виробників у глобальні ланцюги доданої вартості.

Аналіз світової практики дозволяє зробити висновок, що Україна, перебуваючи на перетині геополітичних шляхів, має унікальну можливість синтезувати кращі практики. Стратегічним вектором є повна інтеграція в Європейську модель (через "митний безвіз"), проте в умовах воєнного стану критично важливим є запозичення елементів Північноамериканської моделі (щодо безпеки кордонів та сканування вантажів) та Азійської моделі (щодо цифровізації сервісів). Такий гібридний підхід дозволить побудувати стійку та ефективну національну митну систему.

Аналіз світової практики дозволяє зробити висновок, що Україна, перебуваючи на перетині геополітичних шляхів, має унікальну можливість синтезувати кращі практики. Стратегічним вектором є повна інтеграція в Європейську модель (через "митний безвіз"), проте в умовах воєнного стану критично важливим є запозичення елементів Північноамериканської моделі (щодо безпеки кордонів та сканування вантажів) та Азійської моделі (щодо цифровізації сервісів). Такий гібридний підхід дозволить побудувати стійку та ефективну національну митну систему.

Узагальнення теоретико-методологічних засад дослідження дозволяє констатувати, що в умовах глобалізації та геополітичної турбулентності митна політика держави трансформувалася зі суто фіскального інструменту наповнення бюджету в складний, багатовекторний механізм забезпечення національної безпеки та конкурентоспроможності економіки. Встановлено,

що сучасна парадигма митного регулювання базується на пошуку динамічного балансу між двома діаметрально протилежними імперативами: необхідністю жорсткого контролю ланцюгів постачання для протидії загрозам та потребою бізнесу в максимальному спрощенні процедур (Trade Facilitation). Відтак, фіскальна функція, яка домінувала у XX столітті, у розвинених країнах поступається місцем сервісній та безпековій складовим.

Аналіз інструментарію реалізації митної політики виявив стійку тенденцію до зміни структури протекціонізму. Внаслідок лібералізації тарифів у рамках СОТ спостерігається феномен «прихованого протекціонізму», коли держави все активніше застосовують нетарифні бар'єри — технічні регламенти, санітарні норми та заходи торговельного захисту, що вимагає від митних адміністрацій високого рівня експертизи та технологічного оснащення.

Здійснений компаративний аналіз світового досвіду дозволив виокремити три домінуючі моделі митного регулювання: європейську (інтеграційну), орієнтовану на створення єдиного митного простору та довіру через інститут АЕО; північноамериканську (безпекову), що пріоритезує екстериторіальний контроль і захист від транскордонної злочинності; та азійську (технологічну), яка фокусується на цифровізації процесів та «Єдиному вікні» як драйверах експорту.

Визначено, що для України сліпе копіювання будь-якої з наведених моделей є недоцільним. Специфіка вітчизняної ситуації полягає в унікальному поєднанні євроінтеграційного вектору, що вимагає імплементації Митного кодексу ЄС, та необхідності функціонування в умовах воєнного стану, що актуалізує безпекові підходи. Тому стратегічним завданням є створення гібридної системи, яка б інтегрувала європейські правові норми, американські технології сканування ризиків та азійську автоматизацію сервісів.

РОЗДІЛ ІІ. АНАЛІЗ ПЕРЕДОВОГО ДОСВІДУ РЕАЛІЗАЦІЇ МИТНОЇ ПОЛІТИКИ ЗАРУБІЖНИХ КРАЇН

2.1 Особливості митного регулювання в країнах Європейського Союзу.

Митний союз (Customs Union), створений ще у 1968 році, який став історичною передумовою для формування Єдиного ринку. Його сутність полягає у добровільній відмові суверенних держав-членів від національних митних кордонів та автономної митної політики на користь єдиного митного простору. У межах цього простору реалізується одна з чотирьох фундаментальних свобод ЄС — вільний рух товарів, що передбачає відсутність будь-яких тарифних та нетарифних бар'єрів у торгівлі між країнами-членами, а також застосування уніфікованих правил контролю на зовнішньому периметрі Спільноти.

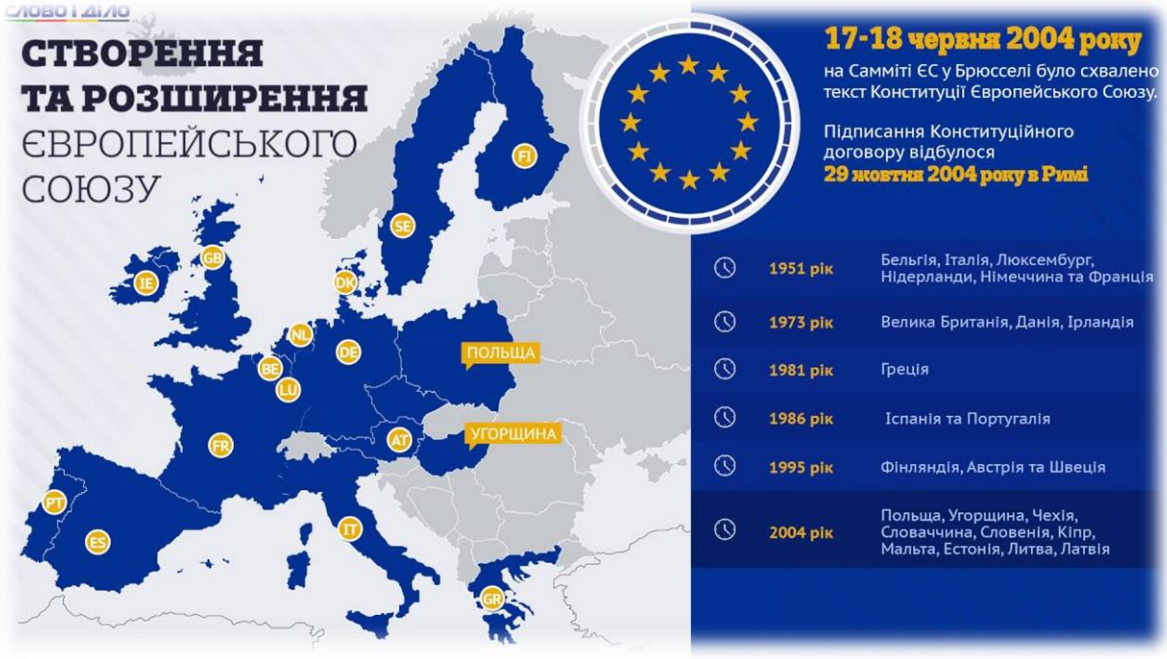

Рис. 2.1. Географічне охоплення Митного союзу ЄС та розширення митного простору [23]

Для України, яка офіційно закріпила курс на повноправне членство в ЄС

та отримала статус кандидата, розуміння механізмів функціонування цієї системи є критично необхідним. Гармонізація вітчизняного законодавства з європейським *acquis communautaire* вимагає не простого перекладу норм, а глибокого усвідомлення філософії європейського митного адміністрування, яка базується на балансі між сприянням торгівлі та забезпеченням безпеки ланцюгів постачання.

Європейський Союз на сучасному етапі розвитку світової економічної системи репрезентує унікальний інституційний феномен глибокої наднаціональної інтеграції, фундаментом якої виступає Митний союз (Customs Union), заснований ще у 1968 році. Його економіко-правова сутність полягає у свідомій відмові суверенних держав-членів від національних митних кордонів та автономної торговельної політики на користь єдиного митного простору. У межах цієї території реалізується одна з чотирьох фундаментальних свобод ЄС — вільний рух товарів, що передбачає повну відсутність тарифних та нетарифних бар'єрів у торгівлі між країнами-членами при одночасному застосуванні уніфікованих правил контролю на зовнішньому периметрі Спільноти. Для України, яка офіційно закріпила курс на повноправне членство в ЄС, розуміння архітектури та механізмів функціонування цієї системи є критично необхідним, адже гармонізація вітчизняного законодавства з європейським acquis communautaire вимагає не лише технічної імплементації норм, а й глибокого засвоєння філософії європейського митного адміністрування.

Основним нормативно-правовим актом, що регламентує митну діяльність у всіх 27 країнах-членах, є Митний кодекс Союзу (Union Customs Code — UCC), затверджений Регламентом Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 952/2013. Важливо підкреслити, що за своєю юридичною природою UCC є Регламентом (Regulation), а не Директивою, тобто актом прямої дії, норми якого мають вищу юридичну силу порівняно з національним законодавством і підлягають безпосередньому застосуванню на всій території ЄС. Цей документ, що замінив застарілий Митний кодекс Співтовариства

1992 року, став інституційною відповіддю на виклики цифрової епохи та зростання обсягів міжнародної торгівлі.

Ключовою новелою UCC є законодавче закріплення імперативного переходу до повної безпаперової митниці (Paperless Customs). Кодекс встановлює, що всі обміни інформацією між митними органами та економічними операторами повинні здійснюватися виключно засобами електронної обробки даних, а паперові носії допускаються лише як виняток у надзвичайних ситуаціях. Ця цифрова трансформація реалізується в рамках Багаторічного стратегічного плану (MASP-C), який виконує функцію "дорожньої карти" для впровадження 17 ключових транскордонних IT-систем. Завершення перехідного періоду та повна інтеграція таких глобальних платформ, як оновлена транзитна система (NCTS Phase 5/6) та система контролю імпорту (ICS2), заплановані до 2025 року, що остаточно завершить формування єдиної цифрової екосистеми європейської митниці [23].

Нормативно-правовий базис: Митний кодекс Союзу (UCC) та архітектура цифрової митниці. Фундаментальним документом, що формує правове поле митного регулювання у всіх 27 країнах-членах ЄС, є Митний кодекс Союзу (Union Customs Code — UCC), затверджений Регламентом Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 952/2013. Цей нормативно-правовий акт, що набув чинності 1 травня 2016 року, став інституційною відповіддю Європи на виклики глобалізації та цифрової епохи, замінивши морально застарілий Митний кодекс Співтовариства 1992 року [24] .

Важливо розуміти, що UCC — це не ізольований документ, а вершина складної правової піраміди. На відміну від національних кодексів, він функціонує у пакеті з Делегованими актами (Delegated Acts — DA) та Імплементаційними актами (Implementing Acts — IA), які деталізують технічні процедури. Така структура забезпечує гнучкість системи та її здатність швидко адаптуватися до змін у світовій торгівлі без необхідності перегляду основного закону.

Стратегічна мета UCC виходить далеко за межі простої уніфікації

правил. Це фактично "дорожня карта" трансформації митниці у повністю цифрове середовище (Paperless Customs). Відповідно до статті 6 Кодексу, усі обміни даними між бізнесом та митницею, а також між митними адміністраціями країн-членів, повинні здійснюватися виключно в електронній формі. Реалізація цієї амбітної мети відбувається в рамках Багаторічного стратегічного плану (MASP-C), який передбачає поетапне впровадження 17 транскордонних IT-систем. Завершення перехідного періоду та фіналізація цифрової екосистеми заплановані на 2025 рік.

Глибокий аналіз положень UCC дозволяє виокремити три фундаментальні "кити", на яких тримається сучасна митна система Євросоюзу: інститут довіри, транзитна інтеграція та централізація оформлення.

1. Інститут Авторизованого економічного оператора (AEO). Концепція AEO є наріжним каменем партнерства держави та бізнесу. Це статус, що надається перевіреним компаніям, які довели свою фінансову стійкість, прозорість обліку та відповідність стандартам безпеки. В ЄС функціонує дворівнева система авторизації:

- AEOC (Customs Simplifications): фокусується на спрощенні митних формальностей (право на самостійне накладення пломб, процедура випуску за місцезнаходженням, зниження рівня фінансових гарантій).
- AEOS (Security and Safety): орієнтований на безпеку ланцюга постачання (пріоритетний контроль, попереднє повідомлення про перевірку, визнання статусу країнами-партнерами, такими як США, Китай, Велика Британія).

Статистика свідчить про ефективність цього інструменту: у провідних економіках ЄС (Німеччина, Нідерланди, Польща) понад 80% експортно-імпортних вантажів оформлюються саме компаніями зі статусом AEO. Це створює так званий "зелений коридор" для легальної торгівлі, дозволяючи митникам фокусуватися на ризикових операціях.

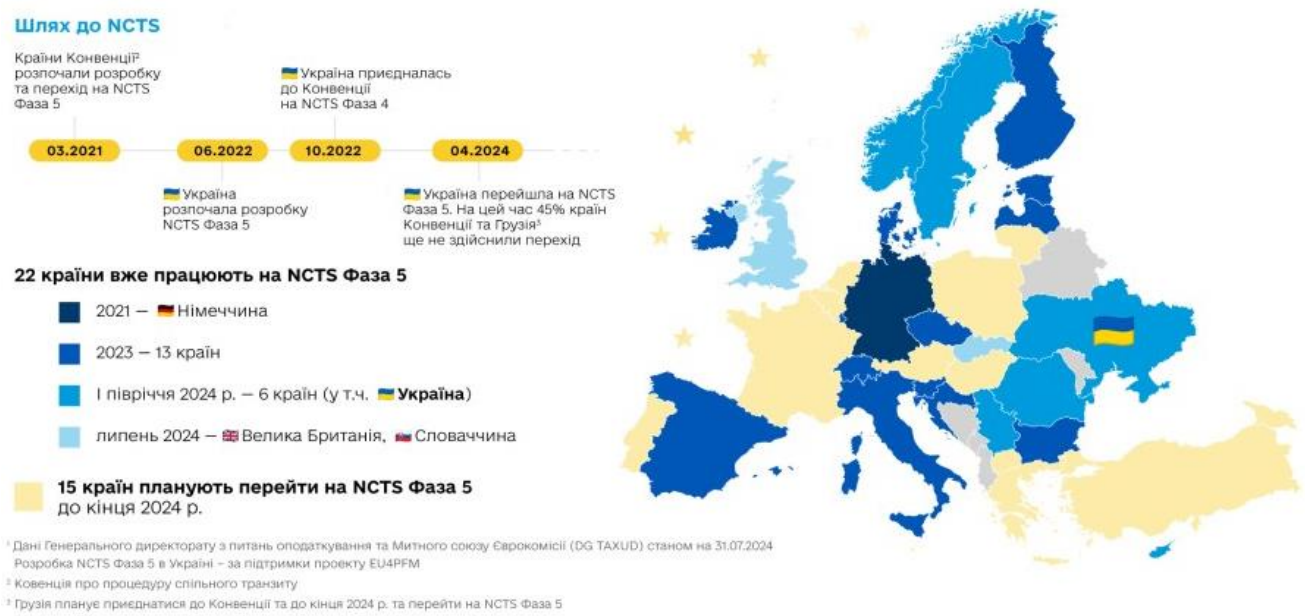

Рис. 2.2. Географія застосування системи NCTS (Країни Конвенції про спільний транзит) [24]

2. Система спільного транзиту (NCTS). Нова комп'ютеризована транзитна система (NCTS) виступає технологічним хребтом вільного руху товарів. Вона об'єднує 36 країн (ЄС + ЄАВТ + Україна + інші партнери) в єдиний транзитний простір.

Механізм роботи NCTS базується на принципі: "один транспортний засіб — одна декларація — одна гарантія". Це означає, що заповнивши електронну декларацію Т1 у Лісабоні, перевізник може безперешкодно слідувати до Києва, перетинаючи десяток кордонів без зупинок для додаткового паперового оформлення. Система забезпечує наскрізний контроль: митниця відправлення обмінюється повідомленнями з митницею призначення в режимі реального часу, що унеможливлює підміну товару в дорозі.

Для систематизації фундаментальних відмінностей, запроваджених новим законодавством, доцільно навести порівняльну характеристику (Таблиця 2.1).

Таблиця 2.1

Еволюція підходів до митного регулювання в ЄС [29]

Критерій порівняння	Митний кодекс Співтовариства (1992 р.)	Митний кодекс Союзу (UCC, діє зараз)
Парадигма контролю	Контроль на основі транзакцій (перевірка кожної поставки).	Системний аудит та управління ризиками (перевірка надійності системи обліку компанії).
Форма декларування	Паперова форма або електронна копія. Юридичний пріоритет паперу.	Тільки електронна форма. Паперова декларація — лише як виняток у разі збою систем.
Географія оформлення	Прив'язка до місця знаходження товару.	Централізоване оформлення (розрив між місцем подання декларації та знаходженням товару).
Митна вартість	Можливість використання методу "першого продажу" (First Sale Rule).	Скасування правила "першого продажу". Оцінка базується на ціні останнього продажу перед ввезенням в ЄС.
Тимчасове зберігання	Обмежений термін (20-45 днів).	Продовжено до 90 днів, що дає бізнесу більше часу для логістичних маневрів.

3. Централізоване митне оформлення (Centralised Clearance). Це революційна новація UCC, яка "відв'язує" документальне оформлення від фізичного руху товару. Сутність механізму полягає в можливості подання митної декларації в країні реєстрації компанії (наприклад, у головному офісі в Парижі), тоді як фізично товар може перетинати кордон через порт іншої країни (наприклад, Гамбург у Німеччині) і доставлятися безпосередньо на склад отримувача.

Цей інструмент є вищим пілотажем логістичної інтеграції, оскільки дозволяє транснаціональним корпораціям централізувати свої митні департаменти в одній точці, суттєво знижуючи адміністративні витрати.

Проведений аналіз передового досвіду Європейського Союзу дозволяє зробити узагальнюючий висновок, що ефективність сучасної митної політики більше не визначається інтенсивністю фізичного контролю на кордоні, а

залежить від глибини цифрової трансформації адміністративних процесів та якості аналітики великих даних. Стратегічним імперативом європейської моделі є остаточний перехід до парадигми «Paperless Customs», де безпека ланцюгів постачання забезпечується не адміністративними бар'єрами, а інтелектуальними системами управління ризиками та попереднім обміном інформацією.

2.2. Цифровізація та інноваційні технології в митних органах світу (Smart Customs)

Глобальна цифрова трансформація, що охопила світову економіку в рамках Четвертої промислової революції (Industry 4.0), докорінно змінила архітектуру митного адміністрування, породивши нову концептуальну модель — «Smart Customs» («Розумна митниця»). Ця парадигма базується на глибокій інтеграції проривних технологій у повсякденні процедури контролю, що дозволяє досягти амбітної мети: забезпечити стовідсотковий контроль безпеки ланцюгів постачання при мінімальному фізичному втручанні у рух товарів. Фактично, йдеться про перехід від реактивної моделі (реагування на порушення) до проактивної (попередження порушення на основі даних).

Центральним інфраструктурним елементом цифрової екосистеми провідних митних адміністрацій світу (Сінгапур, Південна Корея, США, країни Бенілюксу) виступає механізм «Єдиного вікна» (Single Window). Згідно з рекомендацією № 33 Центру ООН зі спрощення процедур торгівлі та електронних ділових операцій (UN/CEFACT), це система, що дозволяє трейдерам подавати інформацію та документи лише в одну точку входу для виконання всіх регуляторних вимог, пов'язаних з імпортом, експортом та транзитом. Найбільш референтним прикладом ефективності цієї моделі є сінгапурська національна платформа *TradeNet*, яка об'єднала в єдину мережу понад 35 державних відомств. Завдяки алгоритмічній обробці даних, час отримання дозволу на складну зовнішньоекономічну операцію скоротився з 2-4 днів до 10-15 хвилин. Феномен «Єдиного вікна» полягає в паралельній, а не послідовній обробці інформації різними службами (митницею, ветеринарами, екологами), що ліквідує міжвідомчі бюрократичні бар'єри та корупційні ризики, пов'язані з людським фактором (див. Рис. 2.3).

Наступним рівнем технологічної еволюції є впровадження Штучного Інтелекту (AI) та предиктивної аналітики великих даних (Big Data) для

управління ризиками. Традиційні методи вибіркового контролю, що базувалися на статичних профілях ризику та інтуїції інспектора, заміщуються динамічним машинним навчанням. Сучасні інтелектуальні системи (наприклад, модулі ASYCUDA World або власні розробки митниці США — Automated Targeting System) аналізують терабайти структурованих і неструктурованих даних: маршрути суден, вагу контейнерів, історію цін, зв'язки між контрагентами. Це дозволяє виявляти нелінійні аномалії та приховані закономірності шахрайства, які непомітні для людського ока.

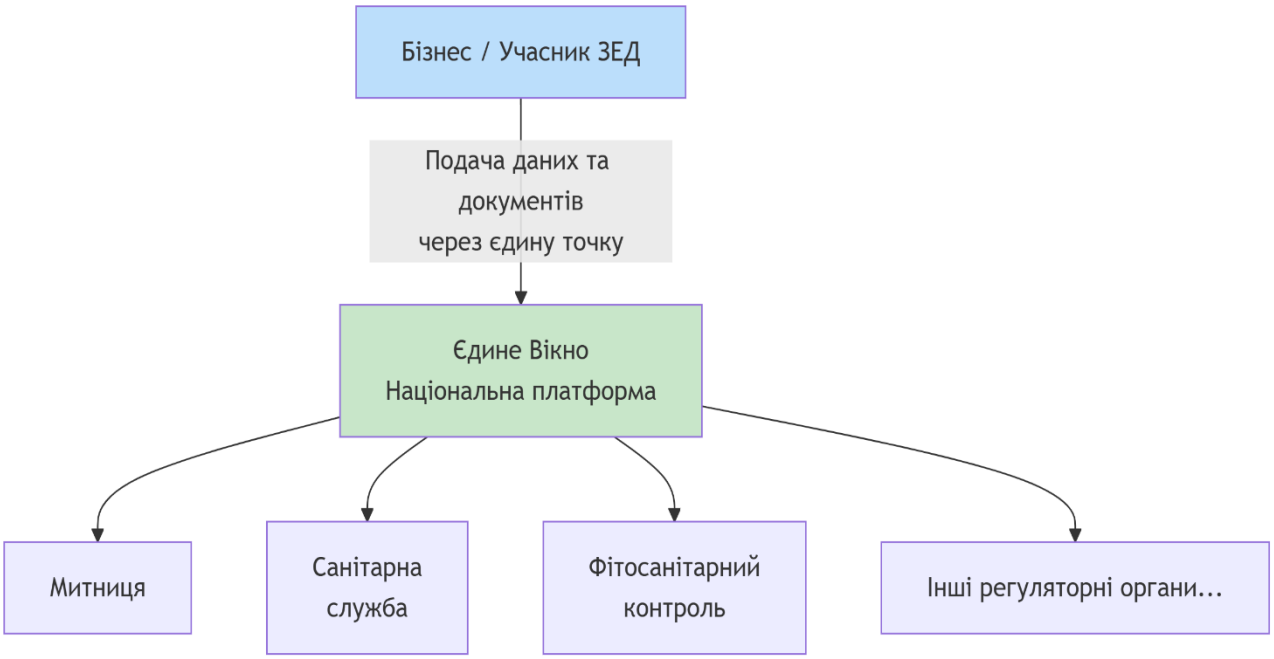

Рис. 2.3. Концептуальна схема функціонування механізму «Єдине вікно» (National Single Window) [30]

Більше того, технології AI активно імплементуються у системи неінвазивного огляду (NII — Non-Intrusive Inspection). Новітні рентгенівські сканери у портах Роттердама, Гамбурга та Шанхаю оснащені алгоритмами комп'ютерного зору, які автоматично розпізнають зброю, наркотичні речовини, валюту чи невідповідність задекларованого товару реальному зображенню на сканері. Система сама підсвічує підозрілі зони, що дозволяє проводити так званий "віддалений централізований аналіз" (image analysis), коли один оператор може обслуговувати кілька пунктів пропуску дистанційно

(див. Рис. 2.4).

Невід'ємною складовою «Розумної митниці» стає Інтернет речей (IoT) та концепція «Smart Container». Використання електронних навігаційних пломб (e-seals) з GPS/GSM-трекерами дозволяє митним органам відстежувати рух транзитних вантажів у режимі реального часу. Будь-яка спроба несанкціонованого відкриття контейнера, зміна температурного режиму або відхилення від маршруту миттєво генерує сигнал тривоги в моніторинговому центрі.

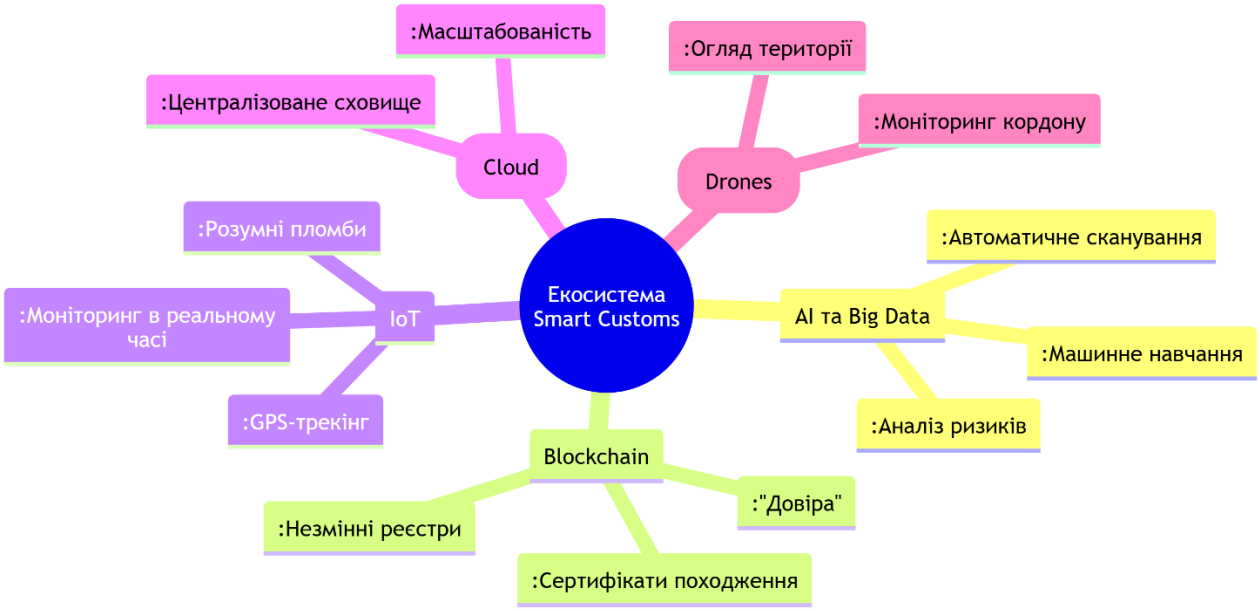

Рис. 2.4. Екосистема технологій Smart Customs [30]

Окремий стратегічний напрямок — це використання технології розподіленого реєстру (Blockchain) для створення незмінних баз даних походження товарів. Це унеможливлює підробку сертифікатів, інвойсів та митних декларацій, забезпечуючи абсолютну довіру між учасниками ланцюга постачання. Таким чином, передовий зарубіжний досвід свідчить про незворотний перехід від архаїчної "митниці паперів" до високотехнологічної "митниці даних", де головним робочим інструментом офіцера стає планшет, а головною зброєю проти контрабанди — математичний алгоритм.

Аналіз світової практики засвідчує, що безальтернативним вектором розвитку митної справи є перехід до моделі «Smart Customs», яка базується на

глибокій інтеграції технологій Індустрії 4.0. Впровадження механізмів «Єдиного вікна», штучного інтелекту та Інтернету речей дозволяє досягти критично важливого балансу між прискоренням легальної торгівлі та забезпеченням безпеки ланцюгів постачання. Фактично, йдеться про глобальну зміну парадигми від суб'єктивного фізичного контролю до автоматизованого управління ризиками на основі аналізу великих даних.

Сучасна європейська модель митного регулювання, яка є цільовим орієнтиром для України, базується на глибокій наднаціональній інтеграції та повній уніфікації законодавства. Фундаментом цієї системи виступає Митний кодекс Союзу (UCC), який юридично закріпив перехід до концепції «Paperless Customs» (Безпаперова митниця). Доведено, що ефективність функціонування Митного союзу ЄС забезпечується не посиленням адміністративного тиску, а впровадженням інтелектуальних механізмів: системи спільного транзиту (NCTS), централізованого митного оформлення та інституту Авторизованого економічного оператора (AEO). Останній фактично змінює філософію контролю, переносячи акцент з перевірки кожної поставки на системний аудит надійності бізнес-процесів підприємства.

Дослідження технологічних аспектів розвитку митних адміністрацій світу (зокрема досвіду Сінгапуру, США та країн Бенілюксу) засвідчило безальтернативність переходу до моделі «Smart Customs». Визначено, що драйверами ефективності сьогодні виступають технології Індустрії 4.0: Штучний Інтелект (AI) для предиктивного аналізу ризиків, Інтернет речей (IoT) для відстеження руху вантажів у реальному часі та блокчейн для забезпечення незмінності даних. Ключовим інструментом дебюрократизації визнано механізм «Єдиного вікна» (Single Window), який ліквідує міжвідомчу розрізненість та забезпечує паралельну обробку даних усіма контролюючими органами. По-третє, компаративний аналіз показав, що світова митна спільнота відмовляється від тотального фізичного огляду на користь неінвазивних методів контролю (NII) із застосуванням автоматизованих скануючих систем. Це дозволяє вирішити головну дилему митної політики: забезпечення високого рівня безпеки ланцюгів постачання без створення перешкод для швидкості легального товарообігу.

РОЗДІЛ ІІІ. НАПРЯМИ АДАПТАЦІЇ ЗАРУБІЖНОГО ДОСВІДУ В МИТНІЙ ПОЛІТИЦІ УКРАЇНИ

Стратегічні пріоритети реформування митної системи України в умовах євроінтеграції на сучасному етапі розвитку української державності, що характеризується поєднанням екзистенційних безпекових викликів та історичного шансу на вступ до Європейського Союзу, вимагає кардинального переосмислення стратегії розвитку митної системи. Набуття Україною статусу країни-кандидата в члени ЄС перевело питання митної реформи з площини теоретичних дискусій у площину жорстких інституційних зобов'язань. Аналіз зарубіжного досвіду, проведений у попередніх розділах, дозволяє сформувати «дорожню карту» першочергових змін, які необхідно імплементувати у період 2024–2025 років.

Стратегічні пріоритети реформування Державної митної служби України (Держмитслужби) мають базуватися на синергії безпекових функцій (відповідь на військову агресію) та максимальному сприянні торгівлі (відповідь на економічні потреби).

1. Повноцінне масштабування системи спільного транзиту (NCTS) Хоча Україна офіційно приєдналася до Конвенції про процедуру спільного транзиту («митний безвіз») ще 1 жовтня 2022 року, потенціал цього інструменту використовується не на повну потужність. Станом на сьогодні лише незначна частка бізнесу (переважно великі транснаціональні компанії) активно використовує декларації Т1.

- Завдання: Необхідна масова популяризація NCTS серед малого та середнього бізнесу.
- Механізм: Спрощення вимог для отримання фінансових гарантій та перехід на нову версію системи — NCTS Фаза 5 (Phase 5), а згодом і Фаза 6, що є обов'язковим стандартом ЄС. Це дозволить українським вантажівкам рухатися від Харкова до Лісабона без зупинок на внутрішніх кордонах для переоформлення документів, що критично важливо для експортерів в умовах блокування морських портів.

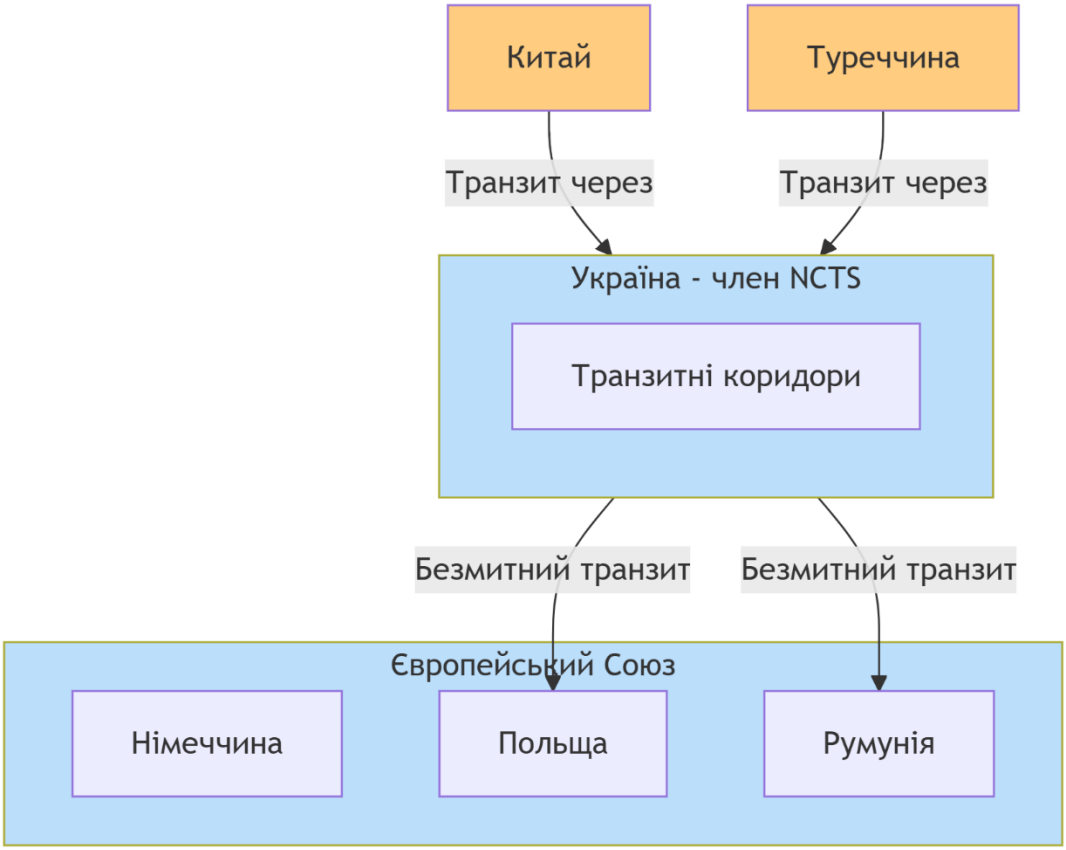

Рис. 3.1. Мапа інтеграції України у міжнародний простір [31]

Запровадження спільного контролю на кордоні з країнами ЄС Черги на західному кордоні України, які стали хронічною проблемою логістики під час війни, неможливо подолати лише розширенням інфраструктури. Вирішенням є зміна технології контролю за принципом «One Stop Shop» (Єдина зупинка).

Створення спільних пунктів пропуску, де українські та польські (румунські, словацькі, угорські) митники та прикордонники працюють під одним дахом. Це дозволяє проводити одну перевірку замість двох.

Підписання та ратифікація всеохоплюючої Угоди про спільний контроль. Наразі цьому заважають конституційні обмеження (щодо дій іноземних службовців на нашій території), проте досвід успішних пілотних проєктів (наприклад, ПП «Устилуг-Зосин») доводить необхідність юридичного врегулювання цього питання. Це дозволить скоротити час проходження кордону на 30–50% [32].

Криміналізація товарної контрабанди Це одна з найжорсткіших вимог Європейського Союзу та МВФ. Декаміналізація товарної контрабанди у

2011 році призвела до того, що масштабні оборудки з підакцизними товарами (цигарки, алкоголь, пальне) караються лише адміністративними штрафами, які часто не сплачуються.

Внесення змін до Кримінального кодексу України (законопроєкт № 5420), які передбачають реальні тюремні терміни за контрабанду підакцизних товарів у великих розмірах. Це гармонізує українське законодавство з європейським, де митні правопорушення є кримінальними злочинами, та стане потужним превентивним фактором.

Реформа системи матеріального забезпечення та доброчесності Неможливо побудувати європейську митницю з "африканськими" зарплатами. Досвід Румунії та Болгарії свідчить: без гідного фінансового забезпечення подолати низову корупцію нереально, навіть за наявності найкращих сканерів.

Перехід на контрактну систему служби з прив'язкою рівня оплати праці до ринкових показників, аналогічно до реформи антикорупційних органів (НАБУ, НАЗК). Інспектор, який оформлює вантажі на мільйони доларів, повинен мати достатню мотивацію не брати хабарі. Паралельно має бути запроваджена система регулярних перевірок на доброчесність (поліграф, моніторинг способу життя).

Концепція «Митниця у смартфоні» (15-хвилинна митниця) Фінальною метою реформ є мінімізація фізичного контакту між бізнесом та чиновником. Впровадження автоматизованої системи митного оформлення, де рішення про випуск товару приймає алгоритм (штучний інтелект), а не людина.

Забезпечити митне оформлення стандартних вантажів за 15 хвилин. Повна цифровізація всіх дозвільних документів, інтеграція баз даних митниці з базами податкової служби та банків для автоматичної звірки вартості товарів.

Підсумовуючи, стратегічні пріоритети України полягають у переході від «карально-фіскальної» моделі до моделі «інтелектуального кордону». Реалізація цих заходів дозволить не лише виконати вимоги щодо вступу в ЄС, але й перетворити митницю на драйвер відновлення національної економіки.

Рис. 3.2. Архітектура «Митниці в смартфоні» [43]

За результатами дослідження напрямів адаптації зарубіжного досвіду в національну практику визначено, що стратегія реформування митної системи України на період 2024–2025 років має формуватися під впливом двох домінуючих факторів: набуття статусу кандидата в члени ЄС та необхідності забезпечення економічної безпеки в умовах воєнного стану.

Сформульовано пріоритетні вектори трансформації Держмитслужби, серед яких ключовим є поглиблення транзитної інтеграції шляхом переходу до нових фаз цифровізації та масштабування використання системи бізнесом для безбар'єрного доступу до європейських мереж. Водночас, для збільшення пропускної здатності західного кордону безальтернативним заходом визначено запровадження інституту спільного контролю з країнами ЄС за принципом «One Stop Shop», що дозволить скоротити час оформлення на 30–50%. Поряд з цим обґрунтовано необхідність посилення правоохоронної функції через криміналізацію контрабанди підакцизних товарів, що відповідає вимогам європейських партнерів. Фінальним елементом стратегії є перехід до

автоматизованої моделі «Митниця у смартфоні» на основі штучного інтелекту, що має супроводжуватися кардинальною кадровою реформою та підвищенням матеріального забезпечення співробітників для мінімізації корупційних ризиків.

Узагальнюючи, можна стверджувати, що імплементація запропонованих заходів дозволить трансформувати українську митницю з фіскально-карального органу в високотехнологічну сервісну службу. Це створить надійний фундамент для повноправного членства України в Європейському Союзі та Митному союзі ЄС.

ВИСНОВКИ

У роботі здійснено вирішення важливого науково-прикладного завдання, що полягає в обґрунтуванні теоретико-методичних засад та розробці практичних рекомендацій щодо трансформації митної політики України на основі адаптації передового досвіду зарубіжних країн в умовах євроінтеграції та воєнного стану. Результати проведеного дослідження дозволяють сформулювати наступні висновки та пропозиції.

Встановлено, що в умовах глобалізації та зміни геополітичного ландшафту митна політика держави еволюціонувала зі суто фіскального інструменту наповнення бюджету в складний інституційний механізм забезпечення національної економічної безпеки. Доведено, що сучасна парадигма митного регулювання базується на вирішенні фундаментальної дилеми: пошуку балансу між необхідністю жорсткого контролю ланцюгів постачання (безпекова функція) та потребою бізнесу в максимальному спрощенні процедур (функція сприяння торгівлі). Визначено, що у розвинених країнах світу фіскальна складова поступово втрачає домінуючу роль, поступаючись місцем сервісній та регуляторній функціям.

Аналіз світових тенденцій засвідчив зміну структури протекціонізму. Внаслідок виконання вимог СОТ роль тарифних методів (митних ставок) у світі знижується. Натомість, держави все активніше застосовують політику «прихованого протекціонізму» через нетарифні бар'єри: технічні регламенти, санітарні норми та заходи торговельного захисту. Це вимагає від митних адміністрацій високого рівня технологічного оснащення та експертизи для адміністрування процедур відповідності, що стає новим викликом для України.

На основі компаративного аналізу ідентифіковано три ключові моделі митного регулювання: Європейську (інтеграційну), що базується на створенні єдиного митного простору та довірі до бізнесу; Північноамериканську (безпекову), яка пріоритезує екстериторіальний контроль та боротьбу з транскордонною злочинністю; та Азійську (технологічну), орієнтовану на

швидкість логістики через повну автоматизацію. Обґрунтовано, що для України оптимальним є гібридний підхід: повна нормативна інтеграція з ЄС при одночасному запозиченні безпекових технологій США для захисту кордонів в умовах війни.

Аналіз європейського досвіду (Acquis communautaire). Визначено, що фундаментом ефективності митної системи ЄС є Митний кодекс Союзу (UCC), який юридично закріпив перехід до концепції «Paperless Customs» (Безпаперова митниця). Ключовими драйверами ефективності в ЄС визнано: інститут Авторизованого економічного оператора (AEO), який дозволяє змістити акцент контролю з кордону на пост-аудит; систему спільного транзиту (NCTS), що забезпечує безбар'єрний рух товарів; та механізм централізованого митного оформлення. Доведено, що ці інструменти базуються на презумпції доброчесності суб'єкта ЗЕД, що є ментальною революцією для пострадянської системи.

Роль технологій та цифровізації. Встановлено, що майбутнє митної справи нерозривно пов'язане з впровадженням концепції «Smart Customs». Світовий досвід (Сінгапур, країни Бенілюксу) свідчить про безальтернативність використання технологій Індустрії 4.0: Штучного Інтелекту для предиктивного аналізу ризиків, Інтернету речей (IoT) для відстеження вантажів та блокчейну для верифікації даних. Найбільш ефективним інструментом ліквідації бюрократії визнано механізм «Єдиного вікна» (Single Window), який забезпечує паралельну обробку даних усіма контролюючими службами.

Реалізація запропонованих заходів дозволить трансформувати Державну митну службу України з фіскально-карального органу в сучасну сервісну службу європейського зразка. Це не лише забезпечить виконання зобов'язань щодо вступу в ЄС, але й створить надійний «економічний щит» держави, сприятиме інтеграції українського бізнесу в глобальні ланцюги доданої вартості та стане каталізатором повоєнного відновлення національної економіки.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Balassa B. Trade Liberalization and Revealed Comparative Advantage. — The Manchester School, 1965.
2. Baldwin R. The Great Convergence: Information Technology and the New Globalization. — Harvard University Press, 2016.
3. Bhagwati J. Protectionism. — MIT Press, 1988.
4. Bond E., Park J. Gradualism in Trade Liberalization. — Journal of International Economics, 2002.
5. Cassim L., Onyango D. Customs Modernisation in Africa. — World Customs Journal, 2021.
6. Choi Y. Customs Automation and Trade Facilitation. — OECD Report, 2019.
7. Deardorff A. The Theory of Trade Policy. — University of Michigan Press, 2008.
8. European Commission. EU Customs Strategy 2020. URL: https://taxation-customs.ec.europa.eu/customs/eu-customs-strategy_en
9. Finger M., Kreinin L. Measures of Export Similarity. — Economic Journal, 1979.
10. GATT/WTO. Trade Policy Review Mechanism Reports. URL: https://www.wto.org/english/tratop_e/tpr_e/tprm_e.htm
11. Grainger A. Customs and Trade Facilitation. — World Customs Journal, 2008.
12. Hummels D. Time as a Trade Barrier. — American Economic Review, 2001.
13. Міністерство фінансів України. Стратегія розвитку митної служби, 2022.
14. Держмитслужба України. Аналітичні огляди діяльності, 2021–2024.
15. Науково-практичний коментар до Митного кодексу України. — К., 2021.
16. Лебедєва Л. Митна політика та її вплив на економіку. — КНЕУ, 2020.
17. Пашко П. Митна справа України. — К.: Знання, 2019.
18. Савчук О. Європейські стандарти митної політики. — Львів, 2021.
19. Сучасні підходи до митного адміністрування. — К.: НІСД, 2022.
20. Шевченко О. Трансформація митної політики у глобалізованому світі. — Харків, 2020.

21. Яців І. Гармонізація митних процедур України з ЄС. — Тернопіль, 2022.
22. WCO & World Bank. Customs Digitalization Report, 2023. URL: https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/about-us/annual-reports/annual-report-2023_2024.pdf
23. OECD. Cross-border Data Flows and Trade, 2022. URL: https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2022/10/cross-border-data-flows_91466bb8/5031dd97-en.pdf
24. IMF. Trade Policy and Economic Stability, 2021. URL: https://www.equifax.com/about-equifax/who-we-are
25. Бутенко В. М. Митна політика України в умовах глобалізації. — К.: КНЕУ, 2021.
26. Верещагін А. М. Митне регулювання ЗЕД: європейський досвід та українська практика. — К.: Ліра-К, 2020.
27. Гребельник О. П. Митна справа: Підручник. — К.: Центр учбової літератури, 2022.
28. Гребельник О. П. Формування сучасної митної політики України. — Фінанси України. — 2021. — №4. — С. 32–45.
29. Гвоздєв В. Д. Митна безпека держави: теорія та практика. — К.: НАДУ, 2019.
30. Державна митна служба України. Звіт про діяльність за 2022–2024 роки. — Київ, 2024.
31. ДПС України. Аналітичний звіт про розвиток митної політики та адміністрування. — Київ, 2023.
32. Крисоватий А. І., Кошнір Н. В. Фінансові аспекти митного регулювання в умовах євроінтеграції. — Тернопіль: ТНЕУ, 2019.
33. Кундицький О. П. Європейські митні процедури: можливості гармонізації з Україною. — Вісник НАДУ. — 2020. — №2. — С. 78–88.
34. Митне право України: навч. посіб. / За ред. О. М. Мельника. — К.: Юрінком Інтер, 2020.
35. Михайленко О. М. Митна політика України: сучасні виклики та напрями

реформування. — К.: КНЕУ, 2022.

36. Міністерство фінансів України. Стратегія розвитку митної системи до 2030 року. — Київ, 2023.
37. НІСД. Аналітична доповідь «Митна політика України на шляху до ЄС». — Київ, 2022.
38. Пашко П. В. Митна політика: європейський вектор реформ. — К.: Знання, 2020.
39. Пашко П. В. Митні реформи в Україні: проблеми та перспективи. — Фінанси України. — 2021. — №6. — С. 15–29.
40. Петренко О. В. Гармонізація митного законодавства України та ЄС. — Юридичний науковий журнал. — 2022. — №3. — С. 112–120.
41. Руденко Л. М. Європейський досвід модернізації митних процедур. — Право України. — 2020. — №10. — С. 95–104.
42. Трофименко О. І. Митна політика держав ЄС. — Економічний часопис. — 2021. — №5. — С. 41–49.
43. Український центр європейської політики. Аналітичний звіт «Митна інтеграція України до ЄС». — Київ, 2023.
44. Центр міжнародних досліджень. Європейські практики митного адміністрування. — Київ, 2022.
45. Шуклін О. О. Митна політика ЄС: інституційна модель та регуляторні механізми. — Львів: ЛНУ ім. Франка, 2021.
46. Яценко В. М. Розвиток митної політики України. — К.: ДУФС, 2022.