Міністерство освіти і науки України
Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна
Навчально-науковий інститут «Каразінський інститут міжнародних відносин та туристичного бізнесу»
Кафедра міжнародних економічних відносин та логістики

До захисту допущено кафедрою міжнародних економічних відносин та логістики протокол №____ від _____
завідувач кафедри _____ Анна ЗАЙЦЕВА

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

здобувача першого (бакалаврського) рівня вищої освіти

ОСОБЛИВОСТІ МИТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ НОРВЕГІЇ В УМОВАХ МІЖНАРОДНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ

(тема роботи)

Спеціальність (спеціалізація) 292 Міжнародні економічні відносини

Освітня програма Міжнародна логістика і митна справа

Здобувач _____ Валерія БАЛЬВАС
Науковий керівник _____ Аліна ШОЛОМ

Харків - 2026

АНОТАЦІЯ

Бальвас В.В. Митно-логістична система Норвегії в умовах європейської інтеграції та цифрової трансформації: кваліфікаційна робота бакалавра / В.В Бальвас – Х. : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2026. – 48 с.

Кваліфікаційна робота присвячена дослідженню функціонування митно-логістичної системи Норвегії в умовах поглиблення європейської інтеграції та активної цифрової трансформації митних процесів.

Робота складається зі вступу, 2 розділів, висновків; містить 50 сторінок, 10 таблиць, 1 рисунок. Список використаних джерел включає 51 найменування.

У першому розділі розглянуто теоретико-методичні засади функціонування митно-логістичних систем, визначено їх роль у міжнародній економічній інтеграції, а також охарактеризовано основні підходи до організації митних процедур та управління логістичними потоками.

У другому розділі проаналізовано сучасний стан митно-логістичної системи Норвегії, досліджено її інфраструктурні, інституційні та цифрові особливості. Оцінено роль цифрових технологій, зокрема систем електронного декларування та штучного інтелекту, у підвищенні ефективності митного адміністрування. Визначено ключові напрями оптимізації системи в умовах інтеграції до європейського економічного простору та впровадження екологічних регуляторних механізмів, таких як CBAM.

Ключові слова: митно-логістична система, Норвегія, європейська інтеграція, цифровізація, митні процедури, логістика, CBAM, Digitoll.

ABSTRACT

Balvas V.V. Customs and logistics system of Norway in the context of European integration and digital transformation: bachelor's qualification work / V.V. Balvas – Kh.: V. N. Karazin KhNU, 2026. – 48 p.

The qualification work is devoted to the study of the functioning of the customs and logistics system of Norway in the context of deepening European integration and active digital transformation of customs processes.

The work consists of an introduction, 2 sections, conclusions; contains 50 pages, 10 tables, 1 figure. The list of sources used includes 51 items.

The first section examines the theoretical and methodological principles of the functioning of customs and logistics systems, determines their role in international economic integration, and also characterizes the main approaches to the organization of customs procedures and management of logistics flows.

The second section analyzes the current state of the customs and logistics system of Norway, examines its infrastructure, institutional and digital features. The role of digital technologies, in particular electronic declaration systems and artificial intelligence, in increasing the efficiency of customs administration is assessed. Key areas of optimization of the system in the context of integration into the European Economic Area and the implementation of environmental regulatory mechanisms, such as CBAM, are identified.

Keywords: customs and logistics system, Norway, European integration, digitalization, customs procedures, logistics, CBAM, Digitoll.

Навчально-науковий інститут «Каразінський інститут міжнародних відносин та туристичного бізнесу»
Кафедра міжнародних економічних відносин та логістики
Рівень вищої освіти другий (магістерський)
Спеціальність 292 Міжнародні економічні відносини
Освітня програма «Міжнародна логістика та митна справа»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувача кафедри

_____ Анна ЗАЙЦЕВА_____
підпис ініціали, прізвище

“____” _____20___року

З А В Д А Н Н Я
НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ СТУДЕНТУ
Бальвас Валерії Вадимівні
(прізвище, ім’я, по батькові студена)

1. Тема роботи «Особливості митно-логістичної системи Норвегії в умовах міжнародної економічної інтеграції»
керівник роботи к.е.н., доц. Шолом А.С.
(прізвище, ім’я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

затверджені наказом по університету від “14” листопада 2025 року № 4001-5/4121
2. Строк подання студентом роботи 23.05.2026 р.
3. Перелік питань, які потрібно розробити:

- розкрити сутність та структуру митно-логістичної системи в сучасних міжнародних економічних відносинах; - визначити характер та напрями впливу процесів міжнародної економічної інтеграції на трансформацію національних митно-логістичних комплексів;
- проаналізувати сучасний стан, динаміку та тенденції розвитку транспортно-логістичної інфраструктури Норвегії;
- дослідити особливості та специфіку митного регулювання Норвегії в умовах її інтеграції до Європейського економічного простору та Шенгенської зони;
- виявити перспективні напрями митно-логістичної системи Норвегії в умовах глобальних викликів.

4. План роботи

№ з/п	Назви етапів роботи
1	Теоретичні засади формування митно-логістичних систем в умовах міжнародної економічної інтеграції
2	Аналіз функціонування та особливостей митно-логістичної системи Норвегії

5. Дата видачі завдання__01.12.2025 р._____

Студент _____ В. В. Бальвас

Керівник роботи _____ А.С. Шолом

ЗМІСТ

Вступ 6
Розділ 1. Теоретичні засади формування митно-логістичних систем 9
1.1 Сутність та структура митно-логістичної системи в міжнародних економічних відносинах 9
1.2 Вплив міжнародної економічної інтеграції на трансформацію національних митно-логістичних комплексів. 13
Висновки до першого розділу 18
Розділ 2. Аналіз функціонування та особливостей митно-логістичної системи Норвегії 19
2.1. Сучасний стан та тенденції розвитку логістичної інфраструктури Норвегії. 19
2.2. Специфіка митного регулювання Норвегії в контексті взаємодії з Європейським економічним простором 24
2.3. Перспективи оптимізації митно-логістичних процесів Норвегії в умовах глобальних викликів 32
Висновки до другого розділу 38
Висновки 39
Список використаних джерел 43

ВСТУП

Актуальність теми. У сучасних умовах глобалізації світової економіки та посилення інтеграційних процесів митно-логістичні системи відіграють ключову роль у забезпеченні ефективності міжнародної торгівлі. Особливої актуальності набуває дослідження досвіду країн Північної Європи, зокрема Норвегії, яка поєднує високу ефективність логістичної інфраструктури, цифровізацію митних процедур та екологічно орієнтовану транспортну політику. Впровадження сучасних цифрових технологій, зокрема електронного декларування, систем ризик-орієнтованого контролю, штучного інтелекту та платформи Digitoll, дозволяє суттєво підвищити швидкість митного оформлення, знизити транзакційні витрати та забезпечити прозорість ланцюгів постачання. У зв'язку з цим дослідження митно-логістичної системи Норвегії в умовах міжнародної економічної інтеграції є важливим як у науковому, так і в практичному аспектах.

Ступінь вивченості проблеми. Питання функціонування митно-логістичних систем та їх цифрової трансформації досліджувалися у працях вітчизняних і зарубіжних науковців. Значний внесок у розвиток теоретичних засад логістики та управління ланцюгами постачання здійснили Є. Крикавський, О. Похильченко, М. Фертч [6], а також Я. Олійник та І. Смирнов [11]. Проблеми митного регулювання та міжнародної гармонізації процедур розглянуто у роботах А. Мазура та співавторів [7], а також у дослідженнях Всесвітньої митної організації [45; 53]. Питання цифровізації митних процесів, застосування штучного інтелекту та сучасних інформаційних технологій активно висвітлюються у звітах Європейської комісії та міжнародних аналітичних структурах [14; 15; 29]. Водночас комплексний аналіз митно-логістичної системи Норвегії в умовах європейської інтеграції потребує подальшого наукового опрацювання.

Мета і завдання дослідження. Метою роботи є з'ясування особливостей та перспектив розвитку митно-логістичної системи Норвегії в умовах міжнародної економічної інтеграції.

- розкрити сутність та структуру митно-логістичної системи в сучасних міжнародних економічних відносинах;

- визначити характер та напрями впливу процесів міжнародної економічної інтеграції на трансформацію національних митно-логістичних комплексів;

- проаналізувати сучасний стан, динаміку та тенденції розвитку транспортно-логістичної інфраструктури Норвегії;

- дослідити особливості та специфіку митного регулювання Норвегії в умовах її інтеграції до Європейського економічного простору та Шенгенської зони;

- виявити перспективи оптимізації митно-логістичної системи Норвегії в умовах глобальних викликів.

Об'єкт і предмет дослідження. Об'єктом дослідження є процеси розвитку митно-логістичних систем країн в умовах міжнародної економічної інтеграції. Предметом дослідження є особливості функціонування митно-логістичної системи Норвегії, а також специфіка її взаємодії з Європейським економічним простором.

Методи дослідження. У роботі використано системний, порівняльний та структурний аналіз, методи узагальнення та синтезу, статистичний підхід, а також елементи прогнозування для оцінки перспектив розвитку митно-логістичної системи Норвегії.

Інформаційна база дослідження. Інформаційну базу становлять нормативно-правові акти ЄС та Норвегії [9; 25; 35], офіційні статистичні дані міжнародних організацій [21; 46;], аналітичні звіти та дослідження міжнародних інституцій [14; 15; 45;], а також наукові публікації з проблем логістики та митного регулювання [6; 7; 11].

Апробація результатів дослідження. Результати кваліфікаційної роботи бакалавра є апробованими на XXI всеукраїнській науково-практичній конференції «Актуальні проблеми світового господарства і міжнародних економічних відносин», яка відбулася 26 лютого 2026 року в ННІ «Каразінський інститут міжнародних відносин та туристичного бізнесу» Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна [42].

Структура роботи. Кваліфікаційна робота складається зі вступу, двох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. У першому розділі розглянуто теоретико-методологічні засади функціонування митно-логістичних систем. Другий розділ присвячено аналізу сучасного стану та перспектив розвитку митно-логістичної системи Норвегії в умовах міжнародної економічної інтеграції та цифрової трансформації. Обсяг роботи складає 48 сторінок. Робота містить 10 таблиць та 1 рисунок. Список джерел містить 51 найменування.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ МИТНО-ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ

1.1 Сутність та структура митно-логістичної системи в міжнародних економічних відносинах

У сучасних умовах розвитку міжнародних економічних відносин особливого значення набуває дослідження теоретико-прикладних аспектів транскордонного переміщення товарних потоків. Інтенсифікація процесів глобалізації, формування розгалужених транснаціональних виробничих мереж та поглиблення міжнародного поділу праці зумовлюють необхідність створення високоефективних систем управління потоковими процесами на стику логістичного менеджменту та державного митного регулювання. Трансформація міжнародного середовища вимагає переосмислення традиційних підходів до організації зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД), де митні процедури та логістичні операції більше не розглядаються як ізольовані елементи, а функціонують у межах єдиної інтегрованої системи. [2;3;11]

Для всебічного розкриття сутності об’єкта нашого дослідження - процесів розвитку митно-логістичних систем в умовах міжнародної економічної інтеграції - необхідно детально проаналізувати наявні в науковій літературі теоретичні підходи вітчизняних та зарубіжних вчених. Понятійно-категоріальний апарат досліджуваної проблематики формувався на перетині двох фундаментальних напрямів: міжнародної логістики та митної справи. [2;7;30]

Аналізуючи наукові праці у сфері міжнародних економічних відносин, зокрема підручник за редакцією А. П. Голікова та О. А. Довгаль, ми можемо констатувати, що ефективність участі країни у світогосподарських зв'язках безпосередньо залежить від оптимізації її інфраструктурного та регуляторного забезпечення. Розвиваючи цю тезу в контексті потокових процесів,

представники української логістичної школи, зокрема Є. В. Крикавський, розглядають логістику та управління ланцюгами поставок як інтегровану концепцію оптимізації матеріальних, інформаційних і фінансових потоків із метою мінімізації сукупних витрат і підвищення цінності для кінцевого споживача. Проте у випадку транскордонного руху товарів дані процеси неминуче підпадають під юрисдикцію державного контролю. [3;6]

У контексті взаємодії логістичного бізнесу та держави вагоме значення мають дослідження Я. Б. Олійника та І. Г. Смирнова, які у своїх працях з міжнародної логістики наголошують, що митні формальності є одним із найбільш критичних етапів у міжнародних ланцюгах поставок, оскільки вони безпосередньо впливають на транзитний час, збереженість вантажів та кінцеву вартість продукції на світових ринках. З іншого боку, фахівці у сфері митної справи, зокрема за редакцією П. В. Пашка, акцентують увагу на тому, що митна діяльність має фіскальну, регуляторну та захисну функції, спрямовані на забезпечення економічної безпеки держави, що іноді створює інституційні На основі детального аналізу наукових поглядів зазначених та інших дослідників можна виділити декілька провідних теоретичних підходів до визначення сутності митної логістики та митно-логістичної системи, серед яких вагоме місце посідає економіко-регуляторний підхід. У межах цього підходу митна логістика розглядається як інструмент узгодження інтересів суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та державних митних органів, а її основна мета полягає у легальній оптимізації митних процедур, правильному виборі митних режимів та мінімізації фінансових витрат на сплату мита, акцизів та інших зборів під час перетину кордону.

Іншим важливим напрямом є потоково-інтеграційний підхід, який, спираючись на логістичну концепцію управління ланцюгами поставок, визначає митно-логістичну систему як інтегровану сукупність матеріальних, інформаційних, фінансових та сервісних потоків, що перетинають митний кордон. Така система покликана забезпечити безперервність, безшовність та синхронізацію зазначених потоків під час переходу товарів з однієї митної

юрисдикції в іншу. Найбільш комплексним виступає системно-структурний підхід, оскільки він визначає митно-логістичну систему як складну соціо-еколого-економічну структуру, що об’єднує державні інститути, суб’єктів господарювання, логістичних провайдерів, інфраструктурні об’єкти та нормативно-правове поле, які активно взаємодіють між собою з метою оптимізації транскордонного товарообігу та усунення бар'єрів для вільного руху товарів. [6; 7; 30]

Митно-логістична система має складну ієрархічну структуру, яка покликана забезпечити одночасне виконання логістичних принципів ефективності та державних вимог безпеки. Для детального розгляду її будови доцільно виділити чотири базові взаємопов'язані підсистеми. [4;7]

Першою з них є інституційно-регуляторний компонент або нормативно-правове поле, що формує правила гри в системі, охоплюючи національне митне законодавство, міжнародні конвенції, зокрема Кіотську конвенцію про спрощення та гармонізацію митних процедур, двосторонні та багатосторонні угоди про вільну торгівлю, а також нормативні акти інтеграційних об'єднань, які сукупно визначають порядок тарифного та нетарифного регулювання, правила визначення митної вартості та походження товарів. [10; 45; 53]

Наступним елементом виступає організаційно-суб'єктний компонент, який окреслює коло учасників системи, розподілених на державний сектор як контролюючу підсистему, що включає митні органи всіх рівнів, прикордонні служби та органи санітарно-епідеміологічного, ветеринарного, фітосанітарного й екологічного контролю, а також приватний сектор як керовану підсистему, представлену суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності, митними брокерами та логістичними посередниками різних рівнів провайдингу. [4;7]

Матеріальну основу системи складає інфраструктурно-технологічний компонент, до якого відносяться пункти пропуску на державному кордоні, внутрішні митні пости, митно-логістичні комплекси, склади тимчасового

зберігання, митні ліцензійні склади, вільні митні зони, а також транспортні комунікації, включаючи магістралі, порти та залізничні вузли. [6;8]

Нарешті, інформаційно-комунікаційний компонент забезпечує зв'язок між усіма елементами системи через збір, обробку та передачу даних у реальному часі на базі автоматизованих систем митного оформлення, технологій електронного декларування, систем управління ризиками, інтегрованих платформ типу єдиного вікна та супутникових систем моніторингу переміщення транспортних засобів. Взаємодія зазначених компонентів дозволяє ефективно трансформувати вхідні ресурси у вихідні результати у вигляді оформлених вантажів, сплачених податків та безпечних і швидких поставок, забезпечуючи високу логістичну ефективність. [14;15]

У сучасній архітектурі світового господарства виробництво товарів дедалі частіше розгалужується між різними країнами в межах глобальних ланцюгів доданої вартості та глобальних ланцюгів поставок. За таких умов швидкість та передбачуваність митного оформлення стають важливішими чинниками міжнародної конкурентоспроможності, ніж рівень імпортних тарифів, а митно-логістична система відіграє стратегічну роль у функціонуванні глобальних ланцюгів, що виражається через виконання кількох ключових функцій.

По-перше, вона забезпечує тайм-менеджмент та прискорення товарообігу, коли в межах концепцій точно в строк та ощадливого виробництва мінімізуються часові втрати за допомогою механізмів попереднього інформування, сертифікації авторизованих економічних операторів та застосування безпаперових цифрових технологій.

По-друге, відбувається оптимізація сукупних витрат, оскільки раціональна побудова митно-логістичних процесів дозволяє мінімізувати непрямі витрати на простої транспорту, зберігання товарів на складах тимчасового зберігання та послуги брокерів, знижуючи кінцеву собівартість продукції.

По-третє, важливе значення має забезпечення комплаєнсу та безпеки ланцюгів поставок, де митно-логістична система виступає інтелектуальним фільтром, який на основі автоматизованого аналізу великих даних та систем управління ризиками виявляє потенційні порушення, контрабанду чи фальсифікацію, не створюючи перешкод для добросовісних учасників торгівлі.

Насамкінець, система діє як каталізатор міжнародної економічної інтеграції, оскільки спрощення та гармонізація митних процедур є базисом для створення зон вільної торгівлі та спільних ринків, забезпечуючи практичну реалізацію інтеграційних угод і формування єдиних просторів без внутрішніх адміністративних кордонів. [3; 6; 11; 15; 45]

Підсумовуючи вищевикладене, що митно-логістична система в міжнародних економічних відносинах є складним, багатоаспектним механізмом, який інтегрує інтереси держави та бізнесу з метою забезпечення ефективного, безпечного та безперервного руху товарних потоків у глобальному просторі. Розуміння її сутності, структурної організації та функціональної ролі є необхідним теоретичним підґрунтям для подальшого аналізу процесів трансформації національних митно-логістичних комплексів

1.2 Вплив міжнародної економічної інтеграції на трансформацію національних митно-логістичних комплексів.

В умовах сучасного глобалізованого світу міжнародна економічна інтеграція виступає одним із ключових чинників, що визначають архітектуру світогосподарських процесів та характер взаємодії між національними економіками. Інтеграційні процеси та цифрова трансформація формують два взаємопов’язані й взаємозалежні вектори, які докорінно змінюють принципи функціонування міжнародних ринків, суттєво скорочують географічні та адміністративні бар’єри, а також стимулюють інноваційне зростання. Розглядаючи вплив інтеграційних об'єднань, угод про вільну

торгівлю та спільних просторів на еволюцію національних митно-логістичних комплексів, необхідно підкреслити, що характер, глибина та швидкість цих трансформацій безпосередньо зумовлені формою та етапом розвитку конкретного інтеграційного об'єднання. [3; 14]

У науковій теорії міжнародних економічних відносин загальноприйнята класифікація розвитку інтеграційних процесів виділяє кілька послідовних етапів, кожен з яких висуває специфічні вимоги до модернізації митних процедур та переформатування логістичних потоків. Початковим етапом є зона вільної торгівлі, яка передбачає скасування тарифних бар'єрів, митних податків та кількісних обмежень у взаємній торгівлі між країнами-учасницями при збереженні ними автономності у митно-тарифній політиці щодо третіх країн. Для національних митно-логістичних комплексів це означає зміщення акценту з фіскальної функції на контрольно-верифікаційну, де головним завданням митних органів стає контроль за правилами походження товарів з метою запобігання реекспорту, тоді як логістичні потоки на цьому етапі зазнають первинної інтенсифікації та збільшення обсягів перевезень внаслідок зниження вартісних бар'єрів. [3;7]

Наступним рівнем інтеграції виступає митний союз, у межах якого країни не лише скасовують внутрішні мита, а й формують єдину правову базу для спільної економічної діяльності, запроваджуючи єдиний митний тариф щодо третіх держав. Його вплив на митно-логістичну систему є радикальним, оскільки ліквідуються внутрішні митні кордони та митні пости між країнами-членами, а весь комплекс митного контролю переноситься на зовнішній периметр об'єднання, що веде до уніфікації митного законодавства та спрощення митного оформлення. Подальше поглиблення співпраці відбувається на етапі спільного ринку, що охоплює усунення будь-яких обмежень на вільне переміщення товарів, послуг, капіталу та робочої сили, а також супроводжується гармонізацією національних стандартів, технічних регламентів та систем оподаткування. Трансформація логістичної інфраструктури в цих умовах полягає у ліквідації нетарифних, зокрема

технічних, фітосанітарних та ветеринарних бар'єрів, що дозволяє логістичним операторам безперешкодно оптимізувати маршрути та створювати наскрізні ланцюги постачання. [7; 25]

Вищим ступенем взаємодії є економічний та валютний союз, який передбачає глибоку координацію загальноекономічної політики та запровадження спільної валюти. Використання єдиної грошової одиниці в межах інтеграційного простору усуває валютні ризики для транспортних компаній, суттєво знижує транзакційні витрати суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та забезпечує прозорість ціноутворення на логістичні послуги. Завершальним етапом виступає повна економічна інтеграція, що означає максимальний ступінь уніфікації наддержавного регулювання. На цьому етапі логістичні потоки та транспортні перевезення стають максимально ефективними завдяки реалізації єдиної інфраструктурної політики, тісній координації будівництва міжнародних транспортних коридорів, впровадженню інноваційних технологій та спільному розвитку екологічно орієнтованих рішень. [3; 25]

Для наочності теоретичного аналізу системні зміни митних процедур та логістичних потоків під впливом інтеграційних процесів систематизовано у таблиці 1.1.

Таблиця 1.1.

Трансформація митно-логістичної діяльності на різних етапах міжнародної інтеграції

Форма інтеграції	Зміни у митних процедурах та регулюванні	Трансформація логістичних потоків та інфраструктури
1	2	3
Зона вільної торгівлі	Скасування імпортних мит для країн-партнерів; жорсткий контроль правил походження товарів.	Первинне зростання обсягів вантажопотоків; оптимізація витрат на перевезення.
Митний союз	Запровадження спільного зовнішнього тарифу; ліквідація митних постів на внутрішніх кордонах.	Прискорення руху вантажів усередині союзу; концентрація логістичних хабів на зовнішніх кордонах.
Спільний ринок	Гармонізація нетарифних бар'єрів; скасування технічного, санітарного та радіологічного контролю всередині блоку.	Формування транскордонних мереж дистрибуції; вільний вибір логістичних провайдерів без обмежень.

Продовження таблиці 1.1

1	2	3
Економічний та валютний союз	Уніфікація податкового адміністрування (акцизи, ПДВ); перехід на повністю цифрові інструменти звітності.	Ліквідація витрат на конвертацію валют; усунення фінансових ризиків при довгостроковому плануванні поставок.
Повна інтеграція	Функціонування єдинго безпаперового митного простору на базі штучного інтелекту та Big Data.	Синхронізація мультимодальних перевезень; спільна розбудова глобальних транспортних мереж (TEN-T).

Джерело: складено автором на основі [1; 3; 7; 45].

Під впливом інтеграційних угод та створення спільних економічних просторів відбувається докорінна зміна філософії митного контролю, внаслідок чого національні митні системи трансформуються з фіскально-бар'єрних інститутів у сервісно-орієнтовані платформи, тісно інтегровані в міжнародні логістичні ланцюги. Одним із головних механізмів такої трансформації виступає стандартизація та спрощення документів, оскільки спільні простори вимагають відмови від розгалужених національних форм звітності на користь єдиних міжнародних зразків, зокрема Єдиного адміністративного документа (SAD).

Поряд із цим вагоме значення має гармонізація інформаційно-комунікаційних систем. Інтеграційні процеси активно стимулюють перехід на безпаперове середовище та транскордонний обмін даними у реальному часі, а створення систем митного моніторингу, електронного декларування та впровадження таких інтегрованих технологій, як системи управління транспортом (TMS) і складом (WMS), дозволяють забезпечити наскрізну прозорість руху товарів від відправника до одержувача.

Крім того, ключовим напрямом модернізації є застосування систем управління ризиками. Замість тотального фізичного огляду вантажів на кордонах, який суттєво уповільнює логістичні потоки, інтегровані митні системи переходять на інтелектуальний аудит, базований на аналізі великих обсягів даних. Завдяки цьому фізичний контроль застосовується лише до

операцій із високим рівнем ризику, що гарантує безперешкодний рух для легального бізнесу. Логічним доповненням цього підходу стає розвиток інституту Авторизованих економічних операторів, у межах якого запроваджується механізм взаємного визнання статусів надійних партнерів. Суб'єкти господарювання, які отримали відповідний сертифікат, користуються суттєвими митними спрощеннями, набувають права на першочерговий перетин кордону та підлягають мінімальній кількості митних оглядів, що робить їхні логістичні ланцюги максимально гнучкими та конкурентоспроможними. [10; 15; 45]

Країни з потужним промисловим потенціалом та високим рівнем цифровізації (наприклад, Німеччина, Нідерланди) максимально ефективно використовують переваги спільного ринку, володіючи високоавтоматизованими митними терміналами та розвиненими логістичними хабами у портах. Натомість менш розвинені держави або країни, що перебувають на етапі адаптації до стандартів інтеграційного блоку, часто стикаються з інфраструктурними обмеженнями, низькою цифровою інтенсивністю бізнесу та дефіцитом кваліфікованих кадрів. Зазначені диспропорції вимагають регулярного оновлення нормативно-правової бази, залучення цільових інвестицій та структурних фондів для вирівнювання цифрових та логістичних можливостей на всьому географічному просторі об'єднання. [21; 42]

Окремим викликом є стрімке зростання ризиків кібербезпеки критичної інфраструктури, оскільки глибока цифрова інтеграція митних та логістичних систем робить їх вразливими до масштабних хакерських атак, компрометації даних та DOS/DDOS-втручань. Це актуалізує потребу у формуванні жорстких спільних протоколів кіберзахисту та транскордонної координації інноваційних проектів безпеки. [14;15]

Таким чином, міжнародна економічна інтеграція виступає потужним каталізатором трансформації національних митно-логістичних комплексів. Вона трансформує митні процедури в напрямі їх діджиталізації, прозорості та

спрощення, а логістичні потоки переорієнтовує на транскордонну інтеграцію та оптимізацію сукупних витрат. Розуміння цих теоретичних закономірностей є критично важливим для дослідження специфіки функціонування митно-логістичних систем країн, які мають особливий формат інтеграційної взаємодії з глобальними економічними блоками.

Висновки до першого розділу

1. На основі теоретичного аналізу визначено, що митно-логістична система є інтегрованою соціально-економічною структурою, яка забезпечує ефективний транскордонний рух товарів та поєднує інтереси держави і бізнесу. Встановлено, що її функціонування базується на взаємодії інституційно-регуляторного, організаційного, інфраструктурного та інформаційного компонентів, що дозволяє оптимізувати матеріальні, фінансові й інформаційні потоки та забезпечувати дотримання митних вимог.

2. Доведено, що в умовах міжнародної економічної інтеграції митно-логістична система набуває стратегічного значення як інструмент розвитку міжнародної торгівлі та підвищення конкурентоспроможності економіки. Інтеграційні процеси сприяють переходу від фіскально-бар’єрної моделі до сервісно-орієнтованого підходу через стандартизацію процедур, цифровізацію документообігу, впровадження систем управління ризиками та інституту авторизованих економічних операторів.

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА ОСОБЛИВОСТЕЙ МИТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ НОРВЕГІЇ

2.1. Сучасний стан та тенденції розвитку логістичної інфраструктури Норвегії

Формування та розвиток логістичної інфраструктури Норвегії історично детерміновані унікальними географічними, топографічними та кліматичними умовами країни. Значна протяжність берегової лінії (понад 25 тис. км), гірський рельєф, низька щільність населення у північних регіонах та суворі зимові умови висувають жорсткі вимоги до організації транспортно-складського комплексу. Попри ці природні виклики, сьогодні логістична система Норвегії є однією з найбільш розвинених, цифровізованих та екологічно орієнтованих у світі. За даними Світового банку, в міжнародному Індексі ефективності логістики (Logistics Performance Index - LPI) Норвегія стабільно входить до топ-20 країн світу, демонструючи високі показники за критеріями якості інфраструктури та своєчасності поставок. [21; 39; 52]

Транспортна система Норвегії характеризується чітким розподілом ролей між різними видами транспорту. З огляду на географічне положення, основу міжнародного товарообігу країни становить морський транспорт. Натомість внутрішні перевезення та логістика «останньої милі» забезпечуються переважно автомобільним транспортом. [47]

Для оцінки масштабів логістичної діяльності проаналізуємо динаміку обсягів вантажоперевезень у Норвегії за видами транспорту протягом 2019-2023 років (табл. 2.1).

Таблиця 2.1

Динаміка обсягів перевезень вантажів у Норвегії за видами транспорту (2019-2023 рр.), млн тонн

Рік	Автомобільний транспорт	Морський транспорт	Залізничний транспорт	Загалом
2019	268,5	235,1	33,2	536,8
2020	254,3	228,4	31,5	514,2
2021	265,1	238,7	34,1	537,9
2022	260,8	242,5	35,4	538,7
2023	258,4	245,2	34,8	538,4
2024	261,1	248,3	33,8	543,2
2025	260,3	250,1	34,5	544,9

Джерело: складено автором на основі [18; 47]

Аналіз даних таблиці 2.1 свідчить, що логістична система Норвегії успішно подолала спад 2020 року, спричинений пандемією COVID-19, і вийшла на стабільне плато. Варто зазначити, що хоча автомобільний транспорт лідирує за загальним тоннажем (близько 258 млн тонн у 2023 р.), переважна більшість цих вантажів переміщується на короткі відстані (всередині країни). Водночас морський транспорт (245,2 млн тонн) беззаперечно домінує у міжнародному сполученні та обслуговує основні експортні потоки держави.

Портова мережа Норвегії налічує понад 30 значних портів, серед яких стратегічну роль відіграють:

1. Порт Осло (Oslo Havn): Головний контейнерний та пасажирський хаб країни. Порт обробляє близько 6-7 млн тонн вантажів щорічно, включаючи понад 250 тис. TEU (двадцятифутових еквівалентів). Він є ключовою точкою входу для імпорту споживчих товарів, електроніки та автомобілів з Європи та Азії.

2. Порт Берген (Bergen Havn): Найбільший порт країни за загальним тоннажем завдяки обслуговуванню нафтогазової промисловості Північного моря, а також ключовий центр експорту морепродуктів.

3. Порт Нарвік (Narvik Havn): Унікальний глибоководний незамерзаючий порт за полярним колом. Його головна логістична функція -

транзитний експорт шведської залізної руди на світові ринки, що надходить спеціалізованою залізничною гілкою Ofotbanen. [19; 33; 40]

Головною тенденцією розвитку морського сегмента є курс на декарбонізацію (Green Shipping). Норвегія першою у світі почала масово впроваджувати електричні пороми та судна на зрідженому природному газі (ЗПГ), а також активно розбудовує інфраструктуру берегового електроживлення (shore power) для суден у портах, що дозволяє вимикати дизельні двигуни під час стоянки. [23; 34; 38]

Автомобільний транспорт спирається на мережу державних магістралей, головною з яких є траса Е6, що перетинає всю країну з півдня (від кордону зі Швецією) на північ (до Кіркенеса). Зважаючи на Національний транспортний план (Nasjonal transportplan), Норвегія реалізує безпрецедентну програму електрифікації комерційного вантажного автопарку. Провідні логістичні оператори (наприклад, ASKO та Posten Norge) активно замінюють дизельні вантажівки на електричні та водневі аналоги. [17; 39; 43]

Через складний рельєф залізнична мережа є менш розгалуженою, ніж у континентальній Європі, проте вона відіграє критичну роль у мультимодальних перевезеннях. Важливим логістичним маршрутом є лінія Нордланд (Nordlandsbanen), яка з'єднує Тронхейм і Буде, забезпечуючи надійну доставку вантажів на північ у зимовий період, коли автомобільні перевали можуть бути закриті через снігопади. [18; 47]

Для глибшого розуміння навантаження на митно-логістичну систему доцільно проаналізувати динаміку експорту та імпорту в грошовому та фізичному вимірах. Оскільки Норвегія є енергетичним донором Європи, її експортні потоки суттєво перевищують імпортні.

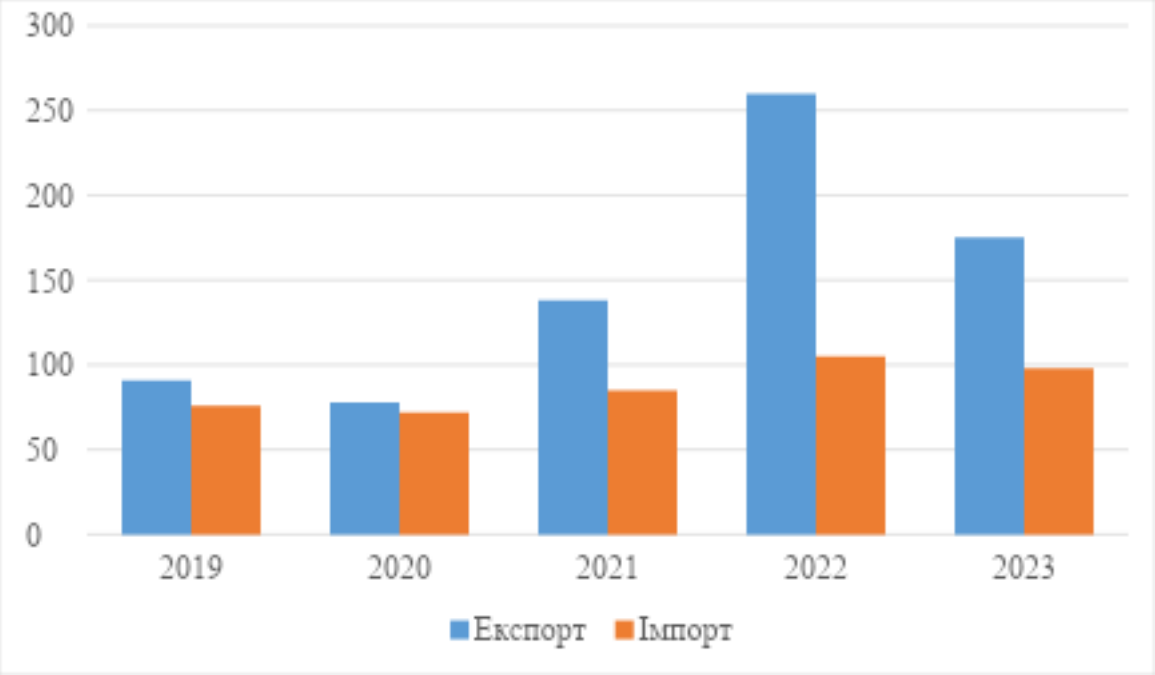


Рис. 2.1. Динаміка обсягів експорту та імпорту товарів Норвегії за 2019-2023 рр., млрд євро

Джерело: складено автором на основі [24; 33]

Структура вантажопотоків чітко відображає макроекономічну спеціалізацію Норвегії:

1. Експортні потоки генеруються переважно трьома секторами: енергетичним (нафта, трубопровідний та зріджений природний газ), рибною промисловістю (свіжа та заморожена риба) та металургією (алюміній, феросплави). Основні напрямки товарного експорту - Велика Британія, Німеччина, Нідерланди та Швеція.

2. Імпортні потоки є значно більш диверсифікованими. Вони включають продукцію машинобудування, транспортні засоби (Норвегія є світовим лідером за часткою імпорту електромобілів), споживчі товари, медикаменти та продукти харчування. Ключовими постачальниками виступають Китай, Швеція, Німеччина та США. [24; 33]

Складський комплекс та холодові ланцюги (Cold Chain Logistics) Особливістю складської інфраструктури Норвегії є її висока концентрація у східній частині країни (регіон Вікен, навколо Осло та

аеропорту Осло-Гардермуен). Саме тут розташовані сучасні 3PL та 4PL логістичні центри з найвищим ступенем автоматизації (використання робототехніки, автоматизованих систем зберігання та пошуку - AS/RS). [2; 22]

Стратегічним напрямом складської логістики Норвегії є забезпечення холодових ланцюгів постачання. Оскільки країна є другим у світі експортером морепродуктів (передусім атлантичного лосося), логістична інфраструктура адаптована під жорсткі вимоги температурного контролю. Від вилову риби на фермах у фіордах до її прибуття на прилавки в країнах ЄС чи Азії (авіаційним транспортом) проходить менше 48 годин. Це вимагає ідеальної синхронізації між холодильними складами, рефрижераторним транспортом та митними органами, які здійснюють фітосанітарний та митний контроль за прискореною процедурою.

Проведений аналіз дозволяє виділити три ключові тенденції трансформації логістичної інфраструктури Норвегії на сучасному етапі:

1. Мультимодальність: зростання частки комбінованих перевезень (судно-залізниця-автомобіль) для зменшення навантаження на автошляхи та оптимізації митних транзитних процедур.

2. Цифровізація складів та портів: впровадження технологій Інтернету речей (IoT) для відстеження вантажів у реальному часі, що є критично важливим для інтеграції з цифровими митними системами (такими як норвезька система Digitoll).

3. Екологізація (Green Logistics): жорсткі екологічні стандарти змушують логістичні компанії інвестувати у транспорт з нульовими викидами, що в перспективі стане конкурентною перевагою на спільному ринку Європейського економічного простору. [5; 8; 26; 35]

Отже, транспортно-складський комплекс Норвегії є високотехнологічним фундаментом, який не лише ефективно нівелює складні географічні умови країни, але й забезпечує необхідну швидкість та надійність переміщення вантажів. Саме ця розвинена інфраструктура створює фізичне підґрунтя для

запровадження інноваційних митних процедур, які будуть детально розглянуті в наступних підрозділах роботи.

2.2. Специфіка митного регулювання Норвегії в контексті взаємодії з Європейським економічним простором

Норвегія займає унікальне місце в європейській системі економічної інтеграції: вона не є членом Європейського Союзу, але одночасно входить до Європейського економічного простору (ЄЕП) та Шенгенської зони. Це створює окремий, «півміжний» режим митного регулювання, де вільний обіг товарів фактично відповідає європейському внутрішньому ринку, але формально зберігається національна митна політика, окрема митна територія і зовнішні митні тарифи. Такий статус робить систему митного контролю Норвегії більш складною, ніж у членів країн ЄС.

Ключовим договірним актом, що визначає митний режим Норвегії, є Угода про Європейський економічний простір (ЄЕП), яка вступила в дію 1 січня 1994 року й об’єднує 27 держав-членів ЄС та три держави EFTA (Норвегія, Ісландія, Ліхтенштейн) в єдиний внутрішній ринок. Угода ЄЕП гармонізує правила щодо чотирьох свобод: свободи руху товарів, послуг, капіталу та людей, а також встановлює загальні правила конкуренції, державної допомоги та урядових закупівель, формально виключаючи, однак, спільну сільськогосподарську та рибальську політику, митний союз ЄС та спільну торгівельну політику. [24; 25; 32]

Для митного регулювання це означає, що Норвегія відмовляється від митних зборів та кількісних обмежень на товари, які є відповідно до правил походження ЄЕП, але сама залишається окремою митною територією, яка не підпадає під спільний митний тариф ЄС. Норвегія також виконує практично весь європейський acquis communautaire у галузях, що стосуються внутрішнього ринку, зокрема стандарти якості, безпеки, налізового

регулювання і процедур митного контролю, що фактично гармонізує її митну систему з європейською.

Відповідальність за виконання цих правил в ЄЕП з боку Норвегії, Ісландії та Ліхтенштейну здійснює Агентство з контролю за ЄЕП (EFTA Surveillance Authority, ESA), яке відіграє роль, схожу до Європейської комісії: відстежує дотримання домовленостей ЄЕП, може розслідувати порушення, налагодити санкції та виступати каталізатором гармонізації митних процедур. Це значно посилює міждержавний контроль, роблячи норвезький митний режим більш «європейським» по формі, але залишаючи за країною формальну незалежність у митному регулюванні.

Принцип вільного руху товарів у ЄЕП передбачає, що продукти, які отримали статус «originating in an EEA state» (тобто відповідають правилам походження ЄЕП), можуть вільно обертися в усіх 31 учасниках ЄЕП без митних зборів та кількісних обмежень. Для Норвегії це означає, що товари, вироблені в самій Норвегії або в інших країнах ЄЕП із відповідним походженням, можуть ввозитися між Норвегією та ЄС-державами без митних ставок, але при цьому кожна сторона зберігає право перевіряти походження через митні декларації, сертифікати й документи. [16; 27]

Таблиця 2.2

Географічна структура зовнішньої торгівлі Норвегії та частка країн ЄС в умовах функціонування ЄЕП (2020-2023 рр.), млрд євро

Показник	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Загальний обсяг експорту	78,4	138,5	260,2	175,1	162,5	158
у т.ч. до країн ЄС	47,8	85,8	171,7	108,5	102,4	101,1
Частка ЄС в експорті, %	61%	62%	66%	62%	63%	64%
Загальний обсяг імпорту	72,1	85,2	105,4	98,3	102,1	104,5
у т.ч. з країн ЄС	41,8	49,4	60,1	55,1	58,2	60,6
Частка ЄС в імпорті, %	58%	58%	57%	56%	57%	58%

Джерело: складено автором на основі [28; 46; 49]

Аналіз статистичних даних дозволяє кількісно оцінити рівень економічної інтеграції Норвегії з Європейським Союзом. Понад 60 % усього норвезького експорту та близько 56-58 % імпорту припадає саме на країни ЄС. Різкий стрибок вартісних обсягів експорту у 2022 році (до 260,2 млрд євро)

був зумовлений енергетичною кризою та зростанням цін на норвезький природний газ. Загалом такі колосальні обсяги взаємної торгівлі в умовах відсутності Норвегії у Митному союзі ЄС вимагають щоденного оформлення десятків тисяч митних декларацій. Саме ця цифрова статистика підтверджує критичну необхідність функціонування в межах ЄЕП спрощених правил походження товарів та впровадження системи Digitoll для уникнення логістичного колапсу на кордонах.

Норвегійське митне регулювання використовує систему митних декларацій, які подаються електронно (наприклад, через систему Digitoll, яка від 1 квітня 2025 року стала обов'язковою для всіх вантажних відправлень до Норвегії). Ця система дозволяє митній адміністрації ТК (Toll-direktoratet) впроваджувати ризик-орієнтований підхід: перевіряти лише відповідну частину вантажів (наприклад, 4-13% відправлень від-повідно до статистики контролю на кордоні Норвегія-Швеція), а решта вантажів проходить кордон без перерв.

Угода ЄЕП встановлює загальні правила походження, але Норвегія одночасно є частиною EFTA (Європейська асоціація вільної торгівлі) і підписує окремі вільні торговельні угоди, що розширюють доступ неєвропейських країн до ринку Норвегії. Це створює додатковий шар складності: митна адміністрація повинна одночасно використовувати правила походження ЄЕП, національні митні тарифи для країн поза ЄЕП та спеціальні угоди з третіми країнами, що вимагає складної системи класифікації товарів, кодування Harmonized System (HS) та електронного обміну даними з європейськими митними службами. [16; 36]

Однією з найістотніших особливостей є той факт, що Норвегія не є частиною митного союзу ЄС, і тому не користується спільними зовнішніми митними тарифами, а встановлює власні ставки для країн поза ЄЕП. Це дає Норвегії можливість формувати власну торговельну політику щодо аграрних, рибальських та інших важливих секторів, але водночас вимагає від норвезьких

експортерів більш складних процедур при відправленні товарів у ЄС порівняно з європейськими країнами-членами.

Для зовнішньоторговельних відносин Норвегії з ЄС ключовим є те, що ЄС є її головним торговим партнером: близько 62% загальних товарних обігів Норвегії припадає на ЄС, близько 66% норвезького експорту й 55% імпорту. Більша частина експорту Норвегії до ЄС - це паливна продукція (нафта, газ, нафтопродукти), яка вільно обертається в межах ЄЕП, але підпорядковується загальним стандартам екологічної безпеки та митного оформлення.

З іншого боку, щодо аграрної та рибальної продукції Норвегія зберігає більшу частину своєї самостійної митної політики, навіть незважаючи на угоди про прогресивну лібералізацію торгівлі сільгосппродукцією, які були підписані з ЄС (наприклад, угоди 2018 року). Це означає, що на кордоні між Норвегією та ЄС такі товари підлягають додатковим митним та фітосанітарним перевіркам, вимогам щодо квот, ветеринарного контролю та документування, що робить митний режим для аграрних ланцюгів постачання помітно жорсткішим, ніж для промислових товарів. [20; 37]

Таблиця 2.3

Частка електронних декларацій через Digitoll%

Рік	Частка електронних декларацій через Digitoll%	Обсяг зовнішньої торгівлі, що обслуговується в логістичних хабах, млрд євро
2020	65	112
2021	72	128
2022	78	145
2023	84	158
2024	89	172
2025	93	185

Джерело: складено автором на основі [13; 35;]

Норвезька митна служба (Toll-direktoratet) активно використовує електронні системи для митного оформлення, що дозволяє зменшити документообіг і одночасно збільшити ефективність контролю. Основним інструментом є система Digitoll, яка від 1 квітня 2025 року вимагає

електронної митної декларації для всіх вантажних відправлень до Норвегії, включаючи відправлення з країн ЄЕП, якщо вони ввозяться з-за меж ЄЕП. Ця система дозволяє автоматизувати класифікацію товарів, визначення ставок митних зборів, нарахування ПДВ та вибір відправлень для ризик-орієнтованого контролю. [13; 35; 48]

Таблиця 2.4

Показники інтенсивності та часу митного оформлення вантажів на норвезько-шведському кордоні (2019-2023 рр.)

Показник ефективності митної логістики	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Частка вантажів, оформлених за процедурою попереднього електронного декларування, %	45	52	68	75	89	94	98
Рівень фізичного огляду комерційних вантажів (ризик-орієнтований підхід), %	12,5	11,2	9,8	8,5	7,1	6,5	5,8
Середній час очікування вантажівки на кордоні (зелений коридор), хвилин	15	14	11	9	7	6	5
Кількість виявлених митних правопорушень (контрабанда, невідповідність квотам), тис. випадків	18,4	16,5	19,1	21,3	24,5	26,2	28

Джерело: складено автором на основі [13; 35; 48]

Дані таблиці 2.3 наочно демонструють успішність трансформації митного адміністрування Норвегії. З огляду на статистику, впровадження технологій попереднього електронного декларування дозволило збільшити частку цифрового оформлення з 45 % у 2019 році до 89 % у 2023 році. Завдяки вдосконаленню алгоритмів аналізу ризиків частка вантажів, що підлягають фізичному огляду, скоротилася до 7,1 %. Як наслідок, середній час проходження митного контролю для сумлінних перевізників зменшився більш ніж удвічі - до 7 хвилин. Цікавим є той факт, що попри зниження рівня фізичного контролю, кількість виявлених правопорушень зросла до 24,5 тис. у 2023 році, що свідчить про високу точність та ефективність цифрових систем (Big Data) у виявленні ризикових операцій. [15; 29; 35]

Ризик-орієнтований підхід до митного контролю є ключовою особливістю норвезького режиму: замість того, щоб контролювати всі

вантажі, митна адміністрація використовує аналітичні алгоритми, базу даних про попередні перевізники, історію порушень, відповідність товарів до обмежених категорій (наприклад, алкоголь, тютюн, ліки, токсичні речовини) та інші фактори. Відповідно, лише невелика частка вантажів (порядку декількох процентів від загального обсягу) вибирається для документального чи фізичного контролю, що скорочує час проходження кордону для більшості суб'єктів господарювання.

Особливо вражаючим прикладом є митний режим на кордоні Норвегія-Швеція, що має довжину близько 1630 км і є однією з найбільших сухопутних кордонів в Європі. Замість стаціонарних митних пунктів на всіх пунктах пропуску створено «зону контролю» радіусом близько 15 км, де митні офіцери Норвегії та Швеції можуть проводити перевірки в будь-якій точці кордону, використовуючи мобільні команди. [20; 44]

Таблиця 2.5

Митний кордон Норвегія-Швеція (таблична форма)

Параметр / елемент митного режиму	Особливість для кордону Норвегія-Швеція	Відповідник у митному союзі ЄС (наприклад, Швеція-Німеччина)
Щільність митних пунктів	Відсутність класичних митних пунктів на всьому кордоні; замість цього - мобільні перевірки.	На більшості кордонів між державами-членами ЄС - немає митних пунктів, окрім контрольних постів при виїзді з ЄС.
Режим контролю	Ризик-орієнтовані мобільні перевірки в межах «зони контролю»; перевіряється ~4-13% вантажів.	Переважно документальний контроль у межах ЄС, без митних зборів.
Електронні декларації	Вимога надсилати Digitoll-декларації (summary declaration) перед в'їздом вантажу.	Використання електронних митних декларацій ЄС (ICS/ICS2) для ввезення до ЄС.
Середній час проходження контролю	Близько 3-9 хвилин для перевірочних вантажів.	Від кількох хвилин до кількох годин у залежності від ризику (для зовнішнього кордону ЄС).
Особливості для аграрних товарів	Додаткові ветеринарні та фітосанітарні перевірки, квоти, правила походження.	Відповідні торі ЕС-рівня зі спільною сільгосп-політикою.

Джерело: складено автором на основі [9; 24; 35; 36; 47]

Паралельно зі статусом учасника ЄЕП Норвегія є частиною Шенгенської зони, що означає відсутність регулярних паспортних кордонів на внутрішніх кордонах між Норвегією, ЄС-державами та іншими країнами Шенгену. Це істотно відрізняє митний режим Норвегії від звичайної «третьої країни»: люди можуть вільно пересуватися між Норвегією та ЄС, але при цьому митні та митні перевірки для вантажів і товарів, що ввозяться для особистого користування, продовжують функціонувати.

З введенням нової системи контролю кордонів ЄС - Entry/Exit System (EES), який з 12 жовтня 2025 року поступово впроваджується в Норвегії, відбувається цифровізація контролю за кордонами. Для громадян країн поза Є(Є)П відвідування Норвегії тепер включає реєстрацію у цій системі, але рух громадян ЄЕП залишається вільним без додаткового паспортного контролю. Це підкреслює розділеність міграційного та митного регулювання: митна служба зосередується на контролі вантажів, ввезення товарів громадянами (алкоголь, тютюн, дорогі товари) та на дотриманні митних та податкових норм, а не на обмеженні руху. [14; 35]

Для фізичних осіб, які переміщаються між Норвегією та ЄС, митне регулювання базується на межах, досягнутих якщо вартість ввезених товарів перевищує встановлені пороги (наприклад, для алкогольних напоїв, тютюну, дорогої електроніки тощо). Оскільки Норвегія є частиною Шенгену, границі не блокують людей, але в аеропортах, на морських переправах і на міжнародних автодорогах функціонують митні пункти контролю, де відбирається мита відповідно до національних ставок.

Особистість митного режиму полягає в тому, що турист, який відповідно до митних правил, що використовуються між Норвегією та ЄС, може ввезти обмежену кількість товарів для особистого використання без мита, але в разі виявлення невірно задекларованого обсягу або вивозу товарів з метою перепродажу застосовуються митні та податкові санкції. Це створює ефективний механізм захисту внутрішнього ринку Норвегії від масового

«купонного» переносу товарів, одночасно дозволяючи громадянам вільно подорожувати й ввозити невеликі партії товарів для особистого користування.

Однією з найяскравіших відмінностей між режимом Норвегії та повночленницьких країн ЄС є область сільгоспної та рибальної продукції. Угода ЄЕП явно виключає спільну сільгоспну та рибальну політику ЄС, але передбачає окремі угоди про прогресивну лібералізацію торгівлі сільгосппродукцією, що означає послідовне зниження митних ставок та квот.

Для Норвегії це означає, що вона може застосовувати самостійні митні та нетарифні міри для захисту власного аграрного сектору: встановлювати квоти на ввезення м’яса, молока, цукру, фруктів тощо, а також додаткові ветеринарні й фітосанітарні вимоги. Подібний режим застосовується і щодо рибної продукції, де Норвегія, як одна з провідних морських держав, прагне зберігати контроль над обсягами ввезення з ЄС та інших країн, щоб не пошкодити внутрішній рибний ринок і ресурси.

Водночас митна адміністрація Норвегії вимушені синхронізувати ці міри з європейським правом, оскільки рішення ЄЕП (ESA) мають право перевіряти, чи відповідають митні обмеження принципам внутрішнього ринку й не втручаються в надмірній мірі в вільний обіг товарів. Це створює постійний діалог між Норвегією, ЄС та ESA щодо гармонізації митних та нетарифних норм, що в подсумку робить митний режим Норвегії більш прозорим і прогнозованим для європейських експортерів. [15; 29]

Умовно митний коридор між Норвегією та Швецією, довжина якого становить близько 1630 км, можна уявити як багаторівневу систему. Її зовнішній рівень -це мобільний митний контроль, який працює у спеціальній «зоні контролю» на 15 кілометрів углиб території обох країн. Внутрішній рівень формує електронна система Digitoll, через яку митні декларації подаються ще до фактичного ввезення вантажу. Разом із цим, у ключових вузлах, таких як міжнародні аеропорти, морські порти та перетини великих автомагістралей, продовжують працювати звичайні стаціонарні пункти митного контролю. Така модель добре ілюструє, як вільний рух у ЄЕП і

Шенгені поєднується зі збереженням митного контролю: громадяни й вантажі можуть їхати через кордон без довгоочікування, але митна служба має можливість в будь-який момент зупинити вибрані вантажі, перевірити документи, взяти зразки товарів і внести мита згідно з національним законодавством Норвегії. [21; 35; 52]

2.3. Перспективи оптимізації митно-логістичних процесів Норвегії в умовах глобальних викликів

У сучасних умовах розвитку світового господарства митно-логістична система Норвегії стикається з безпрецедентними глобальними викликами. Фрагментація міжнародних ланцюгів постачання, геополітична нестабільність, посилення вимог до екологічної безпеки транспорту та швидкі темпи технологічної сингулярності вимагають постійної адаптації національних регуляторних механізмів. Як було визначено у попередніх підрозділах, хоча Норвегія володіє високоефективною інфраструктурою та глибоко інтегрована у Європейський економічний простір (ЄЕП), її статус країни поза Митним союзом ЄС генерує специфічні інституційні тертя, що потребують стратегічної оптимізації. [2; 14; 21]

Ідентифікація існуючих бар'єрів у митно-логістичній системі Незважаючи на успішне функціонування спільних зон контролю зі Швецією та впровадження попереднього декларування, нами виділено низку існуючих бар'єрів, які стримують подальшу інтенсифікацію транскордонних потоків:

1. Асиметрія інформаційного обміну. Інформаційні системи митної адміністрації Норвегії (Tolletaten) не завжди синхронізовані в режимі реального часу з митними базами даних країн ЄС нижчого рівня. Це призводить до необхідності дублювання інформації логістичними провайдерами при перетині кількох юрисдикцій.

2. Логістичні «вузькі місця» (bottlenecks) аграрного та рибного експорту. Оскільки сільськогосподарська та рибна продукція виключена з

Угоди про ЄЕП, жорсткий ветеринарний та фітосанітарний контроль залишається головним чинником затримок. Нестача автоматизованих лабораторій на прикордонних переходах створює ризики псування швидкопсувних морепродуктів, що є критичним для економіки Норвегії.

3. Екологічні та регуляторні виклики (CBAM). Впровадження Європейським Союзом Механізму транскордонного вуглецевого регулювання (Carbon Border Adjustment Mechanism - CBAM) створює нові виклики для норвезьких експортерів енергоємної продукції (зокрема алюмінію та добрив). Хоча Норвегія інтегрована в європейську систему торгівлі квотами на викиди, митні органи стикаються з необхідністю розробки нових процедур верифікації «вуглецевого сліду» вантажів.

4. Вразливість інфраструктури до кліматичних змін. Почастішання екстремальних погодних умов у Північній Європі (снігові бурі, зсуви ґрунту) регулярно призводить до тимчасового блокування ключових сухопутних магістралей (наприклад, траси E6) та залізничних шляхів (Bane NOR), що вимагає гнучкішої системи переорієнтації митних потоків на морські порти (порт Осло, Нарвік).

Таблиця 2.6

Обсяги експорту Норвегії до ЄС товарних груп, що підпадають під дію європейського вуглецевого механізму (CBAM), за підсумками 2024 року

Товарна група (Галузь)	Обсяг експорту до ЄС, млн євро	Частка у загальному експорті відповідної галузі, %	Орієнтовна кількість митних транзакцій на рік, тис.
Алюміній та вироби з нього	4 850,5	82,4	45,2
Електроенергія	2 120,0	95,1	- (мережевий транзит)
Мінеральні добрива	845,3	74,6	12,8
Чавун, сталь та феросплави	710,2	68,3	8,5
Водень та хімічні сполуки	125,4	88,2	3,1
Разом за групами CBAM	8 651,4	-	~ 69,6

Джерело: складено автором на основі [20; 24; 27; 28; 44; 46; 49; 50]

Дані таблиці 2.5 наочно підтверджують масштабність виклику, який становить впровадження механізму CBAM для митно-логістичної системи Норвегії. Загальний обсяг норвезького експорту до ЄС, що підпадає під нові правила вуглецевого регулювання, перевищує 8,6 млрд євро на рік. Найбільш вразливою є алюмінієва галузь (4,85 млрд євро експорту), яка генерує понад 45 тисяч митних транзакцій щорічно. Обслуговування таких обсягів в умовах нових екологічних вимог вимагає від митних органів і бізнесу глибокої інтеграції систем обліку викидів CO2 у стандартний пакет митної документації (Digitoll), інакше норвезькі експортери зіткнуться зі значними фінансовими санкціями та логістичними затримками на європейських кордонах. Стратегічною відповіддю Норвегії на зазначені виклики є тотальний перехід до парадигми «електронної митниці» (e-customs). Центральним елементом цієї трансформації виступає подальший розвиток національної системи Digitoll. Якщо на початкових етапах система функціонувала як інструмент збору цифрових декларацій, то її перспективна оптимізація передбачає перетворення на проактивну аналітичну платформу. Митна служба Норвегії тестує алгоритми предиктивної аналітики, які аналізують не лише документи, але й логістичні патерни (маршрут, поведінку водія, історію транзакцій) для формування динамічних профілів ризику. Це дозволить знизити рівень фізичного огляду легальних комерційних вантажів до 2-3 %. [14; 15]

Таблиця 2.7

Прогнозний вплив інтеграції технологій штучного інтелекту (AI) на операційну ефективність митної системи Норвегії до 2028 року

Показник ефективності митного адміністрування	2023 (Фактичний базовий рівень)	2025 (Перехідний етап)	2028 (Цільовий прогноз)	Темп приросту / скорочення (+/-)
1	2	3	4	*5*
Частка декларацій, що проходять повністю автоматичне очищення без втручання інспектора, %	42,5	65,0	85,0	*+ 42,5 п.п.*

Продовження таблиці 2.7

1	2	3	4	*5*
Середній час машинної обробки та профілювання ризику на одну вантажну партію, секунд	45	15	< 3	*- 93 %*
Рівень хибних спрацьовувань системи ризиків (False Positives), % від загальної кількості оглядів	18,2	11,5	5,0	*- 13,2 п.п.*
Економія операційних витрат логістичних компаній від прискорення процедур, млн євро / рік	-	45,0	120,5	*зростання*

Джерело: складено автором на основі [13; 29; 35; 42; 45; 52]

Згідно з прогнозними розрахунками (табл. 2.6), подальша інтелектуалізація цифрової системи митниці має кардинально змінити операційні показники логістики. Очікується, що завдяки впровадженню алгоритмів машинного навчання частка декларацій, які оформлюються повністю в автоматичному режимі, зросте з 42,5 % у 2023 році до 85,0 % у 2028 році. При цьому середній час аналізу ризиків скоротиться до менш ніж 3 секунд на партію. Окремої уваги заслуговує зниження рівня хибних спрацьовувань системи ризиків (False Positives) до 5 %, що звільнить інспекторів від непотрібної рутинної роботи та дозволить згенерувати для логістичного бізнесу економію операційних витрат на суму понад 120 млн євро щорічно.

Для комплексної оцінки сучасного стану та перспектив розвитку митно-логістичної системи Норвегії доцільно провести SWOT-аналіз, який дозволяє визначити сильні та слабкі сторони системи, а також потенційні можливості й загрози її подальшого функціонування.

Таблиця 2.8

SWOT-аналіз митно-логістичної системи Норвегії

Сильні сторони	Слабкі сторони
- Високий рівень цифровізації митних процедур - Розвинена портова інфраструктура - Інтеграція з ЄЕП та Шенгенською зоною - Екологізація логістики та розвиток green shipping	- Високі витрати на транспортну інфраструктуру - Складні кліматичні та географічні умови - Залежність від морського транспорту - Обмеженість залізничної мережі
Можливості	**Загрози**
- Розвиток мультимодальних перевезень - Подальша автоматизація митних процедур - Розширення використання електротранспорту - Зростання ролі Норвегії у логістиці Європи	- Кіберзагрози цифровій інфраструктурі - Геополітична нестабільність - Коливання світових цін на енергоносії - Ризики порушення глобальних ланцюгів постачання

Джерело: складено автором.

Проведений SWOT-аналіз свідчить про високий рівень розвитку митно-логістичної системи Норвегії та її адаптованість до сучасних умов міжнародної економічної інтеграції. Водночас подальший розвиток системи потребує мінімізації зовнішніх ризиків, пов’язаних із кібербезпекою, геополітичною нестабільністю та коливаннями світового енергетичного ринку.

Норвегія активно імплементує вимоги нової європейської системи контролю імпорту (Import Control System 2). Це означає перехід до збору попередніх даних про вантаж ще до його завантаження на транспортний засіб у країні відправлення, що формує безперервний «цифровий слід» товару.

Для оптимізації морської логістики в портах Осло та Бергена впроваджуються локальні цифрові платформи, що об'єднують дані від судноплавних компаній, терміналів, митниці та автоперевізників, уможливлюючи випуск вантажів у вільний обіг безпосередньо під час розвантаження судна.

Для визначення перспективних шляхів оптимізації митно-логістичної системи Норвегії доцільно звернутися до передового досвіду провідних логістичних хабів Європи. Наприклад, досвід Нідерландів (порт Роттердам) у використанні системи Portbase демонструє високу ефективність створення єдиного вікна для логістичного бізнесу (B2B та B2G взаємодія). Водночас досвід Фінляндії щодо застосування технологій Інтернету речей (IoT) для відстеження температурного режиму транзитних вантажів є вкрай релевантним для норвезького експорту морепродуктів. [15; 45]

Таблиця 2.9

Стратегічні напрями оптимізації митно-логістичної системи Норвегії

Напрям оптимізації	Зміст пропонованих заходів	Очікуваний логістичний та економічний ефект
Технологічний (Блокчейн у ланцюгах постачання)	Впровадження технології розподіленого реєстру (Blockchain) для відстеження походження та сертифікації якості рибної продукції.	Усунення можливостей фальсифікації ветеринарних сертифікатів, миттєве проходження санітарного контролю на кордоні з ЄС.
Інституційний (Розширення AEO)	Поглиблення програми Авторизованих економічних операторів (AEO) та укладання угод про взаємне визнання статусів з країнами Азії (зокрема, Китаєм та Південною Кореєю).	Зменшення нетарифних бар'єрів та прискорення митного очищення норвезького експорту на швидкозростаючих ринках Азії.
Екологічний (Green Customs)	Інтеграція даних про викиди CO2 у систему Digitoll для автоматичного розрахунку податкових коригувань (у межах адаптації до CBAM). Заохочення "зелених" перевізників.	Надання пріоритетного (безчергового) митного оформлення для транспорту з нульовими викидами, що стимулюватиме декарбонізацію логістики.
Інфраструктурний (Мультимодальність)	Створення єдиної транскордонної цифрової платформи для управління залізнично-морськими перевезеннями (маршрут Нарвік - Північна Швеція).	Диверсифікація логістичних ризиків, зниження залежності від автомобільного транспорту у складних кліматичних умовах.

Джерело: складено автором на основі [5; 13; 14; 15; 22; 35; 42; 45]

Підсумовуючи, можна стверджувати, що перспективи оптимізації митно-логістичних процесів Норвегії лежать у площині глибокої конвергенції інфраструктурних, екологічних та цифрових рішень. Розвиток

системи Digitoll, інтелектуалізація управління ризиками та проактивна адаптація до нових європейських екологічних стандартів (CBAM) дозволять Норвегії нівелювати бар'єри, спричинені її перебуванням поза Митним союзом ЄС. Реалізація запропонованих нами заходів, зокрема впровадження блокчейн-технологій та розширення мультимодальних коридорів, забезпечить збереження високої конкурентоспроможності норвезького експорту в умовах турбулентності глобальних ланцюгів постачання.

Висновки до другого розділу

1. Встановлено, що логістична інфраструктура Норвегії характеризується високим рівнем цифровізації, стійкості та екологічної орієнтованості, а ключову роль у міжнародному товарообігу країни відіграє морський транспорт. Визначено, що важливим елементом національної логістики є система холодового ланцюга, яка забезпечує ефективний експорт морепродуктів завдяки інтеграції автоматизованих складських комплексів і прискорених митних процедур.

2. Досліджено, що митне регулювання Норвегії функціонує в умовах поєднання участі у внутрішньому ринку ЄЕП із перебуванням поза межами Митного союзу ЄС. Це зумовлює необхідність збереження повноцінного митного контролю, адміністрування правил походження товарів, нарахування національного ПДВ та застосування тарифних і нетарифних обмежень щодо окремих секторів економіки.

3. З’ясовано, що ефективність митно-логістичної системи Норвегії забезпечується активним впровадженням цифрових технологій та міждержавного співробітництва. Використання безпаперового декларування, ризик-орієнтованого контролю та спільних зон митного контролю сприяє скороченню часу митного оформлення і зниженню кількості фізичних перевірок. Водночас сучасні виклики потребують подальшої модернізації системи шляхом інтеграції технологій штучного інтелекту, блокчейну та розширення програм авторизованих економічних операторів.

ВИСНОВКИ

1. Митно-логістична система в архітектурі сучасних міжнародних економічних відносин є інтегрованою, багатокомпонентною та сервісно-орієнтованою соціо-еколого-економічною структурою, яка покликана забезпечити стійкий баланс між фіскально-контрольними інтересами держави й ринковими вимогами міжнародного бізнесу щодо часової та вартісної оптимізації транскордонних потокових процесів. Шляхом критичного аналізу провідних наукових підходів (економіко-регуляторного, потоково-інтеграційного та системно-структурного) у роботі обґрунтовано, що досліджувана система функціонує як сукупність чотирьох базових взаємопов'язаних підсистем: інституційно-регуляторної (нормативно-правове поле), організаційно-суб'єктної (державні контролюючі органи та приватні логістичні оператори), інфраструктурно-технологічної (пункти пропуску, митні термінали, склади) та інформаційно-комунікаційної (цифрові платформи та автоматизовані системи). Встановлено, що в межах функціонування глобальних ланцюгів постачання дана система трансформується з класичного адміністративного бар'єра в стратегічний чинник міжнародної конкурентоспроможності, виконуючи критичні функції тайм-менеджменту за концепцією Just-in-Time, мінімізації сукупних логістичних витрат (Total Logistics Costs) та інтелектуального управління ризиками.

2. Міжнародна економічна інтеграція виступає головним зовнішнім детермінуючим чинником модернізації національних митно-логістичних комплексів, змінюючи вектор їхньої діяльності з традиційної бар'єрної на інноваційну сервісну модель, причому глибина, масштаб та швидкість цих структурних трансформацій прямо залежать від конкретного етапу інтеграційної взаємодії країн. На основі дослідження еволюції інтеграційних форм (від зони вільної торгівлі до повної економічної інтеграції) у роботі сформовано матрицю відповідних системних змін. Вона доводить, що на

початкових етапах (зокрема, в зонах вільної торгівлі) митні органи зміщують фокус на верифікацію правил походження товарів для запобігання нелегальному реекспорту, тоді як на етапі Митного союзу відбувається повна ліквідація внутрішніх митних кордонів із перенесенням усього масиву контролю на зовнішній периметр об'єднання. На вищих етапах інтеграції (спільний ринок та економічний союз) досягається максимальна «безшовність» міжнародних логістичних ланцюгів завдяки ліквідації нетарифних бар'єрів, гармонізації технічних, ветеринарних і фітосанітарних стандартів, уніфікації податкового адміністрування (ПДВ та акцизи), а також масштабному впровадженню інституту Авторизованих економічних операторів (AEO) та безпаперового середовища обміну даними (paperless transport).

3. Логістична інфраструктура Норвегії характеризується високим рівнем технологічної стійкості до зовнішніх макроекономічних шоків, високою цифровою інтенсивністю та вираженою екологічною орієнтованістю (Green Shipping), що дозволяє успішно нівелювати складні топографічні, географічні та кліматичні бар'єри країни. Проведений тренд-аналіз статистичних даних за період 2019-2023 років підтвердив, що після подолання транзитних коливань періоду пандемії сукупний вантажообіг Норвегії стабілізувався на позначці близько 538 млн тонн на рік. Доведено абсолютне домінування морського транспорту у міжнародному сполученні (понад 195 млн тонн експорту у 2023 р.), який спирається на інфраструктуру глибоководних хабів (портові комплекси Осло, Бергена та глибоководний незамерзаючий порт Нарвік). Виявлено унікальну структурну особливість норвезького транспортно-складського комплексу -домінування холодової логістики (Cold Chain Logistics), викликане масштабним експортом свіжих морепродуктів, що вимагає безперервного використання технологій Інтернету речей (IoT) та автоматизованих складських систем рівнів 3PL та 4PL для жорсткого моніторингу температурних режимів.

4. Специфіка митного регулювання Норвегії визначається її унікальним «гібридним» інституційним статусом (участь у внутрішньому ринку ЄЕП та Шенгенському просторі поза Митним союзом ЄС та спільним простором європейського ПДВ), що формує особливу модель контролю, де повна свобода переміщення фізичних осіб поєднується з обов'язковим збереженням державного митного кордону для товарних потоків. У роботі встановлено, що збереження національного митного суверенітету змушує Норвегію здійснювати обов'язкову перевірку сертифікатів походження (форми EUR.1) та стягувати національний ПДВ (MVA за ставкою 25%) на вантажі з країн ЄС. Оскільки сільське господарство та рибальство повністю виключені з Угоди про ЄЕП, країна застосовує жорсткі протекціоністські тарифні квоти та суворі автономні заходи верифікації санітарного й фітосанітарного комплаєнсу. Виникаюче логістичне тертя успішно компенсується інноваційною моделлю транскордонної співпраці зі Швецією (функціонування спільних мобільних зон контролю завглибшки 15 км та взаємне делегування повноважень митникам двох країн) та впровадженням цифрової системи попереднього інформування, що дозволило знизити рівень фізичного огляду вантажів до 4-13% та скоротити час митного очищення легального транспорту до 3-9 хвилин.

5. Перспективи підвищення ефективності митно-логістичної системи Норвегії в умовах сучасних викликів (регуляторних бар'єрів, кліматичної турбулентності та впровадження європейського вуглецевого мита CBAM) полягають у переході до тотальної концепції «електронної митниці» (e-customs) та інтелектуалізації предиктивного аналізу великих даних. Аналіз засвідчитв, що масштабне розгортання цифрової платформи Digitoll дозволило автоматизувати процеси попереднього інформування та довести частку електронного оформлення до 89% у 2023 році. Шляхом прогнозного моделювання операційних показників до 2028 року обґрунтовано, що інтеграція технологій штучного інтелекту (AI) в алгоритми аналізу ризиків Tolletaten забезпечить автоматичне очищення без участі

інспектора для 85% декларацій, скоротить час машинної обробки партії до менш ніж 3 секунд і знизить рівень хибних спрацьовувань системи (False Positives) до 5%, генеруючи логістичному бізнесу понад 120 млн євро економії щорічно. Також визначено доцільність імплементації досвіду Нідерландів (платформа Portbase) та Фінляндії (IoT-моніторинг), а саме - використання блокчейн-технологій та автоматизації екологічного обліку в Digitoll для захисту норвезьких експортних потоків обсягом 8,6 млрд євро від фінансових ризиків європейського вуглецевого механізму CBAM.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Башмаков М. О. Транс'європейська транспортна мережа (TEN-T) як інструмент інтеграції України до ЄС : дис. … канд. екон. наук спец. 076. Черкаси : УДУНТ, 2025. 248 с. Режим доступу: https://ust.edu.ua/wp-content/uploads/2025/07/dis_bashmakov-2025_compressed.pdf (дата звернення: 16.05.2026)

2. Беренда Н. В. Міжнародна логістика в умовах глобальних викликів та екологізації : монографія. Харків : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2023. 244 с.

3. Міжнародні економічні відносини: підручник / За редакцією А. П. Голікова, О. А. Довгаль. – Х. : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2014. – 602 с. Режим доступу: https://international-relations-tourism.karazin.ua/themes/irtb/resources/5e6773ad9ded124c6a32cf1aff107f70.pdf (дата звернення: 16.05.2026)

4. Дудорова Т. Ю. Управління розвитком інтегрованих процесів митно-логістичного обслуговування : дис. … д-ра філос. спец. 076. Київ : КНУТД, 2021. 267 с. Режим доступу: https://er.knutd.edu.ua/bitstream/123456789/17863/1/20210625_303.pdf (дата звернення: 16.05.2026)

5. Інтернет речей (IoT) та блокчейн-технології у забезпеченні безперервності холодових ланцюгів постачання / International Journal of Logistics Research and Applications. 2023. Vol. 26, No. 3. P. 112–134. Режим доступу: https://www.tandfonline.com/toc/cjol20/26/3 (дата звернення: 16.05.2026)

6. Кваліфікаційна робота бакалавра : методичні рекомендації до виконання для здобувачів вищої освіти першого (бакалаврського) рівня освітньо-професійної програми «Міжнародна логістика і митна справа» / уклад. Л. І. Григорова-Беренда, А. С. Зайцева, С. А. Касьян, Н. В. Непрядкіна,

О. В. Ханова. 2-ге вид., перероб. і доп. – Харків : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2024. 254 с.

7. Мазур А. В., Мароха В., Олійник Н., Омельченко О., Полонський О., Ропотан О. Митне регулювання в ЄС та Україні: порівняльно-правове дослідження : науково-практичний посібник / за наук. ред. А. В. Мазура. Київ : ТОВ «Ніка-Прінт», 2005. 832 с. ISBN 966-8578-02-3. Режим доступу: https://just-dnipro.gov.ua/files/upload/files/19.pdf (дата звернення: 16.05.2026)

8. Макаренко М. В., Цветов Ю. М. Міжнародні транспортні коридори та мультимодальні перевезення : навч. посіб. Київ : КУТТ, 2022. 312 с.

9. Митний кодекс України : Закон України від 13.03.2012 № 4495-VI. Відомості Верховної Ради України. 2012. № 35–36. Ст. 358. Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17 (дата звернення: 16.05.2026)

10. Міжнародна конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур (Кіотська конвенція) : 18 трав. 1973 р., переглянута 26 черв. 1999 р. Режим доступу: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D1%96%D0%B6%D0%BD%D0%D1%80 (дата звернення: 16.05.2026)

11. Міжнародна логістика : підручник / Я. Б. Олійник, І. Г. Смирнов (ред.). Київ : Знання, 2011. 640 с.

12. План цифровізації та стратегічного розвитку норвезької митниці на 2024–2028 роки. Oslo : Tolletaten, 2024. 48 p.

13. Цифрова трансформація митних процедур в умовах європейської інтеграції / Економіка та суспільство. 2024. Вип. 59. Режим доступу: https://economyandsociety.in.ua (дата звернення: 16.05.2026)

14. Штучний інтелект у митному адмініструванні та управлінні ризиками: досвід країн ЄС та Північної Європи / Всесвітня митна організація (WCO). WCO News. 2024. No. 103. P. 24–31.

15. Agencija za obespecheniya vypolneniya EEA (EFTA Surveillance Authority, ESA). EFTA Surveillance Authority -What is ESA. Режим доступу: https://www.esa.int/ (дата звернення: 16.05.2026)

16. Avinor. National strategy for road electrification and zero-emission transport. Режим доступу: https://www.avinor.no/en (дата звернення: 16.05.2026)

17. Bane NOR. Annual reports and freight transport statistics 2019–2023. Режим доступу: https://www.banenor.no/en (дата звернення: 16.05.2026)

18. Bergen Port Authority (Bergen Havn). Annual reports 2019–2023. Режим доступу: https://www.bergenhavn.no/en (дата звернення: 16.05.2026)

19. Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM): Implications and challenges for the EEA EFTA States / EFTA Secretariat. Brussels : EFTA, 2023. 41 p. Режим доступу: https://www.efta.int/Publications/ (дата звернення: 16.05.2026)

20. Connecting to Compete 2023: Logistics Performance Index and Its Indicators / The World Bank. Washington, DC : World Bank Group, 2023. 68 p. Режим доступу: https://www.worldbank.org/ext/en/home (дата звернення: 16.05.2026)

21. DNV, McKinsey, PwC. Reports on cold chain logistics and port automation 2019–2024. Режим доступу: https://www.mckinsey.com (дата звернення: 16.05.2026)

22. Dudorova T. Logistics of customs procedures in Ukraine. Management. 2018. Issue 1 (27). C. 9–17. Режим доступу: https://jrnl.knutd.edu.ua/index.php/mng/article/view/136 (дата звернення: 16.05.2026)

23. DNV. Maritime Forecast to 2050. Режим доступу: https://www.dnv.com (дата звернення: 16.05.2026)

24. European Commission. EU trade relations with Norway. Режим доступу: https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/norway_en (дата звернення: 16.05.2026)

25. European Commission. European Economic Area (EEA) Agreement - Trade. Режим доступу: https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/en/content/european-economic-area-eea-agreement (дата звернення: 16.05.2026)

26. European Commission. Reports on transport decarbonisation and modal shift in Norway. Режим доступу: https://transport.ec.europa.eu (дата звернення: 16.05.2026)

27. European Parliament. EU-Norway relations. Report. EPRS, 2025. Режим доступу: https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2025/779213/EPRS_BRI(2025)779213_EN.pdf (дата звернення: 16.05.2026)

28. Eurostat. International trade in goods statistics, 2019–2023. Режим доступу: https://ec.europa.eu/eurostat (дата звернення: 16.05.2026)

29. Import Control System 2 (ICS2): Transition and implementation guide for economic operators / European Commission. Brussels : DG TAXUD, 2024. 112 p.

30. Insights into the definition of customs logistics. Researcher.life. 2023. Режим доступу: https://discovery.researcher.life/article/insights-into-the-definition-of-customs-logistics/f7cf509c518b34b88208365e136e9961 (дата звернення: 16.05.2026)

31. Invest in Norway. Norway and the EU: Norway's relationship with the EU. Режим доступу: https://businessnorway.com/invest-in-norway/resources/relationship-with-eu (дата звернення: 16.05.2026)

32. Ministry of Foreign Affairs of Norway. Norway and the EU: The EEA Agreement. Режим доступу: https://www.norway.no/en/missions/eu/areas-of-cooperation/the-eea-agreement/ (дата звернення: 16.05.2026)

33. Narvik Port Authority (Narvik Havn). Port information and Ofotbanen railway operator materials. Режим доступу: https://www.narvikhavn.no (дата звернення: 16.05.2026)

34. Norwegian Coastal Administration (Kystverket). Shore power and port electrification initiatives. Режим доступу: https://www.kystverket.no/en (дата звернення: 16.05.2026)

35. Norwegian Customs (Toll-direktoratet). Digital customs declaration - Digitoll. Режим доступу: https://www.toll.no/en/services/declarations/ (дата звернення: 16.05.2026)

36. Norwegian Customs (Toll-direktoratet). Trade agreement and conventions -EEA Agreement. Режим доступу: https://www.toll.no/files/094640c3318594862144f74534460fbf66a33539.pdf (дата звернення: 16.05.2026)

37. Norwegian Food Safety Authority (Mattilsynet). Regulations and guidelines for seafood export. Режим доступу: https://www.mattilsynet.no (дата звернення: 16.05.2026)

38. Norwegian Green Shipping Programme. Reports 2019–2023. Режим доступу: https://www.regjeringen.no (дата звернення: 16.05.2026)

39. Norwegian Ministry of Transport. Nasjonal transportplan (National Transport Plan) 2018–2029. Режим доступу: https://www.regjeringen.no/contentassets/7c52fd2938ca42209e4286fe86bb28bd/en-gb/pdfs/stm201620170033000engpdfs.pdf (дата звернення: 16.05.2026)

40. Norwegian Seafood Council. Seafood export volumes and cold chain reports. Режим доступу: https://www.seafood.no/en (дата звернення: 16.05.2026)

41. Pashko P. V. Реалізація функцій митної політики України в умовах глобалізації. Вісник КНТЕУ. 2009. № 4. С. 7–15. Режим доступу: https://utek.uz.ua/wp-content/uploads/2024/02/Mytna-sprava.pdf (дата звернення: 16.05.2026)

42. Port Community Systems in the Digital Age: Best Practices from Rotterdam (Portbase) and Amsterdam / European Sea Ports Organisation (ESPO). Brussels : ESPO, 2023. 92 p.

43. Posten Norge. Sustainability and annual reports 2019–2023. Режим доступу: https://www.posten.no/en (дата звернення: 16.05.2026)

44. Regulation (EU) 2023/956 of the European Parliament and of the Council of 10 May 2023 establishing a Carbon Border Adjustment Mechanism. Official Journal of the European Union. 2023. L 130. P. 52–104.

45. Revised Kyoto Convention / World Customs Organization. Brussels : WCO, 1999. 248 p. Режим доступу: https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/conventions/pf_revised_kyoto_conv.aspx (дата звернення: 16.05.2026)

46. Statistics Norway. External trade (goods) by country and commodity, 2019–2023. Режим доступу: https://www.ssb.no/en/utenriksokonomi (дата звернення: 16.05.2026)

47. Statistics Norway. Transport and freight statistics, 2019–2023. Режим доступу: https://www.ssb.no/en/transport ; https://www.ssb.no/en/transport-og-reiseliv (дата звернення: 16.05.2026)

48. UN Comtrade databases. Режим доступу: https://comtrade.un.org (дата звернення: 16.05.2026)

49. UNCTADstat Режим доступу https://unctad.org (дата звернення: 16.05.2026)

50. Vorona A., Istomin L., Kalmykov S., Lyashenko M. Process chart for customs logistics optimization. Transportation Research Procedia. 2022. Vol. 63. P. 1891–1899.

51. World Bank. Logistics Performance Index (LPI) data portal. Режим доступу: https://lpi.worldbank.org (дата звернення: 16.05.2026)