

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

КІШКЕЛЬ Світлана Янівна

**Митна політика України та особливості її реалізації в
умовах воєнного стану /
Customs policy of Ukraine and Peculiarities of its
Implementation in the Conditions of Martial Law**

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

Кваліфікаційна робота

Виконав студент групи ФФАм-21
С. Я. Кішкель

Науковий керівник:
д.е.н., професор, Ф. П. Ткачик

Кваліфікаційну роботу допущено до захисту:

" ___ " _____ 2025 р.

Завідувач кафедри
_____ А. І. Крисоватий

ТЕРНОПІЛЬ - 2025

Зміст

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ ТА СКОРОЧЕНЬ.....	2
ВСТУП.....	4
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ МИТНОЇ ПОЛІТИКИ ДЕРЖАВИ	7
1.1. Сутність, архітектоніка та інструментарій реалізації митної політики: фіскальний та регулюючий аспекти.....	7
1.2. Нормативно-правове забезпечення митної справи в Україні: трансформація від мирного часу до умов воєнного стану.....	15
РОЗДІЛ 2. ТРАНСФОРМАЦІЯ МИТНОЇ ПОЛІТИКИ ТА ЇЇ ВПЛИВ НА ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНУ ДІЯЛЬНІСТЬ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ	22
2.1. Аналіз динаміки та структури зовнішньоторговельного обігу України: географічний та товарний аспекти	22
2.2. Фіскальна ефективність митної політики та проблеми адміністрування в умовах кризи	30
РОЗДІЛ 3. ПРІОРИТЕТИ МОДЕРНІЗАЦІЇ МИТНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ ТА ПОВОЄННОГО ВІДНОВЛЕННЯ	39
ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ.....	52
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	54

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ ТА СКОРОЧЕНЬ

АЕО	Авторизований економічний оператор
АСУР	Автоматизована система управління ризиками
ГАТТ	Генеральна угода з тарифів і торгівлі
ДСТУ	Державний стандарт України
ЄРПН	Єдиний реєстр податкових накладних
КІК	Контрольована іноземна компанія
СМКОР	Система моніторингу відповідності податкових накладних / розрахунків коригування критеріям оцінки ступеня ризиків
Acquis communautaire	Правова система Європейського Союзу (спільний доробок)
CEF (Connecting Europe Facility)	Фонд ЄС «Механізм сполучення Європи»
CRS (Common Reporting Standard)	Загальний стандарт звітності та належної перевірки інформації про фінансові рахунки
G2B (Government to Business)	Модель взаємодії «Влада – Бізнес»
G2G (Government to Government)	Модель взаємодії «Влада – Влада»

IBM (Integrated Border Management)	Інтегроване управління кордонами
MRA (Mutual Recognition Agreement)	Угода про взаємне визнання
MRN (Master Reference Number)	Унікальний ідентифікаційний номер переміщення (у системі NCTS)
NCTS (New Computerised Transit System)	Нова комп'ютеризована транзитна система (спільний транзит)
NII (Non-Intrusive Inspection)	Неінвазивний (безконтактний) огляд
SPS	Санітарні та фітосанітарні заходи (Sanitary and Phytosanitary Measures)
TBT (Technical Barriers to Trade)	Технічні бар'єри у торгівлі
TEN-T	Транс'європейська транспортна мережа (Trans-European Transport Network)
TRACES	Trade Control and Expert System (Система торговельного контролю та експертизи ЄС)
UCC (Union Customs Code)	Митний кодекс Європейського Союзу
WIM (Weigh-in-Motion)	Система зважування в русі

ВСТУП

Актуальність теми. В умовах повномасштабної збройної агресії рф українська митна політика зазнала докорінної трансформації, еволюціонувавши з фіскально-регуляторного механізму в ключовий інструмент системи економічної оборони держави. Воєнний стан змусив уряд шукати складний баланс між наповненням «бюджету війни» та необхідною лібералізацією зовнішньоекономічної діяльності для підтримки бізнесу й уникнення гуманітарної кризи. Кардинальний злам підходів відбувся 24 лютого 2022 року із запровадженням екстраординарних заходів, зокрема «нульового розмитнення» (Закон № 2142-IX) та переорієнтацією логістики на західний кордон, що, попри оперативну ефективність, призвело до значних фіскальних втрат і потребує виваженого аналізу наслідків.

Водночас воєнні виклики стали потужним каталізатором євроінтеграційних процесів, оскільки отримання статусу кандидата в члени ЄС та приєднання до Конвенції про процедуру спільного транзиту (NCTS) вимагають продовження гармонізації законодавства навіть в умовах бойових дій. Відтак, перед державою постає нове стратегічне завдання — сформувати гнучку модель митного регулювання, яка б ефективно поєднувала мобілізаційні пріоритети воєнного часу з незворотним курсом на європейську інтеграцію. Саме необхідність наукового обґрунтування такої адаптивної моделі та розробка механізмів її реалізації визначають актуальність і практичну значущість обраної теми дослідження.

Ступінь наукової розробки проблеми. Фундаментальні аспекти формування митної політики досліджували такі вітчизняні вчені, як І.Г. Бережнюк, О.М. Десятнюк, А.І. Крисоватий, П.В. Пашко, О.П. Гребельник, В.В. Ченцов та інші. Проте більшість праць цих авторів присвячені функціонуванню митної системи в мирний час або в умовах гібридних загроз. Комплексний аналіз трансформації митного регулювання саме в умовах

повномасштабної війни, з урахуванням емпіричних даних 2022–2024 років, у вітчизняній науці висвітлено фрагментарно, що зумовлює необхідність даного дослідження.

Метою роботи є розробка теоретичних засад та практичних рекомендацій щодо підвищення ефективності реалізації митної політики України в умовах воєнного стану та повоєнного відновлення на основі аналізу впливу регуляторних змін на економічну безпеку держави.

Для досягнення поставленої мети визначено такі завдання:

- узагальнити теоретичні підходи до визначення сутності митної політики та її функціональної трансформації під час кризових явищ;
- здійснити моніторинг змін у нормативно-правовому забезпеченні митної справи, прийнятих у період дії правового режиму воєнного стану;
- провести діагностику фіскальної ефективності митних органів та оцінити вплив пільгового оподаткування імпорту на показники Держбюджету;
- виявити системні проблеми адміністрування митних платежів та митного контролю в умовах блокування морських портів та пошкодження інфраструктури;
- обґрунтувати стратегічні пріоритети модернізації митної політики з урахуванням вимог Митного кодексу ЄС та потреб повоєнної відбудови економіки.

Об'єктом дослідження є система економічних та адміністративно-правових відносин, що виникають у процесі формування та реалізації митної політики держави.

Предметом дослідження є інструменти, механізми та важелі митного регулювання зовнішньоекономічної діяльності України в умовах воєнного стану.

Методи дослідження. Методологічну основу роботи становить діалектичний метод пізнання та системний підхід. У роботі використано: метод ретроспективного аналізу для порівняння показників митної діяльності у довоєнний та воєнний періоди; формально-юридичний метод для аналізу

законодавчих новел; статистичний метод для оцінки динаміки товарообігу та митних платежів; метод експертних оцінок для визначення ефективності антикризових заходів.

Інформаційну базу дослідження становлять законодавчі та нормативно-правові акти України, міжнародні угоди, праці вітчизняних та зарубіжних учених, офіційні статистичні дані та аналітичні матеріали.

Практичне значення одержаних результатів. Сформульовані у роботі пропозиції можуть бути використані органами державної влади для коригування митно-тарифної політики, оптимізації процедур пропуску гуманітарних вантажів та розробки Стратегії відновлення митної інфраструктури.

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 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ МИТНОЇ ПОЛІТИКИ ДЕРЖАВИ

1.1. Сутність, архітектоніка та інструментарій реалізації митної політики: фіскальний та регулюючий аспекти

В умовах сучасної глобальної турбулентності, що супроводжується кардинальними економічними трансформаціями та безпрецедентним зростанням геополітичної напруги, роль митної політики держави зазнає фундаментальних змін. Якщо в період стабільного розвитку світової торгівлі (кінець ХХ – початок ХХІ століття) домінуючою парадигмою була лібералізація та усунення бар'єрів, то сьогодні диктує нові умови, де на перший план виходять питання національної стійкості та протекціонізму. Митна політика виходить за межі свого традиційного сприйняття як суто фіскального інструменту наповнення державного бюджету, трансформуючись у складний, багатовекторний механізм забезпечення національної безпеки.

Ця трансформація зумовлена низкою екзогенних факторів. По-перше, криза глобальних ланцюгів постачання та перехід до політики «френдшорінгу» (friend-shoring — торгівлі переважно з дружніми країнами) змушує держави переглядати свої митні стратегії, зміщуючи акценти з максимізації митних зборів на забезпечення надійності та безперервності постачання критичного імпорту. По-друге, в умовах гібридних воєн та санкційних протистоянь, митниця стає «першою лінією оборони», виконуючи функції контролю за переміщенням товарів подвійного призначення, запобігання обходу санкцій та захисту внутрішнього ринку від економічної агресії.

Особливої актуальності ці процеси набувають для України, яка змушена формувати свою митну політику в умовах екзистенційної загрози. Вітчизняна митна система еволюціонує від фіскально-каральної моделі до сервісно-безпекової архітектури, де головним завданням стає не просто стягнення

податків, а створення сприятливого середовища для легального бізнесу при одночасному жорсткому відсіканні загроз. Таким чином, митна політика набуває статусу ключового елемента системи економічної безпеки держави, стаючи інструментом захисту національного суверенітету.

Враховуючи багатогранність цього явища, науковий дискурс щодо визначення сутності категорії «митна політика» характеризується значним плюралізмом думок та підходів. У сучасній економічній та юридичній науці відсутнє єдине уніфіковане визначення, що зумовлено складністю об'єкта дослідження. Аналіз фахової літератури дозволяє виокремити три основні підходи до трактування цього поняття, кожен з яких акцентує увагу на різних аспектах функціонування митної сфери:

1. Нормативно-правовий підхід. Представники цього напряму розглядають митну політику як систему правових норм та інститутів. У цьому контексті митна політика визначається як сукупність законодавчих актів, міжнародних договорів та адміністративних регламентів, що регулюють порядок переміщення товарів через митний кордон. Ключовим акцентом тут є легітимність процедур та відповідність національного законодавства міжнародним стандартам (зокрема, нормам СОТ та Кіотської конвенції) [4].

2. Інструментально-економічний підхід. Цей підхід є найбільш поширеним у вітчизняній науці. Його прибічники трактують митну політику як цілеспрямовану діяльність держави щодо регулювання зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД) за допомогою специфічного набору економічних інструментів. Головна увага приділяється застосуванню тарифних (мита, податки) та нетарифних (квоти, ліцензії) важелів впливу на обсяги та структуру експортно-імпорتنих операцій. Згідно з цим підходом, митна політика є складовою загальної макроекономічної політики держави, спрямованої на захист внутрішнього ринку та підтримку національного виробника [5].

3. Управлінський (адміністративний) підхід. В рамках цього підходу митна політика розглядається як система управлінських рішень та організаційних заходів, що реалізуються митними органами. Акцент зміщується на

ефективність адміністрування митних платежів, боротьбу з контрабандою, розвиток митної інфраструктури та впровадження інформаційних технологій. Тут митна політика постає як динамічний процес взаємодії держави та бізнесу (G2B).

Такий плюралізм поглядів є закономірним, адже митна політика є синтетичною категорією, що поєднує в собі елементи права, економіки та державного управління. Це вимагає застосування системного підходу до її трактування, який би дозволив інтегрувати всі вищезазначені аспекти.

Узагальнюючи наведені підходи, можна запропонувати комплексне визначення: державна митна політика — це складова частина внутрішньої та зовнішньої політики держави, що являє собою науково обґрунтовану систему цілей, принципів, засобів та методів державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності, спрямовану на забезпечення митних інтересів та митної безпеки України, захист внутрішнього ринку, наповнення державного бюджету та інтеграцію національної економіки у світовий економічний простір.

Важливо підкреслити, що зміст митної політики не є статичним; він трансформується залежно від етапу розвитку держави та характеру зовнішніх загроз. Якщо в мирний час пріоритетом може бути лібералізація торгівлі та спрощення процедур (trade facilitation), то в умовах воєнного стану, в яких наразі перебуває Україна, вектор політики об'єктивно зміщується в бік мобілізації ресурсів та посилення контролю за стратегічними товарами. Саме ця двоїстість — необхідність балансування між фіскальними потребами та безпековими викликами — визначає унікальну природу сучасної митної політики України.

У широкому розумінні державна митна політика — це складова частина загальноекономічної та зовнішньополітичної стратегії держави, що являє собою сукупність цілей, принципів, засобів та методів впливу на сферу зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД) з метою захисту національних інтересів, забезпечення економічного суверенітету та інтеграції у світове

господарство [4].

Варто виокремити три рівні реалізації митної політики, які формують її інституційну архітектуру:

1. Законодавчий рівень: визначення стратегічних орієнтирів (Верховна Рада України).
2. Виконавчий рівень: розробка механізмів реалізації (Кабінет Міністрів України, Міністерство фінансів).
3. Адміністративний рівень: безпосереднє застосування митних процедур (Державна митна служба України).

Для глибокого розуміння місця митної політики в системі державного управління доцільно розглянути її структурно-логічну схему (рис. 1.1).

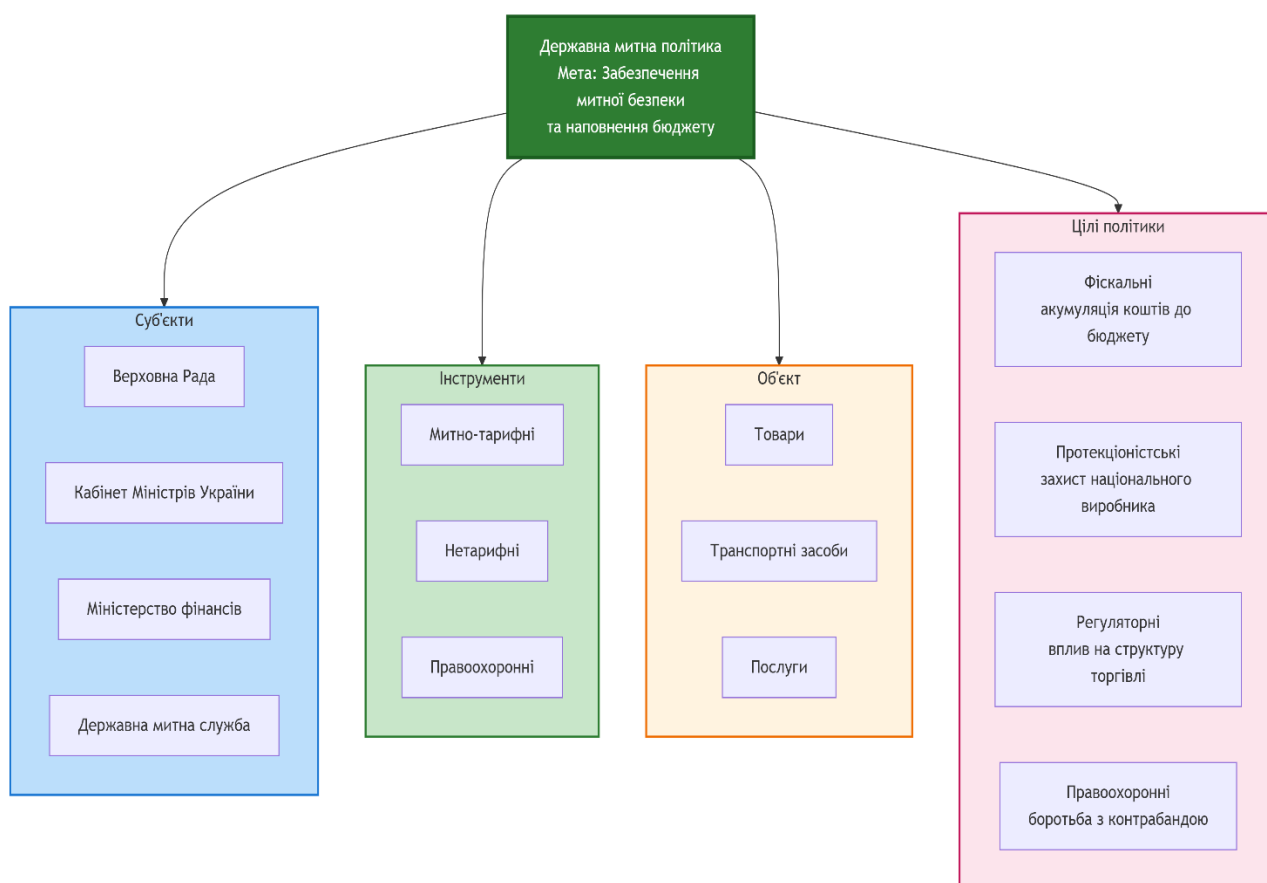


Рис. 1.1. Структурно-логічна схема формування та реалізації державної митної політики [10]

Наведений рисунок візуалізує структурно-логічну модель формування та реалізації державної митної політики як цілісної системи. Ключовими компонентами моделі виступають суб'єкти формування політики — органи державної влади, які через систему інструментів та механізмів впливу здійснюють регулювання об'єкта управління (товарів, послуг та транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон). Архітектоніка моделі базується на взаємозв'язку центрального елемента — державної митної політики — з її стратегічними цілями, класифікованими відповідно до сучасних наукових підходів. Варто зазначити, що ефективність реалізації представленої моделі перебуває у прямій залежності від чіткості визначення цілей та рівня координації дій усіх залучених суб'єктів владних повноважень.

- Суб'єкти: Верховна Рада, КМУ, Мінфін, Держмитслужба.
- Об'єкт: Товари, транспортні засоби, послуги, що переміщуються через кордон.
- Мета (Центр): Забезпечення митної безпеки та наповнення бюджету.
- Інструменти (Стрілки впливу): Митно-тарифні, нетарифні, правоохоронні.

Ефективність митної політики залежить від чіткості визначених цілей. У науковій літературі [5; 7] прийнято класифікувати цілі митної політики на:

- Фіскальні: акумуляція коштів до державного бюджету (ввізне/вивізне мито, ПДВ, акциз). В умовах війни ця ціль стає домінуючою через необхідність фінансування оборонного сектору.
- Протекціоністські: захист національного товаровиробника від іноземної конкуренції шляхом встановлення тарифних бар'єрів.
- Регуляторні: вплив на структуру експорту та імпорту (стимулювання ввезення високотехнологічного обладнання та обмеження вивозу сировини).
- Правоохоронні: боротьба з контрабандою, наркотрафіком та переміщенням зброї.

Реалізація визначених цілей здійснюється через розгалужену систему

інструментів митного регулювання. Згідно з методологією ГАТТ/СОТ та положеннями Митного кодексу України, ці інструменти поділяються на дві фундаментальні групи: тарифні (економічні) та нетарифні (адміністративні).

Детальну класифікацію інструментарію митної політики наведено на рис. 1.2.

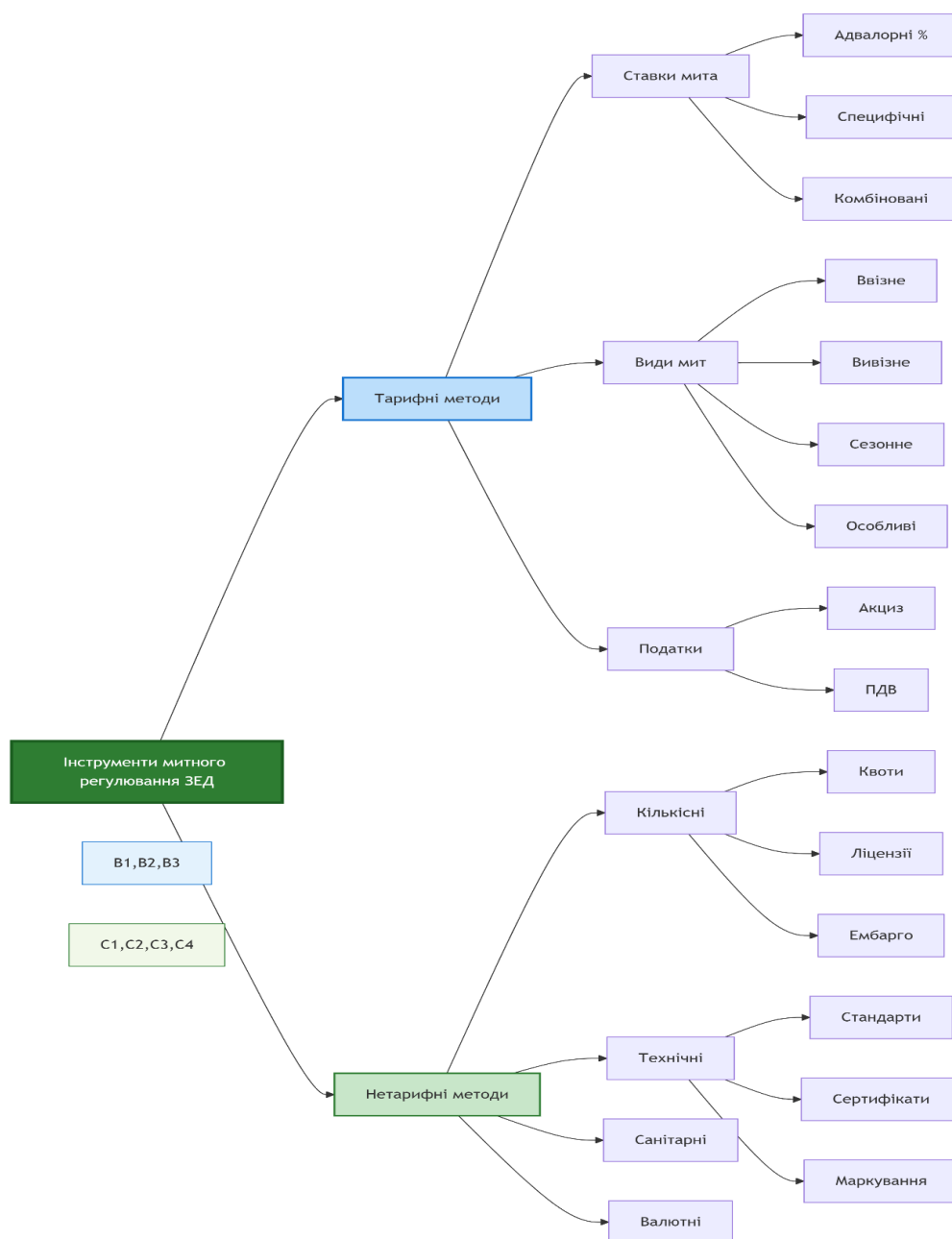


Рис. 1.2. Класифікація інструментів митного регулювання ЗЕД [11]

Наведений рисунок візуалізує комплексну класифікацію інструментів митного регулювання зовнішньоекономічної діяльності, систематизуючи їх у

дві фундаментальні групи. Блок тарифних методів охоплює економічні важелі впливу, зокрема різновиди ставок мита (адвалорні, специфічні, комбіновані), класифікацію мит за характером застосування (ввізне, вивізне, сезонне, особливі види), а також непрямі податки (акциз та ПДВ). Сектор нетарифних методів об'єднує адміністративні та технічні заходи регулювання, серед яких виокремлено кількісні обмеження (квотування, ліцензування, ембарго), технічні бар'єри (стандартизація, сертифікація, вимоги до маркування), а також санітарні заходи та механізми валютного контролю, що дозволяє чітко розмежувати цінові та нецінові канали впливу держави на міжнародну торгівлю.

Залежно від способу нарахування, ставки мита поділяються на:

- Адвалорні — нараховуються у відсотках до митної вартості товарів (найбільш поширені для готової продукції).
- Специфічні — нараховуються у встановленому грошовому розмірі на одиницю товару (за кг, літр, штуку). Застосовуються переважно для сировинних товарів (зерно, вугілля).
- Комбіновані — поєднують обидва види (наприклад, 10%, але не менше 2 євро за кг).

1. Тарифні методи регулювання. Основу цієї групи складає мито —

Особливу роль відіграють особливі види мита, які є інструментом захисту від недобросовісної конкуренції:

- Антидемпінгове мито: застосовується у разі ввезення товарів за ціною, нижчою від їх собівартості або ціни на внутрішньому ринку країни-експортера.
- Компенсаційне мито: застосовується, якщо при виробництві товару використовувалися іноземні державні субсидії.
- Спеціальне мито: застосовується як захисний захід при критичному зростанні імпорту, що завдає шкоди національному виробнику.

2. Нетарифні методи регулювання. В умовах лібералізації світової торгівлі та зниження митних ставок у рамках СОТ, роль нетарифних методів

суттєво зростає. Вони є більш гнучкими, але водночас менш прозорими інструментами.

До ключових нетарифних інструментів належать:

- Ліцензування та квотування: встановлення державою граничних обсягів (квот) експорту чи імпорту певних товарів та видача дозволів (ліцензій). В Україні цей механізм активно використовується під час війни для контролю експорту продовольства (пшениці, цукру) задля забезпечення продовольчої безпеки.
- Технічні бар'єри у торгівлі (ТВТ): сукупність вимог до технічних характеристик, безпечності, пакування та маркування продукції. Невідповідність товару національним стандартам (ДСТУ, техрегламентам) є підставою для відмови у митному оформленні.
- Санітарні та фітосанітарні заходи (SPS): застосовуються для захисту життя та здоров'я людей, тварин і рослин.

Окремим аспектом реалізації митної політики є застосування митних режимів. Відповідно до МКУ, товари можуть бути поміщені в один із 14 митних режимів (імпорт, експорт, транзит, митний склад, переробка тощо). Вибір режиму визначає статус товару, порядок сплати податків та застосування заходів нетарифного регулювання.

Підсумовуючи викладене, слід зазначити, що митна політика є складним, багатовекторним механізмом державного регулювання. Її ефективність залежить від синергії фіскальних та регуляторних інструментів. Однак, в умовах воєнного стану, класична архітектоніка митної політики зазнає значних деформацій: пріоритети зміщуються від протекціонізму до забезпечення фізичної доступності критично важливих товарів, що вимагає застосування екстраординарних адміністративних заходів, аналіз яких буде проведено у наступних розділах.

1.2. Нормативно-правове забезпечення митної справи в Україні: трансформація від мирного часу до умов воєнного стану

Правова архітектура митної справи в Україні є складним, багаторівневим механізмом, який забезпечує легітимність державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності. Якщо в умовах сталого розвитку (до 2022 року) ключовим вектором нормотворчості була планомірна гармонізація з *acquis communautaire* Європейського Союзу, то введення правового режиму воєнного стану зумовило необхідність екстреної, а подекуди радикальної трансформації законодавчого поля. На сьогодні нормативну базу митної політики доцільно розглядати через призму двох паралельних правових режимів: фундаментального («конституційного») та спеціального («надзвичайного»), що виник як реакція на безпекові виклики.

Фундаментальний рівень: Конституційні та міжнародні засади

Базисом митного законодавства виступає Конституція України, яка у статті 92 імперативно закріплює, що засади митної справи визначаються виключно законами України. Це положення є гарантією стабільності правил гри для суб'єктів ЗЕД. Центральне місце в системі кодифікованих актів займає Митний кодекс України (МКУ), прийнятий 13 березня 2012 року. МКУ є «економічною конституцією» кордону, яка регламентує структуру митних органів, порядок переміщення товарів, 14 митних режимів та алгоритми нарахування митних платежів.

Важливою складовою є міжнародні договори, ратифіковані Верховною Радою, які мають пріоритет над національними нормами (принцип *lex specialis*). Серед них стратегічне значення мають:

1. Угода про асоціацію між Україною та ЄС (Розділ IV), яка зобов'язує Україну імплементувати європейські митні регламенти (зокрема Регламент (ЄС) № 952/2013).
2. Конвенція про процедуру спільного транзиту (*Common Transit Convention*), яка стала правовою основою для запуску системи NCTS та

запровадження «митного безвізу» [42].

3. Міжнародна конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур (Кіотська конвенція), що встановлює стандарти митного контролю.

Спеціальний рівень: Еволюція законодавства воєнного часу

З початком повномасштабної агресії РФ 24 лютого 2022 року, законотворчий процес перейшов у режим «турборежиму». Аналіз динаміки прийняття нормативних актів дозволяє виділити три етапи трансформації митної політики воєнного часу, які відображено у Таблиці 1.1.

Таблиця 1.1

Хронологія та сутність трансформації нормативно-правового забезпечення митної справи (2022–2025 рр.) [10]

Етап та період	Ключові нормативні акти	Зміст регуляторних змін
I етап. «Шокова лібералізація» (Березень – Червень 2022 р.)	Закон України № 2142-IX від 24.03.2022 «Про внесення змін до Податкового кодексу...»	Запровадження безпрецедентного «нульового розмитнення». Тимчасове звільнення від сплати ввізного мита, ПДВ та акцизу для всіх груп товарів (включно з автомобілями). Мета: уникнення дефіциту та гуманітарної катастрофи.
II етап. «Фіскальна консолідація» (Липень 2022 – 2023 р.)	Закон України № 2325-IX від 21.06.2022; Постанова КМУ № 166 від 24.02.2023	Скасування пільг для комерційного імпорту та автомобілів. Відновлення оподаткування для наповнення бюджету. Скорочення переліку товарів, на які надається відстрочення сплати митних платежів (виключено ліки та продукти, залишено для потреб оборони) ²²² .
III етап. «Євроінтеграція та прозорість» (2024 – 2025 рр.)	Закон України про CRS (імплементация Стандарту CRS); Закон № 3219-IX	Впровадження міжнародного стандарту автоматичного обміну інформацією про фінансові рахунки. Посилення контролю за трансфертним ціноутворенням. Відновлення документальних перевірок бізнесу.

Особливу увагу слід звернути на Постанову Кабінету Міністрів України № 166 від 24.02.2023. Цей документ став маркером переходу від політики суцільних пільг до адресної підтримки. Згідно з постановою, з березня 2023 року скасовано можливість відстрочення сплати митних платежів при імпорті лікарських засобів, медичних виробів та продуктів харчування, оскільки ринок стабілізувався⁶. Водночас, стратегічно важливим рішенням стало збереження права на відстрочення (до 180 днів) для товарів військового та оборонного призначення, якщо кінцевим отримувачем є Міністерство оборони або ГУР.

Сучасний етап розвитку законодавства (2024–2025 рр.) характеризується впровадженням глобальних стандартів прозорості. Важливою новелою стало ухвалення Закону України щодо імплементації Загального стандарту звітності CRS. Цей закон зобов'язує українські фінансові установи збирати інформацію про рахунки підзвітних осіб та автоматично обмінюватися нею з податковими органами країн-партнерів. Для митної політики це означає підвищення прозорості фінансових потоків імпортерів та унеможливлення заниження митної вартості через офшорні схеми, що сприяє детінізації економіки⁹.

Також значний вплив на митно-податкове регулювання має система адміністрування ПДВ, зокрема механізм блокування податкових накладних (СМКОР), затверджений постановою КМУ № 1165. Як свідчать звіти Ради бізнес-омбудсмена, недосконалість критеріїв ризиковості призвела до масового блокування накладних у 40% активних платників ПДВ ще наприкінці 2022 року. Це створило суттєві перешкоди для імпортерів, які сплачують «імпортний» ПДВ на кордоні, але мають складнощі з подальшим податковим кредитом. Вирішення цієї проблеми потребує законодавчого вдосконалення принципів ризикоорієнтованості та передбачуваності.

Структуру нормативно-правового забезпечення митної справи в умовах воєнного стану візуалізовано на рис. 1.3.

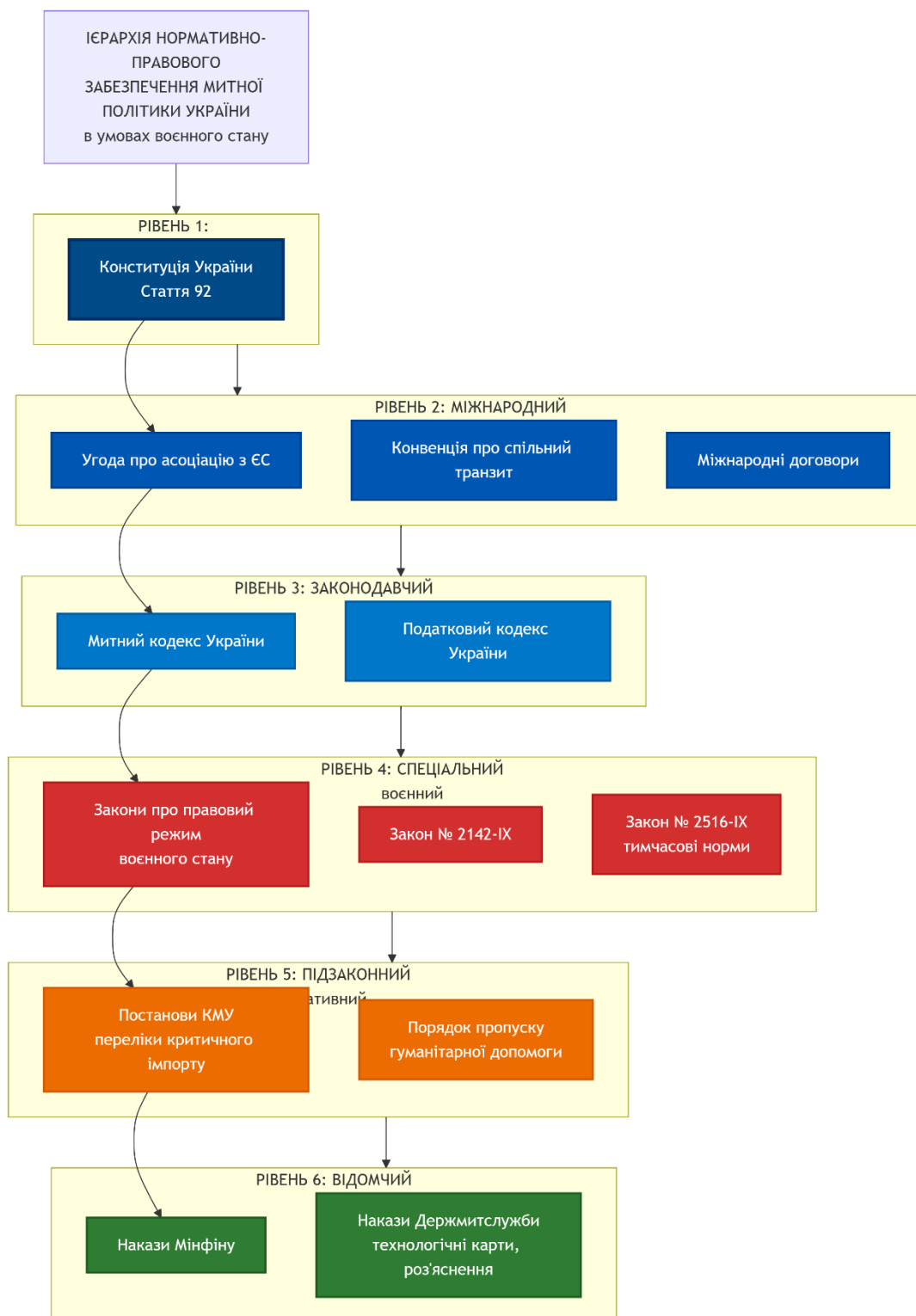


Рис. 1.3. Ієрархічна модель нормативно-правового забезпечення митної політики України [14]

Запропонована схема візуалізує багаторівневу архітектуру митного законодавства, яка поєднує стабільні норми мирного часу з динамічними

інструментами воєнного періоду. Вершину ієрархії займає Конституція України та міжнародні конвенції (Кіотська конвенція, Угода з ЄС), що визначають стратегічний вектор. Середній рівень формують кодифіковані акти — Митний та Податковий кодекси, які зазнали змін через прийняття спеціальних законів (№ 2142-IX, про CRS). Базовий рівень представлений підзаконними актами Кабінету Міністрів (постанови про критичний імпорт) та відомчими наказами Мінфіну, які забезпечують оперативне регулювання.

Окремим вектором правового регулювання є санкційне законодавство. Постанови КМУ про повну заборону ввезення товарів з країни-агресора, а також законодавчі ініціативи щодо криміналізації контрабанди товарів подвійного призначення, сформували нову правову реальність, де митниця виконує функцію економічного кордону.

Особливості правового регулювання санкційної політики та євроінтеграції

Окремим, критично важливим вектором нормативно-правового забезпечення в умовах воєнного стану стало формування національного санкційного законодавства. Ключовим документом, що юридично закріпив торговельну блокаду країни-агресора, стала Постанова Кабінету Міністрів України від 09.04.2022 № 426 «Про застосування заборони ввезення товарів з Російської Федерації». Цей акт де-юре і де-факто припинив будь-які митні оформлення товарів походженням з РФ, трансформувавши митницю в інструмент економічної війни. Для запобігання обходу санкцій через треті країни було посилено вимоги до сертифікатів походження товарів (Certificate of Origin), що внесло зміни до правозастосовчої практики митних органів.

Паралельно з санкційними механізмами, законодавче поле України зазнало змін у напрямку поглибленої євроінтеграції. Прийняття Закону України від 15.08.2022 № 2510-IX «Про внесення змін до Митного кодексу України...» стало юридичною основою для приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту.

Цей закон імплементував у національне правове поле європейські

поняття, такі як «авторизований вантажовідправник/вантажодержувач» та «фінансова гарантія спільного транзиту», що дозволило запустити систему NCTS навіть в умовах активних бойових дій.

Таким чином, правова система продемонструвала здатність одночасно реалізовувати два діаметрально протилежні завдання: створення непрохідних бар'єрів для ворога та максимальне спрощення процедур для партнерів.

Підсумовуючи, можна стверджувати, що нормативно-правове забезпечення митної справи в Україні пройшло складну еволюцію: від хаотичного прийняття точкових рішень у перші дні війни до побудови системної моделі, яка поєднує фіскальну стійкість, євроінтеграційні зобов'язання (NCTS, CRS) та підтримку обороноздатності країни.

Встановлено, що в умовах глобальної геополітичної нестабільності митна політика трансформується із суто фіскально-регуляторного механізму в ключовий елемент системи національної безпеки. Доведено, що класична архітектура митної політики, яка базується на балансі протекціонізму та фритредерства, в умовах воєнного стану зазнає деформацій: пріоритетом стає не захист ринку, а фізичне забезпечення країни критичним імпортом та гуманітарними вантажами.

З'ясовано, що реалізація митної політики здійснюється через систему тарифних (мита, акцизи, ПДВ) та нетарифних (ліцензування, санкційні ембарго) інструментів. Визначено, що в умовах війни роль нетарифного регулювання суттєво зросла, зокрема через запровадження заборони на торгівлю з країною-агресором (Постанова КМУ № 426) та ліцензування експорту продовольства для забезпечення продовольчої безпеки.

Нормативно-правове забезпечення. Аналіз законодавчого поля засвідчив формування в Україні дворівневої правової системи митної справи. Фундаментальний рівень (Митний кодекс, Угода про асоціацію з ЄС) забезпечує стратегічний курс на євроінтеграцію, що підтверджується імплементацією NCTS (Закон № 2510-IX) та стандартів CRS. Спеціальний рівень (законодавство воєнного часу) характеризується високою динамічністю

та спрямований на оперативне реагування на виклики.

Еволюція регулювання. Виділено три етапи трансформації правового регулювання під час війни: від «шокової лібералізації» (Закон № 2142-ІХ про «нульове розмитнення») до поступового відновлення фіскальної функції та скасування пільг (Постанова КМУ № 166). Встановлено, що на сучасному етапі відбувається гармонізація національних норм з європейськими стандартами прозорості та контролю.

Таким чином, теоретико-правовий базис митної політики України створено, проте його практична реалізація стикається з безпрецедентними викликами, пов'язаними з руйнуванням логістики та зміною структури товарообігу. Детальний аналіз цих трансформацій буде здійснено у другому розділі роботи.

РОЗДІЛ 2. ТРАНСФОРМАЦІЯ МИТНОЇ ПОЛІТИКИ ТА ЇЇ ВПЛИВ НА ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНУ ДІЯЛЬНІСТЬ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

2.1. Аналіз динаміки та структури зовнішньоторговельного обігу України: географічний та товарний аспекти

Аналіз зовнішньоторговельного обігу України дозволяє побачити, як змінюється економічна активність країни у взаємодії зі світом і які фактори найбільше впливають на ці процеси. Динаміка експорту та імпорту відображає не лише економічні тренди, а й реагування економіки на зовнішні шоки, геополітичні події, логістичні обмеження та внутрішні трансформації. Саме тому вивчення географічної та товарної структури торгівлі є важливим для розуміння стійкості економічних зв'язків та визначення напрямів, у яких Україна має найбільші можливості для зростання.

З географічного погляду торгівля України в останні роки зазнала суттєвих змін. Через війну, руйнування транспортної інфраструктури та блокаду портів відбулося переорієнтування товарних потоків. Частка торгівлі з країнами Європейського Союзу значно зросла, що пов'язано з як логістичною доступністю, так і з режимом торговельних преференцій, які ЄС надає Україні. Водночас співпраця з окремими країнами Азії, Близького Сходу та Північної Африки продовжує відігравати важливу роль, особливо у контексті експорту агропродукції. Натомість торгівля з країнами пострадянського простору суттєво зменшилася через політичні та безпекові фактори.

Товарна структура експорту також зазнала трансформацій. Традиційно основу українського експорту складають продукти аграрного сектору, металургія, мінеральна сировина, окремі види хімічної продукції та машинобудування. Проте війна призвела до зміщення акцентів: частка металургійної продукції зменшилась через руйнування підприємств і логістичні обмеження, тоді як роль аграрної продукції суттєво посилилася. У структурі

імпорту, навпаки, домінують паливно-енергетичні ресурси, техніка та обладнання, транспортні засоби, хімічна продукція та товари споживчого призначення. Важливою тенденцією стало зростання імпорту товарів критичної інфраструктури та оборонного призначення.

Динамічний аналіз показує, що зовнішньоторговельний обіг України має хвилеподібний характер, чутливо реагуючи на внутрішні й зовнішні чинники. Після різкого падіння у 2022 році, спричиненого початком війни, експорт і імпорт поступово адаптувалися до нових умов, хоча й залишаються нижчими за довоєнний рівень. Експорт відновлюється повільніше, оскільки залежить від можливостей логістики та стійкості виробництва, тоді як імпорт дещо швидше повертається до стабільності через підтримку внутрішнього попиту та міжнародних партнерів.

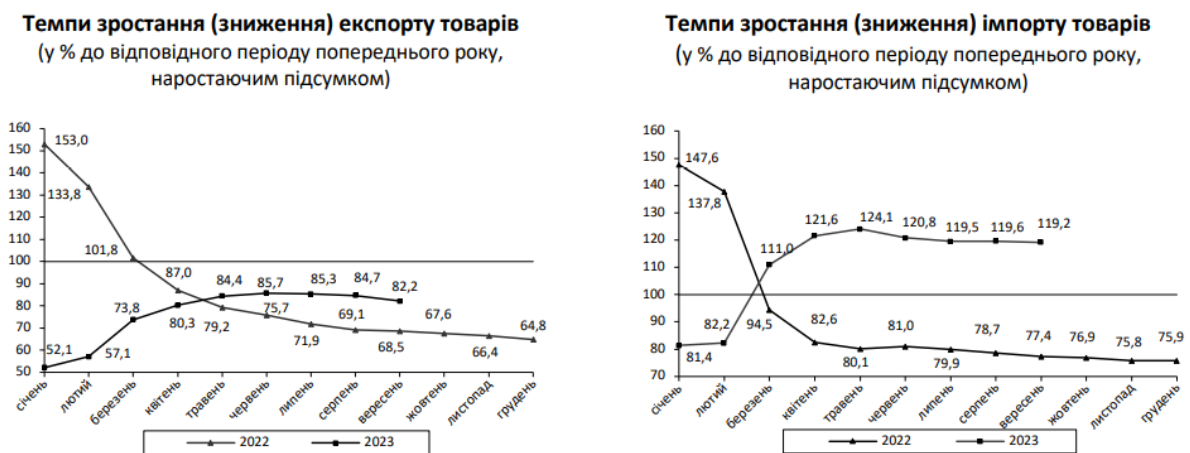


Рис. 2.1. Динаміка зовнішньої торгівлі товарами України у 2022-2023 роках році [19-20].

Узагальнюючи, можна зазначити, що аналіз динаміки та структури зовнішньої торгівлі показує: попри серйозні втрати та виклики, Україна продовжує активно інтегруватися у світові ринки, зміцнює зв'язки з європейськими країнами та шукає нові торговельні ніші. Географічна переорієнтація, товарні зміни та поступова адаптація до нової реальності свідчать про гнучкість та живучість української економіки навіть в умовах тривалих криз.

В умовах воєнного стану митна політика України реалізується під

впливом критичних диспропорцій у зовнішній торгівлі. Руйнування промислового потенціалу, блокада морських портів та міграція населення призвели до суттєвої трансформації експортно-імпортних потоків. Аналіз статистичних даних за 9 місяців 2025 року свідчить про поглиблення розриву між експортом та імпортом, що формує значне навантаження на валютний ринок та платіжний баланс держави.

За офіційними даними Держстату, за 9 місяців 2025 року експорт товарів становив 29,57 млрд. дол. США, що складає лише 95,9% до аналогічного періоду попереднього року. Водночас імпорт стрімко зростає і досяг 60,19 млрд. дол. США (117,5% до минулого року).

Ключовим індикатором ефективності зовнішньоекономічної політики є сальдо зовнішньої торгівлі. Як видно з (рис. 2.2), воно є критично негативним.



Рис. 2.2. Динаміка показників зовнішньої торгівлі України за 9 місяців 2025 року [19-20].

Сальдо склало 30,62 млрд. дол. США, що значно перевищує показник попереднього року (20,4 млрд. дол.). Коефіцієнт покриття експортом імпорту впав до критичної позначки 0,493, що свідчить про те, що Україна купує вдвічі більше товарів, ніж продає. Це вимагає від митних органів посилення контролю за поверненням валютної виручки та обґрунтованістю імпортних операцій.

Стратегічним наслідком війни стала повна переорієнтація логістики на західний кордон. Країни Європейського Союзу стали безальтернативними партнерами. Частка країн ЄС у загальному обсязі експорту досягла 57,6%, а в імпорті — 46,6%.

Аналіз географічної структури дозволяє виділити ТОП-3 партнерів (табл. 2.1).

Таблиця 2.1

Ключові торговельні партнери України за 9 місяців 2025 року [19-20].

Країна	Експорт, млн. дол.	Частка в експорті, %	Імпорт, млн. дол.	Частка в імпорті, %	Сальдо, млн. дол.
Польща	3 691,9	12,5%	5 642,8	9,4%	-1 950,9
Німеччина	1 805,0	6,1%	4 861,9	8,1%	-3 056,9
Китай	1 366,8	4,6%	13 271,6	22,0%	-11 904,8

Дані таблиці свідчать про домінування Польщі як головного логістичного хабу для українського експорту. Водночас аномально високий імпорт з Китаю (13,2 млрд. дол.) при мінімальному експорті формує найбільший торговельний дефіцит саме з цією країною.

Для глибшого розуміння логістичних трансформацій доцільно розглянути Львівську область, яка виконує роль головного «сухопутного порту» країни. Дослідження товарних потоків у регіоні б виявило специфічні зміни в структурі імпорту, продиктовані потребами оборони та енергобезпеки:

- Різке зростання імпорту електричних машин та обладнання (генератори, акумулятори, Starlink) для забезпечення енергостійкості.
- Збільшення ввезення засобів наземного транспорту (пікапи, вантажівки) для відновлення втраченого автопарку.
- Суттєве зростання категорії «одяг та додаткові речі», що пояснюється закупівлею спеціалізованої військової форми та термобілизни⁹.

Товарна структура: сировинна залежність

Товарний аналіз національного експорту підтверджує його сировинний характер. Основу валютних надходжень складають продукти рослинного походження (зернові) — 25,6% та жири та олії — 15,0%. Натомість в імпорті

домінують товари з високою доданою вартістю: машини та електротехнічне обладнання (24,2%), транспорт (13,9%) та мінеральні палива (12,7%).

Така структура свідчить про критичну залежність економіки від імпорту енергоносіїв та техніки, що робить митну політику (зокрема швидкість оформлення цих груп товарів) фактором національної безпеки.

Деталізована динаміка розриву між експортом та імпортом протягом останнього звітного періоду наведена у таблиці 2.2.

Окремої уваги в контексті аналізу зовнішньоекономічної безпеки заслуговує дослідження помісячної динаміки експортно-імпортних операцій. Використання сезонно скоригованих даних дозволяє нівелювати вплив сезонних факторів (наприклад, збору врожаю) і побачити реальні тренди економічної активності. Спостерігається стійка тенденція до формування від'ємного сальдо торговельного балансу, яке має хронічний характер. Зокрема, у вересні 2025 року сезонно скоригований обсяг експорту скоротився на 1,0% порівняно з серпнем, тоді як дефіцит торгівлі залишається на рівні понад 3,6 млрд. дол. США щомісяця. Така динаміка створює постійний тиск на валютні резерви НБУ та вимагає від митних органів посилення контролю за своєчасним поверненням валютної виручки агроекспортерів.

Крім того, структурний аналіз імпорту свідчить про критичну залежність вітчизняного ринку не лише від палива та машин, а й від продукції хімічної промисловості (Розділ VI УКТЗЕД). За 9 місяців 2025 року імпорт цієї групи товарів сягнув 6,63 млрд. дол. США. Особливе занепокоєння викликає категорія фармацевтичної продукції (група 30), імпорт якої склав 1,85 млрд. дол. США, та добрив (група 31) – 1,19 млрд. дол. США. Це підтверджує тезу про те, що митна політика в умовах війни має бути спрямована на максимальне спрощення процедур ("зелені коридори") саме для цих категорій, оскільки вони забезпечують функціонування системи охорони здоров'я та аграрного сектору, який є основним джерелом валютних надходжень [19-20].

Таблиця 2.2

**Динаміка сезонно скоригованого сальдо зовнішньої торгівлі України
(жовтень 2024 – вересень 2025 рр.) [19-20].**

Період	Експорт (сезонно скоригований), млн. дол. США	Імпорт (сезонно скоригований), млн. дол. США	Сальдо (дефіцит), млн. дол. США
Жовтень 2024	3 480,9	5 890,3	-2 409,4
Січень 2025	3 186,5	6 005,2	-2 818,7
Квітень 2025	3 366,5	6 715,6	-3 349,1
Липень 2025	3 397,4	7 120,7	-3 723,3
Серпень 2025	3 164,8	7 038,4	-3 873,6
Вересень 2025	3 133,8	6 746,2	-3 612,4

Варто також відзначити суттєві зміни у структурі імпорту полімерних матеріалів та пластмас (Розділ VII), обсяг ввезення яких перевищив 3 млрд. дол. США. Ця сировина є критично необхідною для вітчизняних підприємств, що працюють на потреби оборони (виробництво захисної амуніції, тари, комплектуючих). Таким чином, товарна структура імпорту демонструє чітку переорієнтацію національної економіки на забезпечення потреб фронту та підтримку життєдіяльності тилу в умовах дефіциту внутрішніх виробничих потужностей.

Рисунок відображає перелік товарних груп, за якими у певному періоді зафіксовано найбільше зростання імпорту. Для кожної категорії наведено абсолютний приріст у мільйонах доларів або умовних одиницях. Візуалізація у вигляді горизонтальних стовпчиків дозволяє легко порівняти, які саме товари забезпечили основний внесок у збільшення імпортованих потоків.

Найбільше зростання імпорту припадає на легкові автомобілі, приріст яких становить +668,7. Такий результат пояснюється підвищеним попитом на

автомобілі як серед населення, так і серед гуманітарних та волонтерських проєктів. Другу позицію посідають нафтопродукти з приростом +509,1, що пов'язано з відновленням енергетичної інфраструктури та зростанням потреб у паливі. На третьому місці — нафтові гази (+434,8), які активно використовуються у промисловості, енергетиці та транспорті.



Рис. 2.3. Динаміка збільшення обсягів імпорту товарів у 2023 році (млн.. дол. США) [25-26].

Загалом рисунок демонструє, що у структурі імпортних потреб України пріоритетними є транспортні засоби, енергетичні ресурси, лікарські засоби та обладнання, необхідне для відновлення інфраструктури. Це відображає загальні економічні та гуманітарні виклики, з якими країна стикається у відповідний період, а також акцент на модернізації та підтримці критично важливих секторів економіки.

Варто підкреслити, що серед країн, з яких у 2023 році зафіксовано найбільші прирости імпорту, перше місце посідають держави Європейського Союзу — їхній сукупний приріст становив близько +2,7 млрд. дол. США. На другій позиції розташувався Китай із приростом близько +0,9 млрд. дол. США. Цю тенденцію наочно відображено на рисунку 2.4.

У структурі імпорту з топ-15 країн-партнерів найбільшу частку у 2023 році займали мінеральні палива, нафта та продукти її переробки, а також машини, обладнання та різноманітні механізми. Загальний обсяг їхнього імпорту зріс до 14,2 млрд. доларів, що на 23% перевищує показник 2020 року. Вагомими залишаються й обсяги ввезення продукції хімічної промисловості та споріднених секторів — 9,7 млрд. доларів, що приблизно на третину більше, ніж у попередньому звітному періоді.

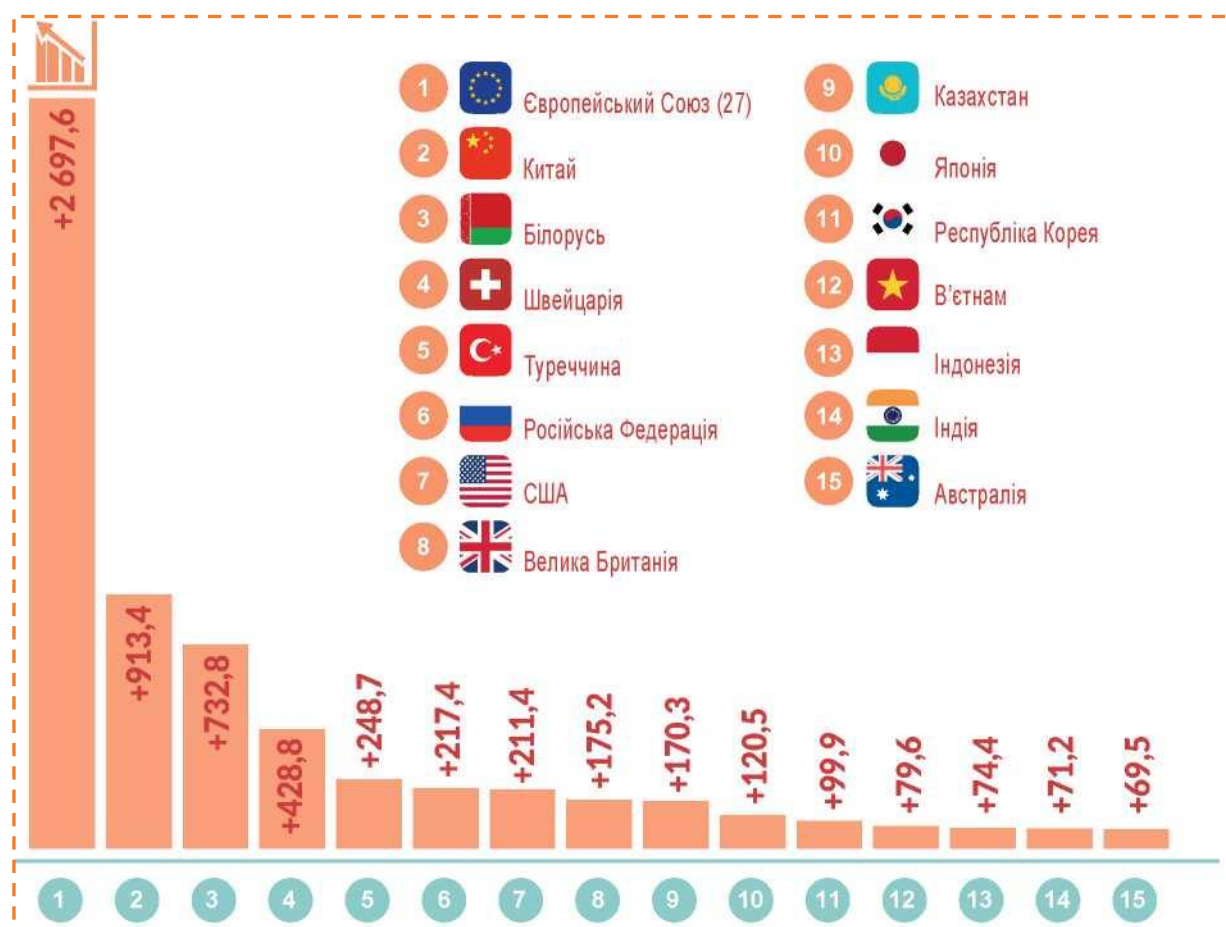


Рис. 2.4. Рейтингування країн, з яких найбільше зріс імпорт товарів до України у 2023 році, млн. дол. США [26]

Таким чином, Європейський Союз і надалі оберігає свій внутрішній ринок, застосовуючи низку обмежень щодо доступу української продукції. Зокрема, окремі види українських промислових товарів усе ще підпадають під дію митних ставок та інших торговельних бар'єрів.

2.2. Фіскальна ефективність митної політики та проблеми адміністрування в умовах кризи

Другим важливим вектором аналізу є оцінка фіскальної функції митниці. В умовах війни, коли дефіцит бюджету покривається за рахунок міжнародної допомоги, митні та податкові надходження залишаються єдиним джерелом фінансування армії, яке держава генерує самостійно.

Аналіз виконання державного бюджету свідчить про поступове відновлення ролі податків на імпорт. За оперативними даними, ключовим бюджетоутворюючим податком залишається ПДВ із ввезених товарів. Наприклад, лише за один звітний місяць надходження «імпортного» ПДВ склали 29,3 млрд. грн, що значно перевищує надходження від ввізного мита (2,7 млрд. грн).

Це пояснюється структурою імпорту (паливо, техніка) та девальвацією гривні, яка автоматично збільшує базу оподаткування. Однак на динаміку надходжень суттєво впливають регуляторні рішення.

1. Вплив «нульового розмитнення»: Різке падіння надходжень у березні-квітні 2022 року (див. рис. 2.5) було зумовлене дією Закону № 2142-IX. Після скасування пільг з липня 2022 року спостерігається тренд на відновлення доходів.
2. Скасування відстрочень: Постанова КМУ № 166 від 24.02.2023 скасувала відстрочення сплати митних платежів для ліків та продуктів, що також позитивно вплинуло на бюджет.

Графік ілюструє «V-подібне» відновлення. Після провалу в березні 2022 року (7,7 млрд. грн), надходження стабільно зростали, досягнувши довоєнного рівня наприкінці року (36,7 млрд. грн у грудні). Це доводить ефективність повернення до оподаткування імпорту.

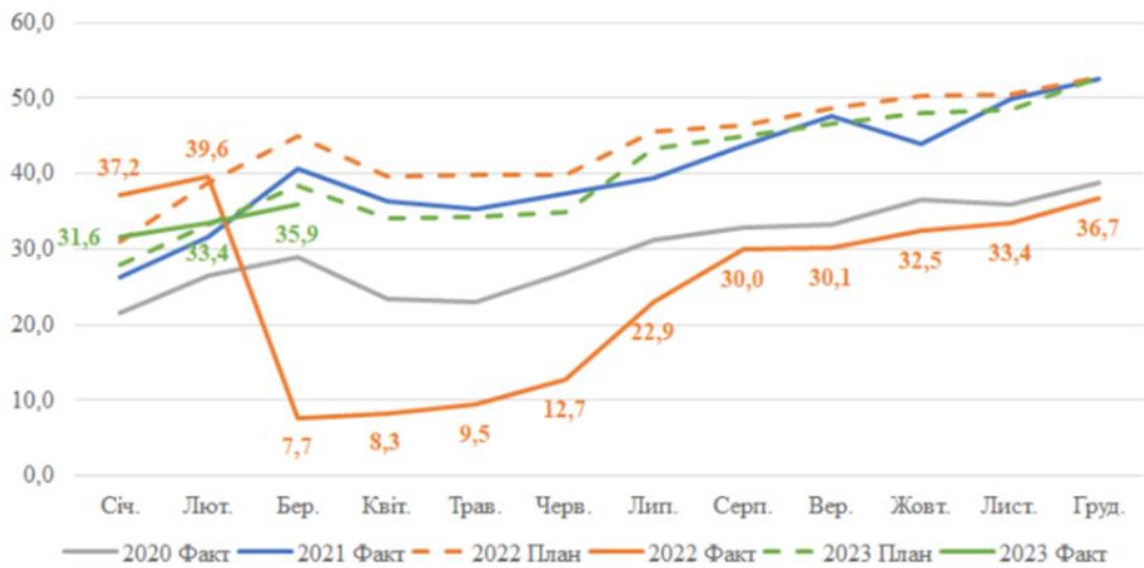


Рис. 2.5. Динаміка надходжень митних платежів до Державного бюджету (2020–2023 рр.), млрд. грн. [26]

Проблеми адміністрування та тиск на бізнес попри фіскальні успіхи, митна та податкова політика стикається з серйозними проблемами адміністрування, які гальмують зовнішньоекономічну діяльність.

Найгострішою проблемою є блокування податкових накладних через систему моніторингу ризиків (СМКОР). За даними Ради бізнес-омбудсмена, у IV кварталі 2022 року податкові накладні було заблоковано у 40,4% активних платників ПДВ18.

Така ситуація створює парадокс: з одного боку, митниця спрощує процедури (NCTS, «є-Черга»), а з іншого — податкова система створює штучні бар'єри всередині країни. Це вимагає впровадження принципу «презумпції невинуватості» платника та автоматизації процедур розблокування.

Трансформація інструментів митно-податкового контролю та детінізація

Науковий аналіз реалізації митної політики в умовах воєнного стану буде неповним без оцінки інструментів детінізації економіки, які держава впроваджує паралельно з фіскальними заходами. Важливим індикатором довіри до економічної системи в умовах війни стали результати кампанії одноразового (спеціального) добровільного декларування («податкової амністії»). За даними податкових органів, станом на 1 березня 2023 року було задекларовано активів

на суму 8,8 млрд. грн, з яких до бюджету надійшло 547,5 млн. грн збору. Хоча ці показники є скромними порівняно з довоєнними очікуваннями, сам факт продовження амністії під час війни (Закон № 2516-IX) свідчить про намагання держави легалізувати капітали для їх подальшого інвестування у відбудову, що опосередковано впливає і на прозорість імпортерських операцій.

Таблиця 2.3

Основні проблеми системи моніторингу ризиків (СМКОР) за оцінкою бізнесу [27]

Проблема	Сутність та наслідки для імпортерів
Масовість блокування	Блокування зачіпає понад 65 тис. компаній ¹⁹ , що паралізує обігові кошти імпортерів, які вже сплатили ПДВ на митниці.
Розмитість критеріїв	Відсутність чітких алгоритмів визначення «ризиковості» платника.
Неефективність оскарження	Більшість рішень про розблокування приймається лише через суд, що займає місяці.

Ще одним вектором посилення контролю стала імплементація правил щодо Контрольованих іноземних компаній (КІК). Статистика подання повідомлень про КІК демонструє географічні пріоритети українського бізнесу: лідером серед юрисдикцій, де резиденти України набувають частки в компаніях, є Республіка Польща (591 повідомлення), що корелює з даними митної статистики про лідерство Польщі у зовнішній торгівлі. Це підтверджує тезу про те, що український бізнес не просто торгує з ЄС, а й активно інтегрується в європейський корпоративний простір, що вимагає від митних органів посилення співпраці з польськими колегами для обміну інформацією.

Таблиця 2.4.

Структура надходжень митних платежів протягом 2018 – 2023 рр. [35].

Показники / Роки	2018		2019		2020		2021		2022		2023	
	млн дол.	%	млн дол.	%	млн дол.	%	млн дол.	%	млн дол.	%	млн дол.	%
Загальна сума митних надходжень, млн дол.	13673,8	100,0	14550,6	100,0	13454,9	100,0	17933,7	100,0	9231,5	100,0	6595,9	100,0
У тому числі:												
ПДВ	10786,9	78,9	11191,6	76,9	10141,7	75,4	13930,2	77,7	7782,0	84,3	5237,7	79,4
Акцизний податок	1914,5	14,0	2198,6	15,1	2204,8	16,4	2657,1	14,8	726,0	7,9	781,4	11,9
Мито	972,4	7,1	1160,4	8,0	1108,4	8,2	1346,4	7,5	723,5	7,8	576,8	8,7

Таблиця відображає динаміку митних надходжень України за 2018–2023 роки. У ній показано загальну суму коштів, що надійшли до бюджету від митниці, а також структуру цих надходжень за основними складовими: податком на додану вартість (ПДВ), акцизним податком і митом. Дані подано як у мільйонах доларів, так і у відсотках від загальної суми надходжень.

Загальна сума митних надходжень демонструє різну динаміку протягом досліджуваного періоду. У 2018–2019 роках спостерігалось зростання: з 13 673,8 млн. дол. до 14 550,6 млн. дол. У 2020 році надходження дещо зменшились до 13 454,9 млн. дол., що можна пов'язати з ефектами пандемії COVID-19 та падінням зовнішньої торгівлі. У 2022–2023 роках простежується суттєвий спад: до 9 231,5 млн. дол. та 6 595,9 млн. дол. відповідно, що на пряму пов'язано з воєнними подіями та обмеженнями в торгівлі.

У 2018–2021 роках обсяги ПДВ зросли з 10 786,9 млн. дол. до 13 930,2 млн. дол., хоча частка в структурі коливалася між 76–79%. У 2022–2023 роках спостерігається різке падіння: до 7 782,0 млн. дол. у 2022 році та 5 237,7 млн. дол. у 2023 році, що також відображає скорочення обсягів імпорту. Попри зменшення сум, частка ПДВ у загальних надходженнях залишається домінуючою.

Акцизний податок забезпечує значно меншу, але все ж важливу частку надходжень.

У 2018–2021 роках відбувалося поступове зростання: з 1 914,5 млн. дол.

до 2 657,1 млн. дол., а частка коливалася у межах 14–16%. У 2022 році акцизні надходження різко впали до 726,0 млн. дол., а їхня частка скоротилася до 7,9%, що пов'язано зі зменшенням імпорту підакцизних товарів (паливо, транспорт, алкоголь). У 2023 році акцизні надходження дещо зросли до 781,4 млн. дол., але їхня частка також невелика — 11,9%.

Мито формує найменшу частину митних доходів держави. У 2018–2021 роках надходження від мита зростали: з 972,4 млн. дол. до 1 346,4 млн. дол., а їхня частка становила 7–8%. У 2022 році вони впали до 723,5 млн. дол., а у 2023 — до 576,8 млн. дол., що свідчить про загальне падіння імпортової активності та впровадження пільг для окремих категорій товарів у воєнний період.

Таблиця демонструє, що структура митних надходжень протягом 2018–2023 років залишалася відносно стабільною: ПДВ займав близько 75–85%, акцизний податок — 10–16%, а мито — 7–8%. Основні зміни пов'язані не зі зміною структури, а з різким зменшенням абсолютних сум у 2022–2023 роках, що стало прямим наслідком воєнних дій, скорочення імпорту, руйнування логістики та введення податкових послаблень. Це підкреслює залежність бюджету від зовнішньої торгівлі та важливість стабільності митної системи.

Окремої уваги потребує проблема адміністрування ПДВ, який сплачується при імпорті. Система моніторингу відповідності податкових накладних критеріям оцінки ступеня ризиків (СМКОР) перетворилася на фактор стримування ділової активності. За даними розслідування Ради бізнес-омбудсмена, у IV кварталі 2022 року спостерігався пік блокувань — зупинення реєстрації накладних торкнулося 40,4% активних платників ПДВ. Така масовість свідчить про системну ваду алгоритмів ризикоорієнтованості.

Для наукової оцінки цієї проблеми доцільно навести динаміку блокувань, яка відображає рівень адміністративного тиску на бізнес (рис. 2.6).

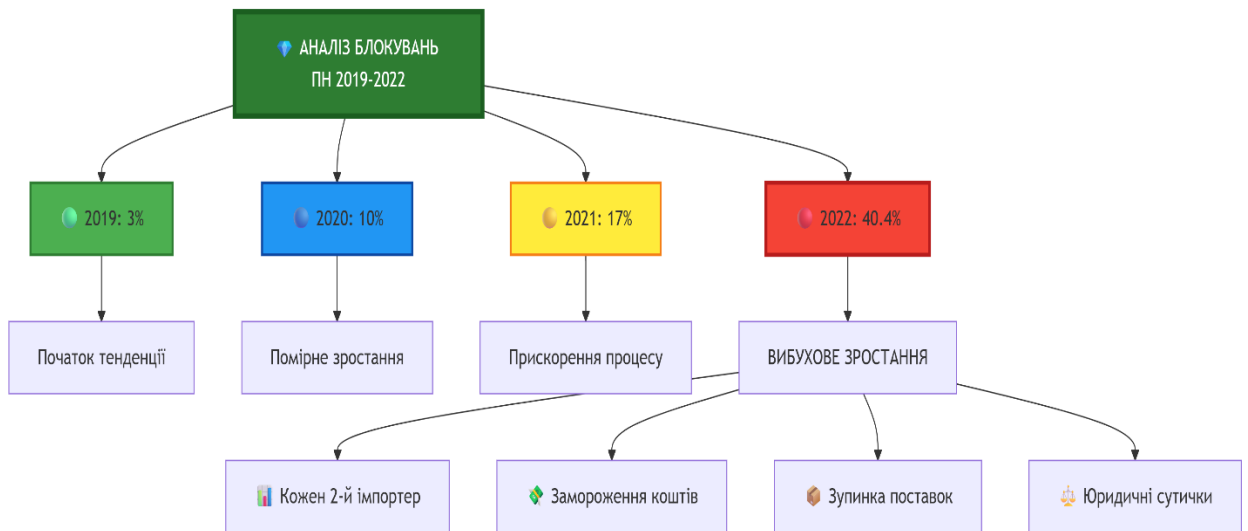


Рис. 2.6. Динаміка кількості зупинених реєстрацій податкових накладних в ЄРПН (2019–2022 рр.) [35].

Рисунок ілюструє безпрецедентне зростання кількості заблокованих накладних наприкінці 2022 року. Якщо у 2019–2021 роках частка компаній, що стикалися з блокуванням, коливалася в межах 3–17%, то у IV кварталі 2022 року вона стрибкоподібно зросла до 40,4%. Це підтверджує гіпотезу про перехід фіскальних органів до «ручного керування» надходженнями, що створює критичні ризики для імпортерів, заморожуючи їхні обігові кошти.

Вирішення цієї проблеми лежить у площині реалізації принципів, сформульованих Радою бізнес-омбудсмена: передбачуваності, пропорційності та діджиталізації. Без автоматизації процесів розблокування та запровадження чітких критеріїв ризиковості, фіскальна ефективність митної політики нівелюватиметься адміністративним тиском всередині країни.

Рисунок 2.7 демонструє список країн, у торгівлі з якими Україна у певному звітному періоді зафіксувала найбільше скорочення експорту. Графічна частина подана у вигляді вертикальних стовпчиків, кожен з яких показує обсяг падіння у мільярдах або мільйонах доларів США (значення подані зі знаком «–»). Поряд розміщено перелік відповідних країн, згрупованих за рангом спадання.

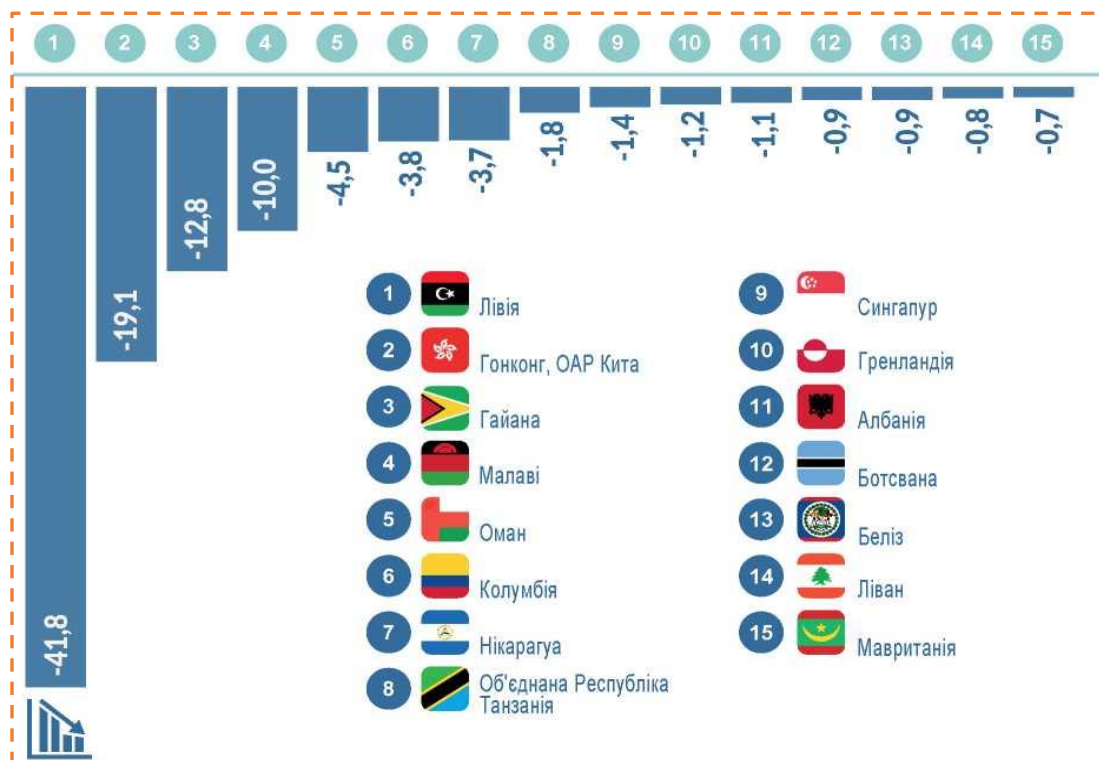


Рис. 2.7. Інформація щодо країн, з яких найбільше скоротився імпорт товарів до України у 2024 році, млн.. дол. США [35].

Найбільше зниження експорту спостерігається у співпраці з Лівією, де падіння становить $-41,8$. Це найглибший провал серед усіх країн, представлених у рейтингу, що може бути результатом як логістичних обмежень, так і складної політичної ситуації у регіоні. На другому місці за масштабами скорочення — Гонконг (ОАР Китаю) з показником $-19,1$, що також свідчить про суттєве зниження українських поставок.

В цілому рисунок відображає, що найбільші втрати у зовнішній торгівлі припадають на окремі ринки Африки, Азії та Латинської Америки. Значні коливання експорту можуть бути пов'язані з глобальними логістичними труднощами, політичними ризиками, змінами в економічній кон'юктурі та структурою попиту. Рейтинг дає змогу оцінити, які саме напрямки вимагають перегляду торговельної стратегії або пошуку альтернативних ринків збуту.

Нагадаємо, що з 1 січня 2016 року між Україною та Європейським Союзом набула чинності Угода про поглиблену та всеосяжну зону вільної торгівлі. Вона передбачала поступове скасування більшості митних бар'єрів та

відкриття ринків для широкого спектра українських товарів. Однак навіть після шести років її дії торгівлю між Україною та ЄС важко назвати повністю вільною [52].

Європейський Союз продовжує оберігати свій внутрішній ринок, застосовуючи низку механізмів, що фактично ускладнюють доступ української продукції. Деякі промислові товари з України й досі підпадають під дію митних ставок та інших торговельних обмежень, що свідчить про збереження певного рівня захисного підходу з боку ЄС. Отже, митна система України залишається важливим фінансовим опертям держави, однак її ефективність значною мірою визначається станом зовнішньої торгівлі та можливістю бізнесу працювати у стабільних умовах. Період війни чітко продемонстрував, наскільки важливою є стійкість логістики, а також адаптивність податкової та митної політики до кризових обставин.

Встановлено, що війна призвела до критичного дисбалансу зовнішньої торгівлі. За 9 місяців 2025 року негативне сальдо торговельного балансу досягло загрозливого рівня у 30,62 млрд. дол. США, що зумовлено стрімким зростанням імпорту (на 17,5%) при одночасному скороченні експорту (на 4,1%). Коефіцієнт покриття експортом імпорту знизився до 0,49, що свідчить про високу імпортозалежність економіки.

Підтверджено факт кардинальної географічної переорієнтації товаропотоків на західний кордон. Країни ЄС стали безальтернативними партнерами, забезпечуючи 57,6% українського експорту. Ключову роль логістичного хабу відіграє Польща, частка якої в експорті становить 12,5%, а також Львівська область, яка демонструє високу адаптивність до нових умов через зростання обсягів оформлення критичного імпорту.

Товарна специфіка «воєнної економіки». Виявлено чітку диференціацію товарних потоків: експорт зберігає сировинний характер (агропродукція, олії), тоді як структура імпорту відображає потреби оборони та відновлення інфраструктури. Зафіксовано суттєве зростання імпорту електричних машин

(+64,3%), засобів наземного транспорту (+26,2%) та фармацевтичної продукції, що є індикатором переходу економіки на рейки забезпечення життєстійкості.

Аналіз бюджетних показників засвідчив, що митна політика пройшла етап турбулентності. Після різкого падіння надходжень у першій половині 2022 року (внаслідок дії закону про «нульове розмитнення»), фіскальна функція відновилася завдяки поверненню оподаткування імпорту та скасуванню відстрочень сплати платежів. Наразі імпортерський ПДВ залишається стабільним джерелом наповнення державного бюджету (29,3 млрд. грн щомісяця).

Попри успіхи у цифровізації (NCTS), виявлено системні проблеми адміністрування, що стримують зовнішньоекономічну активність. Найгострішим викликом є масове блокування податкових накладних (СМКОР), яке у кризові періоди зачіпало до 40% активних платників ПДВ, створюючи штучний дефіцит обігових коштів у імпортерів. Водночас позитивним сигналом є активізація процесів детінізації через імплементацію стандартів KIK та CRS, що сприяє інтеграції українського бізнесу в прозорий європейський простір.

Таким чином, проведений аналіз дозволяє стверджувати, що митна політика України в цілому виконала функцію стабілізатора економіки, забезпечивши безперебійність постачання стратегічних товарів. Однак подальший розвиток вимагає переходу від ситуативного реагування до системного вдосконалення процедур, спрямованого на скорочення негативного сальдо та гармонізацію фіскального адміністрування, шляхи чого будуть запропоновані у третьому розділі.

РОЗДІЛ 3. ПРІОРИТЕТИ МОДЕРНІЗАЦІЇ МИТНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ ТА ПОВОЄННОГО ВІДНОВЛЕННЯ

Стратегічні вектори гармонізації митного регулювання з *Acquis Communautaire* Європейського Союзу. В умовах набуття Україною статусу кандидата на членство в Європейському Союзі, митна політика перестає бути питанням виключно внутрішнього регулювання і трансформується у складову загальноєвропейської безпекової та економічної стратегії. Аналіз поточної ситуації, за якої негативне сальдо зовнішньої торгівлі України сягнуло критичної позначки у 30,6 млрд. дол. США, свідчить про те, що існуюча модель митного адміністрування вичерпала свій ресурс. Єдиним шляхом до відновлення експортного потенціалу та спрощення логістики є повна інституційна та технологічна інтеграція в митний простір ЄС.

Процес гармонізації не повинен обмежуватися фрагментарними змінами до Митного кодексу України. Йдеться про системну імплементацію регламентів Митного кодексу Союзу (*Union Customs Code – UCC*), який базується на філософії «цифрової митниці за замовчуванням». На основі аналізу стратегічних документів ЄС (*Customs Blueprints*), можна виділити три ключові вектори модернізації української митниці.

Вектор 1. Технологічна інтероперабельність та NCTS

Україна вже зробила історичний крок, приєднавшись до Конвенції про процедуру спільного транзиту та запусивши систему NCTS Фаза 5. Це дозволило використовувати єдину транзитну декларацію T1 для переміщення товарів від Лісабона до Харкова без зупинок на кордоні. Проте технологічний прогрес не стоїть на місці. Єврокомісія вже анонсувала перехід на NCTS Фаза 6, яка передбачає більш жорсткі вимоги до обміну даними про фінансові гарантії та попереднє інформування.

Для України це означає необхідність термінового оновлення програмного

забезпечення АСМО «Інспектор» або перехід на нову платформу, здатну обробляти повідомлення у форматі XML за стандартами ЄС. Це дозволить реалізувати принцип «безпаперового середовища», де митниця отримує дані про вантаж ще до його прибуття на пункт пропуску.

Вектор 2. Взаємне визнання Авторизованих економічних операторів (АЕО)

Інститут АЕО є «золотим стандартом» партнерства між митницею та бізнесом в ЄС. Компанії зі статусом АЕО проходять кордон першочергово, користуються спеціальними смугами руху та піддаються мінімальному фізичному контролю. В Україні цей інститут поки що розвивається повільно через складність процедур авторизації.

Стратегічною метою є підписання Угоди про взаємне визнання програм АЕО (MRA – Mutual Recognition Agreement) між Україною та ЄС. Це означатиме, що український експортер, отримавши статус АЕО в Києві, автоматично визнаватиметься надійною компанією для митниці Польщі, Німеччини чи Франції. Це суттєво скоротить час доставки товарів та знизить логістичні витрати, підвищивши конкурентоспроможність вітчизняної продукції.

Вектор 3. Інтеграція до системи «Єдиного вікна» ЄС (EU CSW-CERTEX)

Сучасна європейська модель митного адміністрування вийшла далеко за межі класичного фіскального контролю, трансформувавшись у систему інтегрованого управління кордоном. Вона передбачає синхронне здійснення не лише митних формальностей, а й широкого спектру немитних заходів: ветеринарного, фітосанітарного, екологічного та безпекового нагляду. Технологічним фундаментом цієї взаємодії в ЄС виступає система TRACES (Trade Control and Expert System), що забезпечує простежуваність продукції, та інтеграційна платформа EU CSW-CERTEX. Остання виконує функцію цифрового шлюзу, який поєднує національні митні системи з базами даних дозвільних документів у реальному часі. У цьому контексті повна гармонізація українського механізму «Єдиного вікна» з європейським середовищем Single

Window дозволить налагодити прямий міжурядовий обмін (G2G) ветеринарними сертифікатами та сертифікатами походження товарів (EUR.1). Перехід на такий електронний формат не лише фактично унеможливить підробку документів, але й дозволить здійснювати їх автоматичну валідацію ще до прибуття вантажу на кордон, що критично прискорить процедури оформлення українського агроекспорту. Для систематизації завдань гармонізації розроблено порівняльну матрицю (табл. 3.1).

Таблиця 3.1

**Матриця відповідності митних процедур України стандартам
Митного кодексу ЄС (UCC) [38].**

Сфера регулювання	Стандарт ЄС (Target Model)	Поточний стан в Україні (Status Quo)	Необхідні заходи для гармонізації (Gap Analysis)
Управління ризиками	Централізована система ризиків на рівні ЄС (CRMS). Використання AI для аналізу.	Національна АСУР із значним впливом «людського фактору».	Впровадження автоматизованого профайлінгу на основі Big Data.
Транзитні процедури	NCTS Phase 6 (повна цифровізація гарантій).	NCTS Phase 5 (функціонує, але потребує оновлення).	Міграція на версію Phase 6 до 2026 року.
Статус АЕО	Масове поширення (понад 80% обсягу торгівлі). Взаємне визнання з третіми країнами.	Обмежена кількість авторизованих компаній. Відсутність міжнародного визнання.	Спрощення критеріїв для МСБ, укладення угоди MRA з ЄС.
Фінансова прозорість	Автоматичний обмін податковою інформацією (DAC/CRS).	Початковий етап імплементації закону про CRS ² .	Синхронізація баз даних митниці та податкової з європейськими реєстрами.
Митна вартість	Контроль на основі пост-аудиту (після випуску товарів).	Контроль під час оформлення (затримка вантажів).	Перенесення перевірки вартості на етап пост-митного контролю.

Окремої уваги заслуговує питання фінансової прозорості. Впровадження в Україні Загального стандарту звітності CRS створює передумови для ефективної боротьби з заниженням митної вартості. Отримання українськими митниками доступу до баз даних європейських експортних декларацій унеможливить схеми «перерваного транзиту» (коли товар виїжджає з ЄС за однією ціною, а декларується в Україні за іншою).

Процес імплементації цих змін доцільно візуалізувати у вигляді дорожньої карти (рис. 3.1).

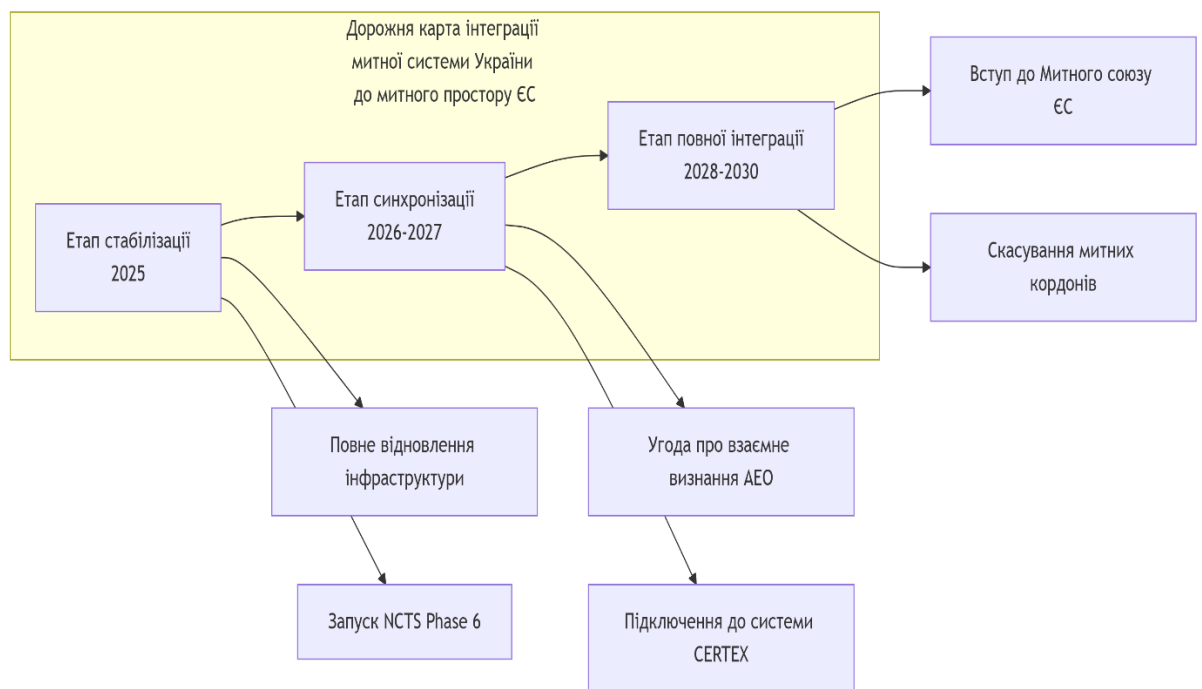


Рис. 3.1. Дорожня карта інтеграції митної системи України до митного простору ЄС (2025–2030 рр.) [38]

Рисунк відображає поетапний рух:

1. Етап стабілізації (2025): Повне відновлення інфраструктури, запуск NCTS Phase 6.
2. Етап синхронізації (2026–2027): Угода про взаємне визнання АЕО, підключення до системи CERTEX.
3. Етап повної інтеграції (2028–2030): Вступ до Митного союзу ЄС, скасування митних кордонів.

Гармонізація з ЄС — це не лише виконання політичних зобов'язань, а й прагматичний інструмент економічного виживання. Перехід на стандарти УСС дозволить перетворити українську митницю з фіскального бар'єра на сервісний хаб, здатний швидко обробляти зростаючі потоки імпорту (який зріс на 17,5% у 2025 році) та сприяти експорту національної продукції.

Розбудова інфраструктури «розумного кордону» та оптимізація логістичних ланцюгів у системі інтегрованого управління кордонами

Блокада морських портів та кардинальна зміна векторів зовнішньої торгівлі виявили критичну невідповідність пропускної спроможності наземних пунктів пропуску на західному кордоні реальним потребам економіки. В умовах, коли понад 80% експортно-імпортних вантажів переміщується автомобільним та залізничним транспортом, інфраструктурна модернізація митниці перестає бути суто технічним питанням і трансформується у стратегічне завдання забезпечення економічної безпеки держави.

Для вирішення цієї проблеми пропонується перехід від точкового «латання дірок» до системного впровадження європейської концепції Інтегрованого управління кордонами (Integrated Border Management – IBM). Ця модель передбачає скоординовану діяльність усіх служб (митної, прикордонної, фітосанітарної) як всередині країни, так і з колегами із суміжних держав, з метою забезпечення відкритого, але контрольованого кордону.

Реалізація стратегії модернізації повинна відбуватися за трьома взаємопов'язаними напрямками: інфраструктурним, технологічним та логістичним.

1. Технологічний напрям: Концепція «Smart Border»

Фізичне розширення пунктів пропуску обмежене земельними ресурсами, тому пріоритетом стає технологічна інтенсифікація процесів контролю. Ключовим елементом «Розумного кордону» є впровадження систем НІІ (Non-Intrusive Inspection) — неінвазивного огляду. Йдеться про встановлення високоенергетичних скануючих систем (типу Rapiscan Eagle) на всіх ключових магістралях. Це дозволить здійснювати рентгенівське сканування 100%

вантажівок на швидкості до 10–15 км/год без зупинки транспортного потоку, автоматично виявляючи аномалії щільності (схованки з контрабандою, зброю).

Додатковим елементом є інтеграція систем WIM (Weigh-in-Motion) — зважування в русі. Автоматична передача даних про вагу транспортного засобу безпосередньо в базу даних митниці усуне необхідність заїзду на стаціонарні ваги, що є однією з головних причин черг.

2. Інфраструктурний напрям: Спільний контроль та «Шляхи солідарності»

Найбільш ефективним інструментом прискорення перетину кордону, апробованим у світовій практиці, є запровадження спільного митного та прикордонного контролю (Joint Border Control). Суть механізму полягає в реалізації принципу «One Stop Shop» (єдина зупинка), коли контрольні служби України та суміжної держави (Польщі, Румунії) здійснюють перевірку одночасно в одній точці. За експертними оцінками, це скорочує час проходження кордону на 30–50%.

Для реалізації цього завдання необхідно використати можливості ініціативи ЄС «Шляхи солідарності» (Solidarity Lanes) та фінансового інструменту Connecting Europe Facility (CEF), до якого Україна приєдналася у 2023 році. Кошти цих фондів мають бути спрямовані на реконструкцію пунктів пропуску «Ягодин», «Краківець», «Рава-Руська» та будівництво нових терміналів для розмежування руху (окремі смуги для АЕО, порожніх вантажівок та гуманітарних вантажів).

3. Логістичний напрям: Розвиток мережі «сухих портів»

Враховуючи перевантаження кордону, стратегічно важливим є перенесення митних формальностей з пунктів пропуску вглиб країни. Перспективною є модель створення мережі «сухих портів» (Dry Ports) — мультимодальних логістичних хабів, розташованих на відстані 50–100 км від кордону (зокрема у Львівській та Волинській областях).

Функціонування такого хабу передбачає: уявність залізничної колії європейського стандарту (1435 мм); розміщення зони митного контролю,

складів тимчасового зберігання та підрозділів митного оформлення безпосередньо на терміналі; можливість перевантаження контейнерів з автотранспорту на залізницю без додаткових митних процедур (завдяки NCTS).

Для систематизації аналізу потенціалу розвитку інфраструктури нами розроблено SWOT-аналіз (табл. 3.2).

Таблиця 3.2

SWOT-аналіз модернізації митної інфраструктури України в контексті євроінтеграції [39].

Сильні сторони (Strengths)	Слабкі сторони (Weaknesses)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Успішне функціонування електронної черги («є-Черга») для вантажівок. 2. Розгалужена мережа автомобільних та залізничних переходів на кордоні з ЄС. 3. Наявність політичної волі до запровадження спільного контролю. 4. Досвід роботи логістики в екстремальних умовах війни. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Критичний знос технічних засобів контролю (сканерів, ваг) на 60–70%. 2. Низька пропускна здатність під'їзних шляхів та сервісних зон. 3. Відсутність синхронізації ІТ-систем із митницями суміжних країн. 4. «Вузькі місця» на мостових переходах через річки (Дунай, Тиса).
Можливості (Opportunities)	Загрози (Threats)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Залучення грантового фінансування ЄС (програма CEF) для реконструкції. 2. Включення українських автошляхів до транс'європейської мережі TEN-T. 3. Повне відкриття ринків ЄС та скасування квот. 4. Розвиток інтермодальних перевезень (контрейлерні поїзди). 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ризик блокування кордонів польськими перевізниками/фермерами. 2. Военні ризики (ракетні удари по інфраструктурі). 3. Зростання контрабанди зброї та небезпечних речовин. 4. Відтік кваліфікованих кадрів з митних органів.

Підсумовуючи, модернізація митної інфраструктури має базуватися на філософії мінімізації часу перебування вантажу на кордоні. Впровадження технологій Smart Border у поєднанні з розвитком тилових «сухих портів» дозволить перетворити західний кордон України з бар'єра на високотехнологічний шлюз, інтегрований у європейську логістичну мережу TEN-T. Це створить необхідний запас міцності для експортно-орієнтованої економіки України у період повоєнної відбудови.

Прогнозне сценарне моделювання впливу трансформації митної політики на економічну безпеку держави

Стратегічне планування митної політики в умовах невизначеності вимагає застосування методів сценарного прогнозування. Враховуючи критичний дисбаланс зовнішньої торгівлі, зафіксований у 2025 році (негативне сальдо понад 30 млрд. дол. США), подальша консервація існуючої моделі митного адміністрування несе загрозу макроекономічній стабільності.

Для оцінки перспектив розвитку митної системи нами розроблено три сценарії трансформації на період 2026–2030 років: інерційний (песимістичний), еволюційний (базовий) та інноваційний (оптимістичний). Критеріями розмежування сценаріїв є швидкість євроінтеграції, рівень автоматизації процесів та глибина впровадження інституту АЕО.

1. Характеристика прогнозних сценаріїв

- Сценарій А: Інерційний (Status Quo). Передбачає збереження поточного рівня цифровізації, повільне впровадження NCTS та збереження «ручного керування» ризиками. За такого сценарію зберігається висока корупційна рента, а час оформлення вантажів залишається на рівні 4–12 годин.
- Сценарій Б: Еволюційний. Передбачає поступову гармонізацію з ЄС, запуск спільного контролю на ключових пунктах пропуску та зростання кількості АЕО до 200–300 підприємств.
- Сценарій В: Інноваційний (Smart Customs). Передбачає повну автоматизацію (AI-ризиками), взаємне визнання АЕО з ЄС, приєднання до безмитного простору. Час оформлення скорочується до 15–30 хвилин.

Кількісна оцінка впливу цих сценаріїв на показники економічної безпеки наведена в табл. 3.3.

Таблиця 3.3

**Матриця сценарного прогнозування ефективності митної політики
України (2026–2030 рр.) [39]**

Показник ефективності	Поточне значення (2025)	Сценарій А (Інерційний)	Сценарій Б (Еволюційний)	Сценарій В (Інноваційний)
Середній час оформлення (імпорт)	2–4 години	3 години	1 година	15–20 хвилин
Рівень «тіньового» імпорту	~25–30%	20%	15%	< 5%
Митні надходження (млрд. дол.)	~14–15	16	20	25+
Кількість компаній зі статусом АЕО	< 100	~150	~500	> 2000
Вплив на ВВП (додаткове зростання)	—	+0,5%	+1,5%	+3,0%

2. Роль митниці в адмініструванні програм відновлення (Ukraine Facility)

Окремим вектором економічної безпеки у повоєнний період стане обслуговування міжнародних програм відновлення (наприклад, Ukraine Facility від ЄС). Очікується масовий імпорт будівельних матеріалів, техніки та обладнання, що фінансуються донорами.

Завданням «нової митниці» стане не фіскальний тиск (стягнення мит з гуманітарних вантажів), а контроль цільового використання. Інтеграція митних баз даних з системами державних закупівель (Prozorro) та європейськими реєстрами дозволить автоматично верифікувати, чи дійсно завезений цемент або генератори потрапили на об'єкт відновлення, а не були перепродані на чорному ринку.

3. Моделювання «ефекту мультиплікатора»

Впровадження цифрових інструментів створює синергетичний ефект для всієї економіки. Зменшення часу простою на кордоні на 1 день знижує логістичні витрати бізнесу на 150–200 євро на кожну фуру. Враховуючи, що через західний кордон щомісяця проходить понад 400 тис. транспортних засобів, пряма економія для економіки складе мільярди гривень, які бізнес зможе реінвестувати у виробництво.

Для візуалізації механізму забезпечення економічної безпеки через цифровізацію пропонується структурно-логічна схема (рис. 3.2).

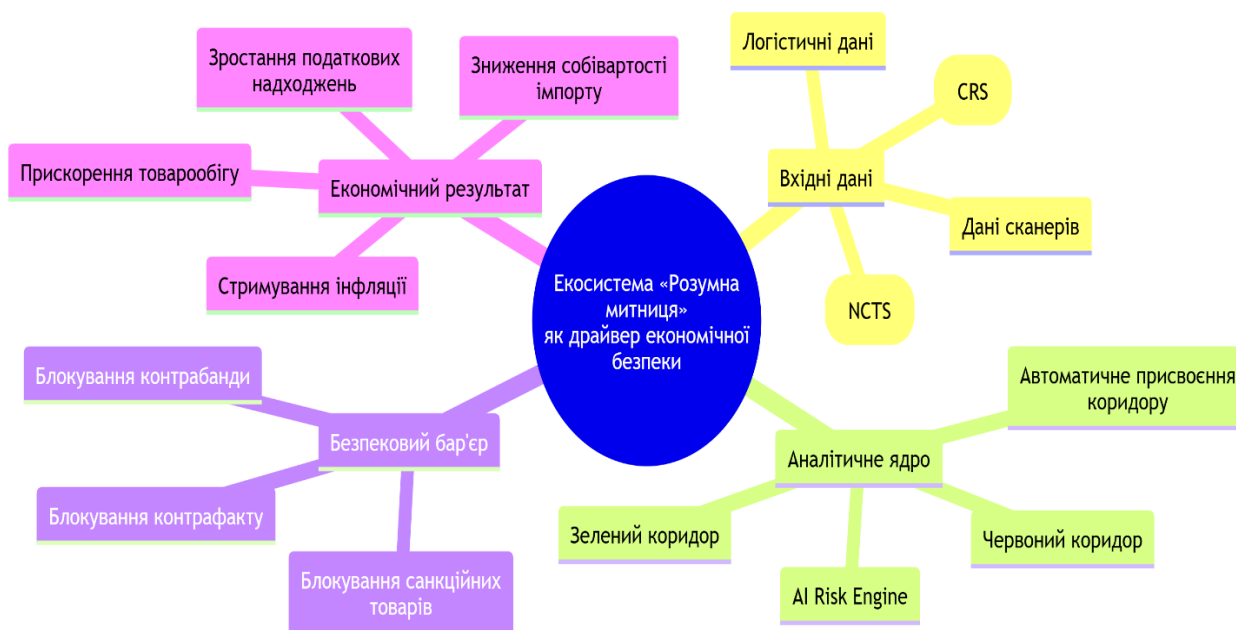


Рис. 3.2. Структурно-логічна модель екосистеми «Розумна митниця» як драйвера економічної безпеки [40]

Запропонована схема візуалізує замкнений цикл управління безпекою в екосистемі «Розумна митниця», який функціонує за принципом безперервного вдосконалення через взаємодію ключових компонентів. Процес розпочинається з акумуляції вхідних даних із систем NCTS, результатів неінвазивного сканування та податкової історії (CRS), що формує базу для роботи аналітичного ядра на основі штучного інтелекту (AI Risk Engine). Останнє забезпечує автоматизоване присвоєння митного коридору без участі інспектора, формуючи надійний безпековий бар'єр проти контрабанди та санкційних товарів. Фінальним ефектом моделі є досягнення економічного результату у вигляді прискорення товарообігу, стримування інфляції та зростання легальних податкових надходжень, при цьому циклічність та адаптивність системи забезпечується постійним механізмом зворотного зв'язку [49].

4. Антикорупційний ефект та детінізація

Найбільшим резервом для наповнення бюджету є детінізація. Запровадження автоматичного обміну інформацією (CRS) та приєднання до європейської системи EU CSW-CERTEX унеможливить класичні схеми митного шахрайства:

- Зниження митної вартості (митниця бачитиме реальну ціну експорту з ЄС).
- Підміна кодів товарів (сканери з ШІ автоматично розпізнаватимуть товар).
- «Перерваний транзит» (система NCTS відстежуватиме рух вантажу до кінцевої точки).

Очікується, що реалізація «Інноваційного сценарію» дозволить знизити частку «сірого» імпорту до рівня країн Східної Європи (5–7%), що забезпечить додаткові надходження до бюджету в розмірі 40–50 млрд. грн щорічно без підвищення податкового навантаження на легальний бізнес.

Підсумовуючи, можна стверджувати, що модернізація митної політики є безальтернативним шляхом забезпечення економічної безпеки України. Реалізація запропонованих заходів (гармонізація з УСС, технологічне

переоснащення, інституційна реформа) дозволить:

1. Перетворити митницю з фіскального інструменту на сервіс підтримки міжнародної торгівлі.
2. Забезпечити прозорість використання коштів міжнародних донорів на відбудову.
3. Інтегрувати національну економіку в європейські ланцюги доданої вартості ще до набуття повноправного членства в ЄС [50].

Стратегічний вектор розвитку: від гармонізації до повної інтеграції. Доведено, що в умовах набуття статусу кандидата в члени ЄС модель «адаптації законодавства» вичерпала себе. Безальтернативним сценарієм розвитку є повна інституційна та технологічна інтеграція до митного простору Європейського Союзу. Визначено, що ключовим завданням на найближчу перспективу є імплементація регламентів Митного кодексу Союзу (UCC), що передбачає перехід від «паперових» технологій контролю до цифрової екосистеми. Критичним індикатором успішності цього процесу визначено перехід від фази технічної сумісності транзитних систем (NCTS) до етапу взаємного адміністративного визнання, зокрема щодо статусів Авторизованих економічних операторів (АЕО).

Технологічна трансформація та фіскальна прозорість. Встановлено, що подолання корупційних ризиків та прискорення митних формальностей можливе лише за умови переходу до моделі «Smart Customs». Обґрунтовано необхідність впровадження автоматизованої системи управління ризиками (АСУР) з елементами штучного інтелекту, яка здатна приймати рішення про митний огляд без участі інспектора.

Інфраструктурна модернізація та логістика. На основі проведеного SWOT-аналізу ідентифіковано критичні диспропорції у пропускній спроможності західного кордону. Запропоновано перехід до концепції Інтегрованого управління кордонами (ІВМ), що базується на впровадженні технологій неінвазивного огляду (NII) та вагового контролю в русі (WIM). Аргументовано доцільність розбудови мережі тилових «сухих портів»

(мультимодальних терміналів), що дозволить розвантажити пункти пропуску, перенести митне очищення вглиб країни та інтегрувати українську логістику в транс'європейську мережу TEN-T.

4. Економічна безпека та прогнозний ефект. За результатами сценарного моделювання доведено, що реалізація «Інноваційного сценарію» (повна автоматизація та спільний контроль з ЄС) здатна забезпечити додаткові надходження до державного бюджету в розмірі 40–50 млрд. грн щорічно.

На основі проведеного аналізу сформульовано комплекс практичних рекомендацій щодо вдосконалення митної політики:

1. Укласти Угоду про взаємне визнання програм АЕО (MRA) з Європейським Союзом. Це дозволить українським експортерам проходити митний контроль в країнах ЄС за пріоритетною процедурою, що знизить часові витрати на логістику на 30–40%.

2. Забезпечити повну синхронізацію національної системи «Єдиного вікна» з європейськими платформами. Метою заходу є запровадження електронного обміну ветеринарними та фітосанітарними сертифікатами (G2G), що унеможливить їх підробку.

3. Запровадити механізм спільного митного та прикордонного контролю (Joint Control) на всіх ключових пунктах пропуску з Польщею, Румунією та Словаччиною за принципом «One Stop Shop» (одна зупинка).

4. Здійснити технічне переоснащення митниці за рахунок коштів фонду CEF. Пріоритетом має стати закупівля стаціонарних скануючих систем типу Rapiscan для 100% безконтактного огляду вантажів.

5. Змінити філософію контролю з «Transaction-based» на «Audit-based». Перенести акцент перевірок з етапу митного оформлення на етап пост-митного аудиту, що відповідає стандартам Кіотської конвенції та сприяє прискоренню товарообігу [51].

Реалізація запропонованих заходів дозволить трансформувати митну систему України з фіскально-карального органу на високотехнологічну сервісну службу, інтегровану в європейську архітектуру економічної безпеки.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

У роботі здійснено вирішення актуального науково-практичного завдання щодо оптимізації митної політики України в умовах воєнного стану та визначення стратегічних векторів її повоєнного розвитку. За результатами проведеного дослідження, що базується на аналізі нормативної бази, статистичних даних за 2022–2025 роки та матеріалів міжнародних інституцій, сформульовано наступні висновки та пропозиції:

1. Теоретико-методологічне узагальнення. Встановлено, що в умовах повномасштабної війни сутність митної політики зазнала фундаментальної трансформації. Із класичного фіскально-регуляторного механізму вона еволюціонувала в ключовий елемент системи національної економічної безпеки. Доведено, що традиційна дилема між протекціонізмом та фритредерством втратила актуальність; натомість пріоритетом стала функція фізичного забезпечення економіки критичним імпортом (енергетичне обладнання, паливо, спецтехніка) та гуманітарними вантажами. Сучасна митна система України функціонує в режимі «гібридного регулювання», поєднуючи стабільні норми Митного кодексу України з динамічним, часто тимчасовим, законодавством воєнного часу.

2. Правова оцінка трансформацій. З'ясовано, що нормативно-правове забезпечення пройшло складний еволюційний шлях, який можна поділити на три етапи:

- Етап «шокової лібералізації» (березень–червень 2022 р.), що характеризувався запровадженням «нульового розмитнення» (Закон № 2142-IX) задля уникнення гуманітарної катастрофи.
- Етап «фіскальної консолідації» (липень 2022 – 2023 рр.), коли було відновлено оподаткування імпорту та скасовано більшість пільг (Постанова КМУ № 166) для наповнення бюджету.
- Етап «системної гармонізації» (2024–2025 рр.), вектор якого спрямований на повну імплементацію митних правил ЄС (NCTS, CRS) та

посилення фінансового моніторингу.

3. Аналітична діагностика стану торгівлі. Аналіз показників зовнішньоекономічної діяльності за 9 місяців 2025 року виявив критичні структурні диспропорції. Зафіксовано рекордне негативне сальдо торговельного балансу на рівні 30,62 млрд. дол. США, при цьому імпорт перевищує експорт майже вдвічі (коефіцієнт покриття — 0,49). Відбулася кардинальна географічна переорієнтація логістики: частка країн ЄС в експорті сягнула 57,6%, а Польща закріпила статус головного логістичного хабу. Товарна структура імпорту демонструє чіткі ознаки «воєнної економіки»: стрімке зростання ввезення електричних машин (+64,3%), засобів наземного транспорту та фармацевтичної продукції, що вимагає від митних органів запровадження механізмів пріоритетного оформлення для цих категорій.

4. Інституційні проблеми адміністрування. Виявлено, що ефективність митної політики суттєво знижується через недосконалість внутрішнього податкового адміністрування. Система моніторингу ризиків (СМКОР) у кризові періоди блокувала податкові накладні у 40% активних платників ПДВ, створюючи штучний дефіцит обігових коштів у імпортерів та нівелюючи позитивний ефект від спрощення митних процедур на кордоні.

На основі проведеного аналізу та вивчення передового досвіду країн ЄС, розроблено комплекс пропозицій щодо вдосконалення митної політики України:

Пропозиція 1. Стратегічна гармонізація та угода про АЕО. Необхідно перейти від фрагментарної адаптації законодавства до повної імплементації регламентів Митного кодексу Союзу (UCC). Пріоритетним тактичним кроком має стати укладення Угоди про взаємне визнання Авторизованих економічних операторів (MRA) з Європейським Союзом. Це дозволить українським експортерам проходити митний контроль в країнах ЄС «зеленим коридором» без фізичних перевірок, що знизить часові витрати на логістику на 30–40%.

Пропозиція 2. Технологічна модернізація («Smart Border»). Рекомендується впровадження концепції Інтегрованого управління кордонами

(IBM), що базується на тотальній цифровізації. Ключовими елементами мають стати:

- Встановлення систем неінвазивного огляду (сканери Rapiscan) на всіх вантажних пунктах пропуску.
- Інтеграція систем вагового контролю в русі (WIM) з митною базою даних.
- Повна синхронізація електронної черги («е-Черга») з інформаційними системами митних служб суміжних країн для уникнення ефекту «пляшкового горлечка».

Пропозиція 3. Інфраструктурна децентралізація. З метою розвантаження кордону пропонується реалізувати проєкт розбудови мережі тилових «сухих портів» (мультимодальних терміналів), зокрема у Львівській та Волинській областях. Перенесення процедур митного очищення з лінії кордону вглиб країни дозволить інтегрувати українську залізничну та автомобільну логістику в транс'європейську мережу TEN-T.

Пропозиція 4. Фіскальна прозорість та детінізація. Для забезпечення економічної безпеки необхідно завершити інтеграцію національної системи «Єдиного вікна» з європейською платформою EU CSW-CERTEX та налагодити автоматичний обмін інформацією за стандартом CRS. Це унеможливить схеми заниження митної вартості та «перерваного транзиту». За прогнозними розрахунками, детінізація імпорту здатна забезпечити додаткові надходження до Державного бюджету в розмірі 40–50 млрд. грн щорічно, що стане критично важливим ресурсом для фінансування повоєнної відбудови України без підвищення фіскального тиску на легальний бізнес.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Конституція України : Закон України від 28.06.1996 № 254к/96-ВР // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80>
2. Про правовий режим воєнного стану : Закон України від 12.05.2015 № 389-VIII // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/389-19>
3. Про введення воєнного стану в Україні : Указ Президента України від 24.02.2022 № 64/2022 // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/64/2022>
4. Митний кодекс України : Кодекс України від 13.03.2012 № 4495-VI // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>
5. Про внесення змін до Митного кодексу України та інших законів України щодо деяких питань адміністративної відповідальності за порушення митних правил, уточнення порядку виконання окремих митних процедур та усунення термінологічних неузгодженостей : Закон України від 25.03.2025 № 4323-IX // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/4323-20>
6. Бюджетний кодекс України : Кодекс України від 08.07.2010 № 2456-VI // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2456-17>
7. Податковий кодекс України : Кодекс України від 02.12.2010 № 2755-VI // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>
8. Про зовнішньоекономічну діяльність : Закон України від 16.04.1991 № 959-XII // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959-12>

9. Про Кабінет Міністрів України : Закон України від 27.02.2014 № 794-VII // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/794-18>

10. Про центральні органи виконавчої влади : Закон України від 17.03.2011 № 3166-VI // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3166-17>

11. Положення про Державну митну службу України : постанова Кабінету Міністрів України від 06.03.2019 № 227 // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/227-2019-%D0%BF>

12. Про адміністративні послуги : Закон України від 06.09.2012 № 5203-VI // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5203-17>

13. Про електронні довірчі послуги : Закон України від 05.10.2017 № 2155-VIII // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2155-19>

14. Про запобігання корупції : Закон України від 14.10.2014 № 1700-VII // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1700-18>

15. Про національну безпеку України : Закон України від 21.06.2018 № 2469-VIII // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19>

16. Про міжнародні договори України : Закон України від 29.06.2004 № 1906-IV // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1906-15>

17. Угода про асоціацію між Україною та ЄС : міжнародний договір // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011

18. Про затвердження Переліку територій, на яких ведуться (велися) бойові дії або тимчасово окупованих РФ : наказ Мінреінтеграції України від

22.12.2022 № 309 // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1668-22>

19. Національна стратегія доходів на 2024–2030 роки // Міністерство фінансів України. URL: <https://mof.gov.ua/uk/national-revenue-strategy>

20. Українська митниця в горизонті-2030. Мета – підготовка до вступу до митного союзу та ЄС. URL: https://mof.gov.ua/uk/news/ukrainska_mitnitsia_v_gorizonti-2030_meta

21. МВФ позитивно оцінює прогрес митної реформи в Україні : новина від 20.08.2025 // Міністерство фінансів України. URL: https://mof.gov.ua/uk/news/mvf_pozitivno_otsiniuie_progres_mitnoi_reformi_v_ukraini-5285

22. Реформування Держмитслужби реалізується за планом у координації з Єврокомісією та МВФ : новина від 24.10.2025 // Державна митна служба України. URL: <https://customs.gov.ua/news/zagalne-20/post/reformuvannia-derzhmitsluzhbi-realizuietsia-za-planom-u-koordinatsiyi-z-ievrokomisiieiu-ta-mvf-2486>

23. Статистика та реєстри (зовнішня торгівля, надходження, індикатори) // Державна митна служба України. URL: <https://customs.gov.ua/statistika-ta-reiestri>

24. Інформаційне повідомлення на виконання рішення Рахункової палати від 19.12.2023 № 30-2 // Рахункова палата. URL: <https://rp.gov.ua/FinControl/FinReactions/?id=1842>

25. Звіти Рахункової палати (розділ фінансового контролю) // Рахункова палата. URL: <https://rp.gov.ua/FinControl/FinReports/?id=1493>

26. Звіт за перше півріччя 2024 року (антикорупційні заходи) : Державна митна служба України // НАЗК (Антикорупційний портал). URL: <https://antycorportal.nazk.gov.ua/uploads/uo/43115923/report-848/nacr-report-848.pdf>

27. Тімошенко Н. Митна політика України в умовах воєнного стану // Економіка та суспільство. 2024. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/3762>
28. Пашко П. В., Бережнюк І. Г. (ред.). Митна політика та митна безпека України : монографія. Хмельницький, 2013. 338 с. URL: <https://ir.dpu.edu.ua/entities/publication/35f42c8c-767d-4f65-a493-85603deb7942>
29. Пашко П. В. Митна політика та митна безпека : монографія. 2012. URL: <https://biblio.umsf.dp.ua/jspui/bitstream>
30. Корнева Т. В. Модернізація митної служби України в умовах євроінтеграції // Порівняльно-аналітичне право. 2015. № 1. С. 191–193. URL: <https://dspace.uzhnu.edu.ua/server/api/core/bitstreams/97cc3f25-44d0-4911-bf07-df9454b28f00/content>
31. Пашко П. В. Передумови та принципи побудови системи управління забезпеченням митної безпеки України // Регіональна економіка. 2009. № 2. URL: https://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe
32. Гребельник О. П. Митна справа : підручник. Київ : Центр учбової літератури, 2010. 472 с. URL: https://pdf.lib.vntu.edu.ua/books/2021/Grebelnik_2017_472.pdf
33. Сучасна митна політика України в умовах євроінтеграції : збірник наукових праць. Львів, 2018. URL: <https://financial.lnu.edu.ua/wp-content/uploads/2018/05/mytn.zbirnyk-18.pdf>
34. Модель розвитку митної політики в Україні : стаття. 2018. URL: https://www.bses.in.ua/journals/2018/27_1_2018/34.pdf
35. Митна безпека та митна політика у забезпеченні національних інтересів : стаття. 2024. URL: https://pa.stateandregions.zp.ua/archive/4_2024/27.pdf
36. Державотворення та правотворення в умовах війни та післявоєнний період : матеріали круглого столу. Львів, 2024. URL: https://dspace.lvduvs.edu.ua/bitstream/1234567890/8552/1/12_12_2024.pdf

37. Правові засади організації та здійснення публічної влади : матеріали VII Міжнар. наук.-практ. конф. Хмельницький, 2024. URL: https://ccu.gov.ua/sites/default/files/pravovi_zasady_organizaciyi_ta_zdiysnennya_publichnoyi_vlady_2024.pdf

38. SAFE Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade. 2021 edition // World Customs Organization. URL: <https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/safe-framework-of-standards.pdf>

39. Regulation (EU) No 952/2013 (Union Customs Code) // EUR-Lex. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32013R0952>

40. Revised Kyoto Convention (International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures) // World Customs Organization. URL: https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/conventions/pf_revised_kyoto_conv.aspx

41. ДБР. Звіт про діяльність Територіального управління Державного бюро розслідувань (в частині виявлення правопорушень у митній сфері) за 2023 рік. URL: <https://dbr.gov.ua/assets/files/diyalnist/zvit/zvit-teritorialnogo-upravlinnya-derzhavnogo-byuro-rozsliduvan-roztashovanogo-u-misti-mikolaevi-za-2023-rik.pdf>

42. Пашко П. В. Бібліографічний покажчик праць (для добору джерел з митної безпеки та політики). URL: <https://library.nusta.edu.ua/hertz/bibliograf-pokazchik/pashko.pdf>

43. Митна справа: підручник (анотація/каталог). URL: <https://www.bookovka.com.ua/ru/obshhestvennye-i-gumanitarnye-nauki/2420123-mitna-sprava-pidruchnik.html>

44. Про Рахункову палату : Закон України від 02.07.2015 № 576-VIII // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/576-19>

45. Про державну службу : Закон України від 10.12.2015 № 889-VIII // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/889-19>

Звіт про виконання плану роботи ДПС за 2024 р. URL: <http://sfs.gov.ua/data/files/131201.pdf>.

46. Міжнародна конвенція про гармонізацію митних процедур (Кіотська конвенція). WCO, 1999. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_643#Text
Неведров, Д. С. Електронні системи контролю авто на кордоні. *Modern Technologies*, №1, 2022.

47. Організація економічного співробітництва та розвитку. Митна статистика 2020–2023. URL: <https://data-explorer.oecd.org/vis?tenant=archive&df>

48. Офіційний портал Європейської Комісії з митних питань. EU Customs Data, 2024. URL: https://commission.europa.eu/index_en

49. Тимошенко Н., Дідик О., Смоляр Л. Митна політика України в умовах воєнного стану. *Економіка та суспільство*. 2024. Вип. 61. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-61-56>

50. Легкоступ І., Саїнчук Н., Соколюк М. Митні платежі як складова формування доходної частини Державного бюджету України в умовах воєнного стану. *Економіка та суспільство*. 2023, № 52. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/2564>

51. Осіпчук Д.С. Управління ризиками у митній справі в умовах воєнного стану. *Економіка, управління та адміністрування*. 2024. № 2 (108). С. 16–21.