

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ВАДИМА ГЕТЬМАНА**

Факультет фінансів

Кафедра фінансів імені Віктора Федосова

ОСВІТНЬО-ПРОФЕСІЙНА ПРОГРАМА

**МИТНЕ АДМІНІСТРУВАННЯ ТА
ПОСЕРЕДНИЦТВО**

Галузь знань

07 «Управління та адміністрування»

Спеціальність

**072 «Фінанси, банківська справа,
страхування та фондовий ринок»**

Форма навчання: денна

очна (денна), заочна, дистанційна

КВАЛІФІКАЦІЙНА МАГІСТЕРСЬКА РОБОТА

**на тему «Проблеми та перспективи адаптації української митної
інфраструктури до стандартів ЄС»**

Здобувача Гарькавого Валентина Валентиновича
(ПІБ, підпис)

Науковий керівник: доцент, к. е. н., Коломієць Г. Б.
(науковий ступінь, учене звання, ПІБ)

(підпис)

**Робота допущена до захисту перед екзаменаційною
комісією з атестації здобувачів вищої освіти (ЕК)**

**Завідувач кафедри фінансів імені Віктора Федосова:
професор, д. е. н. Буряченко А. Е.**

(науковий ступінь, учене звання, ПІБ)

(підпис)

Київ 2024

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ Й ПРАВОВІ ЗАСАДИ МИТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ.....	6
1.1 Характеристика митної інфраструктури України.....	6
1.2 Нормативно-правове забезпечення митної інфраструктури України	19
1.3 Розвиток митної інфраструктури України.....	24
Розділ 2. Роль Митної інфраструктури України, її сучасний стан та порівняльний аналіз із країнами ЄС.....	29
2.1 Аналіз основних показників роботи митної інфраструктури України ...	29
2.2 Роль митної інфраструктури в забезпеченні митної політики України...	40
2.3 Особливості митної інфраструктури ЄС на прикладі митних складів....	50
Розділ 3. Досвід розвитку митної інфраструктури європейських країн та шляхи його імплементації в Україні.....	54
3.1 Проблеми в сфері митної інфраструктури України.....	64
3.2 Шляхи до вирішення проблем у сфері митної інфраструктури України.	64
3.3 Перспективи адаптації митної інфраструктури України до стандартів ЄС	72
ВИСНОВКИ.....	84
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	89
ДОДАТКИ.....	99

ВСТУП

Актуальність теми. Євроінтеграція залишається одним із ключових стратегічних пріоритетів держави, а гармонізація митної системи зі стандартами ЄС є важливою умовою цього процесу. Перехід до європейських норм митного регулювання не лише сприятиме поглибленню торговельних відносин із країнами ЄС, але й допоможе Україні зайняти гідне місце у глобальних економічних ланцюгах постачання.

Митна інфраструктура відіграє вирішальну роль у забезпеченні ефективного зовнішньоекономічного співробітництва. Її адаптація до стандартів ЄС дозволить спростити й пришвидшити митні процедури, усунути адміністративні бар'єри, зменшити витрати для бізнесу та забезпечити прозорість митних операцій. Це, у свою чергу, сприятиме залученню інвестицій, створенню нових робочих місць і розвитку інфраструктури, що є критично важливим для відновлення економіки України після руйнівного впливу війни.

Однак ця трансформація супроводжується численними викликами, які потребують ґрунтовного аналізу. Впровадження нових технологій, підготовка персоналу, модернізація обладнання та нормативно-правової бази, боротьба з корупцією в митних органах — усе це є невід'ємними елементами процесу адаптації. Водночас, такі зміни вимагають значних фінансових і технічних ресурсів, що робить співпрацю з міжнародними партнерами, зокрема ЄС, надзвичайно важливою.

Дослідження цієї теми дозволяє не лише ідентифікувати наявні проблеми, але й визначити найефективніші шляхи їх подолання, використовуючи досвід інших країн, які успішно адаптували свою митну інфраструктуру до стандартів ЄС. Аналіз перспектив і викликів інтеграції допомагає зрозуміти, які кроки

необхідні для досягнення повної відповідності європейським нормам і забезпечення стабільного економічного розвитку України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Окремі аспекти митної інфраструктури України активно досліджуються вітчизняними науковцями, серед яких Сидорович О., Герчаківський С., Замула І., Селецька Д., Гуцул І., Сочка К., Лайчук С., Поліщук І., Когут К., Синицька Н., Федотов О., Назарко А., Бороденко Т., Гапонюк М. У своїх працях вони аналізують різні елементи митної системи, включно з технічним оснащенням, організаційними аспектами, правовим регулюванням та економічною ефективністю функціонування митних органів. Ці дослідження висвітлюють важливі питання розвитку митної інфраструктури України, що є критичним для підвищення її ефективності та відповідності сучасним викликам. Однак, незважаючи на значний внесок зазначених науковців, проблематика та перспективи адаптації митної інфраструктури України до стандартів ЄС залишаються недостатньо дослідженими.

Мета дослідження: вивчення теоретичних та практичних особливостей митної інфраструктури України, пошук наявних проблем у цій сфері й їх вирішення та визначення перспектив її адаптації до стандартів ЄС.

Поставлена мета вимагає виконання наступних завдань:

- Визначення теоретичних особливостей митної інфраструктури України та її елементів;
- Вивчення нормативно-правового забезпечення елементів митної інфраструктури України;
- Опис розвитку нормативно-правового забезпечення елементів митної інфраструктури України;
- Аналіз основних показників роботи митної інфраструктури України;
- Дослідження сучасного стану митної інфраструктури України;
- Проаналізувати особливості митної інфраструктури ЄС;
- Виділити основні проблеми в сфері митної інфраструктури України;

- Обґрунтувати шляхи вирішення проблем, що існують у сфері митної інфраструктури України;
- Оцінити перспективи адаптації митної інфраструктури України до стандартів ЄС та подальшого вступу країни до союзу.

Об'єкт дослідження: митна інфраструктура України.

Предмет дослідження: проблеми в митної інфраструктури України та перспективи її адаптації до стандартів ЄС

Методи дослідження. В роботі задіяно метод аналізу для збору інформації з різноманітних теоретичних джерел, а саме: наукові статті, реєстри статистичних даних, нормативно-правові акти України й ЄС. Також використано методи синтезу та моделювання.

Теоретична, методична та практична значущість отриманих результатів. Кваліфікаційна робота має теоретичну та практичну значущість. На основі проведеного аналізу нормативно-правових актів і статистичних показників, що характеризують митну інфраструктуру України й її елементів описано її теоретичну сутність, нормативно-правове забезпечення та його розвиток, сучасний стан, проблеми та шляхи їх вирішення, а також перспективи її адаптації до стандартів ЄС. Рекомендації щодо удосконалення роботи митної інфраструктури України, можуть використовуватися митними органами для підвищення якості їх роботи.

Інформаційна база дослідження: наукові праці вітчизняних та зарубіжних науковців, статистичні дані Державної митної служби та рахункової палати України, нормативно-правові документи України та Європейського союзу.

Апробація матеріалів кваліфікаційної роботи. Міжнародна науково-практична конференція студентів та дослідників "Сучасні питання економіки та фінансів: глобальні виклики та тренди", яка відбулася 7 листопада 2024 року.

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

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ Й ПРАВОВІ ЗАСАДИ МИТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

1.1 Характеристика митної інфраструктури України

Митна інфраструктура є ключовим елементом у системі державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності та забезпечення економічної безпеки країни. Вона виконує важливу роль у захисті внутрішнього ринку, перешкоджаючи проникненню контрабандних, фальсифікованих або небезпечних товарів, які можуть завдати шкоди економіці, навколишньому середовищу або здоров'ю громадян.

Ефективність роботи митних органів прямо впливає на конкурентоспроможність економіки, зокрема через швидкість і якість обробки вантажів та товарів, що перетинають державний кордон. Висока пропускна здатність та сучасне технічне обладнання митниць дозволяють мінімізувати затримки у процесі проходження митного контролю, що в свою чергу сприяє зростанню обсягів зовнішньої торгівлі.

Також варто зазначити, що ефективна митна інфраструктура безпосередньо впливає на доходи державного бюджету через своєчасне та повне стягнення митних платежів, податків і зборів. У свою чергу, це має прямий вплив на економічну стабільність та фінансову стійкість держави. Держави з розвиненою митною інфраструктурою здатні забезпечувати кращий контроль за товаропотоками, що позитивно впливає на інвестиційний клімат і підвищує привабливість країни для міжнародних інвесторів та бізнесу.

Перше, на що слід звернути увагу, це те, що в сучасній науковій літературі України здебільшого розглядаються окремі аспекти та елементи митної інфраструктури. Такий підхід фрагментує дослідження і призводить до того, що

автори часто не приділяють достатньої уваги цілісному аналізу митної системи, як єдиної системи. У зв'язку з цим виникає проблема відсутності чіткого і загальноприйнятого визначення об'єкта дослідження в рамках вивчення митної інфраструктури. Це ускладнює подальший розвиток теоретичної бази та ефективного використання наукових здобутків для оптимізації митної системи, а також комплексного розвитку митної справи в Україні.

За економічним словником Мочерного С. В. митна інфраструктура – це сукупність об'єктів за допомогою яких митні органи можуть повністю функціонувати [1].

Сюди входить:

1) Матеріальна та технічна база митних органів, а саме: адміністративні будівлі, пропускні пункти та пункти переходу, складські приміщення, транспорт, зони митного контролю в транспортних вузлах різних типів;

2) Засоби здійснення митного контролю, засоби зв'язку;

3) Соціальна інфраструктура, що необхідна для відтворення життєдіяльності посадових осіб митних органів, наприклад, центри навчання та підвищення кваліфікації, медичні пункти [1].

Згідно з наказом Державної митної служби № 191 від 28.03.2012 «Про концепцію інтегрування системоутворюючих компонентів технічних та спеціалізованих засобів митного контролю з автоматизованою системою митного оформлення Держмитслужби України» [2] митна інфраструктура – це вантажно митний комплекс, митні ліцензійні склади, склади тимчасового зберігання, стаціонарні технічні та спеціальні засоби митного контролю, митні лабораторії, а також адміністративні будівлі, інформаційні системи, інформаційно-телекомунікаційні мережі, мережі зв'язку, центри оброблення даних або обчислювальні центри митних органів [2].

Варто звернути увагу на те, що в сучасній системі митної інфраструктури поняття «митні ліцензійні склади» вже не використовуються, воно було замінено

на поняття «митний склад», яке використовується в чинній редакції наказу Державної митної служби України № 191 [2].

Відповідно до зазначених вище концепцій, перелік об'єктів митної інфраструктури(рис. 1.1) можна сформулювати наступним чином:

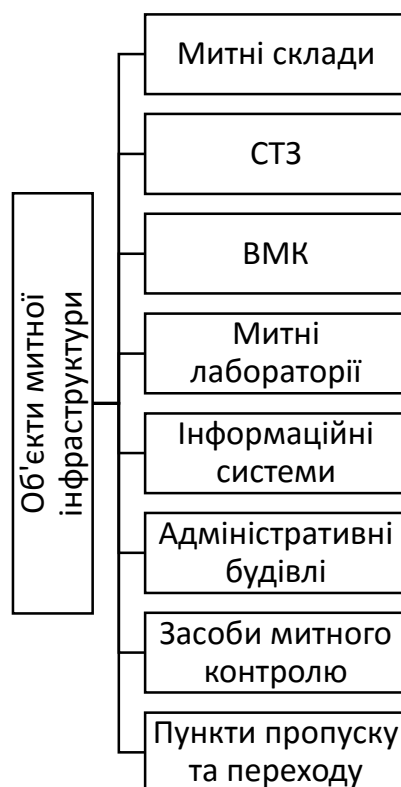


Рисунок 1.1 – Об'єкти митної інфраструктури

Джерело: складено автором на основі [1, 2]

- Митні склади
- Склади тимчасового зберігання
- Вантажно митний комплекс
- Митні лабораторії
- Інформаційні системи
- Адміністративні будівлі
- Стаціонарні та спеціальні засоби митного контролю

- Митні пункти пропуску й переходу

Далі необхідно розглянути кожен об'єкт митної інфраструктури окремо, щоб детально визначити їхню теоретичну характеристику та особливості функціонування.

Згідно зі статтею 424 Митного кодексу України митний склад – це спеціально обладнані складські приміщення, резервуари, холодильники або морозильні камери для зберігання товарів, що знаходяться під митним контролем [3].

Митні склади поділяються на (рис. 1.2):

- Закриті - зберігання товарів під митним контролем, які переміщуються через кордон України на основі зовнішньоекономічних договорів, укладених виключно власником складу або підприємствами, до складу яких він входить;
- Відкриті - для зберігання товарів під митним наглядом, що переміщуються через митний кордон України за договорами, укладеними як власником складу, так і будь-якими іншими суб'єктами.

Окрім однойменного митного режиму, для розміщення товарів на митному складі, товари також можуть бути поміщені в режим транзиту або тимчасового ввезення.

Відповідно до статті 437 Митного кодексу України склад тимчасового зберігання – це спеціально облаштовані приміщення або майданчики з покриттям чи без, резервуари, холодильники або морозильні камери для тимчасового зберігання товарів, які ще не було поміщено до митного режиму [3].

СТЗ також поділяється на(рис 1.2):

- Закритий – лише для товарів, що належать власнику складу;

- Відкритий – товари, що зберігаються на складі можуть належати як власнику, так і будь-яким іншим особам.

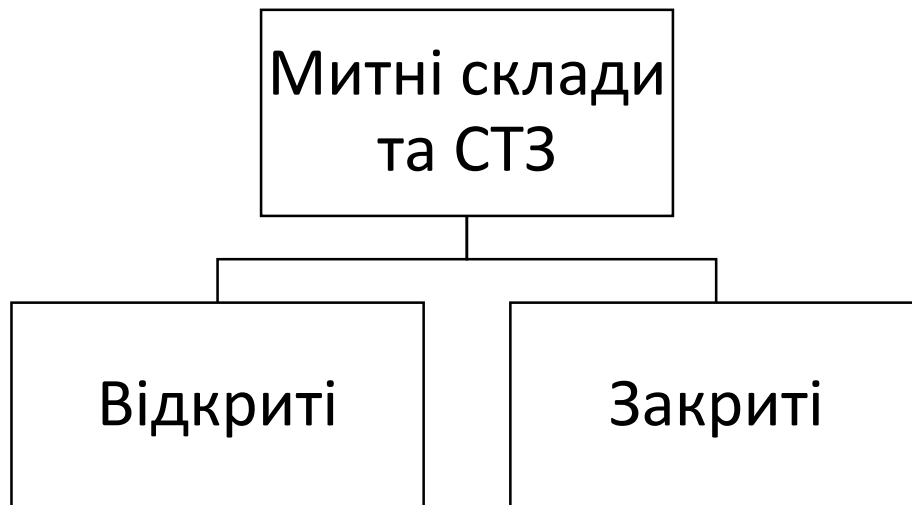


Рисунок 1.2 – Види митних складів та СТЗ

Джерело: складено автором на основі [3]

Між цими видами митних складів є суттєва різниця. Відповідно до статей 204 та 125 Митного кодексу України [3], товари на складах тимчасового зберігання можуть перебувати до 90 календарних днів, а на митних складах — до 1095 днів. Важливо зазначити, що за умови подачі заяви власнику складу, термін зберігання на складі тимчасового зберігання можна продовжити ще на 30 днів.

Ще однією важливою особливістю митного складу є те, що на ньому дозволяється здійснювати поділ товарних партій на менші частини, а також реалізовувати їх безпосередньо зі складу. При цьому митні платежі можуть бути сплачені як власником товару, так і покупцем, що знімає фінансове навантаження з постачальника на момент продажу.

Що стосується правил розміщення товарів на складі тимчасового зберігання, вони суворо обмежують будь-які маніпуляції з товарами, окрім тих, які необхідні для забезпечення належних умов зберігання. Це означає, що власник не може змінювати чи обробляти товар, поки він перебуває на складі. Можна

виконувати лише такі операції, як огляд, зважування, переміщення по складу або усунення пошкоджень пакування.

Для того, щоб власник міг повністю розпоряджатися товаром, наприклад, для його продажу або експорту, необхідно задекларувати товар у відповідний митний режим. Це передбачає завершення всіх митних процедур і сплату митних платежів, якщо це передбачається, після чого товар може бути офіційно введений в обіг або вивезений з країни.

Згідно зі статтею 442 Митного кодексу України вантажний митний комплекс – це спеціально виділена територія, де розміщуються будівлі, споруди та всі необхідні технічні засоби для здійснення заходів з митного контролю та митного оформлення товарів, комерційних транспортних засобів, що перетинають митний кордон України [3].

ВМК надає наступні послуги(рис 1.4):

- Посередництво під час процесу перетину товарами митного кордону України та їх декларування
- Зберігання товарів і транспортних засобів комерційного призначення
- Навантажування та розвантажування транспортних засобів
- Інші послуги, якщо матеріально-технічне забезпечення ВМК це передбачає.

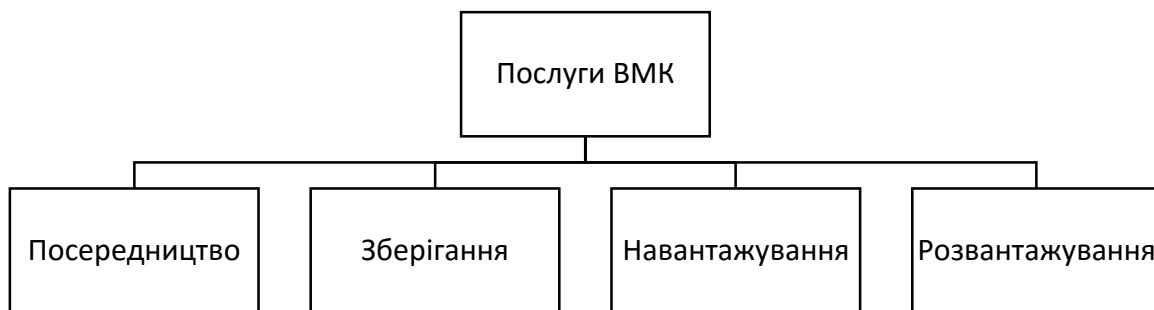


Рисунок 1.3 – Послуги ВМК

Джерело: складено автором самотійно

Вантажні митні комплекти відіграють важливу роль у міжнародній торгівлі адже вони обладнані всім необхідним для створення належних умов зберігання, проведення операцій, обліку вантажів. До того ж на території ВМК спеціально виділяється місце для роботи посадових осіб Державної митної служби, які забезпечують митне проходження товарами всіх необхідних митних процедур з митного оформлення.

Вантажно-митні комплекси мають бути обладнані всіма необхідними засобами для зберігання вантажів у відповідних умовах, що є критичним для підтримки якості товарів під час їх тимчасового зберігання. До того ж, на території ВМК можна виконувати різні операції з вантажем, такі як сортування, упаковка, маркування, консолідація, дроблення товарних партій, що дозволяє максимально оптимізувати процеси підготовки вантажів до подальшого транспортування.

Окрім цього, ВМК повинні забезпечувати чіткий облік вантажів на всіх етапах їх перебування на території комплексу. Це важливо для контролю за точністю виконання митних і логістичних процедур, мінімізації ризиків втрат або помилок у документації. Вся інформація про вантажі вноситься до відповідних облікових систем, що дозволяє контролювати кожен етап обробки товарів.

На території вантажно-митного комплексу також відведені спеціальні зони для роботи посадових осіб Державної митної служби. Це дозволяє безпосередньо на місці проводити всі необхідні митні формальності.

Згідно наказу Міністерства доходів і зборів України № 29.05.2013 № 133 [4] спеціалізована лабораторія з питань експертизи та досліджень Міністерства доходів і зборів України – це окремий територіальний орган, основними задачами якого є:

- Реалізація податкової та митної політики, боротьба з правопорушеннями.

- Проведення досліджень, експертиз у податковій та митній сферах.
- Оцінка вилученого та конфіскованого майна.
- Організація досліджень, експертний контроль за дотриманням законодавства.
- Встановлення характеристик товарів для митного контролю.
- Участь у митному контролі та протидія контрабанді.
- Проведення експертиз для виявлення порушень.
- Контроль за доставкою та взяттям проб товарів.
- Участь у міжнародних проектах та програмному обміні.
- Надання консультацій, участь у розробці законодавчих актів.

Далі необхідно розглянути інформаційні системи, які використовуються в Державній митній службі.

Згідно з наказом Міністерства фінансів України від 19.05.2023 № 263 «Про затвердження Положення про Єдину автоматизовану інформаційну систему митних органів, порядок і умови застосування її систем» [5] Єдина автоматизована інформаційна система митних органів – це багатфункціональна інтегрована автоматизована система, яка складається з пов'язаних між собою інформаційно-комунікаційних систем завдяки яким можуть електронні інформаційні системи митних органів можуть виконувати свої функції для здійснення митної справи.

До складу ЄАІС входять [6]:

- автоматизована інформаційна система «Центр»;
- автоматизована система митного оформлення (АСМО) та локальні підсистеми митних органів, спеціалізованих митних установ та організацій, що взаємодіють із АІС «Центр»;
- відомча телекомунікаційна мережа Держмитслужби;

- локальні обчислювальні мережі митних органів, спеціалізованих митних установ та організацій;
- інформаційно-телекомунікаційний комплекс Держмитслужби «Електронна пошта»;
- адміністративно-правова інформаційна підсистема;
- підсистема інформаційного забезпечення;
- система електронного документообігу Держмитслужби;
- комплексна система захисту інформації;
- підсистема криптографічного захисту інформації;
- система електронного цифрового підпису Держмитслужби.

ЄАІС призначена для обробки(збір, накопичення, узагальнення) інформації, оформлення в загальноприйнятні формати для автоматичної обробки та надання її уповноваженим користувачам системи в універсальній формі. Також ця система має весь необхідний функціонал для автоматичної обробки та верифікації всіх інформаційних процесів в режимі реального часу та з інтерактивним доступом. Вона забезпечує безперервну онлайн інформаційну взаємодію між користувачами. Також, ЄАІС має систему рівнів доступу, що виключає несанкціонований доступ до певної категорії інформації. Ще важливо звернути увагу на можливості моніторингу статусу обміну інформацією між складовими елементами ЄАІС та засобах забезпечення безпечного обміну інформацією.

Варто також звернути увагу на взаємодію та обмін інформацією Державної податкової служби України та Державної митної служби за допомогою ЄАІС. Згідно наказу Міністерства фінансів України від 10.06.2020 № 286 [7] бази даних обліку платників податків та учасників операцій з товарами обох служб, що зберігаються в цій системі пов'язані між собою. Цей крок був зроблений для того, щоб спростити взаємодію ДПС і ДМС після розділу ДФС.

АСМО «Інспектор» - це система яка складається зі всіх необхідних інструментів, які можуть знадобитися посадовим особам для успішного проведення заходів із митного оформлення товарів. Варто виділити декілька елементів.

Перший – це інструментарій для перегляду та оформлення митних декларацій. Система надає доступ до минулих ВМД та тих, що проходять митне оформлення в реальному часі.

Другий – це база даних із кодами УКТЗЕД та поясненнями до них. Це потрібно для підвищення ефективності роботи інспекторів та зручності під час перевірки правильності визначеного суб'єктами ЗЕД кодів товарів, що проходять митне оформлення.

Третій – це база нормативно-правових актів та змін до них. Це необхідно, щоб посадові особи могли зручно орієнтуватися по законодавчій базі та швидко коректувати свою роботу згідно поточних змін у митному законодавстві.

Кожен митний пост має свій окремий сервер із даними про суб'єктів ЗЕД та митними деклараціями, що знаходяться в роботі. Щоб отримати доступ до цієї інформації, посадова особа має знати ІР-адресу серверу митного поста та пароль. Така система розподілу даних дає можливість підвищити їх захищеність адже вся інформаційна система митних органів не може бути зламана одночасно.

АСАУР – це спеціальна система, яка складається з програмно інформаційних комплексів. Її основна задача – збирання інформації про ризики, автоматичне їх виявлення та повідомлення про них.

Фактично, вона є вбудованою складовою АСМО «Інспектор». Принцип її роботи полягає в аналізі та зборі інформації про минулі епізоди порушень, які були виявлені під час митного оформлення. На основі цих даних, система аналізує митні декларації, які знаходяться в роботі та в разі виявлення ознак порушення митних правил, помічає відповідні ВМД та повідомляє про це посадову особу, яка й здійснює процес митного оформлення. АСАУР є дуже корисною системою,

проте результати її роботи все одно потребують моніторингу з боку інспекторів, які з нею працюють. Вона не здатна виявити всі види правопорушень.

Далі розглянемо ще одну важливу інформаційно-комунікаційну систему. Єдине вікно – це веб-сайт який надає широкий спектр послуг та доступ до великої кількості інформації. Його було створено в контексті адаптації української системи державних органів до Європейських стандартів. Він почав свою роботу в 2018 році [8].

Сайт надає громадянам доступ до інформації про УКТЗЕД, АЕО, особливості імпорту автомобілів та інше. Також там розміщені посилання на велику кількість публічної інформації з реєстрів. Але окрім цього, сайт є інструментом для спрощення взаємодії та обміну інформацією між державними органами.

NCTS(New Computerized Transit System або нова комп'ютеризована транзитна система) – система, яку було створено на основі Конвенції про процедуру спільного транзиту. Її користувачами є тільки ті країни, які є учасниками Конвенції. Ця система використовується для контролю за переміщенням товарів під процедурою спільного транзиту, що підвищує ефективність та безпеку логістичних операцій [9].

Згідно цієї Конвенції, країни-учасниці мають право користуватися певними спрощеннями [10]:

- Використання одної транзитної декларації та одної фінансової гарантії;
- Надання підприємствам статусів авторизованого вантажовідправника та авторизованого вантажоодержувача, що надають можливість не використовувати звичайні місця проведення митного контролю під час проведення транзитних операцій;
- Визнання фінансових гарантій всім країнами-учасницями конвенції.

На даний момент NCTS не є обов'язковою для використання українськими підприємствами. Проте, процедура приведення українського законодавства до стандартів та правил ЄС тривають, тому у найближчому майбутньому ситуація зміниться. Ця система має стати основним інструментом контролю транзитних операцій в Україні, так само, як це передбачено законодавствами країн-учасниць Європейського союзу.

Адміністративні будівлі – це спеціальні приміщення які призначення для забезпечення життєдіяльності різних елементів митних органів. Вони обладнані таким чином, щоб створити належні умови, в яких можуть надаватись різноманітні послуги, які передбачені обов'язками та повноваженнями посадових осіб.

До адміністративних будівель митних органів відносяться:

- Службово-виробничі будівлі;
- навчальні центри митних органів;
- митні термінали й пункти пропуску;
- митні склади й склади тимчасового зберігання;
- Митні лабораторії;
- Інші види інфраструктурних об'єктів.

Засоби митного контролю – це сукупність спеціального технічного обладнання, яке використовується митними органами для митного контролю вантажопотоків та транспортних засобів, що перетинають митний кордон та виявлення контрабандних або заборонених до ввезення або вивезення з території України.

Митні органи використовують такі види технічних засобів митного контролю [11]:

- Оглядова рентгенотелевізійна техніка;
- флюороскопічна оглядова техніка;

- інспекційно-оглядові комплекси;
- пошукові засоби(металошукачі, ендоскопи, оглядові дзеркала);
- засоби нанесення й зчитування спеціальних міток;
- оглядові інструменти;
- технічні засоби ідентифікації;
- хімічні засоби ідентифікації;
- технічні засоби дізнання та документування;
- технічні засоби контролю носіїв аудіо- та відеоінформації;
- системи візуального спостереження;
- оптичні пристрої та прилади(біноклі, прилади нічного бачення);
- прилади зважування;
- технічні засоби для забезпечення радіаційної безпеки.

Пункти пропуску та переходу – це спеціальна територія, яка виділена на території залізничних та автомобільних вокзалах, автомобільний і пішохідних шляхах , аеропортах, річкових і морських вокзалах, яка обладнана адміністративними будівлями, технічними засобами, які забезпечують проведення заходів з прикордонного, митного та інших видів контролю, в тому числі й пропуск осіб, товарів, транспортних засобів через державний кордон [12].

Пункти пропуску можна класифікувати за декількома ознаками [13]:

- За режимом функціонування(постійні, тимчасові);
- за часом роботи(цілодобові та з визначеним часом роботи);
- за категорією(міжнародні, міждержавні)
- за видом сполучення(залізничні, морські, повітряні)
- за характером перевезення(пасажирські, вантажні);
- для певних видів транспорту(морські кораблі, річкові судна);

- для певних видів операцій(ремонтні роботи, технічне обслуговування).

Отже, митна інфраструктура складається з важливих елементів, що забезпечують роботу митних органів.

1.2 Нормативно-правове забезпечення митної інфраструктури України

Елементи митної інфраструктури в більшості випадків описуються в Митному кодексі України [3]. Деяким з них присвячено главу та деяку кількість статей. Проте, детальна інформація про конкретний елемент митної інфраструктури міститься в окремих наказах центрального органу виконавчої влади, що реалізовує митну політику й центрального органу державної влади, що формує та реалізовує фінансову політику.

На сьогоднішній день митні склади регулюються наказом Міністерства фінансів України від 16.07.2012 № 835 «Про затвердження Порядку надання складським об'єктам статусу «митний склад» та позбавлення такого статусу» [14]. Цей документ було створено згідно з рекомендаціями «Міжнародної конвенції про спрощення й гармонізацію митних процедур» від 18 травня 1973 року [15]. Він складається з 6 розділів та додатків.

Перший розділ документу містить загальні положення. Тут визначаються ключові елементи митного складу та роз'яснюються їх визначення. Другий розділ описує вимоги до облаштування митних складів. Особливу увагу приділено умовам, які утримувач митного складу має забезпечити для відкриття складського приміщення та його обов'язки. Третій розділ містить порядок внесення до реєстру митних складів. Вказано перелік необхідних документів та детально пояснюються особливості заповнення листа-повідомлення при його поданні митних органів.

Четвертий розділ містить короткий опис процедури переоформлення дозволу, але без деталей. Детальна інформація міститься в статтях 413 і 414 Митного кодексу України [3]. П'ятий розділ описує причини за яких може бути зупинена дія дозволу на утримання митного складу. Також тут описується зміст наказу митниці для вчинення такого правочину. Також детальну увагу приділено діям утримувача митного складу, який бажає скасувати призупинення дозволу. У шостому розділі детально описано особливості анулювання дозволу на утримання митного складу.

Також варто звернути увагу на додатки. В першому з них містяться детально описані умови щодо обладнання митного складу системою відеоспостереження та технічні вимоги до неї. Також додатково надаються форми звіту про рух товарів на митному складі й заява про відкриття митного складу.

Склади тимчасового зберігання регулюються наказом Міністерства фінансів України № 613 від 28.05.2012 «Про затвердження положення про склади тимчасового зберігання» [16].

Перший розділ документу містить загальні положення та пояснення основної термінології. У другому описані вимоги до розташування СТЗ. Третій містить порядок подання й розгляду заяв про надання дозволу. У четвертому розділі описуються процедури переоформлення, зупинення та анулювання дозволу на утримання СТЗ.

П'ятий розділ містить порядок контролю за діяльністю складів тимчасового зберігання, в основному мова йде про перевірки складських об'єктів державними органами. У шостому розділі описується ведення реєстру СТЗ, особливості інформації, яка туди вноситься. Сьомий розділ містить опис особливостей розміщення та зберігання товарів, транспортних засобів на складах тимчасового зберігання, перелік необхідних документів. У восьмому розділі описується порядок ведення обліку та подання звітності митним органам відомостей про

товари, що зберігаються на СТЗ. В основному мова йде про правила кількісної та якісної оцінки товарів та правила заповнення відповідного звіту.

На сьогоднішній день вантажні митні комплекси регулюються главою 64 Митного кодексу України та статтями 442-446 [3]. Проте не було розроблено відповідної постанови та наказу, щодо регулювання цього елементу митної інфраструктури.

Спеціалізована лабораторія з питань експертизи та досліджень. Вона регулюється «Положенням про Спеціалізовану лабораторія з питань експертизи та досліджень Міндоходів», що було затверджено наказом Міністерства доходів і зборів України № 133 від 29.05.2013 [4]. В цьому документі описуються завдання, обов'язки, мета, права СЛЕД, як територіального органу.

Власне сам процес проведення експертиз та всі супутні процедури регулюються наказом Міністерства фінансів України № 1058 від 02.12.2016 «Про затвердження Порядку взаємодії структурних підрозділів та територіальних органів Державної митної служби України із Спеціалізованою лабораторією з питань експертизи та досліджень Держмитслужби під час проведення досліджень (аналізів, експертиз), Нормативів взяття проб (зразків) товарів для проведення дослідження (експертизи), форм акта про взяття проб (зразків) товарів та висновку» [17]. У документі описуються підстави для проведення лабораторних досліджень, оформлення необхідної для цього документації. Також особливу увагу приділено процедурі взяття зразків товарів, які необхідно дослідити. Також описується приймання запитів на дослідження та порядок надання експертних висновків щодо проведених досліджень у СЛЕД.

ЄАІС регламентується Наказом міністерства фінансів України № 263 від 19.05.2023 «Про затвердження Положення про Єдину автоматизовану інформаційну систему митних органів, порядок і умови застосування її систем» [5]. В цьому документі описуються основні завдання та функції системи. Нормативно-правовий акт визначає структуру ЄАІС та призначення її складових.

Також особливу увагу приділено правилам та умовам використання системи та повноваження її суб'єктів.

АСМО «Інспектор» регулюється наказом Державної митної служби України № 426 від 29.08.2023 «Про затвердження Методичних рекомендацій щодо внесення інформації до окремих функціональних модулів Автоматизованої системи митного оформлення "Інспектор" під час переміщення автомобільних транспортних засобів» [18]. Цей документ описує особливості внесення інформації до таких елементів системи: журнал пункту пропуску, диспетчера зони митного контролю та пасажирського пункту пропуску.

Система «Єдине вікно» регулюється Законом України «Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законів України щодо запровадження механізму «єдиного вікна» та оптимізації здійснення контрольних процедур при переміщення товарів через митний кордон України» [19]. Цей нормативно-правовий акт вносить та затверджує зміни до МКУ відповідні зміни щодо реалізації та використання системи «єдиного вікна». Введення цього механізму дозволило спростити процес митного контролю та перейти до електронного обміну інформацією та документами між митними органами й учасниками ЗЕД. Також варто наголосити на тому, що «єдине вікно» створює всі необхідні умови для онлайн взаємодії між різними державними органами, що знижує ризики виникнення корупційних схем.

Ця взаємодія державних органів між собою та декларантів між митницями регулюється Постановою Кабінету Міністрів України № 971 від 21 жовтня 2020 р. № 971 «Про затвердження Порядку взаємодії між декларантами, їх представниками, іншими заінтересованими особами та митними органами, іншими державними органами, установами та організаціями, уповноваженими на здійснення дозвільних або контрольних функцій щодо переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України, з

використанням механізму “єдиного вікна” та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України» [20].

Далі розглянемо нормативно-правове регулювання NCTS. Ця система регулюється декількома документами. Перший – це наказ Міністерства фінансів України № 325 від 07.10.2022 «Порядок реалізації положень Конвенції про процедуру спільного транзиту на території України» [21]. Він в загальному регулює аспекти нововведень після вступу до Конвенції, а саме: забезпечення безперервної роботи спільного транзиту, особливості оформлення транзитних декларацій, особливості митних формальностей для режиму спільного транзиту.

Другий – «Порядок проведення митними органами оцінки (повторної оцінки) відповідності підприємства критеріям та/або умовам надання авторизації», що був затверджений Постановою Кабінету Міністрів України № 1092 від 27 вересня 2022 [22]. Цей документ детально описує особливості отримання статусів авторизованого вантажовідправника й авторизованого вантажоодержувача. Особливу увагу приділено процедурі оцінювання підприємств, які бажають отримати відповідне спрощення.

Використання технічних засобів митного контролю регламентується наказом Державної фіскальної служби України № 541 від 28 липня 2015 «Про затвердження Порядку використання, забезпечення та обліку технічних засобів митного контролю» [11]. Цей документ встановлює номенклатуру засобів для проведення митного контролю посадовими особами митниці. Особлива увага приділяється умовам використання ТЗМК, правилами їх обліку та забезпечення ними.

Пункти пропуску та переходу регулюються «Положенням про пункти пропуску через державний кордон та пункти контролю», що затверджена Постановою Кабінету Міністрів України № 751 від 18 серпня 2010 [12]. Документ визначає класифікаційні особливості пунктів пропуску, умови їх роботи, відкриття й закриття.

Отже, майже кожен елемент митної інфраструктури врегульований відповідними нормативно-правовими актами. Проте деякі з них потребують оновлення. А що стосується регулювання ВМК, то відповідна нормативно-правова база так і не була розроблена.

1.3 Розвиток митної інфраструктури України

Розвиток митної інфраструктури України є важливою складовою економічного зростання й інтеграції країни в світову торгівлю та ЄС. Митна система відіграє ключову роль у забезпеченні національної безпеки, контролі над потоками товарів, а також у стимулюванні міжнародної торгівлі. Саме тому важливо прослідкувати особливості її розвитку.

До прийняття актуального положення про митні склади, цей елемент митної інфраструктури регулювався одразу декількома нормативно-правовими актами. Перший за них – наказ Державної митної служби № 5/1809 від 20 січня 1997 року «Про затвердження Положення про відкриття та експлуатацію митних ліцензійних складів» [23]. В ньому описувалися особливості управління МЛС, права та обов'язки його утримувача, перелік необхідних документів та їх подача.

Важливою особливістю тогочасного регулювання митних ліцензійних складів полягала в існуванні Постанови Кабінету Міністрів України № 954 від 14 серпня 1996 «Про впорядкування діяльності митних складів» [24]. Згідно з цим документом була створена спеціальна комісія для інспектування наявних в Україні митних ліцензійних складів. Також варто звернути увагу на те, що на складських об'єктах цього типу було заборонено розміщувати деякі підакцизні товари, а саме алкоголь та вироби з тютюну. Приблизно в той же час була заборона видавати нові ліцензії на відкриття митних ліцензійних складів до завершення перевірок.

Такі дії з боку державних органів говорять про те, що в той час була дуже складна ситуація з дотриманням учасниками ЗЕД митного законодавства.

До описаного вище також відноситься наказ Державного митного комітету України № 510 від 05.11.96 «Щодо перереєстрації митних ліцензійних складів» [25]. Впроваджувалася щорічна повторна реєстрація МЛС, задля посилення контролю над ними, також варто звернути увагу на те, що цей процес контролювався не тільки митницями, а ще й Державним митним комітетом.

Нормативно-правове регулювання цього об'єкта митної інфраструктури значно змінилося після прийняття наказу Мінфіну № 835 [5]. Його було прийнято згідно рекомендацій, що описані в розділі 1 Спеціального додатка D «Міжнародної конвенції про спрощення й гармонізацію митних процедур» [15].

Далі розглянемо склади тимчасового зберігання. Вони регулювалися Наказом Держмитслужби № 674 від 07.10.2003 «Про затвердження положення тимчасового зберігання» [26]. В ньому описувались особливості відкриття та закриття СТЗ, права та обов'язки їх утримувачів, перелік та особливості подання необхідних документів, тощо. Дещо ситуацію змінив Наказ Держмитслужби № 443 від 13.05 2009 «Про затвердження Порядку ведення обліку та подання митним органам звітності щодо товарів на складах тимчасового зберігання» [27]. Головною особливістю цього документа є те, що він розпочав перехід до електронного документообігу з питань обліку й звітності щодо СТЗ. Також варто звернути увагу, що бланки звітної документації були змінені для зручності роботи з ними на комп'ютерах.

Вже після цього був прийнятий актуальний Наказ Держмитслужби № 613 [16]. Аналогічно з митними складами, він був розроблений згідно рекомендацій, що описані в розділі 1 Спеціального додатка А «Міжнародної конвенції про спрощення й гармонізацію митних процедур» [15].

Вантажні митні комплекси регулювалися Наказ Державної митної служби № 703 від 20.10.2003 «Про затвердження Порядку відкриття вантажного митного

комплексу, автопорту, автотермінала» [28]. Він описував особливості відкриття ВМК. Його доповнювала спочатку Постанова Кабінету Міністрів України № 476 від 7 квітня 2003 «Про затвердження вимог, яким повинен відповідати вантажний митний комплекс, автопорт, автотермінал» [29], а згодом її замінив № 132 від 17 лютого 2010 «Деякі питання функціонування вантажних митних комплексів, автопортів, автотерміналів» [30]. Вони були схожі за змістом та описували організаційні, технічні, технологічні вимоги до ВМК.

Також сильно виділяється Наказ Державної митної служби № 647 від 31.07.2007 «Про затвердження Типового положення про вантажний митний комплекс як спеціалізовану митну організацію» [31]. Фактично, це була спроба створення державних ВМК у форматі юридичної особи, які входили до структури Державної митної служби. Проте, цей наказ було швидко скасовано.

Ще варто звернути увагу на Наказ Державної митної служби України № 1490 від 20.12.2010 «Про затвердження Єдиного порядку функціонування у вантажних митних комплексах, автопортах, автотерміналах системи електронного обліку товарів і транспортних засобів» [32]. Це документ регулював правила обліку товарів і транспортних засобів за допомогою електронних систем та спеціального програмного забезпечення.

Згодом, всі описані вище нормативно-правові акти, що стосувалися регулювання ВМК будуть скасовані адже фактично вони втратять свою актуальність після прийняття Митного кодексу України 2012 року [3]. Проте нових документів, які б регулювали даний елемент митної інфраструктури так і не було прийнято.

Митні лабораторії регулювалися Наказом Державної митної служби України № 220 від 29.03.2004 «Про затвердження Положення про Центральне митне управління лабораторних досліджень та експертної роботи» [33]. Цей документ описував завдання, повноваження та особливості з управління ЦМУДЛЕР. Сам процес проведення експертизи регулювався Наказом Мінфіну від

31.05.2012 № 654 «Про затвердження Порядку взаємодії митних органів із Центральним митним управлінням лабораторних досліджень та експертної роботи при проведенні митного контролю та митного оформлення товарів і транспортних засобів, Нормативів взяття проб (зразків) товарів для проведення дослідження (аналізу, експертизи) та форми акта про взяття проб (зразків) товарів» [34]. Цей документ регулював особливості обробки запитів на проведення експертиз та збору зразків для досліджень.

ЄАІС регулювалася Наказом Державної митної служби України № 1341 від 04.11.2010 «Про затвердження Положення про Єдину автоматизовану інформаційну систему Держмитслужби України» [35]. Цей нормативно-правовий акт є аналогічним за своїм змістом до наказу Мінфіну № 263. Проте в актуальному документі було враховано приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту. Фактично, окрім елементів ЄАІС, новий наказ також описував особливості взаємодії систем ЄАІС та NCTS, та «Єдиного вікна».

Одним з документів який регулював АСМО Інспектор був Наказ Державної митної служби № 48 від 25.01.2007 «Про введення в дослідну та постійну експлуатацію програмно-інформаційного комплексу «Інспектор-2006»» [36]. Згідно з цим документом, регіональними митницями повинна бути введена в експлуатацію автоматизована система митного оформлення «Інспектор». На основі наказу №48 регіональні митні органи видавали власні, щоб забезпечити цю ініціативу. При чому, є ще й інші нормативно-правові акти, які описують особливості роботи АСМО «Інспектор», але вони доступні лише для службового використання, тому автор не може розглянути їх у цій кваліфікаційній роботі.

Процес створення порталу «Єдине вікно» почався з Постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання реалізації принципу “єдиного вікна” під час здійснення митного, санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного, радіологічного та інших видів державного контролю» [37]. Цей документ описує особливості використання принципу

єдиного вікна між державними органами та бізнесом. Також вказуються певні моменти використання цієї системи під час здійснення різних видів контролю, а саме: митного, санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного, радіологічного, тощо. Проте, після прийняття закону України №2530-V, описаний вище документ замінить Постанова Кабміну № 971.

Далі розглянемо деякі моменти регулювання NCTS. Ця система є новою для України, всі чинні нормативно-правові акти, що її регулюють, були описані в розділі 1.2. Проте, варто звернути увагу на Наказ Держмитслужби № 143 від 11.04. 2023 «Про електронну реєстрація гарантій для цілей спільного транзиту» [38]. Він описує загальні й технічні вимоги для створення системи обліку загальних та індивідуальних фінансових гарантій. Також в документі додаються технічні специфікації для системи обміну інформацією на веб-сервісі Держмитслужби.

Технічні засоби митного контролю регулювалися Наказом Держмитслужби № 780 від 20 вересня 2007 «Про затвердження Порядку використання, забезпечення та обліку технічних засобів митного контролю в регіональних митницях, митницях» [39]. Він регулював правила використання, обліку ТЗМК та їх види. Чинний наказ ДФС № 541 від попередника описаного вище відрізняється ширшою номенклатурою технічних засобів митного контролю.

Пункти пропуску та переходу регулювалися Постановою Кабінету Міністрів України № 1203 від 3 серпня 2000 «Про затвердження Положення про пункти пропуску через державний кордон» [40]. Документ визначає класифікаційні особливості пунктів пропуску, умови їх роботи, відкриття й закриття. Фактично, ця постанова є аналогічною за змістом із чинною Постановою Кабміну № 751.

Отже, об'єкти митної інфраструктури перетерпіли багато змін за час свого розвитку. Проте, деякі регулюючі акти є застарілими, а інші, навпаки, ще в процесі розробки.

РОЗДІЛ 2. РОЛЬ МИТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ, ЇЇ СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ ІЗ КРАЇНАМИ ЄС

2.1 Аналіз основних показників роботи митної інфраструктури України

Аналіз основних показників роботи митної інфраструктури України є важливим кроком у напрямку адаптації до стандартів Європейського Союзу, оскільки він дає можливість оцінити рівень готовності митної системи відповідати європейським вимогам і виявити напрями, що потребують вдосконалення. Європейський Союз має високі стандарти якості митного контролю, безпеки, прозорості та ефективності, і для успішної інтеграції до європейської митної системи Україні необхідно мати митну інфраструктуру, здатну відповідати цим вимогам.

Шляхом аналізу можна визначити, наскільки митниця України відповідає нормам ЄС у питаннях управління ризиками, швидкості обробки вантажів, ефективності контролю й технічної оснащеності. Це дозволяє зрозуміти, які технологічні, процедурні або кадрові зміни потрібні для приведення системи до європейських стандартів. Важливим аспектом є також залучення інформаційних технологій у сферу митного контролю, адже стандарти ЄС передбачають максимальну цифровізацію для забезпечення оперативності та прозорості процедур, а аналіз надає чітке уявлення про те, де саме необхідні вдосконалення.

Оцінка роботи митної інфраструктури також дозволяє виявити бар'єри, що можуть сповільнювати інтеграцію до митного простору ЄС, наприклад, різницю у процедурах перевірки безпеки товарів, стандартах документації або рівні автоматизації обробки даних. Ідентифікація цих відмінностей на основі аналізу показників митної діяльності допомагає сформувати план поступового впровадження європейських стандартів, мінімізуючи ризики затримок і

підвищуючи ефективність взаємодії з європейськими митними органами. Аналіз також сприяє зміцненню економічної безпеки країни і дозволяє забезпечити стабільний обіг товарів між Україною та країнами ЄС, що є важливим для інтеграції в єдиний європейський економічний простір.

Далі необхідно розглянути наступні показники роботи митної інфраструктури України:

Кількість митних складів;

Кількість складів тимчасового зберігання;

Кількість митних пунктів пропуску;

Кількість оформлених декларацій;

Частка електронних митних декларацій від загальної їх кількості;

Час митного оформлення товарів та транспортних засобів;

Середній час оформлення товарів та транспортних засобів;

Час очікування на митному пункті пропуску;

Кількість транспортних засобів та обсяг вантажопотоку, що обробляються;

Рівень завантаженості пунктів пропуску.

Оцінка імпортерів та експортерів якості роботи митної інфраструктури

Розглянемо митні склади й склади тимчасового зберігання(рисунки 2.1).

Протягом 2019-2021 років спостерігається приблизно стала кількість об'єктів типу митний склад. Причиною є те, що кількість виданих дозволів на відкриття МС збігалася з кількістю анульованих та призупинених дозволів. Так, наприклад, за 2021 рік було видано 31 дозвіл на відкриття митних складів, анульовано 22, призупинено 15.

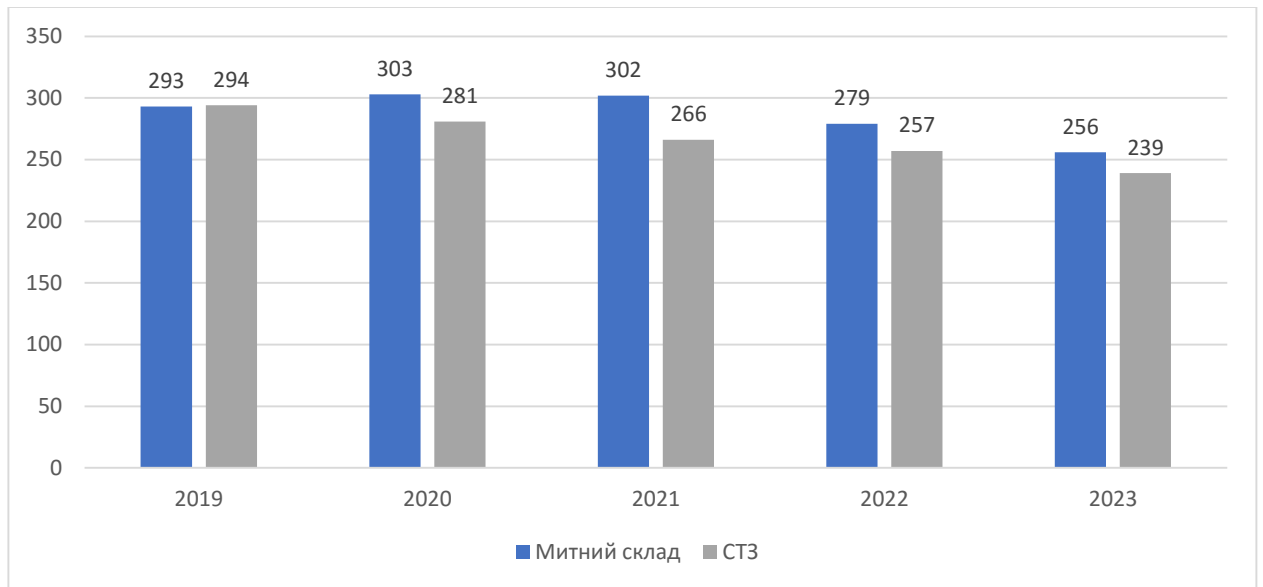


Рисунок 2.1 – Кількість митних складів і складів тимчасового зберігання за 2019-2023 роки, од.

Джерело: складено автором на основі [41, 42]

Ситуація змінюється в 2022 році. Адже кількість митних складів знизилась до 279 об'єктів. При цьому було надано дозвіл на відкриття 22 МС, анульовано 36. Також важливим моментом є призупинення роботи 26 митних складів. Таке зниження кількості варто пов'язувати з повномасштабним вторгненням РФ на територію України та окупацією великої кількості територій. Також варто враховувати зниження обсяг товарообігу, що проходить через державний кордон. В 2023 році ситуація продовжила погіршуватись, а кількість митних складів знизилася до 256 об'єктів. При цьому було скасовано 39, зупинено 12, також було внесено зміни до 28 дозволів. Така динаміка кількості об'єктів типу митний склад пояснюється подальшим погіршенням ситуації, що почалася в 2022 році.

Що стосується складів тимчасового зберігання, то протягом 2019-2023 років спостерігаємо неперервну тенденцію до зменшення. В 2019 році кількість СТЗ становила 294 об'єкти, а у 2020 вже 281. В 2021 кількість складів тимчасового зберігання скоротилась до 266. При чому тоді було погоджено відкриття 20 об'єктів цього типу, анульовано 34, призупинено 12.

При чому, в 2022 році не спостерігається різка зміна у кількості складів тимчасового зберігання, їх кількість становила 257 об'єктів. Було погоджено відкриття 10 СТЗ, анульовано 18, призупинено 12. Найбільше зменшення кількості об'єктів цього типу спостерігається в 2023 році до 239. Тоді було погоджено відкриття 12 об'єктів, зупинено 12, внесено зміни до 11 дозволів на експлуатацію СТЗ, 33 скасовано та 16 зупинено.

Далі розглянемо митні пункти пропуску через державний кордон(рис. 2.2).

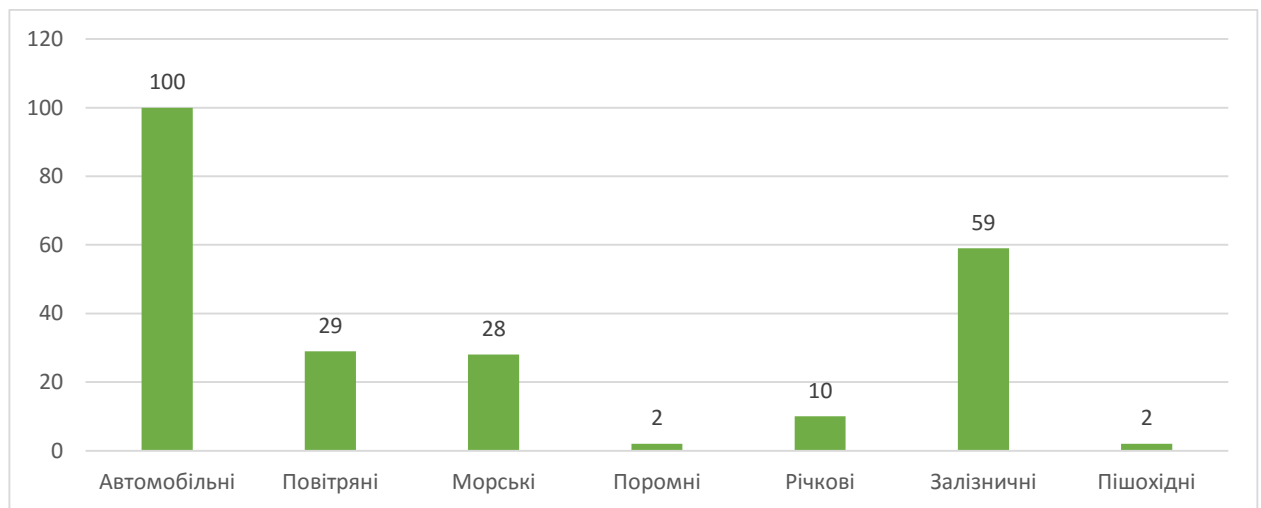


Рисунок 2.2 – Кількість митних пунктів пропуску через державний кордон станом на 2024 рік, од.

Джерело: складено автором на основі [43]

Станом на 2024 рік на Державному кордоні України функціонують 230 пунктів пропуску та контролю, з них [43]:

Автомобільні – 100;

Повітряні -29;

Морські - 28;

Поромні – 2;

Річкові – 10;

Залізничні – 59;

Пішохідні – 2.

Проте, на сьогоднішній день не всі з цих пунктів пропуску функціонують. Так, спершу було прийняте Розпорядження Кабінету міністрів України від 13 березня 2020 № 288-р «Про тимчасове закриття деяких пунктів пропуску через державний кордон та пунктів контролю» [48]. Згідно з ним тимчасово закривалися деякі пункти пропуску в зв'язку з введенням карантину через пандемію Covid-19. Проте, згодом обмеження було послаблене у редакції документа від 16.09.2020. Закритими залишились лише пункти пропуску на кордоні з РФ та Білоруссю.

Після початку повномасштабного вторгнення Росії на територію України було прийнято Розпорядження Кабінету Міністрів України № 188-р від 26 лютого 2022 «Про тимчасове закриття деяких пунктів пропуску через державний кордон та пунктів контролю» [49]. Фактично, цей документ доповнював наявний список тимчасово закритих пунктів пропуску та контролю аеропортами та тими, що межують з тимчасово окупованою територією республіки Молдова.

Розглянемо кількість оформлених митних декларацій за 2019-2023 роки(рис 2.3).

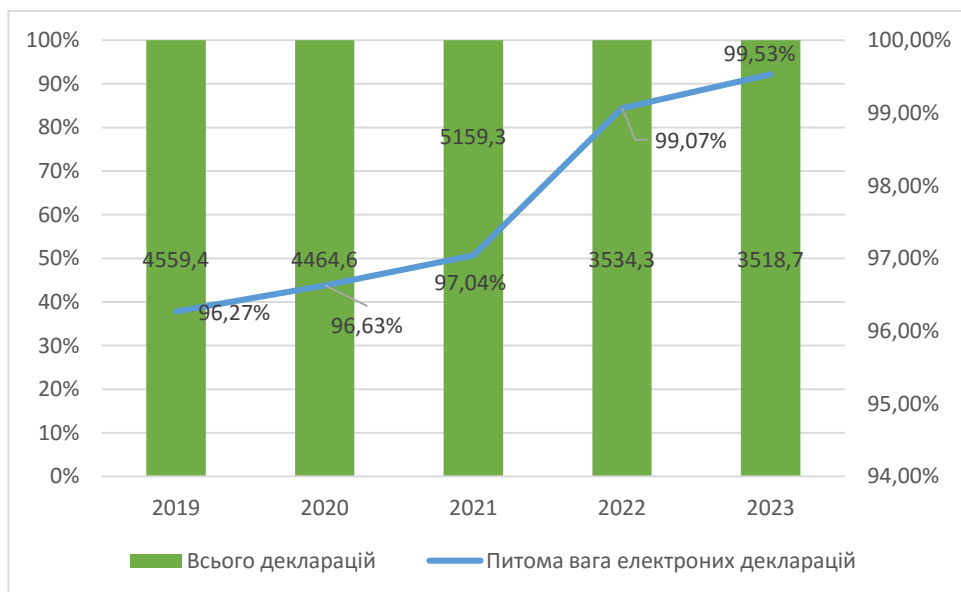


Рисунок 2.3 – Кількість оформлених митних декларацій за 2019-2023 роки, тис. шт.

Джерело: розроблено автором на основі [44]

Протягом 2019-2020р. бачимо приблизно стали кількість оформлених митних декларацій, а саме 4559,4 і 4464,6 тис. шт.. В 2021 році бачимо значний зріст кількості оформлених МД до 5159,3 тис. шт..

В 2022 році бачимо значний спад кількості оформлених митних декларацій до 3534,3 шт. В наступному 2023 році ця ситуація зберігається з кількістю оформлених МД 3518,7. Зменшення кількості оформлених митних декларацій пов'язано з початком повномасштабної війни, що в свою чергу привело до скорочення обсягів міжнародної торгівлі.

Що стосується питомої ваги електронних митних декларацій то на рисунку 2.3 бачимо, що протягом 2019-2023р. спостерігається постійний зріст цього показника. Так у 2019 році питома вага електронних МД становила 96,27%. До 21 року цей показник поступово зріс до 97,04%. В наступному 2022 році питома вага електронних митних декларацій різко зросла до 99,07%. А в 2023 році цей показник зріс до 99,53%. Така динаміка цього показника показує, що митні органи активно використовують інформаційні системи під час здійснення заходів з митного контролю.

Іншим важливим показником є середній час оформлення митних декларацій митними органами (рис. 2.4).

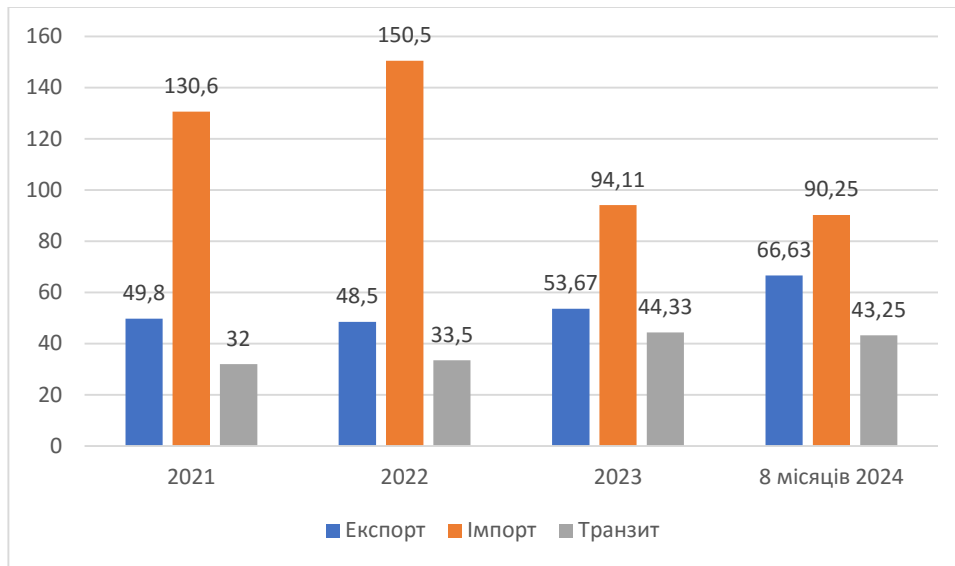


Рисунок 2.4 – Середній час оформлення митних декларацій за 2021-2024 роки, хв.

Джерело: складено й розраховано автором на основі [45]

Як бачимо на рис. 2.4 для митного режиму експорту середній час митного оформлення протягом 2021-2022 років був сталим і становив 49,8 хв. і 48,5 хв. відповідно. Проте, вже в 2023 році середнє значення цього показника збільшилось до 53,67 хв. У наступному 2024 році ця тенденція зберігається з середнім часом оформлення 66,63 хв.

Середній час оформлення митних декларацій у митному режимі транзиту поступово зростав у 2021 та 2022 роках і становив 32 та 33,5 хв відповідно. Лише у 2023 році бачимо суттєве збільшення до 44,33 хв. Проте, в 2024 році середній час оформлення МД дещо зменшується до 43,25 хв. Це можна пояснити дуже частими сигналами повітряної тривоги під час яких митні органи не працюють. Також варто враховувати періоди відключень світла, що також впливають на загальну статистику часу оформлення митних декларацій.

Що стосується митного режиму імпорту, то бачимо значне подовження від 130,6 хв. до 150,5 хв. у 2022 році. Цю ситуацію також варто пов'язувати з початком війни в 2022 році. На відміну від митного режиму експорту, імпорتنі операції потребують значно більше часу для завершення всіх необхідних

формальностей. У наступному 2023 році бачимо значне зменшення середнього часу оформлення митних декларацій до 94,11 хв. Ця тенденція також зберігається й у 2024 році з середнім часом оформлення МД 90,25 хв. Це можна пояснити тим, що митні органи оптимізували свою роботу в умовах війни.

Далі розглянемо показник кількості пропущених транспортних засобів через митний кордон України(рис. 2.5).

Першим важливим моментом для цього показника є 2020 рік. Як бачимо на графіку, кількість ТЗ, що перетинали митний кордон України зменшилася майже вдвічі за більшістю типів транспортних сполучень. Виключенням стали лише морські судна й залізничні вагони. Зменшення їх кількості було не значним. Така ситуація виникла в зв'язку з введенням карантину через пандемію Covid 19. Протягом 2021 року ситуація дещо стабілізувалася, а кількість транспортних засобів пропущених через митний кордон почала зростати приблизно на 40% в більшості випадків. Виключенням є автотранспорт, річкові й морські судна, а також залізничні вагони. Ріст обсягу пропуску цих видів ТЗ був значно меншим.

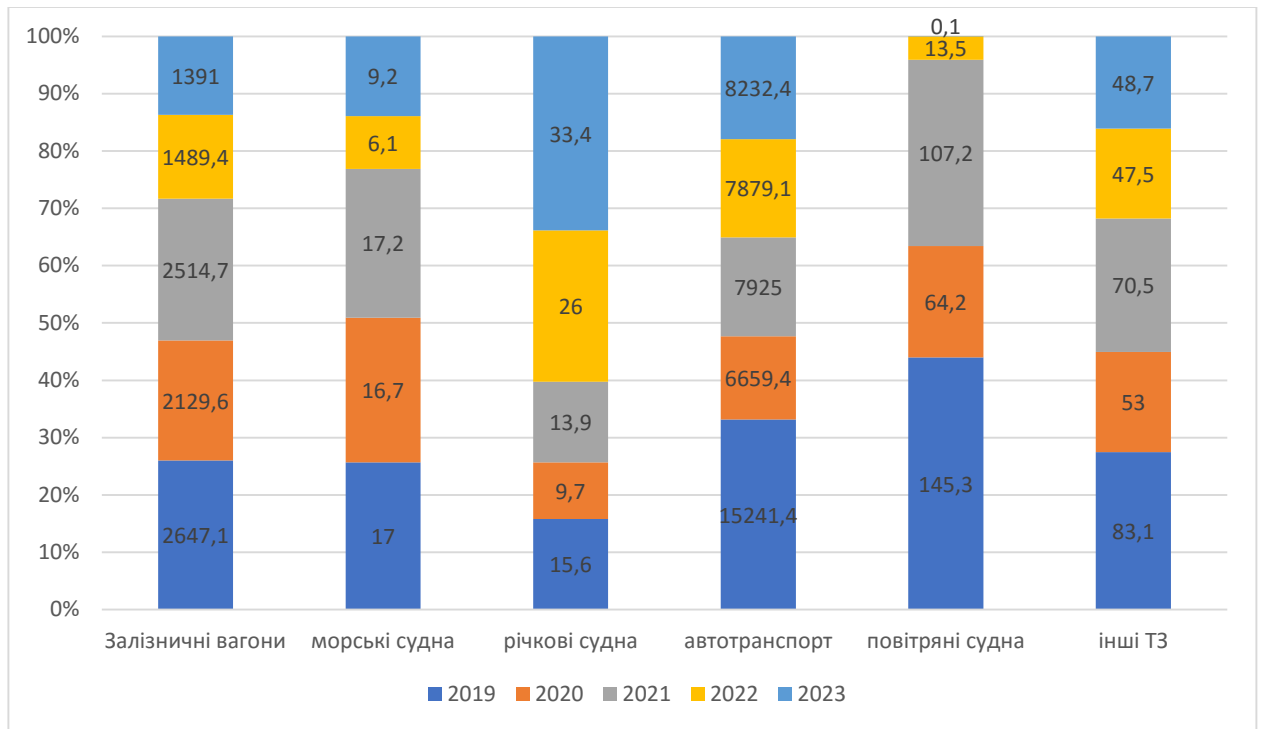


Рисунок 2.5 – Кількість пропущених транспортних засобів через митний кордон України за 2019-2023 р., тис. од.

Джерело: складено автором на основі [46]

У 2022 році в зв'язку з початком війни спостерігається найбільший спад кількості пропущених транспортних засобів через митний кордон України. Виключенням є лише автотранспорт, кількість якого майже не змінилась. А обсяги пропуску річкових суден, навіть збільшилася. У наступному 2023 році вказані вище тенденції зберігаються, проте варто вказати, що на 30% збільшився потік морських суден, та дещо збільшилась кількість пропущених через державний кордон автомобільного транспорту. Також важливим моментом є те, що фактично всі авіасполучення на території України було закрито, що призвело до мінімальної кількості авіатранспорту, що було пропущено через митний кордон через постійні повітряні атаки з боку РФ на територію України.

Далі розглянемо ключові показники роботи автоматизованої системи управління ризиками(рис. 2.6).

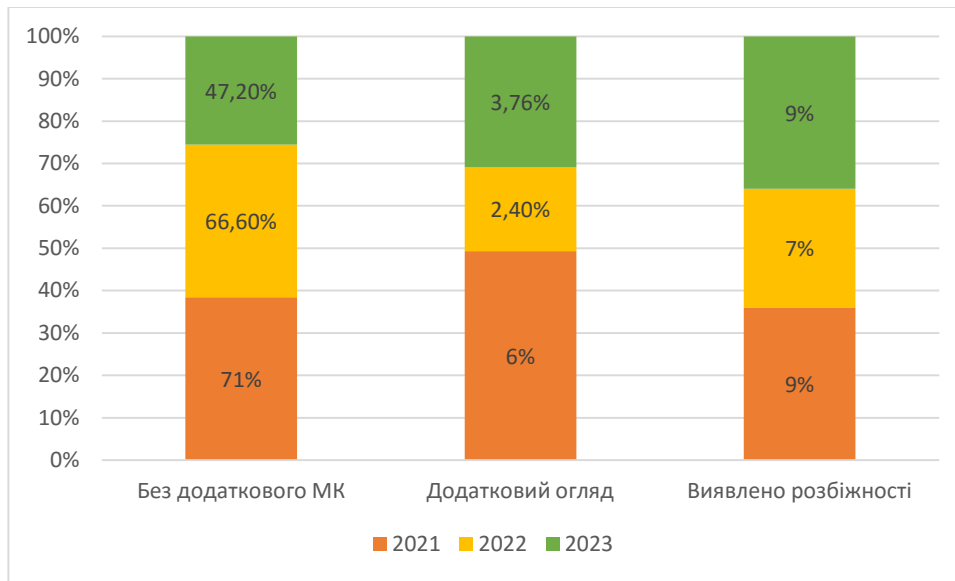


Рисунок 2.6 – Відсоток митних декларацій за якими було зафіксовано спрацювання АСУР за 2021-2023 роки

Джерело: складено автором на основі [41]

Варто наголосити, що в звітах Державної митної служби за різні роки по різному викладена звітність щодо роботи АСУР. В першу чергу, це пов'язано з реорганізацією митної служби, яка фактично розпочала нормальну роботу лише в 2021 році. Саме тому в цьому дослідженні не будуть розглядатися 19-20 роки через принципово інший підхід викладення звітнього матеріалу, що унеможливило його порівняння з наступними періодами. Після 2021 року ситуація зі звітністю почала налагоджуватися й було визначено найголовніші показники щодо роботи АСУР, які й розглядаються на рисунку 2.6.

За 2021 рік 71% із виділених системою АСУР митних декларацій не потребували додаткового контролю. По 6% МД було проведено додатковий огляду. З них у 9% митних декларацій було виявлено розбіжності.

У 2022 році відсоток митних декларацій визначених АСУР, які не потребували додаткового митного огляду становив 66%, митний огляд був призначений для 2,4% МД. З них у 7% було виявлено розбіжності.

Щодо 2023 року, то відсоток митних декларацій визначених АСУР, які не потребували додаткового митного огляду становив 47,20%, митний огляд був призначений для 3,76% МД. З них у 9% було виявлено розбіжності.

Проте, варто вказати, що в Державній митній службі продовжується робота щодо удосконалення системи оцінювання її роботи та переліку показників. Так було прийнятий наказ Державної митної служби № 451 від 01.09.2023 «Про оцінювання ефективності виконання завдань та функцій митниціями» [47, 48]. Згідно з цим документом було змінено метод розрахунку показника «Частка митних декларацій, щодо яких за результатами виконання митниціями Держмитслужби визначених АСУР митних формальностей було фактично виявлено розбіжності». Фактично до розрахунку цього показника додається новий елемент «АСУР центр», що дозволяє побачити рівень ефективності митних формальностей, що були визначені в ході роботи АСУР.

Далі розглянемо показники клієнтоорієнтованості роботи митної інфраструктури

Таблиця 2.1 – Показники клієнтоорієнтованості за 2020-2024 роки.

Рік	Кількість скарг, од	Середня оцінка	Задоволених заявників, %
2020	3894	3,96	78,3
2021	5787	3,65	72,9
2022	1461	3,46	68,4
2023	1010	2,34	34,2
2024(10 міс.)	1257	2,89	49,2

Джерело: складено автором на основі [47]

Як бачимо на таблиці 2.1, кількість скарг росте протягом 2020-2021 років росте, так у 2020 році було зареєстровано 3894 скарги, а в 2021 році вже 5787.

Таблиця 2.2 – середній час реакції та обробки скарг митницями.

Рік	Середній час реакції, год	Середній час обробки, год.
2020	13,8	149,7
2021	474	58,9
2022	36,1	67,3
2023	16,1	64,4
2024(10 міс.)	16,1	64,1

Джерело: складено автором на основі [47]

При цьому згідно з таблицею 2.2 середній час реакції на скаргу в 2020 році складав 13,8 год., а середній час обробки 149,7 год. Середня оцінка обробки скарг складала 3,96/5, а загальний рівень задоволеності заявників склав 78,9%.

У наступному 2021 році показники дещо знизилися в порівнянні з минулим роком, але залишалися на схожому рівні, проте, варто вказати, що середній час реакції на скаргу з боку митних органів виріс до 474 год., але час обробки заяви в середньому складав 58,9 год.

Далі розглянемо 2022 рік. Він є переломним адже кількість скарг різко знизилася до 1461. Середній час реакції різко знизився до 36,1 год., проте середній час обробки подовжився до 67,3 год. При цьому середня оцінка зберігає тенденцію до зниження та становить 3,46/5, це ж і стосується загального рівня задоволеності – 68,4%.

В наступному 2023 році бачимо подальше зниження кількості скарг, що становило 1010 од.. За середнім часом реакції 16,1 год. середнім часом обробки 64,4 год. можна сказати, що митні органи намагалися максимально оптимізувати свою роботу. Проте, бачимо різке зниження середньої оцінки до 2,34/5 та критичне зниження рівня загальної задоволеності до 34,2%. Це говорить про те, що послуги надаються значно швидше ніж у минулі роки, проте їх якість значно знизилася.

Аналогічна ситуація також спостерігається й протягом досліджуваних 10-ти місяців 2024 року. Проте видно, що середня оцінка зросла до 2,89/5, рівень

задоволеності до 49,2%. Але не дивлячись на це, рівень оцінювання якості роботи митних органів щодо задоволення скарг є дуже низьким.

Отже, загалом на роботу митної інфраструктури значним чином вплинув початок війни в 2022 році, що значно погіршило рівень показників МІ. Проте, також варто зауважити доволі низьку якість роботи митних органів, про що говорить кількість скарг. При чому ефективність їх задоволення з роками тільки покращувалася, проте оцінки клієнтів залишаються дуже низькими.

2.2 Роль митної інфраструктури в забезпеченні митної політики України

Зовнішньоекономічна діяльність (ЗЕД) відіграє надзвичайно важливу роль для України, будучи одним із фундаментальних чинників, що визначають розвиток національної економіки та її інтеграцію у світове господарство. Завдяки ЗЕД Україна має змогу брати участь у глобальних економічних процесах, нарощувати експортний потенціал, залучати нові технології та інвестиції, а також розширювати ринки збуту для продукції національного виробництва. Експорт є джерелом валютних надходжень, що сприяє стабілізації гривні та поліпшенню платіжного балансу. Крім того, експорт товарів і послуг дозволяє підтримувати виробничий сектор країни, створювати нові робочі місця та стимулювати розвиток ключових галузей економіки, таких як агропромисловий комплекс, металургія, хімічна промисловість та ІТ-сфера.

Імпорт також має велике значення для української економіки, оскільки забезпечує доступ до ресурсів, технологій, обладнання та товарів, які не виробляються всередині країни. Це сприяє модернізації виробництва, підвищенню якості життя населення та диверсифікації споживання. ЗЕД загалом стимулює розвиток конкурентоспроможності національної економіки, оскільки українські

підприємства змушені адаптуватися до міжнародних стандартів і підвищувати ефективність своєї діяльності.

ЗЕД також є важливим джерелом наповнення державного бюджету. Митні платежі, акцизи та податок на додану вартість, які нараховуються під час імпоротно-експортних операцій, формують значну частину бюджетних доходів. Особливо це актуально для країн із транзитним потенціалом, як Україна, де географічне положення сприяє активній зовнішньоторговельній діяльності.

Контроль ЗЕД з боку митних органів відіграє вирішальну роль у забезпеченні економічної безпеки країни. Митниця відповідає за дотримання законодавства під час проведення експортно-імпортних операцій, що включає правильне нарахування та своєчасну сплату митних зборів і податків. Крім того, митні органи здійснюють перевірку відповідності товарів митним деклараціям, захищаючи внутрішній ринок від ввезення неякісної чи контрабандної продукції. Ефективний митний контроль також сприяє запобіганню порушенням законодавства, таким як ухилення від оподаткування, незаконне переміщення товарів через кордон чи реалізація корупційних схем. Окрім економічної складової, митні органи виконують і важливу регуляторну функцію, забезпечуючи баланс між стимулюванням зовнішньої торгівлі та дотриманням національних інтересів.

Серед показників ЗЕД в Україні, варто виділити наступні:

- Обсяги та темпи зростання податкових надходжень від ввізного мита;
- Обсяги та темпи зростання податкових надходжень від вивізного мита;
- Обсяги та темпи зростання податкових надходжень від акцизного податку на імпортні товари;
- Обсяги та темпи зростання податкових надходжень від імпортного ПДВ;
- Виконання річного плану справляння ввізного мита;

- Виконання річного плану справляння акцизного податку на імпорتنі товари;
- Виконання річного плану справляння імпортного ПДВ;
- Питома вага митних платежів в доходах Державного бюджету України;
- Обсяг експортного та імпортного товарообігу через державний кордон України;
- За останні п'ять років роль митних платежів у формуванні.

Роль митних платежів серед доходів державного бюджету залишається вагомою, що підтверджується даними на рис. 2.1. Так 2019-2020 роках спостерігалася тенденція до поступового зменшення частки митних платежів у структурі державних надходжень, яка скорочувалася в середньому на 3% щороку. Причинами такого зниження стали низька ефективність впроваджених митних реформ, розповсюдження корупційних схем у митній сфері, а також недостатня результативність діяльності митних органів. Попри це, у 2021 році відбулося відновлення частки митних платежів, яка зросла до 38%.

Важливим моментом, що суттєво вплинув на показники митних надходжень, став кінець лютого 2022 року, коли почалося повномасштабне вторгнення Росії на територію України. Ця подія кардинально змінила економічні та фінансові умови в країні. Протягом року питома вага митних платежів у структурі доходів Державного бюджету України різко знизилася до 18%.

Основною причиною такого падіння стало ухвалення Закону України №2142-IX від 24 березня 2022 року «Про внесення змін до Податкового кодексу України та інших законодавчих актів України щодо вдосконалення законодавства на період дії воєнного стану» [52]. Цей нормативно-правовий акт передбачав скасування митних платежів на значний перелік товарів під час імпортних операцій. Такі заходи були спрямовані на спрощення процедур ввезення товарів, необхідних для забезпечення населення та армії в умовах воєнного стану, а також

для підтримки економічної стабільності в надзвичайних умовах. Зокрема, закон зняв обов'язок сплачувати митні платежі з товарів гуманітарної допомоги, техніки, обладнання, транспортних засобів та інших категорій, які мали критичне значення для підтримки життєдіяльності країни. Це рішення позитивно вплинуло на забезпечення стратегічних потреб, але значно зменшило обсяги митних надходжень, які раніше були однією з ключових складових бюджету.

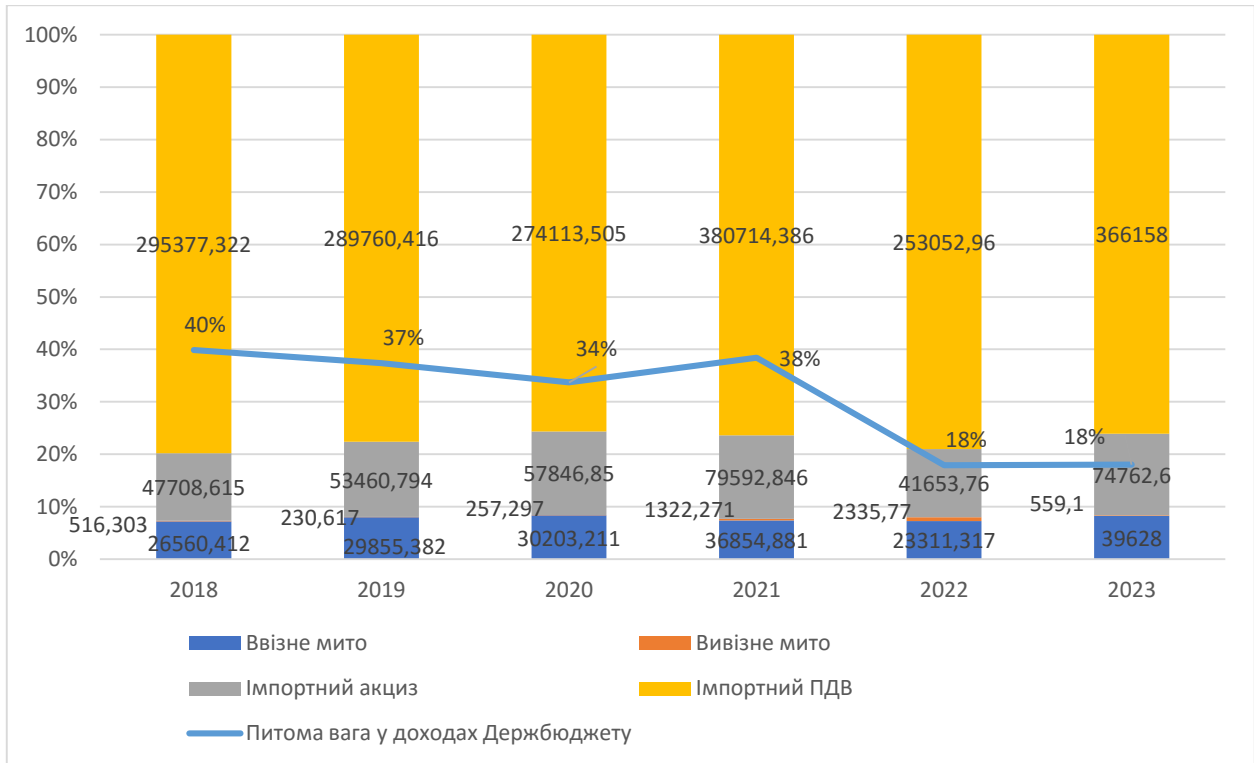


Рисунок 2.7 - Динаміка податкових надходжень від митних платежів за 2019-2023 роки в Україні, млн. грн.

Джерело: складено автором на основі [53]

Законодавчі зміни, ухвалені у 2022 році, мали на меті суттєво спростити та здешевити постачання гуманітарної допомоги з-за кордону на митну територію України. Ці заходи були вкрай важливими в умовах воєнного стану, коли країна потребувала швидкого забезпечення населення та військових усім необхідним. Проте дія закону поширювалася не лише на гуманітарну допомогу, а й торкалася митних тарифів і платежів для імпорту транспортних засобів. У цей період було впроваджено так зване «нульове розмитнення», що дозволило громадянам ввозити

автомобілі без сплати митних зборів. Одночасно скасували акцизний податок на пальне та знизили ставку ПДВ на нього з 20% до 7%. Це суттєво зменшило фінансове навантаження на імпортерів, але й позбавило державу значної частини податкових надходжень від імпортних операцій. У результаті цих змін за час дії пільгового режиму в Україну було ввезено велику кількість транспортних засобів, а також інших товарів. Це призвело до того, що обсяги митних платежів різко скоротилися, і їхня частка у доходах Державного бюджету знизилася до 18% у 2022 році. В умовах такого скорочення надходжень від митниці держава була змушена шукати альтернативні джерела фінансування бюджету. Основними стали зовнішні боргові запозичення та фінансова допомога від міжнародних партнерів і держав-союзників. Ці кошти дозволили підтримувати критичні державні функції та забезпечувати фінансування оборонного сектору, соціальних виплат та інших необхідних витрат [53]. Що стосується 2023 року, то ситуація з обсягами податкових надходженнями дещо стабілізується. Показники імпортного акцизу та ПДВ демонструють певний зріст, проте все ще спостерігається зниження показників ввізного та вивізного мита. При цьому, питома вага митних платежів у загальних доходах державного бюджету так і залишається на рівні 18%.

Розглянемо рівень виконання річного плану зі збору митних платежів, представлений на рис. 2.3. Аналіз даних свідчить про те, що у 2019 році планові показники за 2/3 статей митних надходжень не були досягнуті. Винятком став імпортний акциз, за яким виконання плану було на належному рівні. Ситуація у 2020 році покращилася, проте ситуація з імпортним ПДВ значно не змінилася й він все ще не був повністю виконаний. Це пов'язано зі стабілізацією роботи митних органів після припинення роботи Державної фіскальної служби та запуску Державної митної служби.

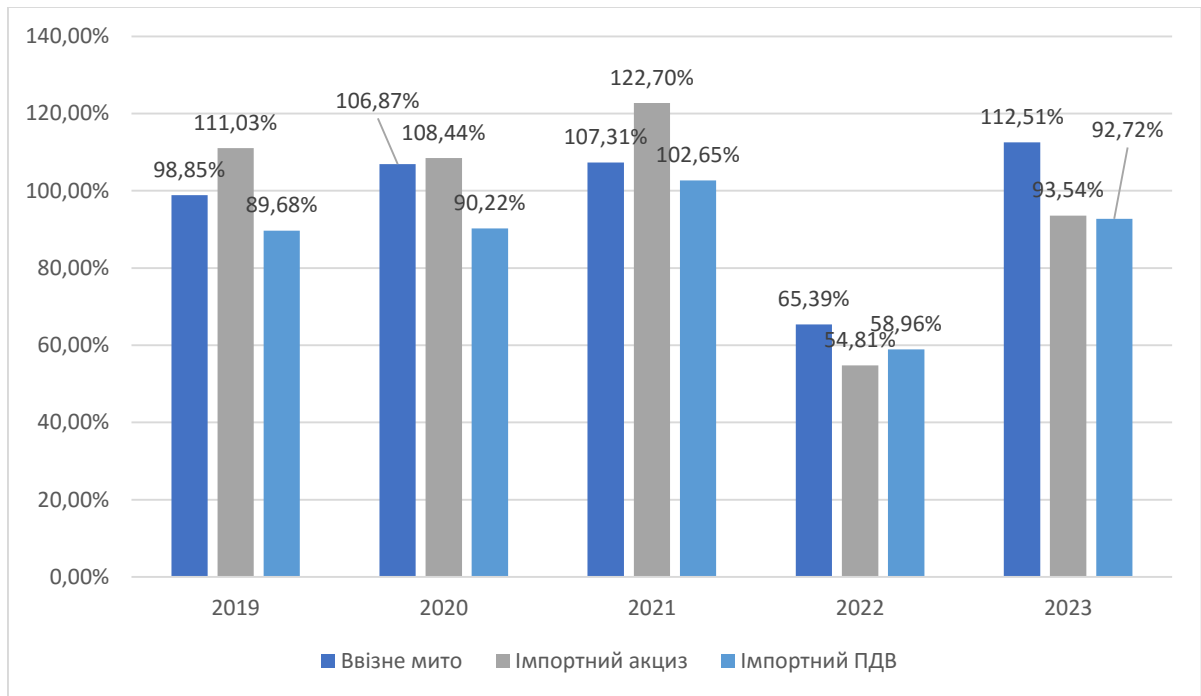


Рисунок 2.8 - Виконання річного плану по збору митних платежів в 2019-2023 роках в Україні

Джерело: складено автором на основі [53]

Тенденція покращення спостерігається лише у 2021 році, коли всі планові показники було виконано на належному рівні, а за деякими статтями навіть із перевиконанням. Цього вдалося досягти завдяки стабілізації економіки, покращенню ефективності роботи митних органів та активізації зовнішньоекономічної діяльності. Окремо варто виділити 2022 рік, який кардинально відрізняється від попередніх періодів. Повномасштабне вторгнення Росії значно вплинуло на економіку України, спричинивши серйозні потрясіння у сфері зовнішньоекономічної діяльності. Через активні бойові дії, скорочення імпорتنих операцій та впровадження пільгових режимів оподаткування, обсяги митних платежів суттєво знизилися. Це вплинуло як на абсолютні показники надходжень, так і на рівень виконання річного плану, який за багатьма статтями залишився невиконаним.

Протягом 2019–2020 років обсяги ввізного мита(рис. 2.9) демонстрували тенденцію до зростання. У 2019 році приріст становив 12%, а у 2020 році темпи

зростання дещо сповільнилися і склали лише 1%. У 2021 році спостерігається значне покращення показників – приріст становив 22%. Ця динаміка вказує на поступове відновлення зовнішньоекономічної активності після уповільнення у 2020 році, пов’язаного з пандемією COVID-19.

Імпортний акциз також демонструє стабільний ріст протягом аналізованого періоду. У 2019 році зростання становило 12%, а у 2020 році – 8%. Найбільший приріст був зафіксований у 2021 році, коли обсяги імпортного акцизу збільшилися на 38%. Це пов’язано з активізацією імпорту підакцизних товарів, таких як паливо та алкогольна продукція, а також покращенням адміністрування цього податку.

Динаміка імпортного ПДВ показує, що у 2019 році обсяги імпортного ПДВ зменшилися на 2%, а у 2020 році – на 5%. Лише у 2021 році показники значно покращилися – зростання становило 39%.

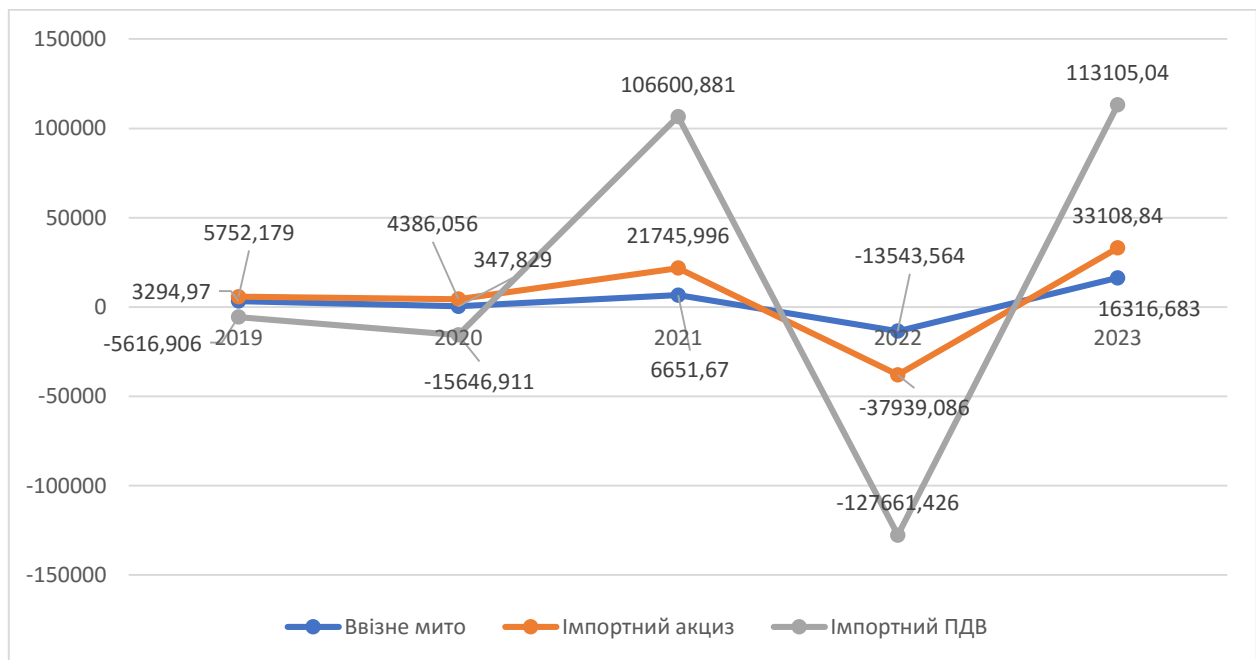


Рисунок 2.9 - Темпи росту податкових надходжень від митних платежів в 2019-2023 роках в Україні, млн. грн.

Джерело: складено автором на основі [53]

2022 рік став унікальним і критично важким для податкової системи України, адже всі ключові показники митних надходжень зазнали суттєвого

скорочення. Вплив війни та законодавчих змін, спрямованих на адаптацію економіки до умов воєнного стану, призвів до різкого зниження обсягів податкових надходжень. У 2022 році скоротилося на 37% порівняно з попереднім роком. Це свідчить про суттєве зменшення обсягів імпорту товарів, що підлягають оподаткуванню ввізним митом. Імпортний акциз показав ще більш критичне падіння – на 48%. Це пояснюється як скороченням імпорту підакцизних товарів (зокрема, транспортних засобів), так і запровадженням пільгових режимів оподаткування для певних категорій продукції.

Основним фактором такого значного зниження митних платежів стало повномасштабне вторгнення РФ на територію України, яке розпочалося в лютому 2022 року. Війна спричинила масштабні руйнування інфраструктури, падіння економічної активності та скорочення міжнародної торгівлі.

Важливу роль також відіграло ухвалення Закону України №2142-IX від 24 березня 2022 року «Про внесення змін до Податкового кодексу України та інших законодавчих актів України щодо вдосконалення законодавства на період дії воєнного стану» [52]. Цей закон передбачав:

- Скасування митних платежів на критично важливі категорії товарів, включаючи гуманітарну допомогу, техніку, транспортні засоби, паливо та інші товари стратегічного значення.
- Зниження ставок ПДВ для деяких категорій продукції з метою підтримки економіки та забезпечення потреб населення;

В наступному 2023 році спостерігаємо зовсім іншу ситуацію. Так, ввізне мито зросло на 70%, імпортний акциз на 79%, а імпортне ПДВ 45%. Це пояснюється стабілізацією економічної ситуації в Україні після потрясіння 2022 року та деокупацією великої кількості територій на півночі та півдні України.

Вивізне мито заслуговує на окремий аналіз, оскільки його динаміка суттєво відрізняється від інших видів митних платежів за обсягами надходжень та темпами змін. На рисунку 2.4 чітко видно різкі коливання цього показника, які

відображають вплив як економічних, так і політичних факторів на зовнішньоекономічну діяльність країни.

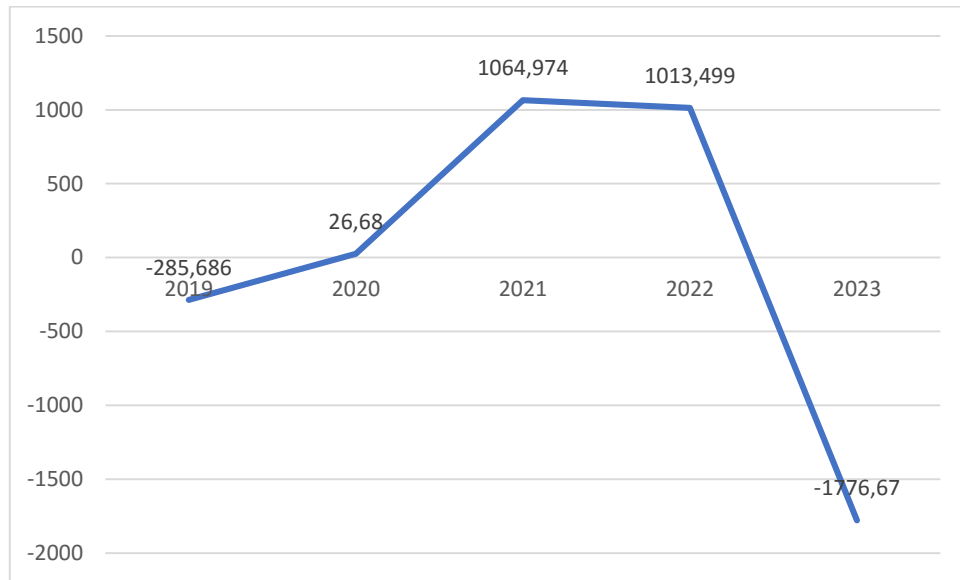


Рисунок 2.10 - Темпи росту вивізного мита в 2019-2023 роках в Україні, млн. грн.

Джерело: складено автором на основі [53]

У 2019 році обсяги надходжень від вивізного мита знизилися на 55% порівняно з попереднім роком. У 2020 році спостерігаємо невелике зростання показника на 12%. 2021 рік став переломним – обсяги вивізного мита різко зросли на 414%. Це значне зростання пов'язане з відновленням експорту після початкового спаду, спричиненого глобальною пандемією COVID-19, а також із збільшенням експорту певних видів продукції, на які накладено вивізне мито, а саме – брухт чорних металів, соняшникове насіння й велика рогата худоба. Після аномального зростання у 2022 році тенденція стабілізувалася, але залишилася позитивною. Незважаючи на повномасштабну війну, обсяги надходжень від вивізного мита знову зросли, цього разу на 77%. Це може здаватися несподіваним, однак підвищення пояснюється зміною структури експорту, зокрема, пріоритетом на вивезення сировинних ресурсів та інших товарів, які залишилися доступними

для експорту навіть під час війни. Проте вже в наступному 2023 році спостерігаємо падіння вивізного мита на 76%. Це пояснюється зниженням експорту з України.

Далі розглянемо показники товарообігу за 2019-2023 роки.

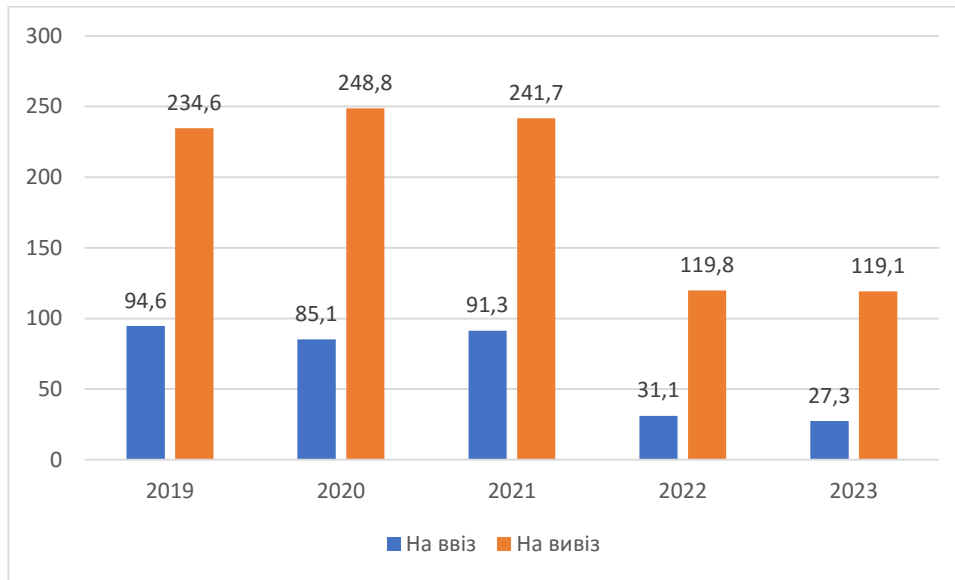


Рисунок 2.11 – Обсяг товарообігу через державний кордон за 2019-2023 роки, млн. тон.

Джерело: складено автором на основі [46]

У 2019 році обсяг імпортного товарообігу складав 94,6 млн. тон. В 2020 спостерігаємо зниження до 85,1 млн. тон. А у 2021 році імпортний товарообіг зріс до 91,3 млн. тон. Переломний момент настає в 2020 році, тоді значення цього показника становило 31,1 млн тон. Це пояснюється значним спадом зовнішньоекономічної діяльності через початок війни. У наступному 2023 році ситуація лише погіршилась, а обсяг імпортного товарообігу становив 27,3 млн. тон. Також значення цього показника за 2022-2023 роки пояснюють сильний спад надходжень митних платежів, що стягується в митному режимі імпорту.

Зовсім по іншому складається ситуація з експортним товарообігом. У 2019 його обсяг становив 234,6 млн. тон. У 2020 році обсяг експортного товарообігу зріс до 248,8 млн тон. А у 2021 році спостерігаємо незначне зниження показника

до 241,7 млн тон. Знову ж таки бачимо критичні зміни в обсягах експортного товарообігу в 2022 році. Тоді значення цього показника становив 119,8 млн. тон. А в 2023 році ситуація фактично не змінилася зі зменшенням обсягу експортного товарообігу до 119,1 млн. тон.

Отже, митна інфраструктура є дуже важливим елементом у державному контролі за товаропотоками, що проходять через митний кордон України. Статистичний аналіз показує, що роль митних платежів є доволі високою в загальних доходах Державного бюджету. Проте, через початок війни в 2022 році спостерігається значний спад значень більшості показників.

2.3 Особливості митної інфраструктури ЄС на прикладі митних складів

Фрагментованість досліджень і нормативного регулювання митної інфраструктури в Україні ускладнює її модернізацію. Багато аспектів, пов'язаних із митними складами, лабораторіями чи пунктами пропуску, потребують чіткішого визначення та правового забезпечення. Наприклад, відсутність єдиного актуального поняття митної інфраструктури в законодавстві та не повна розробленість вимог до об'єктів значно гальмують можливість її системного оновлення.

Перед початком повноцінної модернізації митної інфраструктури України необхідно створити правову базу, яка б відповідала стандартам ЄС. Це дозволить уникнути надмірних витрат на перебудову системи в майбутньому, а також забезпечить її інтеграцію до європейської митної системи. Такий підхід сприятиме оптимізації митних процедур, підвищенню прозорості та ефективності роботи митних органів і стане основою для довгострокового розвитку торговельно-економічних відносин України з країнами ЄС.

Аналіз законодавчого регулювання митної інфраструктури ЄС є ключовим для оцінки відповідності українського законодавства стандартам Європейського Союзу. Правова система ЄС базується на загальних митних правилах, які визначають основи функціонування митних пунктів, складів, контрольних механізмів та інформаційних систем, таких як NCTS та "Єдине вікно". Ці стандарти забезпечують прозорість, ефективність та уніфікацію митних процедур серед держав-членів ЄС. Для України, яка прагне стати частиною європейського економічного простору, гармонізація національного законодавства з нормами ЄС є першочерговим завданням.

Враховуючи значну обширність теми митної інфраструктури, доцільно зосередити аналіз на конкретних її елементах, в якості прикладу, в цій кваліфікаційній роботі буде проаналізовано особливості регулювання митних складів та складів тимчасового зберігання. Цей підхід дозволяє детальніше дослідити відповідність національного законодавства України стандартам ЄС, а також визначити орієнтир для проведення наступних наукових досліджень у цій сфері.

Особливості митного законодавства Європейського Союзу визначаються його багаторівневою структурою, яка охоплює як первинне, так і вторинне право. Вторинне право, що конкретизує принципи і положення первинного, має вирішальне значення для забезпечення єдності й ефективності митної системи ЄС. Основними джерелами вторинного права з митних питань є кілька ключових документів, які регламентують організацію та функціонування митного союзу, що є основою Європейського економічного співтовариства.

Центральним нормативним актом є Митний кодекс ЄС, який встановлює єдині правила для всіх країн-членів і регламентує процеси ввезення, вивезення, транзиту, а також митного контролю товарів. У його межах функціонує низка інструментів, таких як правила походження товарів, митні процедури та механізми захисту економічних інтересів ЄС.

Для практичного застосування положень Митного кодексу було розроблено Регламент Комісії ЄС № 952/2013 [54], який забезпечує механізм реалізації норм Регламенту Ради ЄС. Цей документ містить детальні положення щодо адміністрування митних процедур, використання електронних систем для обліку та моніторингу, а також регулювання статусу економічних операторів [55].

Іншим важливим елементом є Єдиний митний тариф ЄС, який стандартизує ставки мита на товари, що імпортуються з третіх країн, і забезпечує рівні умови для всіх учасників ринку в межах митного союзу.

Окремо варто виділити Регламент Ради (ЄЕС) № 1186/2009 [56], який встановлює систему звільнень від митного оподаткування. Він спрямований на сприяння торгівлі та інтеграції, а також захист інтересів споживачів і бізнесу [55].

Юридична практика в ЄС також значною мірою спирається на рішення Суду ЄС, які забезпечують тлумачення і розвиток митного законодавства, створюючи прецеденти для подальшого застосування норм.

Крім того, значну роль відіграють міжнародно-правові акти, ратифіковані країнами-членами ЄС. Вони включають угоди про вільну торгівлю, митні союзи з третіми країнами, а також акти, спрямовані на спрощення та уніфікацію митних процедур у глобальному масштабі.

Митний кодекс ЄС (Union Customs Code, UCC) став ключовим документом, який систематизував і впорядкував численні положення митного законодавства, що раніше були розпорошені у великій кількості регламентів і директив ЄС. Його основна мета — забезпечення єдності та ефективності митної системи в межах ЄС шляхом створення загальних правил і процедур, які спрямовані на гармонізацію та прозоре застосування митного законодавства.

Кодекс містить загальні положення, що регулюють порядок імпорту та експорту товарів, а також транзиту через територію ЄС. Його основна функція полягає у забезпеченні ефективного застосування тарифних заходів, таких як мита, а також інших торговельних інструментів, запроваджених на рівні Союзу.

Зокрема, він визначає механізми реалізації політики торговельних обмежень, контингентів та інших заходів регулювання, пов'язаних із зовнішньою торгівлею.

Окрім цього, Митний кодекс ЄС регулює заходи спільної сільськогосподарської політики, що включає контроль за рухом і торгівлею сільськогосподарськими товарами, надання субсидій і забезпечення продовольчої безпеки. Кодекс також узгоджує митні аспекти спільної торговельної політики, зокрема щодо захисту внутрішнього ринку, виконання антидемпінгових і компенсаційних заходів, а також укладення угод із третіми країнами.

Завдяки УСС створено універсальну основу для впровадження цифрових інструментів у митній сфері, таких як автоматизовані системи управління даними, що значно підвищують ефективність роботи митних органів і зменшують адміністративне навантаження на бізнес. Ці інтегровані підходи забезпечують не лише прозорість митних процедур, а й захист економічних інтересів ЄС, що робить Митний кодекс ЄС взірцем для країн, які прагнуть гармонізації свого митного законодавства із європейськими стандартами.

Прийняття Митного кодексу ЄС стало ключовим кроком у створенні єдиної правової бази для регулювання митної справи в межах Союзу. Цей документ забезпечив уніфікацію правил і процедур, які є обов'язковими для застосування на всій митній території ЄС, незалежно від внутрішніх адміністративних чи географічних особливостей окремих держав-членів. Кодекс створив правову основу, яка не лише забезпечує однакове трактування і дотримання норм митного законодавства, а й закріплює прозорість і передбачуваність дій митних органів у всьому Союзі.

Крім того, Митний кодекс визначив межі правоздатності ЄС у сфері митної справи, чітко окреслюючи повноваження Союзу щодо встановлення митної політики, тарифів, митних процедур і регулювання зовнішньої торгівлі. Це дозволило сформувати консолідовану митну систему, яка уніфікує всі аспекти

митної діяльності, від розрахунку митних платежів до боротьби з контрабандою та захисту внутрішнього ринку.

Такий підхід сприяє ефективному функціонуванню митного союзу, що є основою європейської економічної інтеграції. Завдяки єдиній правовій базі ЄС забезпечує не лише спрощення торгівлі всередині Союзу, а й ефективний контроль за дотриманням митних правил у відносинах із третіми країнами. Це, у свою чергу, створює передумови для гармонізації митного законодавства країн, які прагнуть інтеграції в європейську систему.

Митне складування є одним із механізмів призупинення в Європейському Союзі, передбачених спеціальними процедурами, що регулюються митним законодавством ЄС. Цей механізм дозволяє зберігати несоюзні товари на митних складах із призупиненням сплати ввізного мита або податку на додану вартість (ПДВ) до моменту їхнього подальшого використання або переміщення. Використання митного складу можливе лише за наявності відповідного дозволу, який видає податкова служба. Такий підхід забезпечує контроль за товарами та спрощує процедури для суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності.

Регулювання митних складів і складів тимчасового зберігання в ЄС базується на кількох ключових нормативних документах. Основою є Регламент Ради 952/2013 [58], який встановлює загальні правила для митного складування в межах Митного кодексу Союзу. Додаткові положення уточнюються у Регламенті Комісії № 2015/2446 [57], що визначає детальніші процедури для застосування Митного кодексу ЄС, і Імплементативному Регламенті Комісії (ЄС) № 2015/2447 [54], який регулює технічні аспекти реалізації митних процедур.

Ці документи забезпечують єдину нормативно-правову базу, що уніфікує вимоги до митних складів у всіх країнах-членах ЄС, сприяючи прозорості та ефективності. Така система дозволяє не лише уникнути подвійного оподаткування або плутанини в митних процедурах, а й сприяє поліпшенню торгівельних

процесів у масштабах Союзу, забезпечуючи зручність для бізнесу та захист інтересів споживачів.

У Європейському Союзі митні склади класифікуються на три основні категорії: публічний тип I, публічний тип II та приватний склад, що забезпечує гнучкість та адаптивність до різних потреб бізнесу. Такі категорії дозволяють чітко розподіляти відповідальність між власниками складів та користувачами, а також враховувати особливості комерційної діяльності.

Публічний митний склад типу I відповідає ситуаціям, коли відповідальність за дотримання митного законодавства покладається як на власника авторизації (оператора складу), так і на власника процедури (користувача складу). Це забезпечує додатковий контроль та розподіл ризиків.

Публічний склад типу II передбачає, що відповідальність за дотримання всіх вимог покладається виключно на власника процедури, тобто користувача складу. Такий формат дозволяє зменшити навантаження на операторів складу, але вимагає високого рівня компетенції та надійності від користувачів.

Приватні склади зарезервовані для використання уповноваженими торговцями, які водночас виступають депонентами товару. При цьому власник товару не обов'язково є його продавцем. Це створює можливості для оптимізації бізнес-процесів у рамках індивідуальних стратегій управління товарними потоками.

В Україні ж митне законодавство передбачає лише два типи митних складів: відкриті та закриті, що значно обмежує адаптивність системи. Відкриті склади доступні для використання будь-якими суб'єктами господарювання, тоді як закриті склади використовуються виключно власниками або особами, які орендують такі об'єкти.

Це свідчить про суттєву різницю в підходах до організації митного складування між Україною та ЄС. Розширення класифікації складів в Україні, подібно до європейської моделі, могло б підвищити ефективність роботи митної

системи, покращити умови для бізнесу та забезпечити відповідність українського законодавства європейським стандартам.

Перед отриманням дозволу на використання митного складу в ЄС заявник зобов'язаний отримати дозвіл на повну гарантію, яка забезпечує виконання митних зобов'язань. Така гарантія може бути надана у вигляді грошової застави або гарантії, що забезпечує фінансову відповідальність перед митними органами.

Для отримання дозволу на повну відмову від гарантії існують суворі умови, які залежать від статусу заявника. Уповноважені економічні оператори (УЕО) можуть претендувати на відмову автоматично завдяки своїм перевагам у системі митного контролю. Якщо заявник не має статусу УЕО, він може подати заявку на відмову, за умови виконання таких вимог:

- Дотримання митних вимог: заявник повинен продемонструвати відповідний рівень обліку, що підтверджує відсутність порушень митного законодавства.
- Наявність задовільної системи ведення записів: це включає комерційні та, за необхідності, транспортні записи, які дозволяють митним органам здійснювати повний контроль за товарами.
- Фінансова платоспроможність: заявник повинен підтвердити свою здатність виконувати фінансові зобов'язання перед митними органами, що особливо важливо для стабільності операцій.
- Практична компетентність: необхідно довести наявність професійних знань або кваліфікації, які безпосередньо пов'язані з діяльністю в сфері митного складування.

Цей механізм в ЄС забезпечує не лише фінансові гарантії для митних органів, але й гарантує професійність та відповідальність осіб, що користуються спеціальними процедурами. Такий підхід формує високу довіру до учасників митних процесів і стимулює дотримання законодавства.

В Україні ж, у контексті використання митних складів, відсутні настільки детальні вимоги щодо фінансових гарантій і компетентності, що створює ризики як для ефективності митного контролю, так і для доброчесності системи в цілому.

Система складування тимчасово зберігає несоюзні товари в ЄС у випадках, коли це обґрунтовано економічною доцільністю, і при цьому не порушується митний контроль. Союзні товари також можуть зберігатися в тимчасових сховищах, але вони не вважаються товарами тимчасового зберігання. Якщо на одному об'єкті зберігаються товари як Союзу, так і несоюзні, митне законодавство ЄС передбачає чітку ідентифікацію товарів Союзу для уникнення плутанини та порушень. Такий підхід сприяє прозорості і дозволяє ефективно організувати зберігання різних категорій товарів на одному об'єкті.

В Україні ж законодавство щодо зберігання товарів на митних складах передбачає значно жорсткіші обмеження. На митних складах не дозволяється зберігати:

- товари, заборонені до ввезення, вивезення чи транзиту через територію України;
- товари, строк придатності яких закінчився;
- товари, що надходять як гуманітарна допомога;
- живих тварин;

Така система в Україні, хоч і забезпечує суворий контроль за товарами, обмежує економічну гнучкість використання митних складів, порівняно з підходом ЄС. Це може бути викликом для гармонізації законодавства в рамках потенційного приєднання України до ЄС, адже різниця в регулюванні суттєво впливає на функціонування митної інфраструктури та інтеграцію митних процедур.

У ЄС термін зберігання товарів на митному складі зазвичай не має чітких обмежень, оскільки митне складування є процедурою, що призупиняє сплату митних зборів, і таке зберігання може тривати стільки, скільки потрібно для

виконання митних процедур або здійснення інших дій з товарами, таких як реекспорт чи митне оформлення.

В Україні ж існує чітке обмеження щодо строку зберігання товарів на митних складах, що становить 1095 днів (три роки). Після цього терміну товари повинні бути або вивезені з країни, або знищені, або переведені на інший статус, якщо це передбачено відповідними митними процедурами. Це обмеження встановлено для забезпечення більш ефективного використання митних складів і для запобігання накопиченню товарів, що не виконують функцію митного складування.

Відмінності в термінах зберігання можуть мати різний вплив на митний процес. В Україні, з обмеженням до 1095 днів, митні органи мають чіткіші рамки для управління товарними запасами на складах, що дозволяє контролювати тривалість їх перебування під митним контролем. Однак такий підхід може обмежувати гнучкість, яку надає ЄС у питаннях тривалості зберігання товарів.

У ЄС роздрібні продажі на митних складах строго регулюються, і здійснення таких продажів можливе лише за певних умов. Зокрема, продаж товарів на митному складі може здійснюватися за умови, що товари звільняються від ввізного мита, або в разі певних спеціальних категорій покупців, таких як мандрівники, дипломати, або особи, що належать до міжнародних організацій, або навіть через магазини безмитної торгівлі в аеропортах. Важливою умовою є також можливість продажу товарів, що підпадають під спеціальні митні режими, такі як звільнення від мит для членів НАТО або продаж через Інтернет.

Такі детальні та чітко визначені умови у ЄС дають змогу контролювати оборот товарів і забезпечувати дотримання митних процедур, одночасно сприяючи розвитку безмитної торгівлі для певних категорій осіб або у специфічних зонах, таких як міжнародні аеропорти.

В Україні ж, хоча існують деякі загальні правила стосовно митних складів, законодавство не містить таких чітких обмежень щодо роздрібного продажу

товарів безпосередньо з митних складів. Це може свідчити про певну невизначеність або необхідність вдосконалення нормативно-правових актів у цій сфері для приведення їх до міжнародних стандартів, зокрема стандартів ЄС. Україні варто розглянути впровадження детальних умов для регулювання продажу товарів з митних складів, що дозволило б спростити та узгодити правила з міжнародними нормами, забезпечуючи більшу прозорість і контроль над митними процедурами.

Далі розглянемо особливості складів тимчасового зберігання в ЄС. Вони мають особливий статус і не розглядаються як митна процедура. Тимчасове зберігання передбачає, що товари, які не є частиною Союзу, зберігаються під митним наглядом у період між моментом їх пред'явлення митним органам і наступним етапом – оформленням під митну процедуру, реекспортом або знищенням. Це дозволяє забезпечити належний митний контроль та облік таких товарів до остаточного вирішення їх подальшого статусу.

Об'єкти тимчасового зберігання можуть розташовуватися як усередині, так і за межами схвалених зон, наприклад, морських портів чи аеропортів, за умови дотримання встановлених вимог. Ці об'єкти повинні отримати відповідне схвалення митниці, що передбачає їх відповідність встановленим стандартам безпеки, системам контролю та іншим нормативним вимогам. Такий підхід сприяє ефективності логістики, забезпечуючи можливість гнучкого управління товарами, що перебувають у тимчасовому статусі.

У Європейському Союзі процес подання заявки на дозвіл для функціонування складу тимчасового зберігання є строго регламентованим і здійснюється через систему митних рішень (CDS). Цей портал, доступний через Trader Portal [59], дозволяє електронно подавати заявки на нові дозволи, продовження існуючих або внесення до них змін. Усі етапи процедури контролюються для забезпечення прозорості та відповідності встановленим нормам.

Після подання заявки відділ авторизації та допомоги виконує наступні ключові завдання: перевіряє, чи надана заявником уся необхідна інформація, включаючи супровідні документи (карти, креслення тощо), та переконується, що подано заявку на комплексну гарантію. Далі, копія заявки направляється до відповідного відділу для підготовки звіту про придатність трейдера до експлуатації сховища тимчасового зберігання.

Процедура має чітко визначені терміни: трейдер отримує повідомлення через CDS про виконання умов для прийняття заявки протягом 30 днів з моменту її отримання. Остаточне рішення щодо схвалення чи відхилення заявки приймається і повідомляється трейдеру протягом 120 днів з дати прийняття заявки. Такий підхід гарантує своєчасність і повну прозорість процедур у межах митної системи ЄС.

В Україні досі використовуються паперові документи й їх копії для отримання дозволу на відкриття складів тимчасового зберігання (СТЗ). Необхідно подати [3]:

- Заяву про надання дозволу на відкриття СТЗ.
- Копію експлуатаційного дозволу (для складів, що зберігають харчові продукти тваринного походження).
- Копію технологічної схеми (для складів, призначених для наливних і насипних товарів).
- Копії документів, що підтверджують право власності чи користування складськими об'єктами та прилеглою територією.
- Копії документів щодо організації охорони складських об'єктів і прилеглої території (наказ або договір із охоронною структурою).
- Копії технічних паспортів (специфікацій) на:
 - обладнання для обліку й контролю;
 - контрольно-пропускну систему;

- обладнання для зважування товарів.
- Підписаний заявником план території складу та його внутрішнього облаштування.
- Перелік осіб, що матимуть доступ до СТЗ.
- Повідомлення про реквізити реєстрації:
 - декларації пожежної безпеки;
 - декларації про готовність об'єкта до експлуатації або іншого документа про прийняття об'єкта в експлуатацію.

Такий перелік і паперовий формат подання створюють значні адміністративні труднощі, порівняно з автоматизованими процесами в ЄС.

У ЄС отримання дозволу на відкриття складу тимчасового зберігання передбачає обов'язкове надання відповідної гарантії, яка забезпечує призупинення сплати мита на товари, що зберігаються.

Види гарантій:

1. Індивідуальна гарантія – охоплює лише одну митну декларацію, операцію чи митну процедуру.
2. Комплексна гарантія – поширюється на всі митні декларації, операції чи процедури, пов'язані з тимчасовим зберіганням.

Хоча формально існують обидва варіанти, у практиці для тимчасового зберігання переважно використовується комплексна гарантія, оскільки вона спрощує операційну діяльність.

Форми гарантії:

- Грошова застава – внесення певної суми на спеціальний рахунок.
- Гарантія зобов'язань від поручителя – документальне підтвердження фінансових зобов'язань поручителя перед митними органами.

Запровадження таких механізмів в Україні значно підвищило б прозорість і надійність функціонування складів тимчасового зберігання, а також наблизило б процедури до стандартів ЄС.

У Європейському Союзі несоюзні товари зазвичай зберігаються на складах тимчасового зберігання під митним наглядом до моменту їх поміщення під митну процедуру, реекспорту чи знищення. У разі економічної необхідності й за відсутності ризику для митного нагляду, товари Союзу також можуть зберігатися на таких складах. Однак ці товари не вважаються товарами тимчасового зберігання, оскільки не підпадають під ті самі регуляції, що й несоюзні товари.

Особливою практикою в ЄС є можливість спільного зберігання товарів Союзу та товарів, що не належать до Союзу, за умови чіткої ідентифікації товарів. Це гарантує, що митні органи можуть легко визначити статус кожного товару й забезпечити дотримання митного законодавства.

В Україні ж до складів тимчасового зберігання застосовуються ті самі обмеження, що й до митних складів. Це включає заборону на зберігання певних категорій товарів, таких як товари, заборонені до ввезення або транзиту, товари з вичерпаним терміном придатності, гуманітарна допомога, живі тварини, електроенергія тощо. Такий підхід обмежує функціональність і гнучкість використання складів тимчасового зберігання в Україні порівняно з ЄС.

У ЄС термін зберігання несоюзних товарів на пункті тимчасового зберігання обмежений 90 днями. Протягом цього періоду товари повинні бути поміщені під митну процедуру, реекспортовані або знищені. Це правило сприяє швидкому вирішенню питань, пов'язаних із товарами, що не належать до Союзу, і забезпечує ефективність митного контролю.

В Україні, на відміну від ЄС, існує можливість подовження цього терміну до 120 днів. Для цього необхідно подати відповідну заяву до митних органів, що дає змогу бізнесу або власникам товарів мати додатковий час для виконання митних процедур або вивезення товарів за межі країни. Це забезпечує більшу гнучкість в управлінні митними складами та товарами, але вимагає чіткої регламентації для запобігання зловживань та затримок.

Відповідно, у порівнянні з ЄС, в Україні застосовується більш лояльний підхід, що дозволяє бізнесу мати більше часу для вирішення митних процедур, однак цей додатковий період потребує належного контролю, щоб не допустити негативних наслідків для митного процесу.

Отже, в митне законодавство вже почало свій шлях до уніфікації з законодавством ЄС. Проте, можемо бачити відмінності в деяких моментах. Україна має повністю уніфікувати своє законодавство з ЄС, що пришвидшить процес адаптації її митної інфраструктури до стандартів ЄС.

РОЗДІЛ 3. ДОСВІД РОЗВИТКУ МИТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЄВРОПЕЙСЬКИХ КРАЇН ТА ШЛЯХИ ЙОГО ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ В УКРАЇНІ

3.1 Проблеми в сфері митної інфраструктури України

Митна інфраструктура є критично важливим елементом для забезпечення ефективної торгівлі, управління рухом товарів через кордони та підтримки економічної безпеки. Її роль полягає у забезпеченні належного функціонування системи міжнародної торгівлі, мінімізації логістичних витрат та сприянні інвестиціям. Інфраструктура включає фізичні об'єкти, такі як склади, митні термінали, транспортні вузли, а також цифрові системи для обробки даних і контролю. Проте, під час дослідження цієї сфери було виявлено деякі проблемні аспекти.

Перше, на що слід звернути увагу - відсутність актуального визначення митної інфраструктури як комплексу елементів в законодавстві України полягає в тому, що митне законодавство не містить чіткого та комплексного визначення митної інфраструктури, яке охоплювало б усі її складові. Митна інфраструктура охоплює широкий спектр об'єктів і процесів, які забезпечують функціонування митних процедур, але в українському законодавстві відсутня чітка дефініція цього поняття. Це ускладнює узгодженість нормативно-правової бази та управління такими ключовими складовими, як митні склади, пункти пропуску, лабораторії, інформаційні системи та засоби контролю. Внаслідок цього кожен елемент може трактуватися по-різному, що призводить до правових колізій, дублювання функцій або, навпаки, прогалин у регулюванні.

Ситуацію посилює відсутність розробленого поняття "митна інфраструктура" в актуальній українській науковій літературі. Незважаючи на значну кількість публікацій, присвячених окремим аспектам митної діяльності, системний аналіз митної інфраструктури як єдиного комплексу, її визначення,

складу та функціонального призначення не є належно представленими. Це створює теоретичний вакуум, який обмежує можливості для розробки науково обґрунтованих підходів до вдосконалення митної системи. У контексті прагнення України до інтеграції з Європейським Союзом та гармонізації законодавства з європейськими нормами така проблема стає ще більш актуальною. Відсутність чіткого визначення митної інфраструктури ускладнює адаптацію національного законодавства до стандартів ЄС, які базуються на уніфікованих підходах до функціонування митної системи, її технічного оснащення та інтеграції з інформаційними платформами.

Крім того, недосконалість правового та наукового розуміння митної інфраструктури обмежує можливості для інвестування та модернізації цього сектору. Відсутність визначення унеможливорює ефективне стратегічне планування розвитку інфраструктури та її інтеграцію з іншими ланками логістичних систем. Це також створює бар'єри для залучення міжнародної технічної допомоги та грантів, які часто спрямовані на реформування митної системи відповідно до сучасних стандартів.

Наступна проблема - низька якість побудови митних пунктів пропуску в Україні є однією з ключових перешкод для забезпечення ефективної роботи митної системи та інтеграції до міжнародних стандартів. Значна частина будівель митних пунктів пропуску є застарілою, їхній технічний стан не відповідає сучасним вимогам, що ускладнює процес обробки товарів і транспортних засобів. Ці будівлі часто були зведені багато років тому без урахування сучасних стандартів ергономіки, енергозбереження та технічної оснащеності. Недостатнє або застаріле облаштування створює незручності як для працівників митної служби, так і для користувачів, які перетинають кордон. Неефективна організація простору призводить до затримок у перевірках, черг і підвищення витрат часу для перевізників та пасажирів.

Корупція посилює цю проблему, оскільки часто інвестиції, що виділяються на модернізацію митних пунктів, використовуються нераціонально або не доходять до реального впровадження змін. У деяких випадках ремонтні роботи або будівництво нових об'єктів виконуються на папері, тоді як фактичний стан інфраструктури залишається незмінним. Крім того, через корупційні схеми процес облаштування нових пунктів пропуску або їхнього оновлення нерідко супроводжується завищенням вартості проєктів, непрозорими тендерами та низькою якістю виконаних робіт. Як результат, навіть нові чи відремонтовані пункти пропуску часто не відповідають технічним і функціональним вимогам, необхідним для забезпечення швидкого й ефективного митного контролю.

Застарілість будівель та їхнє незручне облаштування також сприяють формуванню корупційного середовища на митниці. Недосконалі умови для перевірки товарів і транспорту створюють можливості для ухилення від законних процедур за допомогою хабарів або маніпуляцій із документами.

Відсутність відповідної постанови Кабінету Міністрів України та наказу Держмитслужби щодо затвердження вимог до облаштування вантажних митних комплексів є серйозною проблемою для забезпечення прозорості та ефективності митних процедур. На сьогодні в Україні замість вантажних митних комплексів, що мають бути регламентовані та відповідати певним стандартам, фактично використовуються митні термінали. Однак поняття "митний термінал" взагалі не визначене в Митному кодексі України, що створює правову прогалину. У зв'язку з цим регулювання діяльності таких об'єктів є неоднозначним, а їх облаштування не підлягає чітко встановленим вимогам.

Наказ Держмитслужби № 583 [60], що діє зараз, регулює лише облаштування зон митного контролю, які є частиною митного терміналу, але не охоплює всієї інфраструктури цих об'єктів. Такий підхід призводить до невизначеності в організації діяльності терміналів, що негативно позначається на загальному функціонуванні митної системи. Відсутність чітких норм і вимог до

облаштування, технічного оснащення, умов зберігання вантажів і організації роботи на таких об'єктах створює дисбаланс у функціонуванні інфраструктури. Це ускладнює контроль за товарами, транспортуванням і веденням митної статистики, а також породжує хаос у плануванні та розвитку митної інфраструктури.

Такий стан речей також створює значні корупційні ризики, оскільки надання дозволів на експлуатацію митних терміналів часто здійснюється без прозорих стандартів і чітких критеріїв. Це дозволяє зацікавленим сторонам зловживати правовою невизначеністю на власну користь, встановлюючи необґрунтовані тарифи або надаючи переваги окремим суб'єктам господарювання. Відсутність єдиних вимог до облаштування таких об'єктів унеможливорює також належний контроль за їхньою діяльністю з боку держави.

Така правова прогалина не тільки підриває ефективність митного регулювання, але й суперечить прагненню України гармонізувати свою систему з європейськими стандартами, де регулювання митної інфраструктури здійснюється на основі чітко визначених критеріїв.

Далі розглянемо проблеми в сфері митних лабораторій. Вони полягають у відсутності системності та оновленої правової бази, що враховувала б сучасну організацію митної системи та функціонування лабораторій. Ситуація ускладнюється одночасним існуванням двох наказів, які затверджували різні моделі митних лабораторій. Зокрема, наказ №220 від 29.03.2004 [33], що встановлював Центральне митне управління лабораторних досліджень та експертної роботи (ЦМУДЛЕР), досі формально діє, хоча сам ЦМУДЛЕР уже припинив свою діяльність. Наказ про його затвердження не було офіційно скасовано, що створює нормативну плутанину. Одночасно чинним залишається наказ Міністерства доходів і зборів №133 від 29.05.2013 [4], який запровадив Службу лабораторних досліджень та експертної діяльності (СЛЕД), але також не оновлювався після реорганізації митної служби.

Проблема посилюється у зв'язку з масштабною реорганізацією митних органів, що відбулася після розформування Державної фіскальної служби (ДФС) та створення Державної митної служби України. У цьому контексті наказ №133 [4], який регулював діяльність СЛЕД у складі ДФС, не був адаптований до нової структури. Хоча Міністерство фінансів України видало наказ №453 від 21.08.2023 [61], яким оновило попередній наказ №699 від 28.07.2016 [62], формально змінюючи прив'язку СЛЕД до Держмитслужби, ці оновлення не вирішили всіх правових проблем. Поєднання застарілих положень із новими викликає правову колізію, яка ускладнює функціонування митних лабораторій.

Ще однією проблемою є застарілість багатьох положень наказу №133 [4], які вже не відповідають сучасним потребам митної служби, стандартам Європейського Союзу та технічному прогресу. Це знижує ефективність роботи лабораторій, які мають забезпечувати експертну підтримку в митному контролі та сприяти запобіганню митним правопорушенням. Правова невизначеність у сфері нормативного регулювання лабораторій ускладнює їхню інтеграцію до європейських стандартів і створює ризики для коректного функціонування митної системи в цілому.

Далі розглянемо проблему недостатньої професійності роботи посадових осіб митниці є критичним фактором, що впливає на ефективність функціонування митних органів і рівень задоволеності їхньою роботою серед клієнтів. Як свідчать результати аналізу клієнтоорієнтованості роботи митниці (табл. 2.1 і 2.2), навіть за умови покращення швидкості реагування на скарги та прискорення їхнього вирішення, загальна задоволеність клієнтів та оцінка роботи митних органів продовжує знижуватися. Це свідчить про те, що оперативність не компенсує низької якості послуг, які надаються митними органами. Основною причиною такої ситуації є недостатній рівень професійної підготовки посадових осіб митниці, який позначається на якості виконання їхніх обов'язків.

Зниження задоволеності клієнтів вказує на наявність системних проблем у взаємодії з бізнесом і громадянами. Це може включати помилки у процесі перевірки документів, некоректне застосування норм митного законодавства, а також відсутність належних комунікативних навичок у посадових осіб. Крім того, це свідчить про недостатнє розуміння сучасних стандартів обслуговування клієнтів, які є важливими для формування довіри до митних органів. Такий низький рівень професійності може бути зумовлений застарілими методами навчання, браком сучасних освітніх програм і відсутністю систематичного підвищення кваліфікації посадових осіб.

Недостатній рівень професійності також може бути пов'язаний із проблемами внутрішньої мотивації співробітників, високим рівнем плинності кадрів і відсутністю чітких стандартів оцінки ефективності роботи. Усе це створює передумови для недобросовісного виконання обов'язків, що своєю чергою посилює недовіру клієнтів і знижує ефективність митного контролю. Така ситуація не лише впливає на рівень клієнтоорієнтованості, а й створює ризики для економічної безпеки країни, оскільки низький професійний рівень працівників митниці може сприяти виникненню корупційних практик та інших порушень.

Далі розглянемо проблеми, що стосуються об'єктів типу митний склад. Варто розглянути кілька важливих аспектів, що негативно впливають на ефективність їх функціонування та довіру до митної системи. Однією з ключових проблем є відсутність ефективного моніторингу стану товарів, що перебувають на митних складах. Це створює значні ризики корупційних порушень, коли інформація про товари може бути спотворена або прихована, а також підвищує ризик втрати товарів через неналежне зберігання, пошкодження чи зникнення. Неефективна система контролю за станом вантажів знижує рівень прозорості та ускладнює боротьбу з незаконними діями, пов'язаними з переміщенням і зберіганням товарів.

Ще однією важливою проблемою є нерівномірне розміщення митних складів по території України. Велика частина таких об'єктів зосереджена у прикордонних регіонах, тоді як у центральних і східних регіонах країни їх значно менше або вони мають обмежені можливості. Це створює дисбаланс у забезпеченні митних послуг і ускладнює логістичні процеси, зокрема для підприємств, які працюють далеко від прикордонних зон. У прикордонних регіонах, навпаки, спостерігається проблема перенавантаження митних складів. Значний обсяг товарів, що зберігаються у цих зонах, перевищує їхні технічні та організаційні можливості, що призводить до затримок у виконанні митних процедур, порушень умов зберігання товарів і створення додаткових черг.

Ситуацію ускладнює відсутність чіткої стратегії щодо розвитку інфраструктури митних складів, які б враховували потреби всіх регіонів та адаптували систему зберігання до сучасних вимог бізнесу та міжнародної торгівлі. Нерівномірність розподілу ресурсів, недостатній контроль та проблеми перенавантаження значно знижують ефективність митних складів як важливого елемента митної інфраструктури та створюють перешкоди для подальшої інтеграції України до європейського митного простору.

Також варто врахувати негативний вплив бойових дій на розвиток та роботу митної інфраструктури. Війна в Україні суттєво вплинула на функціонування та розвиток митної інфраструктури, що стало однією з ключових перешкод для її ефективності. Окупація значних територій, на яких розташовувалися важливі інфраструктурні об'єкти, таких як митні склади, пункти пропуску та логістичні хаби, призвела до їхньої втрати або неможливості використання. Це значно звузило можливості для обробки товарів і організації митного контролю, створюючи серйозні логістичні виклики для бізнесу та держави.

Крім того, часті повітряні тривоги та обстріли дестабілюють роботу митних органів навіть на тих територіях, які не є безпосередньою зоною бойових

дій. Працівники змушені працювати в умовах постійної загрози, що знижує продуктивність і створює перешкоди для виконання митних процедур. Такі обставини також негативно впливають на безпеку зберігання товарів, особливо в зонах, що можуть стати мішенями для обстрілів.

Важливим аспектом є також значні витрати з Державного бюджету на потреби оборони, що є об'єктивною необхідністю, проте вони суттєво обмежують фінансування розвитку митної інфраструктури. Через це реалізація довгострокових проєктів модернізації митних складів, лабораторій, пунктів пропуску або інформаційних систем відкладається на невизначений термін. Ситуація ускладнюється тим, що у контексті війни забезпечення безперервної роботи митних органів є критично важливим для підтримки економіки та міжнародної торгівлі.

Водночас очевидно, що більшість цих проблем не може бути повністю вирішена до закінчення війни. Лише після стабілізації ситуації та відновлення контролю над усією територією України стане можливим повноцінне планування та реалізація заходів з модернізації митної інфраструктури.

Отже, на сьогодні в сфері митної інфраструктури є доволі велика кількість проблем. Особливу увагу потрібно звернути застарілість деяких регулюючих нормативно-правових актів, які потребують термінового оновлення для виправлення існуючих колізій у законодавстві. Також у ході аналізу було виявлено серйозні проблеми з якістю роботи митних органів та професіоналізмом посадових осіб. Ще важливими проблемами в цій сфері є неналежне й не зручне облаштування митних пунктів пропуску та застарілість їхнього обладнання. Також варто звернути увагу на проблеми щодо корупції, яка давно існує в митних органах.

3.2 Шляхи до вирішення проблем у сфері митної інфраструктури України

У сфері митної інфраструктури є певні проблеми. Враховуючи, яке величезне значення вона має для регулювання зовнішньоекономічної діяльності, ці недоліки становлять серйозну загрозу для економічної безпеки держави. Задля досягнення ефективної роботи митної інфраструктури та забезпечення належного захисту економічних інтересів України необхідно розглянути вирішення проблеми описаних у підрозділі 3.1.

Почнемо з вирішення проблеми відсутності актуального визначення митної інфраструктури в законодавстві України. Рішення може бути досягнуто шляхом оновлення нормативної бази, зокрема наказу Держмитслужби №191 від 28.03.2012 [2], або його заміни на новий нормативний документ. У цьому документі необхідно запропонувати актуальне та вичерпне визначення митної інфраструктури, яке відповідатиме сучасним реаліям та включатиме всі її ключові елементи.

Новий або оновлений наказ має містити визначення митної інфраструктури як комплексу об'єктів, що забезпечують виконання митними органами своїх функцій. До складу цього комплексу повинні входити митні склади, склади тимчасового зберігання, вантажно-митні комплекси(або митні термінали), митні лабораторії, інформаційні системи (зокрема "Єдине вікно", АСУР, NCTS, АСМО), стаціонарні та спеціальні засоби митного контролю, а також митні пункти пропуску та переходу. Таке визначення дозволить закріпити структурований підхід до регулювання інфраструктури, а також створить основу для її подальшого вдосконалення.

Окрім цього, слід переглянути базові вимоги до функціонування кожного елемента митної інфраструктури, враховуючи європейські стандарти та практики. Це забезпечить відповідність законодавства України міжнародним вимогам, що є

важливим у контексті євроінтеграції. Зокрема, необхідно врахувати аспекти безпеки, ефективності та прозорості роботи митної інфраструктури, що сприятиме підвищенню довіри до митних органів з боку бізнесу та громадян.

Ухвалення оновленого документа або заміна наказу №191 [2] стане важливим кроком у розвитку правового регулювання митної сфери. Це дозволить створити більш ефективну та прозору систему управління митною інфраструктурою, сприятиме залученню інвестицій у її модернізацію та стане основою для інтеграції митної системи України до стандартів Європейського Союзу.

Вирішення проблеми відсутності нормативно-правового регулювання вимог до облаштування вантажно-митних комплексів може здійснюватися за двома основними підходами. Перший підхід передбачає прийняття відповідної постанови Кабінету Міністрів України та наказу Держмитслужби, які б встановлювали чіткі та актуальні вимоги до облаштування вантажно-митних комплексів. Такий крок дозволив би гармонізувати інфраструктуру цих об'єктів відповідно до потреб сучасної митної системи та міжнародних стандартів, створюючи єдину нормативну базу для їхнього функціонування.

Альтернативний підхід полягає у виключенні поняття "вантажно-митний комплекс" із Митного кодексу України та заміні його поняттям "митний термінал". Це відповідає фактичному стану справ, оскільки нині митні термінали часто функціонують як вантажно-митні комплекси, хоча поняття "митний термінал" не закріплене в законодавстві. У разі прийняття такого рішення необхідно розробити нову нормативну базу: постанову КМУ та наказ Держмитслужби, які б визначали чіткі вимоги до облаштування митних терміналів. У цих документах слід врахувати не лише інфраструктурні аспекти, але й питання технологічного оснащення, зручності для користувачів та екологічної відповідальності.

Прийняття відповідного рішення в одному з цих напрямків дозволить ліквідувати правову невизначеність і забезпечити чітке регулювання роботи таких об'єктів. Визначення єдиних вимог до облаштування та функціонування вантажно-митних комплексів або митних терміналів сприятиме прозорості, ефективності та підвищенню якості надання митних послуг. Крім того, це забезпечить відповідність митної інфраструктури України європейським стандартам, що є особливо важливим у контексті прагнення країни інтегруватися до Європейського Союзу.

Вирішення проблеми нормативно-правового забезпечення митних лабораторій потребує системного підходу, що включає скасування застарілих та неактуальних нормативних актів, а також приведення всієї нормативної бази у відповідність до сучасних вимог. Одним із першочергових кроків має стати офіційне скасування наказу №220 від 29.03.2004 [33], який затверджував ЦМУДЛЕР, оскільки цей орган більше не функціонує, а наказ продовжує формально існувати, створюючи правову колізію.

Наступним важливим заходом є заміна наказу Міністерства доходів і зборів №133 від 29.05.2013 [4] на аналогічний документ, що має бути виданий Міністерством фінансів України. Це обумовлено тим, що Міністерство доходів і зборів більше не існує, а його нормативні акти не були адаптовані до сучасних реалій. Новий наказ має чітко визначити структуру, функції та вимоги до митних лабораторій, включаючи їхню організацію відповідно до стандартів Держмитслужби.

Також слід видати документ, аналогічний наказу Міністерства фінансів України №699 від 28.07.2016 [62], для внесення змін у всі нормативно-правові акти, де досі може використовуватися застаріле поняття СЛЕД ДФС. Це допоможе усунути будь-які можливі неточності та забезпечити узгодженість термінології у сфері митних лабораторій. У разі, якщо такі документи залишаються поза увагою, необхідно провести їхній повний аналіз та актуалізацію.

Вирішення проблеми недостатньої професійності роботи посадових осіб митниці передбачає комплексний підхід, спрямований на підвищення рівня компетентності, етичності та відповідальності персоналу. Одним із ключових кроків має стати впровадження систематичних курсів підвищення кваліфікації, які охоплюватимуть як фахові аспекти митної справи, так і питання трудової етики. Такі курси сприятимуть формуванню сучасних професійних навичок та стандартів поведінки, що є важливими для ефективного виконання обов'язків.

Додатково необхідно проводити регулярну оцінку компетенцій посадових осіб, що включатиме тестування на знання законодавства, професійних процедур та етичних норм. За результатами оцінки слід відсіювати працівників, які демонструють критичний рівень некомпетентності, або надавати їм можливість пройти додаткові навчальні курси для підвищення кваліфікації з подальшим повторним тестуванням. Такий підхід дозволить поступово підвищити загальний рівень професійності митних органів, забезпечуючи мотивацію до самовдосконалення серед посадових осіб.

Крім того, необхідно запровадити більш жорсткі критерії для прийняття нових працівників до митних органів. Це може включати вимоги щодо спеціалізованої освіти, підтверджений досвід роботи у відповідній сфері, успішне проходження тестування та співбесід, а також перевірку репутації та моральних якостей кандидатів. Вищі стандарти відбору сприятимуть формуванню професійного кадрового складу, орієнтованого на ефективну та прозору роботу.

Реалізація таких заходів дозволить підвищити якість роботи митних органів, забезпечити їхню клієнтоорієнтованість і прозорість, а також зміцнити довіру до митної системи з боку бізнесу та громадян. Це стане ще одним важливим кроком у напрямку модернізації митної служби України та її адаптації до європейських стандартів.

Далі розглянемо вирішення проблеми митних складів. Воно може бути досягнуто через впровадження сучасних механізмів моніторингу стану товарів та

оптимізації їхнього розміщення. Ефективний моніторинг передбачає використання автоматизованих систем обліку та контролю, таких як RFID(радіо ідентифікація)-технології, датчики температури, вологості та інших показників, що забезпечать постійне відстеження стану товарів на митних складах. Це не лише мінімізує ризик втрати або пошкодження вантажу, але й зменшить можливості для корупційних зловживань.

Крім того, необхідно вирішити проблему нерівномірного розміщення митних складів у регіонах України. У регіонах із недостатньою кількістю таких об'єктів доцільно створити додаткові митні склади, що перебуватимуть у державній власності. Це сприятиме розвитку інфраструктури, підтримці місцевої економіки та створенню умов для рівномірного розподілу вантажопотоків. Зокрема, у прикордонних регіонах, де спостерігається перенавантаження митних складів, створення нових об'єктів дозволить знизити навантаження, скоротити час обробки товарів і підвищити ефективність митних процедур.

Ці заходи потребують комплексного підходу, що включає співпрацю між митними органами, місцевою владою та бізнесом, а також залучення інвестицій у розвиток митної інфраструктури. У результаті це сприятиме більш ефективному функціонуванню митної системи, підвищенню прозорості її роботи та створенню сприятливих умов для міжнародної торгівлі.

Вирішення проблеми низької якості побудови митних пунктів пропуску та застарілості їхньої інфраструктури потребує комплексного підходу, що охоплює як технічні, так і організаційні аспекти. Одним із першочергових заходів є залучення фінансових ресурсів, як внутрішніх, так і міжнародних, для оновлення існуючих митних пунктів пропуску. Це включає проведення капітального ремонту будівель, модернізацію інфраструктури та впровадження сучасних технологій, що дозволять підвищити швидкість і якість обслуговування. У випадках, коли модернізація об'єктів є технічно або економічно недоцільною, необхідно здійснювати їх повну перебудову відповідно до сучасних стандартів та потреб.

Однак вирішення цього питання неможливе без ефективної боротьби з корупцією та розкраданням державних коштів. Недостатній контроль за використанням фінансів під час будівництва чи модернізації митних пунктів пропуску призводить до низької якості виконання робіт і марнотратства. Для протидії цьому необхідно значно посилити контроль за реалізацією проектів, залучати незалежних аудиторів та впроваджувати цифрові системи моніторингу витрат.

Прозорість і підзвітність у розподілі коштів стануть ключовими умовами для успішного оновлення митних пунктів пропуску. Лише за умови системного підходу, який враховує як технічні потреби, так і необхідність ефективного антикорупційного контролю, можливо досягти довгострокового та сталого розвитку митної інфраструктури. Це сприятиме підвищенню ефективності роботи митних органів, покращенню іміджу України в міжнародній торгівлі та забезпеченню відповідності митних пунктів пропуску європейським стандартам.

Також варто зазначити, що подальший повноцінний та швидкий розвиток митної інфраструктури України стане можливим лише після завершення війни та деокупації всіх територій. Війна спричинила значні руйнування митної інфраструктури на окупованих та прифронтових територіях, а також відвернула фінансові та матеріальні ресурси держави на забезпечення обороноздатності країни. У мирний час, зі зменшенням витрат на оборону, вивільнені кошти можна буде спрямувати на відновлення та модернізацію митних об'єктів, впровадження сучасних технологій, а також вирішення наявних системних проблем у митній сфері.

Це створить можливості для будівництва нових митних пунктів пропуску, модернізації наявних об'єктів, розвитку інфраструктури, включаючи вантажно-митні комплекси(або митні термінали), митні склади, лабораторії та інформаційні системи. Також важливо, що в мирний час держава зможе активніше

співпрацювати з міжнародними партнерами, залучаючи інвестиції та міжнародний досвід для впровадження кращих практик управління митною інфраструктурою.

Отже, виконання перелічених вище рекомендацій дозволить вдосконалити нормативно-правове регулювання митної інфраструктури, покращити якість та ефективність її роботи, що в наслідку допоможе краще забезпечувати економічну безпеку держави.

3.3 Перспективи адаптації митної інфраструктури України до стандартів ЄС

Євроінтеграція України є стратегічною метою, що залишилася незмінною навіть у контексті війни та значних економічних викликів. Вступ до ЄС є не лише політичним рішенням, але й комплексним процесом, який передбачає докорінні зміни в багатьох сферах, включаючи митну політику та інфраструктуру. Аналіз існуючих нормативних розбіжностей між Україною та ЄС показує, що, хоча інтеграція відкриває значні можливості, перед Україною стоять і серйозні виклики, які потрібно враховувати вже зараз.

Однією з ключових перспектив є повна інтеграція України до митного союзу ЄС, що відкриває широкий доступ до єдиного європейського ринку – найбільшого за обсягом торгівлі у світі. Це дозволить українським підприємствам значно спростити експортно-імпортні операції, завдяки усуненню багатьох адміністративних і фінансових бар'єрів. Зокрема, зменшення витрат на митне оформлення та усунення митних обмежень сприятиме підвищенню конкурентоспроможності українських товарів на європейських ринках. Для багатьох виробників це стане можливістю не лише зміцнити свої позиції на зовнішніх ринках, але й розширити асортимент продукції, адаптуючись до потреб і стандартів споживачів ЄС.

Інтеграція до митного союзу також відкриє для України нові шляхи участі у загальноєвропейських логістичних і торговельних ланцюгах. Україна, маючи вигідне географічне розташування, може стати важливим транзитним вузлом для товаропотоків між країнами Європи та Азії. Це створить додаткові можливості для розвитку транспортної інфраструктури, залучення інвестицій у будівництво і модернізацію портів, залізниць та автодоріг. Ефективна інтеграція в логістичну систему ЄС здатна значно підвищити швидкість і надійність доставки товарів, що важливо як для зовнішніх інвесторів, так і для місцевих підприємств.

Крім того, доступ до європейського ринку стимулюватиме модернізацію української економіки в цілому. Підприємства, які орієнтуватимуться на експорт до ЄС, будуть змушені впроваджувати новітні технології, дотримуватися високих стандартів якості та екологічних норм. Це, у свою чергу, сприятиме зростанню продуктивності, інноваційності та загального рівня конкурентоспроможності українських виробників. Водночас українські споживачі отримають доступ до ширшого асортименту товарів і послуг європейського походження за конкурентними цінами.

Однак цей процес також супроводжується викликами. Гармонізація митного законодавства вимагатиме значного часу й ресурсів, адже адаптація національної нормативно-правової бази до законодавства ЄС охоплює не лише технічні питання, але й зміну інституційного підходу до роботи митних органів. Це включає впровадження автоматизованих систем, повну заміну паперових процедур цифровими та перехід до більш ефективних і прозорих механізмів управління. Для України, де багато процесів досі все ще базуються на застарілих практиках, це стане серйозним випробуванням.

Іншим важливим аспектом є необхідність забезпечення відповідного рівня підготовки кадрів. Європейські стандарти вимагають високого рівня компетенції від митних службовців, а це означає масштабне перенавчання персоналу. Крім того, необхідно буде створити або модернізувати митну інфраструктуру,

включаючи склади тимчасового зберігання, митні термінали, транспортні коридори та логістичні центри. Це передбачає значні фінансові витрати, які можуть бути важкими для державного бюджету в умовах війни та економічної нестабільності.

Ще одним викликом стане питання взаємодії митних органів з бізнесом. Вступ до ЄС супроводжуватиметься новими регуляторними вимогами, які можуть бути складними для українських підприємств, особливо малого та середнього бізнесу. Це потребує активної участі держави у підтримці бізнесу через інформаційні кампанії, консультації та субсидії.

Водночас війна, яка триває, створює додатковий тиск на економіку, але вона також може виступити каталізатором змін. Україна, маючи досвід кризового управління та гнучкості, здатна швидко адаптуватися до нових умов, якщо буде забезпечено належне стратегічне планування та підтримку з боку міжнародних партнерів. Європейський Союз, у свою чергу, зацікавлений у тому, щоб Україна стала успішним членом спільноти, і тому готовий надавати допомогу, як фінансову, так і технічну.

Слід зазначити, що фінансова підтримка з боку Європейського Союзу стане ключовим фактором у процесі відновлення та трансформації української економіки, яка зазнала значних втрат як через пандемію COVID-19, так і внаслідок руйнівних наслідків війни. Участь України у програмах фінансування ЄС стане не лише стимулом для відновлення, але й допоможе модернізувати інфраструктуру, адаптувати промисловість до європейських стандартів та підвищити ефективність державного управління.

Досвід Польщі, яка активно використовує європейські фонди, є показовим. У період за 2019-2022 роки місцеві бюджети Польщі отримували від 6,40% у 2019 році до 4,57% у 2024 році від загальної суми власного доходу. Ці кошти спрямовуються на широкомасштабні проекти в різних галузях, включаючи інфраструктуру, енергетику, цифровізацію, охорону здоров'я, освіту та науку.

Польща демонструє, як ефективне використання таких ресурсів може забезпечити динамічний розвиток, зміцнити конкурентоспроможність і підвищити рівень добробуту населення [63].

Однак фінансова допомога ЄС – це не лише додатковий ресурс, але й відповідальність. Україні доведеться продемонструвати здатність ефективно управляти коштами, забезпечувати їх цільове використання та прозорість. Враховуючи масштаби викликів, що стоять перед країною, відбудова зруйнованої інфраструктури, модернізація промисловості та адаптація до вимог ЄС потребуватимуть довгострокових і стратегічно продуманих інвестицій. Успішна реалізація цих завдань можлива лише за умови тісної співпраці з європейськими партнерами та залучення сучасного досвіду й технологій.

Водночас Україна не буде унікальною в своїй залежності від підтримки ЄС. Як показує приклад Польщі, навіть країни, що вже інтегровані до ЄС, продовжують активно використовувати європейські фонди для стимулювання розвитку. Україна, маючи великий потенціал, може стати наступною історією успіху, якщо зможе ефективно адаптувати свій економічний, адміністративний і правовий устрій до стандартів ЄС. Важливо не тільки отримати ці кошти, але й використати їх максимально раціонально, забезпечуючи довгострокову користь для всієї країни.

Одним із ключових викликів для України на шляху до євроінтеграції є повна гармонізація митного законодавства із законодавством Європейського Союзу. Цей процес передбачає відмову від існуючих національних правил і перехід на Митний кодекс ЄС, що вимагає не лише значних правових змін, але й модернізації всієї митної інфраструктури. Адаптація передбачає імплементацію суворих процедур, нових технічних стандартів і підходів до митного контролю, що відповідатимуть високим європейським вимогам.

Невиконання Україною зобов'язань може мати серйозні наслідки. Порушення угод або затримки в імплементації можуть призвести до замороження

фінансової допомоги й інвестицій з боку ЄС. Такий сценарій суттєво уповільнить розвиток не лише митної інфраструктури, але й загальний економічний прогрес України. Крім того, економічна залежність від інвестицій і дотацій ЄС робить Україну вразливою до санкцій у разі порушення домовленостей. Замороження програм фінансування або посилення торговельних обмежень може мати катастрофічний вплив на відновлення країни після війни та модернізацію її економіки.

Ще одним критичним ризиком є потенційна загроза юридичних санкцій з боку ЄС. У разі невідповідності українського законодавства нормам ЄС країна може стати об'єктом розгляду в Суді Європейського Союзу. Подібна ситуація вже мала місце з Румунією у 2020 році, коли Суд ЄС ухвалив рішення проти цієї країни через невідповідність її національного митного законодавства європейським стандартам. Документ «Надзвичайна постанова №. 96 від 11 червня 2020» [64] свідчить, що після судового розгляду значна частина статей румунського митного кодексу була скасована або переглянута. Це призвело до серйозних викликів для правового та адміністративного середовища країни, вимагаючи швидкої реакції та значних витрат на адаптацію до вимог ЄС.

Приклад Польщі демонструє серйозні наслідки недотримання зобов'язань щодо адаптації національного законодавства до стандартів ЄС. Ця країна зіткнулася із замороженням значної частини фінансової допомоги, що суттєво вплинуло на її економіку. Загальні втрати склали близько 36 млрд євро, з яких 24 млрд становили безповоротні дотації, а 12 млрд – кредити [65].

Особливо критичною була ситуація у 2022 році, коли Польща не змогла отримати фінансування з Фонду відбудови. Це фінансування могло б становити приблизно 1% ВВП країни, що є суттєвим ресурсом для стимулювання економічного зростання та інфраструктурних проєктів. Втрата таких коштів значно ускладнює реалізацію стратегічних ініціатив і ставить під сумнів здатність країни повною мірою скористатися перевагами членства в ЄС [65].

Для уникнення таких сценаріїв Україні слід чітко дотримуватися дорожньої карти реформ і забезпечити ефективну взаємодію між усіма зацікавленими сторонами – державними органами, бізнесом і міжнародними партнерами. Важливим є також створення умов для прозорості процесів та запобігання корупції, що залишається однією з ключових проблем у митній сфері. Лише комплексний підхід, що включатиме правову, технічну й організаційну гармонізацію, дозволить Україні успішно пройти цей виклик і стати повноцінним членом європейської митної спільноти.

Отже, вступ України до ЄС надасть велику кількість переваг та економічних стимулів для економіки країни, що стане рушієм розвитку митної інфраструктури. Проте, в нашої країни з'являться серйозні зобов'язання перед союзом. У разі порушення угод, проти України можуть бути введені адміністративні й економічні санкції, які приведуть до значного сповільнення розвитку митної інфраструктури й економіки країни в цілому.

ВИСНОВКИ

Отже, митна інфраструктура - це сукупність об'єктів за допомогою яких митні органи можуть здійснювати заходи з митного контролю.

Елементами митної інфраструктури України є:

- Митні склади
- Склади тимчасового зберігання
- Вантажно митний комплекс
- Митні лабораторії
- Інформаційні системи
- Адміністративні будівлі
- Стаціонарні та спеціальні засоби митного контролю
- Митні пункти пропуску й переходу

Митні склади – це спеціально обладнані об'єкти, такі як складські приміщення, резервуари, холодильні або морозильні камери, призначені для зберігання товарів, які перебувають під митним контролем.

Склади тимчасового зберігання – це спеціально облаштовані зони, що можуть включати приміщення, майданчики з покриттям або без нього, резервуари, холодильні чи морозильні камери, призначені для тимчасового зберігання товарів до їх розміщення в митний режим.

Митні склади та СТЗ поділяються на відкриті й закриті.

Вантажний митний комплекс – це спеціально виділена територія, де розміщуються будівлі, споруди та всі необхідні технічні засоби для здійснення заходів з митного контролю та митного оформлення товарів, комерційних транспортних засобів, що перетинають митний кордон України.

Вантажний митний комплекс – це спеціально відведена зона, на якій розташовані будівлі, споруди та необхідне технічне обладнання для виконання

митного контролю та оформлення товарів і транспортних засобів, що перетинають митний кордон України.

Спеціалізована лабораторія з питань експертизи та досліджень Міністерства доходів і зборів України – це окремий територіальний орган, основна діяльність якого включає:

- Здійснення податкової та митної політики, а також боротьбу з правопорушеннями у цій сфері.
- Проведення досліджень і експертиз у галузях митної та податкової справи.
- Оцінювання вилученого або конфіскованого майна.
- Організацію досліджень і забезпечення експертного контролю за дотриманням законодавства.
- Визначення характеристик товарів для митного контролю.
- Участь у заходах митного контролю та протидію контрабанді.
- Проведення експертиз, спрямованих на виявлення порушень законодавства.
- Контроль за транспортуванням і взяттям проб товарів.
- Участь у міжнародних проектах та програмному обміні.
- Надання консультацій і участь у розробці законодавчих актів.

Єдина автоматизована інформаційна система митних органів – це багатофункціональна інтегрована платформа, що об'єднує взаємопов'язані інформаційно-комунікаційні системи. Завдяки їй електронні системи митних органів можуть ефективно виконувати свої завдання у сфері митної діяльності.

АСМО «Інспектор» – це система, яка надає посадовим особам усі необхідні інструменти для проведення митного оформлення товарів. Вона включає низку ключових елементів, що забезпечують успішне виконання митних процедур.

АСАУР – це спеціалізована система, яка складається з програмно-інформаційних модулів. Її головна функція – збір інформації про ризики, їх автоматичне виявлення та інформування про можливі загрози.

NCTS (New Computerized Transit System або Нова комп'ютеризована транзитна система) – це система, розроблена на основі Конвенції про процедуру спільного транзиту. Користуватися нею можуть виключно країни-учасниці цієї Конвенції. Вона призначена для моніторингу переміщення товарів у межах процедури спільного транзиту, що сприяє підвищенню ефективності та безпеки логістичних процесів.

Адміністративні будівлі – це спеціалізовані приміщення, призначені для забезпечення функціонування різних підрозділів митних органів. Вони облаштовані таким чином, щоб створити комфортні умови для надання послуг, які передбачаються обов'язками та повноваженнями посадових осіб.

Засоби митного контролю – це комплекс технічного обладнання, яке митні органи використовують для перевірки вантажів і транспортних засобів, що перетинають митний кордон. Їх основна мета – виявлення контрабанди та предметів, заборонених до ввезення чи вивезення з території України.

Пункти пропуску та переходу – це спеціально відведені зони, розташовані на залізничних і автомобільних вокзалах, автодорогах, пішохідних маршрутах, аеропортах, а також на річкових і морських портах. Вони оснащені адміністративними приміщеннями та технічними засобами, необхідними для організації прикордонного, митного й інших видів контролю, а також для забезпечення пропуску людей, товарів і транспорту через державний кордон.

Кожен елемент митної інфраструктури України регулюється окремою постановою Кабінету Міністрів України та наказом Державної митної служби.

Розвиток митної інфраструктури України є важливою складовою економічного зростання й інтеграції країни в світову торгівлю та ЄС. Митна система відіграє ключову роль у забезпеченні національної безпеки, контролі над потоками товарів, а також у стимулюванні міжнародної торгівлі. Саме тому важливо прослідкувати особливості її розвитку.

Проте, під час дослідження цієї сфери було виявлено деякі проблемні аспекти:

Відсутність актуального визначення митної інфраструктури як комплексу елементів в законодавстві України;

- Відсутність розробленого поняття "митна інфраструктура" в актуальній українській науковій літературі;
- Низька якість побудови митних пунктів пропуску;
- Застарілість адміністративних будівель та їхнє незручне облаштування;
- Відсутність відповідної постанови Кабінету Міністрів України та наказу Держмитслужби щодо затвердження вимог до облаштування вантажних митних комплексів;
- Відсутність оновленої правової бази, що враховувала б сучасну організацію митної системи та функціонування лабораторій;
- Проблема недостатньої професійності роботи посадових осіб митниці;
- Відсутність ефективного моніторингу стану товарів, що перебувають на митних складах та їх нерівномірне розміщення.

Лише після вирішення вказаних вище проблем митна інфраструктура зможе ефективно функціонувати. В першу чергу, процес виправлення недоліків та модернізації митної та митної системи України в цілому варто почати з повної гармонізації національного митного законодавства з ЄС, посиленням боротьби з корупційними схемами, проблемами кваліфікації особового складу митних органів. А лише потім переходити до модернізації інфраструктурних об'єктів митниці. Адже в разі не вирішення вказаних вище проблем у першу чергу, процес модернізації митної інфраструктури України буде не ефективним, що унеможливить її адаптацію до стандартів ЄС у найближчі роки.

Враховуючи сучасний стан економіки України, то після вступу до ЄС вона буде дуже сильно залежати від дотацій, інвестицій та кредитів від країни Європи. У разі невиконання Україною зобов'язань перед ЄС, проти неї можуть бути використані адміністративні й економічні санкції, які передбачають замороження фінансової допомоги, що значно сповільнить розвиток не тільки митної інфраструктури, а й країни в цілому.

Список використаних джерел

1. Економічний словник-довідник / [ред. С. В. Мочерний]. – Київ: Femina, 1995. – 367 с. – (Nota bene)
2. Про Концепцію інтегрування системоутворюючих компонентів технічних та спеціальних засобів митного контролю з автоматизованою системою митного оформлення Держмитслужби України : Наказ від 28.03.2012 № 191. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0191342-12#Text> (дата звернення: 05.09.2024).
3. Митний кодекс України : Кодекс України від 13.03.2012 № 4495-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text> (дата звернення: 05.09.2024).
4. Положення про Спеціалізовану лабораторію з питань експертизи та досліджень Міндоходів : Наказ від 29.05.2013 № 133. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0133810-13#n128> (дата звернення: 06.09.2024).
5. Про затвердження Положення про Єдину автоматизовану інформаційну систему митних органів, порядок і умови застосування її систем : Наказ М-ва фінансів України від 19.05.2023 № 263. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1132-23#Text> (дата звернення: 06.09.2024).
6. Литвин Н. Деякі аспекти інформаційного забезпечення діяльності митних органів / Н. Литвин // Вісник Національного університету "Львівська політехніка". Серія : Юридичні науки. - 2017. - № 865. - С. 273-278. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vnulpurn_2017_865_43.
7. Про затвердження Порядку взаємодії інформаційних систем Державної податкової служби України та Державної митної служби України щодо обміну інформацією, необхідною для адміністрування податків, зборів та інших

обов'язкових платежів, здійснення контрольних процедур щодо дотримання податкового та митного законодавства: Наказ М-ва фінансів України від 10.06.2020 № 286 : станом на 14 черв. 2024 р.
URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0593-20#Text> (дата звернення: 07.09.2024).

8. Гапонюк , М., & Бороденко , Т. (2023). ТРАНСФОРМАЦІЯ МИТНИЦІ: ФАКТОРИ ПОЯВИ ЕЛЕКТРОННОЇ МИТНИЦІ. Grail of Science, (26), 54–62.
URL: <https://doi.org/10.36074/grail-of-science.14.04.2023.005>

9. Питання та відповіді. Державна Митна Служба.
URL: <https://customs.gov.ua/forum/?tag=ncts-140> (дата звернення: 07.09.2024).

10. Конвенція про процедуру спільного транзиту : Конвенція Європ. асоц. вільн. торгівлі (EFTA) від 20.05.1987 : станом на 1 жовт. 2022 р.
URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_001-87#Text (дата звернення: 08.09.2024).

11. Про затвердження Порядку використання, забезпечення та обліку технічних засобів митного контролю в митницях ДФС : Наказ від 28.07.2015.
URL: https://www.mdoffice.com.ua/ru/aMDODOc.FindDoc?p_type=4&p_code=5410715 (дата звернення: 08.09.2024).

12. Про затвердження Положення про пункти пропуску через державний кордон та пункти контролю : Постанова Каб. Міністрів України від 18.08.2010 № 751 : станом на 6 лип. 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/751-2010-p#Text> (дата звернення: 09.09.2024).

13. Возняковська К. А. До питання облаштування зони митного контролю: господарські та організаційні аспекти/ К. А. Возняковська, Д. А. Біленець // Науковий вісник Ужгородського університету: серія: Право / голов. ред. Ю. М. Бисага – Ужгород, 2023. –Т. 1. Вип. 77. – С. 184-189. – Бібліогр.: с. 189 (8 назв).
URL <http://visnyk-pravo.uzhnu.edu.ua/article/view/283070/277261>

14. Про затвердження Порядку надання складським об'єктам статусу «митний склад» та позбавлення такого статусу : Наказ М-ва фінансів України від 16.07.2012 № 835 : станом на 23 жовт. 2024 р.
URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1324-12#Text> (дата звернення: 10.09.2024).

15. Міжнародна конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур (Кіотська конвенція) (укр/рос) : Конвенція Ради Мит. Співробітництва від 18.05.1973 : станом на 12 лип. 2023 р.
URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_643#Text (дата звернення: 10.09.2024).

16. Про затвердження Положення про склади тимчасового зберігання : Наказ М-ва фінансів України від 28.05.2012 № 613 : станом на 23 жовт. 2024 р.
URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1307-12#Text> (дата звернення: 11.09.2024).

17. Про затвердження Порядку взаємодії структурних підрозділів та територіальних органів Державної фіскальної служби України із Спеціалізованою лабораторією з питань експертизи та досліджень Держмитслужби під час проведення досліджень (аналізів, експертиз), Нормативів взяття проб (зразків) товарів для проведення дослідження (експертизи), форм акта про взяття проб (зразків) товарів та висновку : Наказ М-ва фінансів України від 02.12.2016 № 1058 : станом на 4 груд. 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1693-16#Text> (дата звернення: 11.09.2024).

18. Про затвердження Методичних рекомендацій щодо внесення інформації до окремих функціональних модулів Автоматизованої системи митного оформлення "Інспектор" під час переміщення автомобільних транспортних засобів : Наказ від 29.08.2023 № 426.
URL: https://zakononline.com.ua/documents/show/523151___761692 (дата звернення: 12.09.2024).

19. Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законів України щодо запровадження механізму "єдиного вікна" та оптимізації здійснення контрольних процедур при переміщенні товарів через митний кордон України : Закон України від 06.09.2018 № 2530-VIII : станом на 1 жовт. 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2530-19#Text> (дата звернення: 12.09.2024).

20. Про затвердження Порядку взаємодії між декларантами, їх представниками, іншими заінтересованими особами та митними органами, іншими державними органами, установами та організаціями, уповноваженими на здійснення дозвільних або контрольних функцій щодо переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України, з використанням механізму "єдиного вікна" та визнання : Постанова Каб. Міністрів України від 21.10.2020 № 971. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/971-2020-p#Text> (дата звернення: 13.09.2024).

21. Про затвердження Порядку реалізації положень Конвенції про процедуру спільного транзиту на території України : Наказ М-ва фінансів України від 07.10.2022 № 325 : станом на 11 листоп. 2022 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1309-22#Text> (дата звернення: 13.09.2024).

22. Деякі питання реалізації положень Митного кодексу України щодо надання авторизацій : Постанова Каб. Міністрів України від 27.09.2022 № 1092 : станом на 14 лют. 2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1092-2022-p#Text> (дата звернення: 14.09.2024).

23. Про затвердження Положення про відкриття та експлуатацію митних ліцензійних складів : Наказ Держ. мит. служби України від 31.12.1996 № 592 : станом на 20 серп. 2012 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0005-97#Text> (дата звернення: 14.09.2024).

24. Про впорядкування діяльності митних ліцензійних складів : Постанова Каб. Міністрів України від 14.08.1996 № 954 : станом на 17 черв. 2011 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954-96-п#Text> (дата звернення: 15.09.2024).

25. Щодо перереєстрації митних ліцензійних складів : Наказ Держ. мит. служби України від 05.11.1996 № 510 : станом на 20 серп. 2012 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0709-96#Text> (дата звернення: 15.09.2024).

26. Про затвердження Положення про склади тимчасового зберігання : Наказ Держ. мит. служби України від 07.10.2003 № 674 : станом на 23 серп. 2012 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1061-03#Text> (дата звернення: 16.09.2024).

27. Про затвердження Порядку ведення обліку та подання митним органам звітності щодо товарів на складах тимчасового зберігання : Наказ Держ. мит. служби України від 13.05.2009 № 443 : станом на 23 серп. 2012 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0471-09#Text> (дата звернення: 16.09.2024).

28. Про затвердження Порядку відкриття вантажного митного комплексу, автопорту, автотермінала : Наказ Держ. мит. служби України від 20.10.2003 № 703 : станом на 30 жовт. 2015 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1118-03#Text> (дата звернення: 17.09.2024).

29. Про затвердження вимог, яким повинен відповідати вантажний митний комплекс, автопорт, автотермінал : Постанова Каб. Міністрів України від 07.04.2003 № 476 : станом на 23 лют. 2010 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/476-2003-п#Text> (дата звернення: 18.09.2024).

30. Деякі питання функціонування вантажних митних комплексів, автопортів, автотерміналів : Постанова Каб. Міністрів України від 17.02.2010

№ 132 : станом на 1 черв. 2012 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/132-2010-п#Text> (дата звернення: 18.09.2024).

31. Про затвердження Типового положення про вантажний митний комплекс як спеціалізовану митну організацію : Наказ від 31.07.2007 № 647. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0647342-07#Text> (дата звернення: 19.09.2024).

32. Про затвердження Єдиного порядку функціонування у вантажних митних комплексах, автопортах, автотерміналах системи електронного обліку товарів і транспортних засобів : Наказ Держ. мит. служби України від 20.12.2010 № 1490 : станом на 30 жовт. 2015 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0014-11#Text> (дата звернення: 19.09.2024).

33. Про затвердження Положення про Центральне митне управління лабораторних досліджень та експертної роботи : Наказ від 29.03.2004 № 220. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0220342-04#Text> (дата звернення: 20.09.2024).

34. Про затвердження Порядку взаємодії митних органів із Центральним митним управлінням лабораторних досліджень та експертної роботи при проведенні митного контролю та митного оформлення товарів і транспортних засобів, Нормативів взяття проб (зразків) товарів для проведення дослідження (аналізу, експертизи) та форми акта про взяття проб (зразків) товарів : Наказ М-ва фінансів України від 31.05.2012 № 654 : станом на 13 січ. 2017 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1071-12#Text> (дата звернення: 20.09.2024).

35. Про затвердження Положення про Єдину автоматизовану інформаційну систему Держмитслужби України : Наказ від 04.11.2010 № 1341. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/va341342-10#Text> (дата звернення: 21.09.2024).

36. Про введення в дослідну та постійну експлуатацію програмно-інформаційного комплексу "Інспектор-2006": Наказ від 25.01.2007 № 48. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0048342-07#Text> (дата звернення: 21.09.2024).

37. Деякі питання реалізації принципу "єдиного вікна" під час здійснення митного, санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного, радіологічного та інших видів державного контролю: Постанова Каб. Міністрів України від 25.05.2016 № 364: станом на 22 груд. 2020 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/364-2016-п#Text> (дата звернення: 22.09.2024).

38. Про електронну реєстрацію гарантій для цілей спільного транзиту: Наказ від 13.03.2024 № 143. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0143913-23#Text> (дата звернення: 22.09.2024).

39. Про затвердження Порядку використання, забезпечення та обліку технічних засобів митного контролю в регіональних митницях, митницях: Наказ від 26.09.2007 № 780. URL: https://www.mdoffice.com.ua/ru/aMDODOc.html?p_file=61&p_page=479 (дата звернення: 23.09.2024).

40. Про затвердження Положення про пункти пропуску через державний кордон: Постанова Каб. Міністрів України від 03.08.2000 № 1203: станом на 6 верес. 2010 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1203-2000-п#Text> (дата звернення: 23.09.2024).

41. Плани та звіти роботи. *Державна митна служба України*. URL: <https://customs.gov.ua/plani-ta-zviti-roboti> (дата звернення: 27.09.2024).

42. АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ до проекту наказу Міністерства фінансів України «Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства фінансів України»: 2021. URL: <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source>

=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiWjuS92ZeKAxXSIXAIHZu4MjwQFnoECBcQAQ&url=https://mof.gov.ua/storage/files/%D0%90%D0%A0%D0%92(4).rtf&usg=AOvVaw1DIBgYVCug3tCNMB96i3cT&opi=89978449 (дата звернення: 27.09.2024).

43. Пункти пропуску. *Державна прикордонна служба*. URL: <https://dpsu.gov.ua/ua/punkti-propusku#perelikppr> (дата звернення: 28.09.2024).

44. Статистика митного декларування. *Державна митна служба України*. URL: <https://customs.gov.ua/statistika-ta-reiestri#statistika> (дата звернення: 28.09.2024).

45. Інформація про середній час митного оформлення товарів у митних режимах експорту, імпорту, транзиту (без реагування автоматизованої системи управління ризиками). *Портал відкритих даних*. URL: <https://data.gov.ua/dataset/scsu-register-time-vehicles/resource/6831a0d7-1c8a-4b2f-a7ff-864a019891d5?page=1> (дата звернення: 03.10.2024).

46. Статистика товарообігу через митний кордон України. *Державна митна служба України*. URL: <https://customs.gov.ua/statistika-ta-reiestri#statistika> (дата звернення: 04.10.2024).

47. ВІ - Показники ефективності роботи зі скаргами та зверненнями. *Державна митна служба України*. URL: <https://bi.customs.gov.ua/uk/complaints/> (дата звернення: 07.10.2024).

48. Про тимчасове закриття деяких пунктів пропуску через державний кордон та пунктів контролю : Розпорядж. Каб. Міністрів України від 13.03.2020 № 288-р : станом на 16 верес. 2020 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/288-2020-r#Text> (дата звернення: 08.10.2024).

49. Про тимчасове закриття деяких пунктів пропуску через державний кордон та пунктів контролю : Розпорядж. Каб. Міністрів України від 26.02.2022 № 188-р : станом на 10 жовт. 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/188-2022-r#Text> (дата звернення: 09.10.2024).

50. Про оцінювання ефективності виконання завдань та функцій митницями (Із змінами внесеними наказами Держмитслужби від 27.12.2023 № 990, від 12.09.2024 № 1067). *Державна митна служба України*. URL: <https://customs.gov.ua/documents/pro-otsiniuvannia-efektivnosti-vikonannia-zavdan-ta-funktsii-mitnitsiami-iz-zminami-vnesenimi-nakazami-derzhmitsluzhbi-vid-27-12-2023-no-990-vid-12-09-2024-no-1067-461> (дата звернення: 10.10.2024).

51. Про оцінювання ефективності виконання завдань та функцій митницями : Наказ від 01.09.2023 № 451. URL: <https://customs.gov.ua/documents/pro-otsiniuvannia-efektivnosti-vikonannia-zavdan-ta-funktsii-mitnitsiami-iz-zminami-vnesenimi-nakazami-derzhmitsluzhbi-vid-27-12-2023-no-990-vid-12-09-2024-no-1067-461> (дата звернення: 11.10.2024).

52. Про внесення змін до Податкового кодексу України та інших законодавчих актів України щодо вдосконалення законодавства на період дії воєнного стану : Закон України від 24.03.2022 р. № 2142-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2142-20#Text> (дата звернення: 12.10.2024).

53. Державний веб портал бюджету для громадян. Open budget. URL: <https://openbudget.gov.ua/> (дата звернення: 13.04.2023).

54. Regulation (EU) No 952/2013 : Regulation of 09.10.2013 no. 32013R0952 : as of 12 December 2022. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:32013R0952> (дата звернення: 02.11.2024).

55. Гуцул, І. А. Митна політика зарубіжних країн [Текст] : навч. посіб. / І. А. Гуцул. - Тернопіль : THEU, 2018. – 54-56 с.

56. Council Regulation (EC) No 1186/2009 : Regulation of 16.11.2009 no. 32009R1186. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:32009R1186> (дата звернення: 03.11.2024).

57. Commission Delegated Regulation (EU) : Regulation of 28.07.2015 no. 32015R2446 : as of 14 October 2024. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:32015R2446> (дата звернення: 04.11.2024).

58. Commission Implementing Regulation (EU) 2015/2447 : Regulation of 24.11.2015 no. 32015R2447 : as of 11 March 2024. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2447/oj (дата звернення: 5.11.2024).

59. CDS - Customs Decisions System. *European Comission*. URL: https://taxation-customs.ec.europa.eu/online-services/online-services-and-databases-customs/cds-customs-decisions-system_en (дата звернення: 06.11.2024).

60. Про затвердження Порядку створення зон митного контролю : Наказ М-ва фінансів України від 22.05.2012 № 583 : станом на 17 жовт. 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0879-12#Text> (дата звернення: 07.11.2024).

61. Про затвердження Порядку передання, повернення та знищення (утилізації) проб (зразків) товарів після проведення дослідження (експертизи) Департаментом податкових та митних експертиз ДФС та форм актів про передання проб (зразків) товарів, про повернення проб (зразків) товарів, про знищення (утилізацію) проб (зразків) товарів : Наказ М-ва фінансів України від 28.07.2016 № 699 : станом на 2 листоп. 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1173-16#Text> (дата звернення: 08.11.2024).

62. Про затвердження Порядку передання, повернення та знищення (утилізації) проб (зразків) товарів після проведення дослідження (експертизи) Департаментом податкових та митних експертиз ДФС та форм актів про передання проб (зразків) товарів, про повернення проб (зразків) товарів, про знищення (утилізацію) проб (зразків) товарів : Наказ М-ва фінансів України від 28.07.2016 № 699 : станом на 2 листоп. 2023 р.

URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1173-16#Text> (дата звернення: 09.11.2024).

63. Філонич О.М. Порівняльний аналіз формування доходів місцевих бюджетів України та Польщі в умовах децентралізації / О.М. Філонич // Економіка і регіон. – 2024. – № 1 (92). – С. 219 – 226. – DOI: 10.26906/EiR.2024.1(92).3332

64. Без фінансування ЄС Польща стане однією з найбідніших у союзі. *BBC News Україна*. URL: <https://www.bbc.com/ukrainian/press-review-58965335> (дата звернення: 10.11.2024).

65. ПОСТАНОВА ПРО НАДЗВИЧАЙНУ СИТУАЦІЮ : Постанова від 11.06.2020 № 96.
URL: <https://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocumentAfis/226730> (дата звернення: 12.11.2024).

ДОДАТКИ

Додаток А

Таблиця А.1 – кількість митних складів за 2019-2023 роки, од.[41, 42]

Рік	Митний склад	СТЗ
2019	293	294
2020	303	281
2021	302	266
2022	279	257
2023	256	239

Таблиця А.2 – кількість митних пунктів пропуску станом на 2024 рік, од.
[43]

Тип	Кількість
Автомобільні	100
Повітряні	29
Морські	28
Поромні	2
Річкові	10
Залізничні	59
Пішохідні	2

Таблиця А.3 – кількість оформлених митних декларацій за 2019-2023 роки,
тис. шт. [44]

Рік	Всього декларацій	Питома вага електронних декларацій	Оформлено електронним декларуванням
2019	4559,4	96,27%	4389,4
2020	4464,6	96,63%	4314
2021	5159,3	97,04%	5006,5
2022	3534,3	99,07%	3501,3
2023	3518,7	99,53%	3502,3

Таблиця А.4 – середній час оформлення митних декларацій за 2019-2024 роки, хв [45]

Рік	Експорт	Імпорт	Транзит
2021	49,8	130,6	32
2022	48,5	150,5	33,5
2023	53,67	94,11	44,33
8 місяців 2024	66,63	90,25	43,25

Таблиця А.5 – кількість пропущених транспортних засобів через митний кордон України за 2019-2023 роки [46]

Рік	Залізничні вагони	морські судна	річкові судна	автотранспор т	повітряні судна	інші ТЗ
2019	2647,1	17	15,6	15241,4	145,3	83,1
2020	2129,6	16,7	9,7	6659,4	64,2	53
2021	2514,7	17,2	13,9	7925	107,2	70,5
2022	1489,4	6,1	26	7879,1	13,5	47,5
2023	1391	9,2	33,4	8232,4	0,1	48,7

Таблиця А.6 – Відсоток митних декларацій за якими було зафіксовано спрацювання АСУР за 2021-2023 роки [41]

Рік	Без додаткового МК	Додатковий огляд	Виявлено розбіжності
2021	71%	6%	9%
2022	66,60%	2,40%	7%
2023	47,20%	3,76%	9%

Таблиця А.7 – Обсяги й динаміка податкових надходжень від митних платежів за 2019-2023 роки в Україні, млн. грн. [53]

Рік	Ввізне мито	Вивізне мито	Імпортний акциз	Імпортний ПДВ	Питома вага у доходах Держбюджету
2018	26560,412	516,303	47708,615	295377,322	40%
2019	29855,382	230,617	53460,794	289760,416	37%
2020	30203,211	257,297	57846,85	274113,505	34%
2021	36854,881	1322,271	79592,846	380714,386	38%
2022	23311,317	2335,77	41653,76	253052,96	18%
2023	39628	559,1	74762,6	366158	18%

Таблиця А.8 – Виконання річного плану по збору митних платежів в 2019-2023 роках в Україні [54]

Рік	Ввізне мито	Імпортний акциз	Імпортний ПДВ
2019	98,85%	111,03%	89,68%
2020	106,87%	108,44%	90,22%
2021	107,31%	122,70%	102,65%
2022	65,39%	54,81%	58,96%
2023	112,51%	93,54%	92,72%

Таблиця А.9 – Темпи росту податкових надходжень від митних платежів в 2019-2023 роках в Україні, млн. грн. [53]

Рік	Ввізне мито	Імпортний акциз	Імпортний ПДВ
2019	3294,97	5752,179	-5616,906
2020	347,829	4386,056	-15646,911
2021	6651,67	21745,996	106600,881
2022	-13543,564	-37939,086	-127661,426
2023	16316,683	33108,84	113105,04

Таблиця А.10 – Темпи росту вивізного мита в 2019-2023 роках в Україні,
млн. грн. [53]

Рік	Вивізне мито
2019	-285,686
2020	26,68
2021	1064,974
2022	1013,499
2023	-1776,67

Таблиця А.11 – Обсяг товарообігу через державний кордон за 2019-2023 роки, млн. тон. [46]

Рік	На ввіз	На вивіз
2019	94,6	234,6
2020	85,1	248,8
2021	91,3	241,7
2022	31,1	119,8
2023	27,3	119,1