

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна Навчально-
науковий інститут «Каразінський інститут міжнародних відносин та
туристичного бізнесу»

Кафедра міжнародних економічних відносин та логістики

Кваліфікаційна робота бакалавра

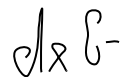
на тему: **«ОСОБЛИВОСТІ МИТНОГО ОФОРМЛЕННЯ
АВТОТРАНСПОРТУ, ЯКИЙ ПЕРЕТИНАЄ КОРДОН
УКРАЇНИ»**

Виконала:

студентка 4 курсу, групи УЛМ-41
спеціальності

292 Міжнародні економічні відносини
освітньої програми «Міжнародна логістика і
митна справа»

першого (бакалаврського) рівня вищої освіти



Лялька О.О.

Керівник: к.е.н., доц. Григорова-Беренда Л. І.



Рецензент:

Харків – 2025

Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна

Навчально-науковий інститут «Каразінський інститут міжнародних відносин та туристичного бізнесу»

Кафедра міжнародних економічних відносин та логістики

Рівень вищої освіти перший (бакалаврський)

Спеціальність 292 Міжнародні економічні відносини

Освітня програма «Міжнародна логістика і митна справа»

ЗАТВЕРДЖУЮ:

Завідувач кафедри міжнародних
економічних відносин та логістики

Зайцева А.С.

«___» _____ 2025 року

ЗАВДАННЯ НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ СТУДЕНТУ

Ляльки Ольги Олександрівни

1.Тема роботи: «Особливості митного оформлення автотранспорту, який перетинає кордон України»

керівник роботи к.е.н., доц. Григорова-Беренда Лариса Іванівна

затверджені наказом по університету від 05.02.2025 р. № 4001-5/302

2.Строк подання студентом роботи: 1.05.2025 р.

3. Перелік питань, які потрібно розробити (завдання) :

- дослідити основні аспекти митного оформлення автотранспорту, включаючи його правове регулювання українськими нормативно-правовими актами та міжнародними документами;
- розкрити сутність та специфіку основних митних режимів, які застосовуються при оформленні автотранспорту, а також особливості митного оформлення транспортних засобів в інших країнах;
- проаналізувати поточний стан митного оформлення автотранспорту в Україні;

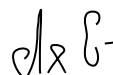
- охарактеризувати специфіку митного оформлення автотранспорту в різних митних режимах та розробити алгоритми дій для декларантів;
- виявити бар'єри, що виникають під час митного оформлення автотранспорту та запропонувати шляхи покращення процедур митного оформлення автотранспорту в Україні.

4. План роботи

№ з/п	Назви етапів роботи
1	Вступ
2	Розділ 1. Теоретичні засади дослідження, два підрозділи Висновки до першого розділу
3	Розділ 2. Аналітичний, три підрозділи Висновки до другого розділу
4	Висновки

5. Дата видачі завдання 06.02.2025 р.

Студент


підпис

Лялька О. О.
ініціали, прізвище

Керівник роботи


підпис

Григорова-Беренда Л. І.
ініціали, прізвище

АНОТАЦІЯ

Лялька О. О. Особливості митного оформлення автотранспорту, який перетинає кордон України : кваліфікаційна робота бакалавра [Рукопис]. Х.: ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2025. 82 с.

Кваліфікаційна робота бакалавра присвячена дослідженню особливостей митного оформлення автотранспорту, який перетинає кордон України. Автор з'ясовує специфіку застосування різних митних режимів щодо автотранспорту, а також митних документів, які спрощують процес проходження кордону. Особливу увагу приділено розробці практичних алгоритмів митного оформлення для декларантів. У роботі ідентифіковано ключові проблеми в процесі митного оформлення автотранспорту та запропоновано перспективи щодо вдосконалення митних процедур, зокрема повна імплементація європейського митного законодавства. Робота складається зі вступу, двох розділів, висновків; містить 12 рисунків, 14 таблиць, список використаних джерел з 57 найменувань.

У першому розділі роботи розглядаються теоретичні засади митного оформлення автотранспорту, його правове регулювання українськими нормативно-правовими актами та міжнародними документами, а також особливості митних режимів, що застосовуються до транспортних засобів.

У другому розділі проаналізовано сучасний стан митного оформлення автотранспорту в Україні, специфіку оформлення в різних митних режимах, виявлено основні бар'єри та запропоновано шляхи вдосконалення митних процедур.

Ключові слова: автотранспорт, книжка МДП, міжнародні перевезення, митне оформлення, митний режим, транзит.

Lyalka O. O. Features of customs clearance of motor vehicles crossing the border of Ukraine: bachelor's thesis [Manuscript]. Kharkiv: V. N. Karazin Kharkiv National University, 2025. 82 p.

The bachelor's thesis is devoted to the study of the peculiarities of customs clearance of vehicles crossing the border of Ukraine. The author finds out the specifics of the application of various customs regimes for motor vehicles, as well as customs documents that simplify the process of crossing the border. Particular attention is paid to the development of practical algorithms for customs clearance for declarants. The paper identifies key problems in the process of customs clearance of motor vehicles and offers prospects for improving customs procedures, including full implementation of European customs legislation. The paper consists of an introduction, two chapters, conclusions, 12 figures, 14 tables, and a list of 57 references.

The first section of the paper discusses the theoretical foundations of customs clearance of motor vehicles, its legal regulation by Ukrainian regulations and international documents, as well as the specifics of customs regimes applicable to vehicles.

The second section analyses the current state of customs clearance of motor vehicles in Ukraine, the specifics of clearance under various customs regimes, identifies the main barriers and suggests ways to improve customs procedures.

Keywords: customs clearance, customs regime, international carriage, motor transport, TIR Carnet, transit.

ЗМІСТ

Вступ	6
Розділ 1. Теоретико-правові основи митного оформлення автотранспорту в різних митних режимах	9
1.1 Правові засади та особливості митного оформлення автотранспорту	9
1.2. Характеристика основних митних режимів у контексті оформлення транспортних засобів	16
Висновки до першого розділу	27
Розділ 2. Сучасний стан митного оформлення автотранспорту в Україні та шляхи його вдосконалення	29
2.1. Аналіз сучасного стану митного оформлення автотранспорту в Україні	29
2.2. Особливості застосування різних митних режимів при оформленні автотранспорту та алгоритми дій для декларантів	42
2.3. Перспективи вдосконалення процедур митного оформлення автотранспорту в Україні	61
Висновки до другого розділу	68
Висновки	71
Список використаних джерел	74

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. У сучасних умовах глобалізації та інтенсифікації міжнародної торгівлі митне оформлення автотранспорту набуває надзвичайно важливого значення для економічного розвитку України. Автомобільний транспорт є ключовою ланкою в системі міжнародних вантажних перевезень, забезпечуючи мобільність та оперативність переміщення товарів через державні кордони. Ефективність та прозорість митних процедур безпосередньо впливає на інвестиційну привабливість держави та швидкість зовнішньоекономічних операцій.

Актуальність дослідження особливостей митного оформлення автотранспорту зумовлена тим, що євроінтеграційні прагнення України вимагають послідовної адаптації вітчизняного законодавства до міжнародних стандартів у сфері митного регулювання. А також постійні зміни в митному законодавстві, запровадження нових технологічних рішень та необхідність спрощення митних процедур створюють потребу в комплексному науковому аналізі процесів митного оформлення автотранспорту. Більш того, підвищення обізнаності декларантів щодо процесів митного оформлення автотранспорту є критично важливим фактором для зміцнення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств на міжнародних ринках.

Ступінь вивчення проблеми. Проблематика митного оформлення транспортних засобів знайшла своє відображення в наукових працях вітчизняних дослідників. Зокрема, вагомий внесок у вивчення теоретичних та практичних аспектів митного оформлення та митних формальностей на транспортних засобах (далі ТЗ) та на автомобільному транспорті зокрема зробили такі науковці, як Пашко П.В. [23], Заколюжний В.В. [23], Прокопенко В.В. [25; 26], Герман О.О. [20] та інші. Їхні дослідження охоплюють широке коло питань: від правових основ митного оформлення товарів та ТЗ до особливостей проведення митних формальностей на окремих видах ТЗ.

Однак на сьогодні відсутні комплексні аналітичні роботи, щодо процесу митного оформлення автотранспорту, який перетинає кордон України, з боку декларанта – як фізичної особи, так і юридичної. Крім того, деякі з робіт з плином часу втратили свою актуальність, отже динамічні зміни в митній практиці, впровадження новітніх технологій та постійна трансформація митного законодавства вимагають подальших наукових досліджень.

Метою дослідження є розробка алгоритму дій під час митного оформлення автотранспорту у різних митних режимах для фізичних та юридичних осіб та визначення перспектив удосконалення митного оформлення автотранспорту в Україні.

Для досягнення поставленої мети передбачено вирішення наступних **завдань**:

- дослідити основні аспекти митного оформлення автотранспорту, включаючи його правове регулювання українськими нормативно-правовими актами та міжнародними документами;
- розкрити сутність та специфіку основних митних режимів, які застосовуються при оформленні автотранспорту, а також особливості митного оформлення транспортних засобів в інших країнах;
- проаналізувати поточний стан митного оформлення автотранспорту в Україні;
- охарактеризувати специфіку митного оформлення автотранспорту в різних митних режимах та розробити алгоритми дій для декларантів;
- виявити бар'єри, що виникають під час митного оформлення автотранспорту та визначити перспективи вдосконалення митного оформлення автотранспорту в Україні.

Об'єктом дослідження є процес митного оформлення автотранспорту при переміщенні через митний кордон України.

Предметом дослідження виступають особливості, механізми та процедури митного оформлення автотранспорту в різних митних режимах для фізичних та юридичних осіб.

Методологічну основу дослідження складають загальнонаукові та спеціальні методи наукового пізнання. Зокрема, використано економічний аналіз, абстрагування, систематизації для дослідження митних процедур та їх впливу на зовнішньоекономічну діяльність. Також порівняльний та описовий метод були використані для зіставлення митних режимів, які застосовуються до автотранспорту, який перетинає кордон України. Для аналізу обсягів та динаміки переміщення автотранспорту був використаний статистичний метод. Для наочного представлення результатів дослідження та побудови алгоритмів був використаний графічний метод. Логічний метод у роботі використовується для узагальнення теоретичних положень та формулювання висновків.

Інформаційною основою роботи є нормативно-правові акти України у сфері митного регулювання, зокрема Митний кодекс України, міжнародні конвенції та угоди щодо митного оформлення, офіційні статистичні матеріали Державної митної служби України, включаючи дані ВІ-системи показників зовнішньої торгівлі, наукові праці вітчизняних та зарубіжних дослідників, аналітичні звіти профільних міжнародних організацій, включаючи щорічний звіт IRU, ресурси глобального інформаційного середовища Інтернет.

Апробація результатів дослідження. Частина роботи щодо досвіду зарубіжного митного оформлення автотранспорту була апробована під час участі в XX Всеукраїнській науково-практичній конференції «Актуальні проблеми світового господарства і міжнародних економічних відносин» від 28 лютого 2025, за результатами якої опубліковано тези на тему: «Можливості адаптації регламентів митного оформлення автотранспорту США в Україні» [22].

Робота складається зі вступу, двох розділів, висновків, списку використаних джерел, які містяться на 81 сторінках тексту. Робота містить 12 рисунків, 14 таблиць та список джерел з 57 найменувань.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ОСНОВИ МИТНОГО ОФОРМЛЕННЯ АВТОТРАНСПОРТУ В РІЗНИХ МИТНИХ РЕЖИМАХ

1.1. Правові засади та особливості митного оформлення автотранспорту

Переміщення товарів і громадян через митний кордон України здійснюється різними видами транспорту, серед яких автомобільний транспорт займає чільне місце завдяки своїй гнучкості та ефективності, що є особливо важливим для перевезення вантажів невеликими партіями на короткі відстані [25, с. 235]. Автотранспорт, що перетинає кордон, може бути як комерційного, так і особистого призначення, і в обох випадках підлягає спеціальним процедурам митного оформлення та митного контролю [28].

Згідно зі статтею 1 Закону України «Про автомобільний транспорт», автомобільний транспортний засіб визначається як «колісний транспортний засіб (автобус, вантажний та легковий автомобіль, причіп, напівпричіп), який використовується для перевезення пасажирів, вантажів або виконання спеціальних робочих функцій» [11].

Правове регулювання митного оформлення автотранспорту в Україні здійснюється на основі національних та міжнародних нормативно-правових актів. Основним нормативно-правовим документом, який регулює митне оформлення автотранспорту є Митний кодекс України (далі - МКУ) [Д].

Транспортні засоби, що переміщуються через митний кордон України, підлягають обов'язковому декларуванню шляхом внесення до митної декларації точних відомостей про транспортний засіб, мету його переміщення через митний кордон України, а також інших відомостей, необхідних для митного контролю та митного оформлення. Декларування може здійснюватися як власником транспортного засобу, так і уповноваженою ним особою за наявності належним чином оформлених документів про надання повноважень [28, с. 35].

До транспортних засобів, які перетинають кордон України, застосовуються такі взаємопов'язані, але не тотожні поняття як «митні процедури», «митне оформлення», «митний контроль», «митні формальності» та «митний режим». Кожне з цих понять має самостійну правову природу та виконує окрему функцію в системі митного права. Згідно з п. 21 ч. 1 ст. 4 МКУ митна процедура є системою дій, зумовлених метою переміщення товарів або транспортних засобів через митний кордон, що включає уніфіковані митні формальності та встановлений порядок їх реалізації. Вона визначає алгоритм взаємодії між суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності та органами митного контролю. Митне оформлення, відповідно до п. 23 ч. 1 ст. 4 МКУ, становить практичну реалізацію митної процедури, яка включає комплекс дій, необхідних для офіційного визнання митним органом факту переміщення товарів через кордон та надання дозволу на їх подальше використання відповідно до обраного митного режиму. Його результатом є легалізація товарів у межах митної території України або їх вибуття за її межі [7; 25, с. 29-36].

Згідно з п. 24 ч. 1 ст. 4 МКУ митний контроль являє собою сукупність заходів адміністративного характеру, які здійснюються митними органами з метою забезпечення дотримання вимог Митного кодексу України, інших нормативно-правових актів у сфері митної справи, а також міжнародних зобов'язань України. Цей контроль охоплює перевірку документів, ідентифікацію товарів, використання технічних засобів контролю та інші форми митного спостереження. Митні формальності, у свій час, це встановлені законодавством процедури та дії, які повинні бути виконані учасниками зовнішньоекономічної діяльності і митними органами, включаючи автоматизовані системи, з метою забезпечення належного виконання вимог митного законодавства, що зазначено в п. 29 ч. 1 ст. 4 МКУ. До таких дій належать подання митної декларації, пред'явлення товарів до контролю, сплата митних платежів тощо [7; 28, с. 5].

Митний режим, згідно з п. 25 ч. 1 ст. 4 МКУ, визначає комплекс правових норм, що регламентують умови переміщення товарів через митний кордон відповідно до заявленої мети. Він встановлює правовий статус товарів, податкові зобов'язання, а також правила їх використання після завершення митного оформлення. Вибір митного режиму впливає на обсяг обов'язкових процедур, що застосовуються до товарів або транспортних засобів, і визначає характер їх подальшого обігу [7].



Рис.1.1 Взаємозв'язок понять, які застосовуються до автотранспорту, який переміщується через митний кордон України.

Джерело: складено автором за матеріалами [7]

Аналізуючи ці визначення, можна зробити висновок, що митна процедура є більш широким поняттям, оскільки містить виконання митних формальностей під час переміщення товарів. Водночас, поняття «митний контроль» охоплює всі заходи, спрямовані на дотримання відповідних нормативно-правових актів. Щодо поняття «митний режим», то воно виокремлює комплекс норм, які застосовуються до товарів, які переміщуються через кордон, відповідно до мети їх переміщення [25, с. 46-50].

У контексті митного оформлення важливо розрізняти транспортні засоби комерційного та особистого призначення. Згідно з п. 59 ч. 1 ст. 4 МКУ, транспортні засоби комерційного призначення – «це будь-які транспортні засоби, зокрема повітряні та морські судна, автотransпортні засоби, причеи, залізничні транспортні засоби, які використовуються для перевезення товарів та/або пасажирів на комерційній основі, а також запасні частини та обладнання, що призначені для їх ремонту, технічного обслуговування або експлуатації». В свою чергу транспортний засіб особистого користування, відповідно до п. 60 ч.1 ст. 4 МКУ, це «наземний ТЗ товарної позиції згідно УКРЗЕД 8702, 8703, 8704, 8711 згідно та причеи, плавучі засоби та повітряні судна, що зареєстровані на території відповідної країни, перебувають у власності або тимчасовому користуванні відповідного громадянина та ввозяться або вивозяться цим громадянином у кількості не більше однієї одиниці на кожен товарну позицію виключно для особистого користування, а не для промислового або комерційного транспортування товарів чи пасажирів за плату або безоплатно» [7].

Згідно з пунктом 1 статті 187 Митного кодексу України, транспортні засоби комерційного призначення, що перевозять пасажирів або товари через митний кордон, підлягають митному контролю та оформленню. Як зазначено в пункті 2 цієї статті, такі митні формальності є уніфікованими та застосовуються незалежно від країни реєстрації, власника або напрямку руху транспортного засобу, за винятком випадків, передбачених міжнародними договорами чи актами, що запроваджують санкції або обмеження щодо окремих держав [7].

Процедура митного оформлення розпочинається з моменту, коли митному органу подається митна декларація або інший документ, який відповідно до чинного законодавства виконує її функцію. Це може здійснювати як декларант, так і уповноважена ним особа. У разі використання електронної форми декларування відлік починається з моменту отримання

електронної митної декларації або її відповідного електронного замітника [28, с. 7].

Митне оформлення на транспорті включає низку митних формальностей, зокрема попередні операції, тимчасове зберігання (лише для товарів) та декларування. До попередніх операцій належать попереднє повідомлення органів доходів і зборів про намір ввезення товарів на митну територію України (стаття 194 МКУ), подання документів та відомостей органам доходів і зборів у пунктах пропуску через державний кордон України (стаття 198 МКУ), доставка товарів і документів до місця, визначеного органом доходів і зборів (стаття 200 МКУ) [7; 25, с. 68-70].

Митне оформлення здійснюється з метою контролю за дотриманням встановленого законодавством України порядку переміщення товарів і комерційних транспортних засобів через митний кордон, а також для ведення статистичного обліку ввезення, вивезення та транзиту товарів через митну територію України. Процедура оформлення проходить у відповідних підрозділах митних органів у межах їхнього робочого часу. Товари можуть бути оформлені в будь-якому митному органі за умови їх фактичного пред'явлення. Якщо йдеться про перевезення у режимі транзит, то оформлення проводить митний орган, на території якого починається транзитне перевезення [28, с. 8-10].

Згідно зі статтею 221 Митного кодексу України, комерційний автотранспорт, що здійснює перевезення товарів через митний кордон, не підлягає окремому декларуванню, якщо в процесі переміщення декларуються самі товари [7]. Інформація про транспортний засіб зазначається у тій самій митній декларації, яка оформлюється на вантаж, та в інших супровідних документах, зокрема в книжці МДП, товарно-транспортних накладних, дорожньому листі чи провізних документах [33].

Україна є учасницею багатьох міжнародних конвенцій та угод, які регулюють митне оформлення автотранспорту при міжнародних перевезеннях. У міжнародних автомобільних перевезеннях активно

застосовується процедура перевезення товарів за Митною конвенцією про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП). Її застосування в Україні передбачено Законом України від 15.07.1994 № 117/94 [17]. Для здійснення перевезень відповідно до Конвенції МДП транспортний засіб повинен мати Свідоцтво про допущення до перевезення вантажів під митним забезпеченням. Порядок реалізації Конвенції та заповнення книжки МДП визначено наказом Мінфіну України від 20.11.2017 № 953 [1]. В Україні національним гарантом є Асоціація міжнародних автомобільних перевізників (АСМАП), яка зобов'язується компенсувати до бюджету належні платежі у разі недоставки вантажу [40].

Таблиця 1.1

Основні міжнародні нормативно-правові документи, які регулюють митне оформлення автотранспорту

<i>Назва документа</i>	<i>Рік прийняття</i>	<i>Основні аспекти регулювання</i>	<i>Кількість країн-учасниць</i>	<i>Участь України</i>
Митна Конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (TIR Convention)	1975	Перевезення вантажів у запломбованих транспортних засобах з мінімальним митним контролем; міжнародна гарантійна система; використання книжки МДП	77 країн	Приєдналася у 1994 році
Конвенція про процедуру спільного транзиту (Convention on Common Transit Procedure)	1987	Єдина транзитна процедура між ЄС, ЄАВТ та іншими країнами; переміщення під митним контролем з відстроченням сплати платежів	35 країн	Приєдналася у 2022 році
Конвенція про тимчасове ввезення (Стамбульська конвенція)	1990	Тимчасове ввезення товарів без сплати мит і податків; використання карнетів АТА та CPD	70 країн	Приєдналася у 2004 році

Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (CMR)	1956	Уніфікований договір і транспортна накладна CMR; права й обов'язки сторін при перевезенні	58 країн	Приєдналася у 2006 році
Міжнародна конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур (Кіотська конвенція)	1973 (переглянута 1999)	Уніфіковані стандарти для спрощення та гармонізації митних процедур	129 країн	Приєдналася у 2011 році (до переглянутої версії)

Джерело: складено автором за матеріалами [2; 3; 5; 6; 8]

Україна досить активно інтегрувалася до міжнародної системи митних конвенцій починаючи з 1994 року, коли вона приєдналася до Конвенції МДП. Особливо активним був період 2002-2011 років, коли Україна стала учасником більшості важливих міжнародних конвенцій у цій сфері. Останнім відбулось приєднання до Конвенції про процедуру спільного транзиту відбулось лише у серпні 2022 року [15], що пов'язано з євроінтеграційними процесами та є важливим кроком для інтеграції з митними системами ЄС і дозволить значно спростити митні формальності при перевезенні товарів між Україною та країнами ЄС.

Нормативно-правові документи, зазначені у Таблиці 1.1, формують взаємодоповнюючу систему міжнародного митного регулювання, яка охоплює різні аспекти міжнародних автомобільних перевезень: від організації транзиту (Конвенція МДП) і тимчасового ввезення (Стамбульська конвенція) до договірних відносин (Конвенція CMR) та спрощення процедур (Кіотська конвенція). Кожен з розглянутих документів запроваджує конкретні механізми та інструменти для спрощення митних процедур (книжка МДП, карнет АТА, накладна CMR тощо), що має прямий вплив на ефективність міжнародних автомобільних перевезень [2; 3; 6; 8]. Участь України у цих міжнародних конвенціях сприяє інтеграції національної транспортної системи

до міжнародних транспортних коридорів та спрощує процедури митного оформлення для суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності [5].

Ефективність імплементації положень цих конвенцій залежить від гармонізації національного законодавства, розвитку відповідної інфраструктури та цифровізації митних процедур. Україна продовжує вдосконалювати своє законодавство та митні процедури відповідно до міжнародних стандартів, проте цей процес потребує подальших зусиль та інвестицій.

1.2. Характеристика основних митних режимів у контексті оформлення транспортних засобів

Митні режими є ключовим елементом митного регулювання, оскільки визначають порядок переміщення товарів через митний кордон, обсяг митних процедур, умови оподаткування та застосування заходів нетарифного регулювання. Відповідно до МКУ, в Україні існує 14 митних режимів, кожен з яких має свої особливості та сферу застосування [7].



Рис. 1.2 Основні митні режими, які застосовуються до товарів та транспортних засобів в Україні.

Джерело: складено автором за матеріалами [29; 30; 44].

Основними ознаками, за якими розрізняють митні режими, які застосовуються до транспорту, є напрям руху товарів (імпорт, експорт, транзит), мета їх переміщення через митний кордон України, умови користування, володіння та розпорядження товарами в межах відповідного режиму, строк його дії, специфіка оподаткування, а також можливість застосування нетарифних заходів та інших обмежень, передбачених законодавством [30].

Відповідно до статті 71 Митного кодексу України, декларант має право самостійно обрати митний режим, дотримуючись установлених для нього умов і процедур. Розміщення товарів у певному митному режимі здійснюється шляхом подання митної декларації та проходження необхідних митних процедур. У подальшому митний режим може бути змінений на інший, якщо при цьому виконуються всі вимоги щодо тарифного та нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності, що передбачені для нового режиму [7; 44].

Митні режими, які можуть застосовуватись до автотранспорту, наведені в таблиці 1.2.

Таблиця 1.2

Характеристика основних митних режимів для автотранспорту в Україні

<i>Митний режим</i>	<i>Визначення та сфера застосування</i>	<i>Основні вимоги та умови</i>	<i>Особливості для транспортних засобів</i>
<i>Тимчасове ввезення</i>	Ввезення товарів/ТЗ з повним або частковим звільненням від податків без застосування нетарифного регулювання	1. Можливість ідентифікації товарів/ТЗ при їх реекспорті 2. Письмове зобов'язання про вивезення 3. Подання митної декларації або іншого документа 4. Строк тимчасового ввезення не перевищує 3 років (для ТЗ комерційного призначення, для особистого користування - 1 рік) 5. Надання фінансових гарантій (за потреби)	1. Для ТЗ комерційного призначення не потрібно надавати фінансові гарантії 2. Звільнення від митних платежів 3. Можливість здійснення внутрішніх перевезень як додаткової операції

<i>Транзит</i>	Переміщення товарів та ТЗ під митним контролем між двома органами доходів і зборів України або в межах зони діяльності одного органу без використання цих товарів.	1. Забезпечення ідентифікації товарів/ТЗ 2. Подання митної декларації або іншого документа 3. Надання фінансових гарантій (крім випадків, визначених законом) 4. Строк транзиту встановлюється відповідно до відстані, транспортного засобу та маршруту	1. Використання книжки МДП для спрощення процедур 2. Можливість використання режиму для порожніх ТЗ 3. Можливість транзиту без застосування заходів гарантування при наявності книжки МДП
<i>Імпорт</i>	Випуск іноземних товарів у вільний обіг після сплати всіх платежів	1. Сплата митних платежів (мито, ПДВ, акцизний податок) 2. Дотримання заходів нетарифного регулювання 3. Подання митної декларації та необхідних документів 4. Проходження митного контролю	1. Застосовується для ТЗ, які ввозяться як товари позиції 8703 та ін. для подальшого використання на території України
<i>Реімпорт</i>	Повернення в Україну раніше вивезених товарів/ТЗ без сплати податків	1. Подання митної декларації 2. Ідентифікація товарів/ТЗ 3. Повернення на митну територію України протягом встановленого строку 4. Товари/ТЗ мають бути в тому ж стані, в якому вони були вивезені	1. Звільнення від сплати митних платежів 2. Необхідність підтвердження факту попереднього вивезення
<i>Експорт</i>	Вивезення українських товарів без зобов'язань щодо повернення	1. Сплата експортного мита (якщо передбачено) 2. Дотримання заходів нетарифного регулювання 3. Подання митної декларації та необхідних документів 4. Проходження митного контролю	1. Застосовується для вивезення ТЗ як товару з кодом 8703 та ін. за межі України 2. Можливість отримання відшкодування ПДВ при експорті
<i>Реекспорт</i>	Вивезення раніше ввезених товарів/ТЗ без сплати вивізного мита	1. Подання митної декларації 2. Ідентифікація товарів/ТЗ 3. Надання документів, що підтверджують підстави для реекспорту 4. Дотримання строків, встановлених для режиму тимчасового ввезення	1. Застосовується для вивезення іноземних ТЗ, які раніше були тимчасово ввезені 2. Звільнення від вивізного мита 3. Повернення сплачених при ввезенні митних платежів

<i>Переробка на митній території</i>	Переробка іноземних товарів без мита та регулювання з обов'язковим реекспортом	1. Наявність дозволу на переробку 2. Можливість ідентифікації товарів 3. Дотримання встановлених строків переробки (не більше 365 днів) 4. Надання фінгарантій	1. Може застосовуватись для ремонту ТЗ іноземних перевізників 2. Звільнення від сплати митних платежів за умови реекспорту 3. Необхідність отримання дозволу митниці на переробку
<i>Переробка за межами митної території</i>	Переробка українських товарів за кордоном з подальшим поверненням	1. Наявність дозволу на переробку 2. Можливість ідентифікації товарів 3. Дотримання встановлених строків переробки (не більше 365 днів) 4. Митне оформлення товарів у режимі експорту	1. Застосовується для ремонту українських ТЗ за кордоном 2. При реімпорті продуктів переробки сплачується лише різниця у вартості 3. Необхідність отримання дозволу митниці на переробку

Джерело: складено автором за матеріалами [7; 20; 26; 29]

Варто зазначити, що митний режим, який застосовується до автомобільного транспорту залежить від того з якою метою цей ТЗ перетинає кордон України. Зокрема, якщо ТЗ перетинає кордон як товар, то до нього можуть бути застосовані наступні митні режими: імпорт, реімпорт, експорт, реекспорт, переробка на митній території, переробка за межами митної території. Особливу категорію становлять транспортні засоби комерційного призначення, які перетинають митний кордон України не як товари, а як засоби перевезення вантажів чи пасажирів [20, с.49-55].

Для транспортних засобів комерційного призначення, які використовуються для міжнародних перевезень товарів та/або пасажирів, застосовуються переважно два митні режими: тимчасове ввезення та транзит.

Тимчасове ввезення - основний режим для іноземних транспортних засобів, які в'їжджають на територію України для здійснення міжнародних перевезень. Ключовими особливостями цього режиму для транспортних засобів комерційного призначення є:

- повне умовне звільнення від оподаткування митними платежами;

- відсутність необхідності надання фінансових гарантій;
- можливість перебування на території України протягом часу, необхідного для виконання операцій, пов'язаних з перевезенням;
- можливість здійснення внутрішніх перевезень як додаткової операції, якщо це дозволено двосторонніми угодами про міжнародні перевезення [7; 46].

В свою чергу транзит застосовується для транспортних засобів, які перетинають територію України без виконання операцій з завантаження/розвантаження товарів або посадки/висадки пасажирів. Основними особливостями цього режиму є:

- строк транзиту визначається залежно від відстані, виду транспорту і конкретних умов перевезення;
- при використанні книжки МДП або карнету АТА не вимагається надання фінансових гарантій;
- необхідність дотримання визначених маршрутів руху (за наявності таких) [47].

Для українських транспортних засобів комерційного призначення, які виїжджають за межі митної території України для здійснення міжнародних перевезень, застосовується режим тимчасового вивезення, який передбачає їх зворотне ввезення без сплати митних платежів.

Згідно зі статтею 335 Митного кодексу України, при переміщенні товарів автомобільним транспортом через митний кордон декларант, його представник або перевізник (залежно від виду транспорту) зобов'язані надати митному органу відповідні документи — у паперовій або електронній формі, зокрема:

- документи на транспортний засіб (з інформацією про державну реєстрацію або національну належність);
- транспортні документи (наприклад, міжнародні товарно-транспортні накладні);
- супровідний документ для міжнародних поштових відправлень (якщо є);

- комерційні документи з даними про перевізника, відправника, одержувача, країни відправлення і призначення;
- інформація про кількість вантажних місць, вид упаковки, найменування товарів;
- маса брутто або об'єм товарів (крім великогабаритних вантажів) [9].

Незалежно від виду транспорту, у пункті пропуску мають бути подані документи (або їх реквізити), що підтверджують дотримання заборон та обмежень на переміщення товарів через кордон, крім тих, що потрібні виключно для поміщення товарів у певний митний режим [Д].

Особливого значення в контексті міжнародних автомобільних перевезень набуває оформлення у відповідних митних режимах не лише транспортних засобів, але й товарів, що перевозяться. Так, при перевезенні товарів з використанням книжки МДП (карнету TIR) відповідно до Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП 1975 року застосовується спрощений порядок митного оформлення, який передбачає [6]:

- визнання митних забезпечень та митних документів іноземних держав;
- здійснення митного контролю за принципом вибіркової;
- відсутність необхідності надання додаткових гарантій при наявності дійсної книжки МДП [40].

Комерційний автотransпортний засіб, який використовується для переміщення товарів через митний кордон України, не підлягає окремому митному декларуванню за умови, що під час такого переміщення оформлюється митна декларація на самі товари, які цим транспортом перевозяться. Тобто, якщо транспортний засіб лише перевозить товари, і ці товари вже задекларовані, наприклад, перебувають у режимі транзиту, то для самого транспортного засобу не потрібно подавати окрему митну декларацію. А також до автотransпортного засобу, який перевозить товари, митний режим не застосовується, якщо цей транспортний засіб не є об'єктом зовнішньоекономічної операції, тобто не ввозиться, не вивозиться, не

продається тощо, а лише виконує функцію перевезення. Також цей ТЗ не декларується окремо і не підпадає під митний режим, який застосовується до товарів [33].

Інформація про комерційний транспортний засіб, що здійснює перевезення товарів, зазначається в митній декларації, за якою оформлюються ці вантажі, а також у книжці МДП, товарно-транспортних накладних, дорожньому листі та інших супровідних документах [7].

Ще одним важливим інструментом спрощення митних процедур при тимчасовому переміщенні товарів та транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України є карнет А.Т.А. Цей уніфікований міжнародний митний документ було запроваджено Митною конвенцією про карнет А.Т.А. для тимчасового ввезення товарів (Брюссель, 1961 р.), а згодом удосконалено Конвенцією про тимчасове ввезення (Стамбульська конвенція, 1990 р.) [2; 38].

Карнет А.Т.А. виконує подвійну функцію: по-перше, він є митною декларацією при оформленні товарів у митні режими тимчасового ввезення, тимчасового вивезення, реекспорту, реімпорту та транзиту; по-друге, слугує міжнародною фінансовою гарантією сплати митних платежів. Оформлена належним чином книжка А.Т.А. не лише полегшує ідентифікацію товарів та транспортних засобів комерційного використання, але й гарантує доставку товарів до митниці призначення [20, с.93].

Таблиця 1.3

Порівняльна таблиця карнета А.Т.А та карнета TIR (книжки МДП)

<i>Характеристика</i>	<i>Карнет АТА</i>	<i>Книжка МДП (TIR)</i>
<i>Правова основа</i>	Конвенція про тимчасове ввезення (Стамбульська конвенція) від 26.06.1990 р.	Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП від 14.11.1975 р.
<i>Дата приєднання України</i>	24.03.2004 р.	11.07.1994 р.

<i>Мета застосування</i>	Тимчасове ввезення товарів та транспортних засобів без сплати мит	Міжнародне перевезення вантажів через кордони у транспортних засобах або контейнерах
<i>Гарантуюча організація в Україні</i>	Торгово-промислова палата України	Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України
<i>Вартість оформлення</i>	Від 3700 грн до 11100 грн + 12 євро + ПДВ 20%	Від 1475,90 грн до 2974,80 грн + ПДВ 20%
<i>Термін дії</i>	До 1 року з дати видачі	До 60 днів, встановлюється гарантійним об'єднанням
<i>Кількість країн-учасниць</i>	Понад 70 країн	77 країн
<i>Об'єкт застосування</i>	Товари для виставок, ярмарків, професійне обладнання, зразки, транспортні засоби	Вантажі під митним контролем у контейнерах або транспортних засобах
<i>Митні режими</i>	Тимчасове ввезення, тимчасове вивезення, реекспорт, реімпорт, транзит	Лише транзит
<i>Розмір гарантії</i>	До 100% суми митних платежів	До 160 000 євро на одну книжку
<i>Ідентифікація товарів</i>	Детальний опис у карнеті, можливе застосування пломб	Обов'язкове пломбування вантажного відділення
<i>Вимоги до транспортних засобів</i>	Лише реєстрація за межами України на нерезидента	Обов'язкове свідоцтво про допущення до перевезень під пломбами
<i>Додаткові документи на кордоні</i>	Не потрібні	Потрібно оформити CMR-накладну

Джерело: складено автором за матеріалами [2; 6; 20; 25; 38; 40]

У контексті європейської інтеграції України доречним є розгляд досвіду митного оформлення автотранспорту в Європейському Союзі. ЄС, як і Україна, застосовує до автотранспорту режим транзиту та тимчасового

ввезення. Особливістю транзитних процедур в ЄС є наявність двох взаємопов'язаних видів транзиту:

- спільного транзиту (Common Transit), який застосовується для переміщення товарів між країнами-членами ЄС та країнами ЄАВТ (Європейська асоціація вільної торгівлі);
- транзиту Союзу (Union Transit), який використовується виключно для переміщення товарів між країнами-членами ЄС [52].

Обидва режими підтримуються Новою комп'ютеризованою транзитною системою (NCTS), яка забезпечує електронний обмін даними між митними органами різних країн.

Електронне митне оформлення в ЄС реалізується через систему «єдиного вікна» (Single Window), яка дозволяє операторам подавати всю необхідну інформацію через єдиний інтерфейс. Ця система значно скорочує час та витрати на обробку документів. Також, важливими компонентами електронного митного оформлення в ЄС є система управління ризиками, попереднє електронне декларування та система авторизованих економічних операторів (АЕО), що власне має і українська система митного оформлення, але якість цих сервісів в Україні значно нижча [54].

Досвід Сполучених Штатів Америки також представляє значний інтерес, особливо в контексті забезпечення безпеки міжнародних перевезень. Американська програма С-ТРАТ (Customs-Trade Partnership Against Terrorism) спрямована на забезпечення безпеки ланцюгів поставок та надає спрощені митні процедури учасникам програми в обмін на дотримання певних стандартів безпеки [53]. В той же час Автоматизована комерційна система США (Automated Commercial Environment, ACE) забезпечує єдину точку доступу для подання та обробки імпорتنих та експортних даних. Ця система дозволяє здійснювати попереднє інформування про вантаж, електронну подачу митних декларацій, електронну оплату митних платежів та моніторинг статусу оформлення вантажів [50].

Китай, як один з найбільших торговельних партнерів у світі з експорту та імпорту, також активно впроваджує сучасні технології митного оформлення. Система "Єдиного вікна" (Single Window) в Китаї інтегрує всі процеси, пов'язані з митним оформленням, та дозволяє подавати інформацію в електронному вигляді один раз для всіх регулюючих органів. Програма авторизованих операторів (Authorized Economic Operator, AEO) в Китаї, аналогічно ЄС, надає спрощені митні процедури для довірених підприємств. Китай також активно розширює мережу взаємного визнання програм АЕО з іншими країнами, що сприяє спрощенню митних процедур для міжнародних перевізників [51].

Відслідкувати рівень якості надання митних послуг в Україні та її найбільших торгівельних партнерах можна завдяки індексу LPI. Рейтинг LPI (Logistics Performance Index) - це глобальний інструмент порівняння логістичної ефективності країн світу, який розробляється і публікується Світовим банком. Індекс є комплексною оцінкою логістичного середовища країни, що враховує шість ключових параметрів: ефективність митних процедур, якість логістичної інфраструктури, простота організації міжнародних перевезень, компетентність логістичних послуг, можливість відстеження вантажів та своєчасність доставки. Для дослідження роботи митної системи є важливим саме підіндекс Customs [56].

Таблиця 1.4

Підіндекс Customs індексу LPI України та основних партнерів України в зовнішній торгівлі за 2023 рр.

<i>Країна</i>	<i>Показник Customs</i>	<i>Рейтинг Customs</i>	<i>Показник LPI</i>	<i>Рейтинг LPI</i>
Польща	3,4	24	3,6	26
Німеччина	3,9	7	4,1	3
Нідерланди	3,9	7	4,1	3
Канада	4	4	4	7
США	3,7	14	3,8	17

Китай	3,3	31	3,7	19
Туреччина	3	47	3,4	38
Україна	2,4	90	2,7	79

Джерело: складено автором за матеріалами [56]

З Таблиці 1.4 видно, що Україна значно відстає від своїх основних зовнішньоторговельних партнерів за показниками ефективності митного оформлення, зокрема від країн ЄС, які є стратегічними для нас партнерами. Також можна побачити, що загальний індекс LPI України вищий за підіндекс Customs, що може свідчити про те, що митна система України робить слабшою всю логістичну сферу країни. Це підкреслює необхідність впровадження передових практик та досвіду передових країн для підвищення ефективності митної системи України та подальших інтеграційних процесів.

Підсумовуючи, усі розглянуті країни, зокрема ЄС, США, Китай і Україна в тому числі, використовують систему Міжнародних дорожніх перевезень (МДП/TIR) як інструмент спрощення митних процедур. Водночас у ЄС широке застосування має система спільного транзиту (Common Transit), яка пропонує більш інтегрований підхід для перевезень усередині Союзу та з країнами ЄАВТ. США та Китай мають власні системи гарантій, які доповнюють МДП. Також спільною практикою є використання електронного попереднього інформування, що дозволяє здійснювати аналіз ризиків до прибуття на кордон і скорочувати час оформлення. Система «єдиного вікна» є ще одним елементом сучасного митного регулювання, адже об'єднує обмін інформацією між бізнесом і державними органами через єдиний інтерфейс. Також важливими є програми авторизованих економічних операторів (АЕО), які надають пільги перевізникам із підтвердженим рівнем безпеки та відповідності.

Усі країни активно використовують системи управління ризиками, які дозволяють зосередити увагу митних органів на підозрілих вантажах, зменшуючи перевірки надійних перевізників. Аналіз ґрунтується на великих масивах даних та ІТ-рішеннях, зокрема і ШІ, який вже застосовується і в

українській системі АСАУР [32]. Також у всіх країнах комерційний автотранспорт не декларується окремо, якщо на вантаж оформлено митну декларацію, а інформація про транспорт зазначається в супровідних документах.

Застосування спільних міжнародних практик є важливим для вдосконалення української митної системи та її інтеграції у світову торговельну інфраструктуру. Це сприятиме зростанню рейтингу LPI, зокрема за компонентом «митниця», та покращенню конкурентоспроможності. Повна інтеграція до системи спільного транзиту ЄС із впровадженням NCTS є стратегічним напрямом реформ.

Висновки до першого розділу

1. Правове регулювання у цій сфері митного оформлення автотранспорту здійснюється на основі національних та міжнародних нормативно-правових актів, серед яких ключову роль відіграє Митний кодекс України. До транспортних засобів, які перетинають митний кордон, застосовуються такі взаємопов'язані поняття, як «митні процедури», «митне оформлення», «митний контроль», «митні формальності» та «митний режим». Причому митне оформлення є практичною реалізацією митної процедури, а митний контроль виступає сукупністю заходів адміністративного характеру для забезпечення дотримання вимог законодавства.

Важливим аспектом митного оформлення автотранспорту є участь України в міжнародних конвенціях, зокрема в Конвенції МДП, Конвенції про процедуру спільного транзиту, Стамбульській конвенції, Конвенції CMR та Кіотській конвенції. Приєднання до цих міжнародних договорів сприяє інтеграції національної транспортної системи до міжнародних транспортних коридорів, підвищує конкурентоспроможність українських перевізників та спрощує процедури митного оформлення. Особливо значущим є приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту у 2022 році, що є важливим кроком у процесі євроінтеграції та дозволяє спростити митні формальності при перевезенні товарів між Україною та країнами ЄС.

2. Щодо основних митних режимів, то в Україні існує 14 митних режимів, проте до автотранспорту найчастіше застосовуються: тимчасове ввезення, транзит, імпорт, реімпорт, експорт, реекспорт, переробка на митній території та переробка за межами митної території. Вибір митного режиму залежить від мети переміщення автотранспорту через митний кордон. Зокрема, для транспортних засобів комерційного призначення, які використовуються для міжнародних перевезень, найчастіше застосовуються режими тимчасового ввезення та транзиту. При цьому транспортні засоби комерційного призначення, які перевозять товари через митний кордон, не підлягають окремому декларуванню, якщо в процесі переміщення декларуються самі товари.

Аналіз митного оформлення автотранспорту в Україні та інших країнах (ЄС, США, Китай) виявив, що спільними практиками є використання системи МДП/TIR, електронного попереднього інформування, системи "єдиного вікна" та програм авторизованих економічних операторів. Однак, згідно з показниками індексу LPI, Україна значно відстає від своїх основних зовнішньоторговельних партнерів за ефективністю митного оформлення, посідаючи 90 місце за підіндексом Customs, тоді як Німеччина, Нідерланди та Канада входять до десятки лідерів. Це підкреслює необхідність впровадження передових міжнародних практик для підвищення ефективності митної системи України, зокрема повної інтеграції до системи спільного транзиту ЄС з впровадженням NCTS, що є стратегічним напрямом реформ.

РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН МИТНОГО ОФОРМЛЕННЯ АВТОТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ ТА ШЛЯХИ ЙОГО ВДОСКОНАЛЕННЯ

2.1. Аналіз сучасного стану митного оформлення автотранспорту в Україні

Митна система України перебуває у процесі постійної трансформації під впливом євроінтеграційних процесів, геополітичних викликів та внутрішніх економічних перетворень. Оптимізація митного оформлення автотранспорту комерційного призначення є стратегічним питанням для розвитку української економіки, особливо в контексті розширення торговельних зв'язків з країнами ЄС та необхідності підвищення конкурентоспроможності українських перевізників на міжнародному ринку. В умовах воєнного стану загострилася проблема адаптації митних процедур до нових логістичних маршрутів, зміни транспортних коридорів та загального переформатування зовнішньоторговельних напрямків [27, с. 2].

Ефективність митного оформлення автотранспорту безпосередньо впливає на швидкість міжнародних перевезень, витрати суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та загальну інвестиційну привабливість України. Зниження адміністративних бар'єрів при перетині кордону та спрощення митних формальностей сприяють розвитку експортного потенціалу країни та полегшують інтеграцію України у світові ланцюги постачань.

Проаналізувати загальну ефективність митної системи України у міжнародному контексті можна за допомогою підіндексу Customs індексу ефективності логістики (Logistics Performance Index), який відображає ефективність митних та прикордонних процедур.

Таблиця 2.1

Динаміка підіндексу Customs індексу LPI України за 2007-2023 рр.

<i>Показник</i>	<i>2007</i>	<i>2010</i>	<i>2012</i>	<i>2014</i>	<i>2016</i>	<i>2018</i>	<i>2023</i>
<i>Показник Customs</i>	2,22	2,02	2,41	2,69	2,3	2,49	2,4
<i>Рейтинг Customs</i>	97	135	88	69	116	89	90
<i>Показник LPI</i>	2,55	2,57	2,85	2,98	2,74	2,83	2,7
<i>Рейтинг LPI</i>	73	102	66	61	80	66	79

Джерело: складено автором за матеріалами [56]

Аналіз даних, представлених у Таблиці 2.1, демонструє неоднозначну динаміку ефективності митної системи України протягом 2007-2023 років. У 2007 році показник Customs становив 2,22 бала (97 місце у світовому рейтингу), після чого у 2010 році відбулося його погіршення до 2,02 бала (135 місце). У наступні періоди спостерігалася позитивна тенденція: у 2012 році – 2,41 бала (88 місце) та у 2014 році – 2,69 бала (69 місце), що відображало результати впровадження нових підходів до митного адміністрування та поступове вдосконалення законодавчої бази. Проте у 2016 році відбулося зниження показника до 2,3 бала. Наступні роки характеризувалися певною стабілізацією: 2018 рік – 2,49 бала (89 місце) та 2023 рік – 2,4 бала (90 місце).

Слід відзначити, що коливання підіндексу Customs корелює з динамікою загального показника LPI, який також демонстрував нестабільність протягом аналізованого періоду. Такі коливання можуть свідчити про системні проблеми у реформуванні митної сфери України, непослідовність впровадження нових процедур та недостатню інституційну спроможність митних органів [56].

Підіндекс Customs індексу LPI України та країн ЄС за 2007-2023рр.

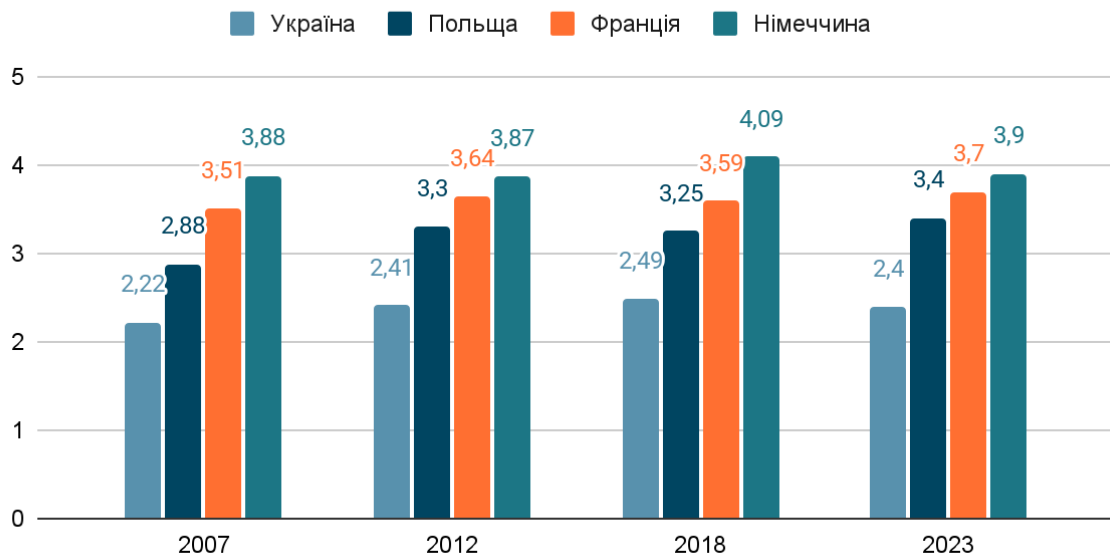


Рис 2.1 Динаміка підіндексу Customs індексу LPI України та країн ЄС за 2007-2023 рр.

Джерело: складено автором за матеріалами [56]

Особливо проблеми у митному оформленні та митній системі України загалом помітні у порівнянні з країнами ЄС, де показники Customs підіндексу LPI у середньому перевищують 3,5 бала, в той час коли українські показники у період з 2007 по 2023 роки не перевищували рівня 2,49. Найкращою серед країн ЄС є система митного оформлення Німеччини, яка займає перше місце рейтингу LPI з підіндексу Customs з показником 3,9 у 2023 році. Дружня для України Польща має нижчі порівняно з Францією та Німеччиною, але все одно вони на майже на 1 бал вищі за українські показники. Зараз у контексті євроінтеграції для України критично важливим залишається подальше підвищення ефективності митної системи, хоча би до рівня Польщі, особливо в контексті автомобільних перевезень, які складають значну частку товарообігу країни [56].

Важливим параметром ефективності митної системи є час, витрачений на митне оформлення товарів та транспортних засобів, адже оперативність

митних процедур безпосередньо впливає на швидкість логістичних операцій та конкурентоспроможність українських перевізників.

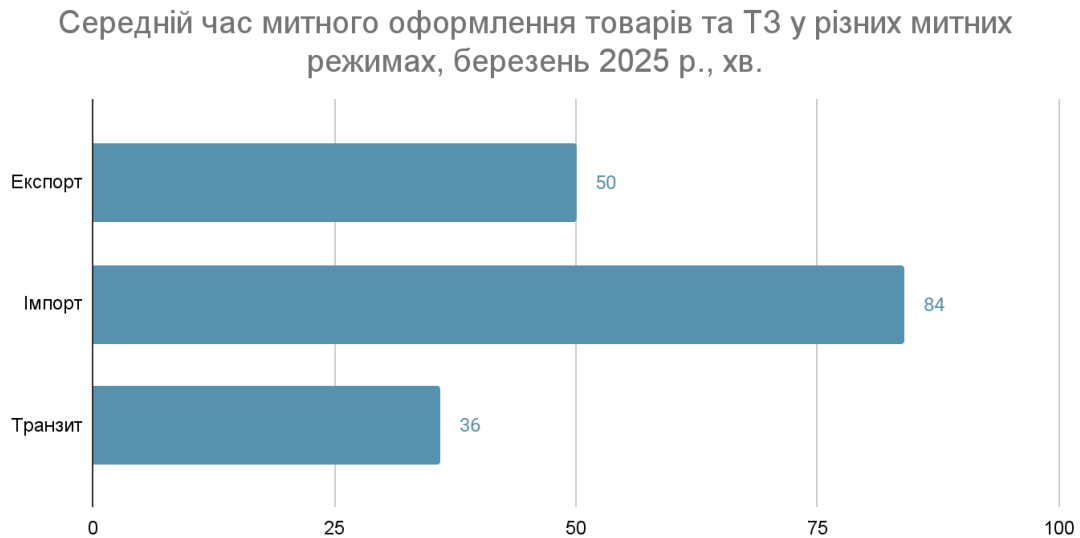


Рис. 2.2 Середній час витрачений на митне оформлення товарів та ТЗ у режимі імпорту, експорту та транзиту із застосуванням митної декларації за формою ЄАД, березень 2025р., хв.

Джерело: складено автором на основі [37]

Аналіз даних, представлених на Рисунку 2.2, свідчить про суттєву різницю у тривалості митного оформлення залежно від митного режиму. Найбільше часу займає оформлення імпортних операцій – 84 хвилини, що майже вдвічі перевищує час, необхідний для оформлення транзиту (36 хвилин). На митне оформлення експортних операцій витрачається в середньому 50 хвилин. Така диференціація пояснюється різним рівнем складності процедур: імпортні операції потребують більш ретельної перевірки відповідності товарів заявленим характеристикам, правильності визначення митної вартості та нарахування митних платежів. Експортні операції спрощені в рамках політики стимулювання експорту, а транзитні перевезення підлягають мінімальному втручанню з боку митних органів.

Середній час митного оформлення в Україні залишається вищим порівняно з показниками країн ЄС, де подібні процедури у 91% випадків займають до 1 години, а у 70% до 5 хвилин. Це свідчить про необхідність

подальшої оптимізації митних процесів, впровадження ефективних інформаційних систем та прискорення процедур фізичного контролю товарів [34].

Перетин державного кордону України здійснюється виключно через визначені маршрути сполучення у суворій відповідності до регламентованого законодавством порядку. Цей процес зосереджено в офіційно встановлених пунктах пропуску, що затверджуються Кабінетом Міністрів України. Через пункти пропуску здійснюється рух людей, транспортних засобів, вантажів і майна. За інформацією Державної прикордонної служби України, на кордоні функціонально зареєстровано 236 пунктів пропуску та контролю, з яких — 105 автомобільних. Найбільша кількість автомобільних пунктів пропуску розташована на ділянці з Республікою Молдова - 41. Це зумовлено як значною протяжністю спільного кордону, так і активними торговельно-економічними відносинами з цією країною [43].

Таблиця 2.2

Автомобільні пункти пропуску на кордоні України

<i>Країна на кордоні якої є пункт пропуску</i>	<i>Загальна кількість пунктів пропуску</i>	<i>Кількість автомобільних пунктів пропуску</i>	<i>Назви пунктів пропуску</i>
Польща	15	9	Рава-Руська (Хребенне), Шегині (Медика), Ягодин (Дорогуськ), Устилуг (Зосін), Краківець (Корчова), Грушів (Будомеж), Смільниця (Кросьценко), Угринів (Долгобичув), Нижанковичі (Мальховіце)
Словаччина	5	2	Ужгород (Вишне-Немецьке), Малий Березний (Убля)
Угорщина	8	6	Чоп (Захонь), Виллок (Тісабеч), Дзвінкове (Лонья), Косино (Барабаш), Лужанка (Берегшурань), Велика Паладь (Надьогодош)
Румунія	13	5	Дякове (Халмеу), Солотвино (Сігету-Мармаціей), Порубне (Сірет), Красноільськ (Вікову-де-Сус), Дяківці (Раковець)

Молдова	55	41	Могилів-Подільський (Отач), Рені (Джурджулешти), Маяки (Паланка), Платонове (Гоянул Ноу), Кучурган (Первомайськ), Болган (Вулканешти), Тимкове (Броштяни), Олексіївка (Тудора), Старокозаче (Тудора) та ін.
Білорусь	27	20	Доманове (Мокрани), Виступовичі (Нова Рудня), Нові Яриловичі (Нова Гута), Славутич (Комарин), Городище (Верхній Теребежів), Дольськ (Мохро) та ін.
рф	31	22	Гоптівка (Нехотєєвка), Велика Писарівка (Грайворон), Бачівськ (Троєборне), Катеринівка (Крюково), Сеньківка (Нові Юрковичі), Грем'яч (Погар), Мілове (Чертково), Просяне (Бугайовка) та ін.

Джерело: складено автором за матеріалами [43]

Після початку відкритої агресії з боку рф 24 лютого 2022 року, усі пункти пропуску на кордонах з рф та Білоруссю були офіційно закриті. Це призвело до докорінного перегляду зовнішньоторговельних маршрутів України. Основне навантаження нині припадає на західні пункти пропуску, зокрема на кордоні з Польщею, яка перетворилась на головний логістичний вузол української зовнішньої торгівлі [43].

Для розуміння ролі автомобільного транспорту в зовнішньоекономічній діяльності України доцільно проаналізувати структуру товарообігу за видами транспорту, що представлено у Таблиці 2.3.

Таблиця 2.3

Динаміка товарообігу зовнішньої торгівлі України за видами транспорту за 2017-2023 рр., млн дол. США

Вид транспорту	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Автомобільний	33 212	37 153	38 737	39 096	48 707	51 425	34 368
Залізничний	14 100	15 537	14 800	11 028	18 780	16 728	7 488
Морський	34 143	38 316	43 916	42 308	57 565	24 318	11 884
Повітряний	2 121	2 742	3 191	3 342	4 726	947	52

Внутрішній водний	0,25	0,2	-	0,07	0,1	-	0,06
Інший	9 309	10 564	9 921	7 581	11 740	10 920	3 803
Всього	92 886	104 312	110 565	103 355	141 518	104 338	57 595

Джерело: складено автором за матеріалами [42]

Дані Таблиці 2.3 демонструють, що автомобільний транспорт посідає одне з провідних місць у забезпеченні зовнішньоторговельних операцій України. Протягом 2017-2021 років спостерігалось стабільне зростання обсягів перевезень автомобільним транспортом: з 33,2 млрд дол. США у 2017 році до 48,7 млрд дол. США у 2021 році, що становило приріст на 46,7%. У 2022 році, незважаючи на початок повномасштабної війни, обсяг автомобільних перевезень продовжував зростати і досяг 51,4 млрд дол. США, що свідчить про особливу важливість автомобільного транспорту в умовах блокування морських портів та обмеження авіаперевезень. Однак у 2023 році відбулося різке скорочення товарообігу, здійснюваного автомобільним транспортом, до 34,4 млрд дол. США (зниження на 33,2% порівняно з 2022 роком). Це зниження відбулося в контексті загального падіння товарообігу України з 104,3 млрд дол. США у 2022 році до 57,6 млрд дол. США у 2023 році, що безпосередньо пов'язано з руйнуванням транспортної інфраструктури, перебудовою логістичних маршрутів та загальними економічними наслідками війни [42].

Примітно, що частка автомобільного транспорту в загальному товарообігу зросла з 35,8% у 2017 році до 59,7% у 2023 році, що свідчить про його підвищену важливість у нових геополітичних умовах. Особливо помітним це зростання стало на тлі падіння частки морських перевезень з 36,8% у 2017 році до 20,6% у 2023 році та практично повного припинення повітряних перевезень (скорочення з 2,3% у 2017 році до 0,09% у 2023 році). Залізничні перевезення також зазнали суттєвого скорочення: з 14,1 млрд дол. США у 2017 році до 7,5 млрд дол. США у 2023 році, що пов'язано з

руйнуванням залізничної інфраструктури та обмеженням транзитних можливостей через територію країн-сусідів.

Для більш детального розуміння динаміки автомобільних перевезень доцільно проаналізувати структуру імпорتنих та експортних операцій, здійснюваних цим видом транспорту.

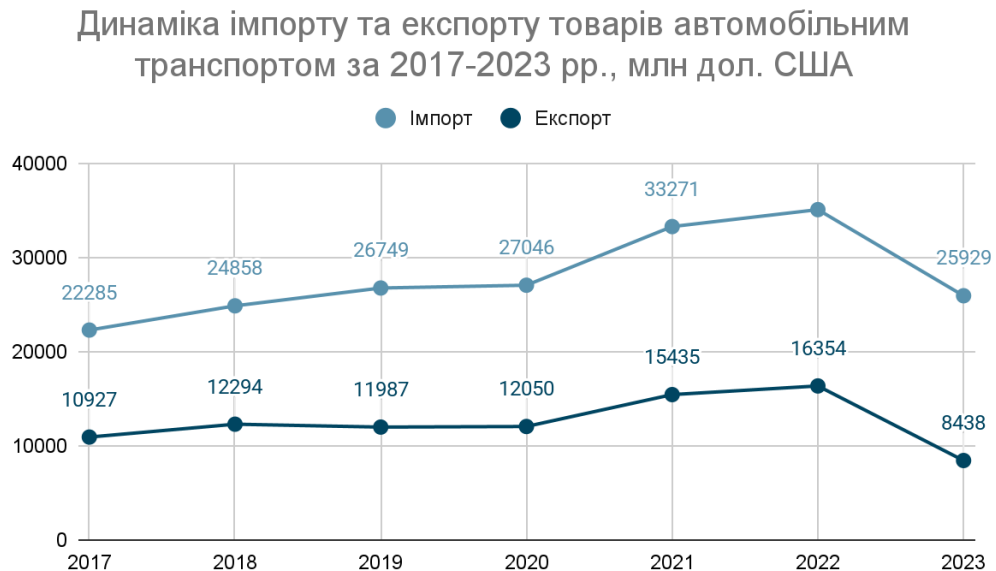


Рис. 2.3 Динаміка вартісних показників України імпорту та експорту товарів перевезених через кордон автомобільним транспортом за 2017-2023 рр., млн дол. США.

Джерело: складено автором за матеріалами [42]

Аналіз даних, представлених на Рисунку 2.3, дозволяє відзначити суттєву асиметрію між імпортними та експортними операціями, здійснюваними автомобільним транспортом. Протягом всього періоду 2017-2023 років імпортні операції значно переважали за обсягом, що відображає загальну структуру зовнішньої торгівлі України з переважанням імпорту над експортом.

У докризовий період (2017-2021 роки) спостерігалось поступове зростання як імпортних, так і експортних операцій. Особливо динамічним був 2021 рік, коли відбулося посткарантинне відновлення економіки, що супроводжувалося зростанням імпорту товарів автомобільним транспортом до рекордних показників. У 2022 році, незважаючи на початок повномасштабної

війни, обсяги автомобільних перевезень продовжували зростати, що пояснюється переорієнтацією логістичних маршрутів з морських та повітряних на наземні. Проте 2023 рік характеризувався різким падінням як імпорتنих, так і експортних операцій, що відображає загальне скорочення зовнішньоекономічної діяльності України внаслідок війни.

Важливо відзначити, що зниження обсягів імпорту автомобільним транспортом у 2023 році (близько 35%) було більш суттєвим, ніж зниження експорту (близько 25%), що зумовило певне скорочення торговельного дефіциту в автомобільних перевезеннях. Це може свідчити про адаптацію українських експортерів до нових умов та поступову переорієнтацію на європейські ринки, доступ до яких забезпечується саме автомобільним транспортом [42].

Для аналізу інтенсивності транскордонного руху комерційного автотранспорту доцільно розглянути динаміку в'їзду іноземних транспортних засобів на територію України, яка представлена на Рисунку 2.4.

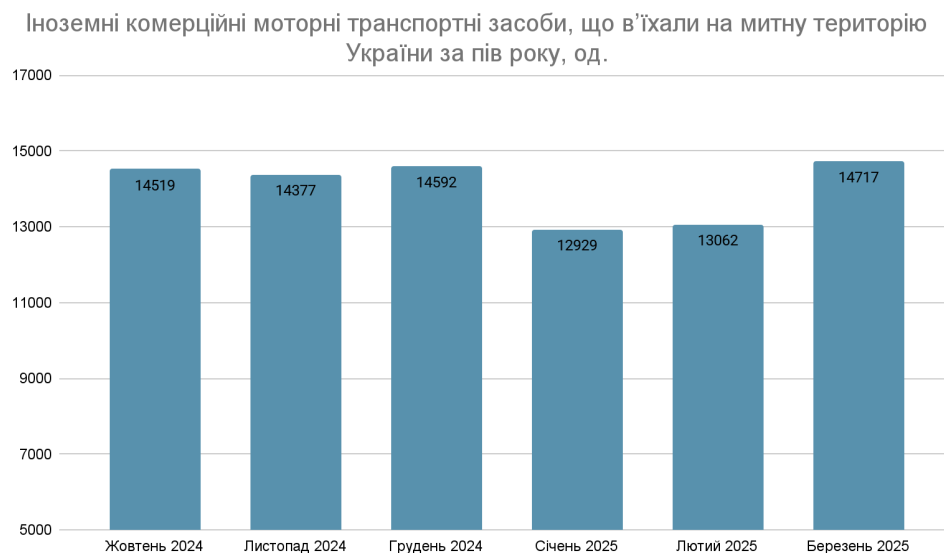


Рис. 2.4 Кількість іноземних комерційних активних моторних транспортних засобів усіх видів, що в'їхали на митну територію України, за 6 місяців 2024-2025 рр., од.

Джерело: складено автором за матеріалами [36]

Аналіз даних, представлених на Рисунку 2.4, дозволяє оцінити динаміку в'їзду іноземних комерційних транспортних засобів на територію України. Загальна кількість таких транспортних засобів у березні 2025 року склала 14 717 одиниць, що на 12,7% більше порівняно з лютим 2025 року (13 062 одиниці) та на 13,8% більше порівняно з січнем 2025 року (12 929 одиниць). Порівняння з попередніми місяцями (жовтень-грудень 2024 року) демонструє певну стабілізацію: за жовтень 2024 року – 14 519 одиниць, за листопад – 14 377 одиниць, за грудень – 14 592 одиниці. Таким чином, після незначного спаду на початку 2025 року (січень-лютий) у березні відбулося відновлення до рівня кінця 2024 року [36].

Загальна кількість комерційних транспортних засобів, що в'їхали на територію України за півроку (жовтень 2024 – березень 2025), становить 84 196 одиниць, що в середньому складає близько 14 033 транспортних засобів на місяць. Це свідчить про відносно стабільний рівень транскордонних перевезень у досліджуваний період.



Рис. 2.5 Кількість іноземних комерційних активних моторних транспортних засобів усіх видів, що в'їхали на митну територію України, в розрізі країни реєстрації, березень 2025, од.

Джерело: складено автором за матеріалами [36]

Аналіз структури в'їзду за країнами реєстрації транспортних засобів (Рисунок 2.5) демонструє переважання транспортних засобів з країн ЄС, особливо з Польщі, країн Балтії та Румунії. Це відображає загальну переорієнтацію зовнішньоторговельних потоків України на європейський напрямок та функціонування нових логістичних коридорів через західний кордон [36].

Для розуміння географічної структури зовнішньоторговельних операцій, здійснюваних автомобільним транспортом, доцільно проаналізувати розподіл митних декларацій за країнами-партнерами.



Рис. 2.6 Кількість митних декларацій укладених за звітний період за країнами-партнерами з перевезенням товарів автомобільним транспортом, 2023 р., од.

Джерело: складено автором за матеріалами [42]

Аналіз даних, представлених на Рисунку 2.6, демонструє домінування європейського напрямку в структурі автомобільних перевезень України. Найбільша кількість митних декларацій у 2023 році була оформлена для операцій з Польщею, Німеччиною та іншими країнами ЄС, що підтверджує

тезу про переорієнтацію зовнішньоторговельних потоків України після початку повномасштабної війни [42].

Висока інтенсивність торговельних операцій з Польщею зумовлена не лише географічною близькістю та наявністю спільного кордону, але й активним розвитком економічного співробітництва між країнами, включаючи створення спільних підприємств та інтеграцію виробничих ланцюгів. Німеччина залишається ключовим економічним партнером України серед країн ЄС, що зумовлює значну кількість митних декларацій з перевезенням товарів автомобільним транспортом. Суттєва кількість митних декларацій оформлюється також для операцій з Румунією, Угорщиною, Словаччиною та країнами Балтії, що свідчить про активізацію економічних зв'язків з сусідніми країнами ЄС та формування нових логістичних маршрутів через їхню територію [49].

Варто відзначити порівняно невисоку кількість митних декларацій для операцій з країнами, які не входять до ЄС (за винятком Туреччини), що підтверджує загальний тренд на євроінтеграцію зовнішньоекономічної діяльності України. Це створює нові виклики для митної системи, яка має адаптуватися до зростаючої інтенсивності операцій на західному кордоні та забезпечувати ефективну взаємодію з митними органами країн ЄС.

Для повного розуміння характеру автомобільних перевезень доцільно проаналізувати товарну структуру імпорту та експорту, здійснюваного цим видом транспорту.

Таблиця 2.4

Товарна структура імпорту та експорту (за групами), здійснюваного автомобільним транспортом, 2023 р., млн дол. США

<i>Імпорт</i>		<i>Експорт</i>	
85 Електричні машини, обладнання та їх частини; апаратура для запису або відтворення звуку, телевізійна апаратура для запису та	3160	85 Електричні машини, обладнання та їх частини; апаратура для запису або відтворення звуку, телевізійна апаратура для запису та	1070

відтворення зображення і звуку, їх частини та приладдя		відтворення зображення і звуку, їх частини та приладдя	
84 Реактори ядерні, котли, машин, обладнання і механічні пристрої; їх частини	2480	44 Деревина і вироби з деревини, деревне вугілля	912,23
87 Засоби наземного транспорту, крім залізничного або трамвайного рухомого складу, їх частини та обладнання	2360	84 Реактори ядерні, котли, машин, обладнання і механічні пристрої; їх частини	497,29
27 Палива мінеральні; нафта та продукти її переробки; бітумінозні речовини; воски мінеральні	2030	15 Жири та олії тваринного, рослинного або мікробного походження та продукти їх розщеплення; приготовлені харчові жири; воски тваринного або рослинного походження	490,77
39 Пластмаси, полімерні матеріали та вироби з них	1390	94 Меблі; постільні речі, матраци, матрацні основи, диванні подушки та аналогічні набивні речі меблів, світильники та освітлювальні прилади, в іншому місці не зазначені; світлові покажчики, табло та подібні вироби; збірні будівельні конструкції	469,21
30 Фармацевтична продукція	889,11	02 М'ясо та їстівні м'ясопродукти	455,37
90 Прилади та апарати оптичні, фотографічні, кінематографічні, контрольні, вимірювальні, прецизійні; медичні або хірургічні, їх частини та приладдя	628,61	73 Вироби з чорних металів	444,38

Джерело: складено автором за матеріалами [42]

Аналіз даних, представлених у Таблиці 2.4, демонструє суттєві відмінності в товарній структурі імпорту та експорту, здійснюваного автомобільним транспортом. У структурі імпорту домінують товари з високою доданою вартістю та технологічно складні вироби: електричні машини та обладнання (група 85) – 3 160 млн дол. США; ядерні реактори, котли, машини та механічні пристрої (група 84) – 2 480 млн дол. США; засоби наземного транспорту (група 87) – 2 360 млн дол. США. Значну частку становлять також мінеральні палива (група 27) – 2 030 млн дол. США, пластмаси та полімерні

матеріали (група 39) – 1 390 млн дол. США та фармацевтична продукція (група 30) – 889,11 млн дол. США [42].

Натомість у структурі експорту переважають товари з нижчим рівнем технологічної обробки: електричні машини та обладнання (група 85) – 1 070 млн дол. США (що втричі менше порівняно з імпортом аналогічної групи); деревина та вироби з неї (група 44) – 912,23 млн дол. США; ядерні реактори, котли, машини та механічні пристрої (група 84) – 497,29 млн дол. США (у п'ять разів менше порівняно з імпортом); жири та олії (група 15) – 490,77 млн дол. США; меблі та освітлювальні прилади (група 94) – 469,21 млн дол. США; м'ясо та м'ясопродукти (група 02) – 455,37 млн дол. США; вироби з чорних металів (група 73) – 444,38 млн дол. США [42].

Така структура зовнішньої торгівлі, здійснюваної автомобільним транспортом, відображає загальну проблему української економіки – значну асиметрію між імпортом товарів з високою доданою вартістю та експортом сировини, напівфабрикатів і продукції з низьким рівнем переробки. Це призводить до формування негативного торговельного сальдо та підвищує залежність України від імпорту високотехнологічних товарів.

Водночас варто відзначити появу в структурі експорту товарів з вищим рівнем обробки, зокрема електричних машин та обладнання, що може свідчити про поступову інтеграцію українських виробників у європейські виробничі ланцюги та зростання їхньої конкурентоспроможності на ринках країн ЄС.

2.2. Особливості застосування різних митних режимів при оформленні автотранспорту та алгоритми дій для декларантів

На сьогоднішній день лєвова частка усіх зовнішньоторговельних вантажопотоків нашої держави реалізується саме автомобільним транспортом із застосуванням міжнародної системи транзиту МДП (TIR), яка суттєво спрощує митні формальності та скорочує час, необхідний для перетину

державних кордонів. Також книжки МДП широко використовуються у світових перевезеннях. Кількість виданих книжок МДП з кожним роком зростає, у 2024 році світовий обсяг виданих карнетів TIR збільшився на 12% (з 511 000 у 2023 році до 574 000 у 2024 році) [55].

Ключовим елементом системи міжнародних автомобільних перевезень є книжка МДП, яка одночасно виконує функції митної декларації та міжнародного фінансового забезпечення. Вона гарантує покриття потенційних митних зобов'язань, що можуть виникнути під час транзитного переміщення товарів територіями країн-учасниць Конвенції TIR. На поточний момент граничний розмір гарантійного покриття за кожною книжкою МДП на митній території України становить 60 000 євро, а при застосуванні спеціального ваучера TIR+ – 160 000 євро (ця норма діє з 2016 року). Варто зазначити, що з 2017 року, згідно з наказом Міністерства фінансів України № 953, встановлено підвищений рівень фінансової гарантії у розмірі 100 000 євро за кожним ваучером, що використовується в комплексі з книжкою МДП [1].

Однією з характерних особливостей системи МДП є чітко визначене коло суб'єктів, які мають право здійснювати міжнародні перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП. Відповідно до чинного національного законодавства та міжнародних нормативних актів, такими суб'єктами можуть виступати:

- фізичні та юридичні особи, які є офіційними членами АсМАП України;
- господарюючі суб'єкти, які відповідають наступним критеріям:
 - 1) мають зареєстровані на їхнє ім'я транспортні засоби, призначені для міжнародних перевезень;
 - 2) володіють чинною ліцензією на надання послуг у сфері міжнародних вантажних перевезень автомобільним транспортом;
 - 3) визнають та дотримуються положень Статуту АсМАП України;
 - 4) регулярно сплачують членські внески за надані АсМАП послуги [40].

Згідно зі Статутом АсМАП України, усі учасники асоціації поділяються на три основні категорії:

- учасники, допущені до системи МДП з правом вирішального голосу (дійсні члени);
- учасники, допущені до системи МДП з правом дорадчого голосу (асоційовані члени);
- учасники з правом дорадчого голосу, але без права самостійної роботи в системі МДП (асоційовані члени).

Для первинного отримання книжки МДП перевізник зобов'язаний надати фінансову гарантію АсМАП України (так звану гарантію допуску) у розмірі, еквівалентному не менше ніж 4 000 доларів США. Крім того, необхідно здійснити оплату вартості послуг за використання книжок МДП та надати спеціальний штамп, що містить повну назву підприємства, його юридичну адресу англійською мовою, номери телефону та факсу, код ЄДРПОУ та міжнародний код МСАТ [25, с. 251; 40].

Процедура митного оформлення комерційних автотранспортних засобів із застосуванням книжки МДП являє собою складний комплекс взаємопов'язаних митних формальностей, специфіка яких варіюється залежно від ролі, яку відіграє українська митниця в конкретній операції:

- митниця відправлення (пункт початку міжнародного перевезення);
- митниця призначення (пункт завершення міжнародного перевезення);
- проміжна митниця (пункт транзитного проходження територією України) [40].

Митні формальності, коли українська митниця виступає як митниця відправлення наведені у Таблиці 2.5.

Таблиця 2.5

Митні формальності при перетині кордону автотранспортом із застосуванням книжки МДП (українська митниця - митниця відправлення)

№	Етап	Складові митних формальностей
1.	Отримання членства в АсМАП України	Включає подання офіційної заяви з рекомендацією Ради відповідного регіонального представництва, укладення договору про здійснення перевезень, ретельну перевірку поданого пакета документів Секретаріатом АсМАП, направлення документів голові

		Ради регіону та остаточне затвердження рішення Президентом АсМАП України. За процедуру прийняття та розгляду документів передбачена сплата фіксованої суми.
2.	Допуск перевізників-резидентів до процедури МДП	Здійснюється спільною комісією Державної фіскальної служби України (ДФС України) та АсМАП України. Процес включає офіційне повідомлення ДФС України про намір перевізника отримати допуск, реєстрацію наданих документів та їхню всебічну перевірку, успішне складання кваліфікаційного іспиту, прийняття колегіального рішення спільною комісією, видачу офіційного дозволу на використання книжок МДП та обов'язкове інформування АсМАП України про результати.
3.	Допущення транспортного засобу до здійснення перевезень під митними печатками та пломбами.	Проводиться в індивідуальному порядку для кожного транспортного засобу або за затвердженим типом конструкції. Включає подання встановленого пакета документів (заява встановленого зразка, фотографії або технічні креслення транспортного засобу, копія свідоцтва про його реєстрацію), їхню реєстрацію, призначення уповноваженої посадової особи для проведення огляду, безпосередній огляд транспортного засобу, реєстрацію виданого свідоцтва про допущення та його офіційну видачу заявнику. На кожен допущений транспортний засіб оформлюється відповідне свідоцтво українською та англійською мовами.
4.	Оформлення книжки МДП у митниці відправлення	Включає отримання книжки в АсМАП України, її подання до митниці відправлення одночасно з товаросупровідними документами, обов'язкову перевірку статусу книжки через автоматизовану систему митного оформлення "Інспектор", реєстрацію книжки та заповнення всіх необхідних граф уповноваженою посадовою особою митниці. Обов'язковою є процедура митного огляду товарів та накладення митних забезпечень (печаток та пломб).
5.	Контроль на кордоні (митниця призначення)	Передбачає пред'явлення транспортного засобу з вантажем та повним пакетом документів, перевірку актуального статусу книжки МДП та внесення відповідних службових відміток із відокремленням визначеного відривного листка. З метою контролю за дотриманням процедури МДП відірвані листки зв'язуються між митницями відправлення та призначення

Джерело: складено автором за матеріалами [1; 25, с. 253-270, с. 262]

В свою чергу митні формальності, коли українська митниця виступає як митниця призначення включають:

- 1) Контроль на кордоні (проміжна митниця), що включає подання книжки МДП та супровідних документів, їхню реєстрацію та перевірку статусу книжки, внесення необхідних відміток і подальшу передачу книжки перевізнику. У разі виявлення підстав для відмови у пропуску товарів

застосовується формальність "відмова в пропуску товарів на митну територію України", що передбачає детальний розгляд наданих документів та заповнення спеціальної картки відмови.

- 2) Закінчення операції МДП, і здійснюється безпосередньо у митниці призначення та включає пред'явлення транспортного засобу з вантажем і книжкою МДП, реєстрацію книжки та внесення відповідних відомостей про завершення операції МДП до Єдиної автоматизованої інформаційної системи (ЄАІС), проведення митного огляду товарів (у разі необхідності) та повернення книжки МДП перевізнику. Відривна частина книжки, що є підтвердженням завершення операції, залишається на зберіганні у справах митниці призначення [1].

При прохідному транзиті територією України виконуються лише дві основні митні формальності – контроль на кордоні у митниці в'їзду та контроль на кордоні у митниці виїзду. Самі дії при цьому є практично ідентичними: подання книжки МДП, перевірка її поточного статусу, реєстрація, внесення необхідних відміток і записів та подальша передача книжки перевізнику. Особливістю є відокремлення різних відривних листків – білого кольору при в'їзді та зеленого кольору при виїзді з території України [25, с. 265].

У виняткових випадках посадові особи митниці можуть ініціювати проведення митного огляду транспортного засобу з обов'язковим накладенням власних митних печаток та пломб. Також обов'язковою є формальність зі сплати єдиного збору в пункті пропуску через державний кордон, розмір якого диференціюється залежно від типу, місткості або загальної маси транспортного засобу [20 с.46-47].

Щодо переваг використання книжки МДП при перевезеннях через кордон автомобільним транспортом, то вони наведені у Таблиці 2.6. Зокрема найбільшою перевагою є забезпечення фінансових гарантій, а також спрощений митний контроль і першочерговий пропуск на митниці.

Таблиця 2.6

Переваги використання системи МДП

№	Категорія	Перевага	Практичне значення
1	Фінансова безпека	Єдина міжнародна гарантія перед митними органами	Розмір покриття: до 100 000 євро у більшості європейських країн, 50 000 доларів США у країнах Азії, 100 000 швейцарських франків у Швейцарії
2	Інноваційні інструменти	Доступ до сучасних цифрових рішень	iCarnet (100 000 євро гарантії для внутрішніх перевезень), ваучер TIR+ (додаткові 100 000 євро гарантії), TIR-EPD (безкоштовне електронне інформування)
3	Спрощений контроль	Мінімізація митних оглядів на кордонах	Звільнення від стандартних перевірок транспортних засобів з пломбами, крім виняткових випадків
4	Пріоритетний пропуск	Першочергове митне оформлення	Спрощена процедура відповідно до ст. 360 Митного кодексу України, виділені смуги руху (наприклад, у пункті "Ягодин-Дорогуськ")
5	Підвищена репутація	Високий рівень довіри серед зацікавлених сторін	Дворівнева система допуску та жорсткі вимоги до перевізників підвищують довіру митних органів та контрагентів
6	Експертна підтримка	Професійні консультації з транспортних питань	Доступ до спеціалізованих департаментів АсМАП України з митних, правових та організаційних питань
7	Візова допомога	Сприяння в отриманні віз	Підтримка учасників АсМАП України при оформленні візових документів
8	Супровід при ускладненнях	Оперативна допомога при порушеннях	Практична підтримка у випадку претензій з боку митних органів
9	Юридичний захист	Правова допомога в Україні та за кордоном	Професійний юридичний супровід у разі виникнення правових питань
10	Професійний розвиток	Можливості навчання та підвищення кваліфікації	Курси Навчально-консультаційного центру АсМАП з отриманням диплому Академії МСАТ, доступ до спеціалізованої літератури

Джерело: складено автором за матеріалами [26; 39; 40]

Важливо підкреслити, що національне законодавство України передбачає особливі умови для використання книжки МДП. Зокрема, стаття 360 Митного кодексу України чітко визначає, що товари, які переміщуються через митний кордон України із застосуванням процедури МДП, підлягають митному контролю в пріоритетному порядку. Це положення дозволяє істотно скоротити часові витрати на митне оформлення та прискорити доставку вантажів до кінцевого пункту призначення. Загальний алгоритм перетину кордону на автотранспорті з застосуванням книжки МДП зображений на рисунку 2.7 [7].

Для успішного проходження митного оформлення комерційних автотранспортних засобів із застосуванням книжки МДП декларантам необхідно завчасно підготувати наступний обов'язковий пакет документів:

- 1) Оригінал книжки МДП з належним чином заповненими всіма необхідними графами відповідно до встановлених вимог.
- 2) Товаросупровідні документи, що підтверджують характер, кількість та вартість вантажу (міжнародна товарно-транспортна накладна CMR, комерційний рахунок-фактура (інвойс), пакувальний лист).
- 3) Чинне свідоцтво про допущення транспортного засобу до здійснення міжнародних перевезень під митними печатками та пломбами, видане компетентними органами.
- 4) Документи, що офіційно підтверджують членство перевізника в Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України.
- 5) Документи, що підтверджують офіційний допуск перевізника до використання процедури МДП, видані уповноваженими органами.
- 6) Чинна ліцензія на право надання послуг у сфері міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом.
- 7) Оригінал свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу, що використовується для перевезення.

8) Документи, необхідні для здійснення сплати єдиного збору в пункті пропуску через державний кордон України (квитанція про сплату або підтвердження звільнення від сплати) [40].

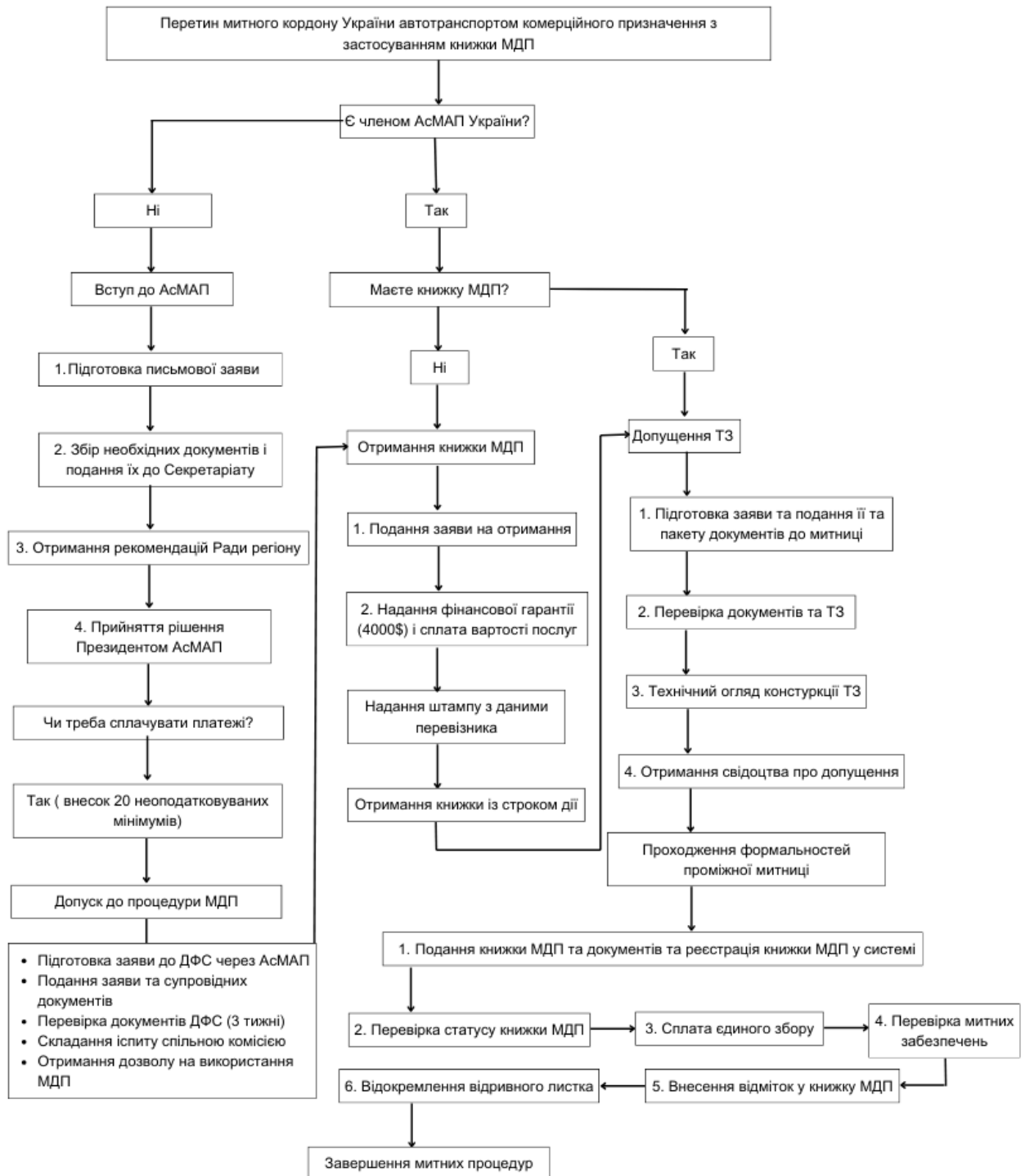


Рис. 2.7 Алгоритм дій для декларанта при ввезенні товарів на автотранспорті з застосуванням книжки МДП.

Джерело: складено автором за матеріалами [1; 25; 40]

Процедура митного оформлення із застосуванням книжки МДП має певні специфічні особливості, які залежать від статусу конкретної митниці (митниця відправлення, проміжна митниця, митниця призначення) та від характеру здійснюваного перевезення. Наприклад, при транспортуванні великовагових або негабаритних вантажів вимога щодо наявності свідоцтва про допущення транспортного засобу може бути скасована. У випадку оформлення консолідованого вантажу, коли відбувається довантаження товарів в іншій митниці відправлення, формальність оформлення книжки МДП виконується повторно, при цьому певні графи книжки заповнюються лише в другій митниці відправлення [25, с. 264].

Крім того, слід мати на увазі, що за допомогою контролю відривних листів книжки МДП (шляхом їхнього співставлення) митні органи здійснюють моніторинг за дотриманням усіх вимог операції МДП на митній території України. Митниця відправлення надсилає поштою до митниці призначення відповідний відривний листок, а в митниці призначення, у свою чергу, проводиться звірка обох відривних листків (білого та зеленого кольорів) для підтвердження коректності виконання всієї процедури [1].

Щодо застосування карнету А.Т.А., то його специфіка для автотранспорту комерційного призначення полягає в тому, що для таких транспортних засобів цей документ використовується виключно як митна декларація, оскільки згідно з п. 8 ч. 3 ст. 110 Митного кодексу України гарантія дотримання вимог митного режиму тимчасового ввезення для них не вимагається. При цьому важливо зазначити, що умовне повне звільнення від оподаткування застосовується лише до транспортних засобів, зареєстрованих за межами митної території України на ім'я особи, зареєстрованої поза межами України [7; 20].

Для декларантів, які використовують карнет А.Т.А. при перетині кордону, можна визначити наступний алгоритм дій:

1. Отримання карнету А.Т.А. у Торгово-промисловій палаті України або уповноваженій регіональній торгово-промисловій палаті. При цьому

слід враховувати, що комплектація книжки залежить від кількості країн тимчасового ввезення та транзиту.

2. Підготовка до митного оформлення, а саме перевірка строку дії карнету (не повинен перевищувати одного року з дати видачі) та правильності його заповнення.
3. При прибутті до пункту пропуску декларант подає митному органу карнет А.Т.А. та необхідні супровідні документи. Митний орган здійснює перевірку відповідності відомостей, зазначених у карнеті, умовам Конвенції про тимчасове ввезення.
4. Після перевірки посадова особа митного органу вносить відповідні відмітки до карнету А.Т.А., формує реєстраційний номер відривного документа та створює облікову картку карнету в Єдиній автоматизованій інформаційній системі ДФС України.
5. При транзитному переміщенні товарів на автомобільному транспорті посадова особа митного органу вносить відомості до полів графі Н обох блакитних відривних документів на транзит та граф верхньої частини блакитних невідривних корінців, після чого перший відривний документ вилучається.
6. У митниці призначення здійснюється перевірка цілісності митного забезпечення, накладеного на автотранспортний засіб, та відповідності товарів відомостям, зазначеним у карнеті А.Т.А. Після цього вилучається другий блакитний відривний документ на транзит.
7. Декларант зобов'язаний дотримуватись умов митного режиму тимчасового ввезення, зокрема: не використовувати транспортні засоби для внутрішніх перевезень на митній території України, не вносити змін до їх конструкції (дозволяється лише технічне обслуговування та ремонт).
8. Для завершення режиму тимчасового ввезення декларант має вивезти товари та транспортні засоби до закінчення встановленого строку

тимчасового ввезення, який визначається посадовою особою митного органу в межах строку дії карнету А.Т.А [20, с.94-100].

Використання карнету А.Т.А. надає декларантам суттєві переваги: умовне повне звільнення від ввізного мита та податків при тимчасовому ввезенні; відсутність необхідності надання грошових застав, депозитів або банківських гарантій; значна економія часу при перетині кордону завдяки відсутності потреби заповнювати національні митні документи; можливість оформлення вантажу в режим тимчасового ввезення або транзиту у декількох країнах-учасницях системи А.Т.А. на підставі одного карнету; можливість вивезення та повернення товарів як однією, так і декількома партіями [20, с.103-104].

Митне оформлення вантажного автотранспорту, що перетинає державний кордон України з метою міжнародних перевезень, передбачає дотримання низки процедур, спрямованих на забезпечення контролю та дотримання митного законодавства. Одним із ключових етапів є подання попередньої митної декларації, що здійснюється ще до прибуття транспортного засобу на територію України. Процедура оформлення може здійснюватися як безпосередньо на кордоні, так і у внутрішніх митницях, розташованих поза межами пунктів перетину. На практиці значна частина оформлень проходить саме у внутрішніх митних органах, що дозволяє оптимізувати навантаження на прикордонні пункти. У випадках, коли митне оформлення проводиться не на кордоні, а у внутрішній митниці, обов'язковою умовою є надання гарантії доставки товару. Розмір єдиного збору, який сплачується під час перетину кордону, варіюється залежно від місця оформлення та громадянства перевізника. Українські компанії покривають лише витрати, пов'язані з митним контролем, тоді як іноземні перевізники додатково сплачують плату за користування автомобільними дорогами в межах держави [26].

Оформлення вантажних транспортних засобів може проводити як сам перевізник, так і інші уповноважені суб'єкти. Перевізник же є відповідальним

за фізичне транспортування товару та дотримання правил використання транспортного засобу під час міжнародного перевезення.

Таблиця 2.7

Документи необхідні для митного оформлення вантажного автотранспорту,
який здійснює міжнародне перевезення

<i>Тип документа</i>	<i>Призначення</i>	<i>Примітки</i>
Міжнародна товаротransпортна накладна (CMR)	Підтвердження укладення договору перевезення	Оформлюється мінімум у 3 примірниках: для відправника, перевізника й одержувача
Реєстраційні документи на транспортний засіб	Підтвердження державної реєстрації	Містять інформацію про національну належність транспортного засобу
Комерційні документи на товари	Надають інформацію про вантаж та учасників перевезення	Вказують вагу, кількість місць, найменування товару тощо
Дозволи на міжнародні перевезення	Засвідчують право здійснювати міжнародні перевезення	Видаються відповідно до міжнародних угод і квот
Митна декларація	Заява про поміщення товарів у відповідний митний режим	Може подаватися як попередня, так і як основна декларація
Документи, що підтверджують дотримання обмежень	Сертифікати, дозволи, ліцензії для певних категорій товарів	Необхідність залежить від специфіки вантажу та чинного законодавства

Джерело: складено автором за матеріалами [33]

Митні формальності при ввезенні товарів вантажним автотранспортом реалізуються у такій послідовності:

- 1) Попереднє інформування — власник товарів має завчасно подати попередню митну декларацію до відповідної митниці.

- 2) Контроль на кордоні — включає подання перевізником документів посадовій особі митниці, реєстрацію прибуття автотранспортного засобу, перевірку комплектності документів, загальний огляд транспортного засобу та прийняття рішення щодо пропуску або відмови.
- 3) Здійснення інших видів державного контролю — залежно від виду товару може включати санітарно-епідеміологічний, ветеринарний, фітосанітарний, екологічний контроль та інші види державного контролю.
- 4) Забезпечення доставки товарів до митниці призначення (якщо оформлення здійснюється не в пункті пропуску) — передбачає надання гарантії у вигляді документа або грошової застави.
- 5) Сплата єдиного збору — включає розрахунок єдиного збору, його сплату та оформлення квитанції МД-1. Єдиний збір стягується за здійснення контролю вантажів і транспортних засобів, а для іноземних перевізників — додатково за проїзд автомобільними дорогами України.
- 6) Пред'явлення транспортного засобу і товарів у місці доставки — транспортний засіб та товари повинні бути пред'явлені митному органу у визначеному місці доставки.
- 7) Декларування товарів — подання митної декларації та супровідних документів до митного органу.
- 8) Прийняття митної декларації — реєстрація митної декларації у митному органі та перевірка правильності її заповнення.
- 9) Оформлення митної декларації — перевірка відомостей, зазначених у митній декларації, та документів, поданих разом з нею.
- 10) Митний огляд товару і транспортного засобу — за результатами аналізу та оцінки ризиків митні органи можуть прийняти рішення про проведення ідентифікаційного, часткового або повного огляду.
- 11) Завершення митного оформлення — проставлення на митній декларації відмітки про виконання митних формальностей та випуск товарів у вільний обіг [12].

До особливостей митного оформлення вантажних автомобілів слід також віднести можливість застосування інспекційно-оглядових комплексів для проведення огляду без розвантаження товарів, що суттєво прискорює процес контролю. В Україні використовуються інспекційно-оглядові комплекси на базі систем RAPISCAN, HEIMANN, CARGOSEARCH, які дозволяють інспектувати великогабаритні об'єкти без їх розвантаження [25, с. 228].

Порожні вантажні автомобілі, що в'їжджають на митну територію України, декларуються шляхом подання національних реєстраційних документів не пізніше ніж через три години з моменту прибуття у пункт пропуску, що свідчить про спрощений порядок їх оформлення порівняно з автотранспортом з вантажем [Д].

Важливим аспектом є також те, що граничний строк перебування автомобільного транспорту в пунктах пропуску не може перевищувати п'ять днів з моменту прибуття для здійснення митних процедур, що спонукає суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності до оперативного виконання всіх формальностей [7].

Алгоритм дій для декларанта при ввезенні товарів на вантажному автотранспорті, представлений у схемі на рисунку 2.8, демонструє логічну послідовність та взаємозв'язок ключових етапів митного оформлення, що дозволяє оптимізувати цей процес та мінімізувати часові витрати.

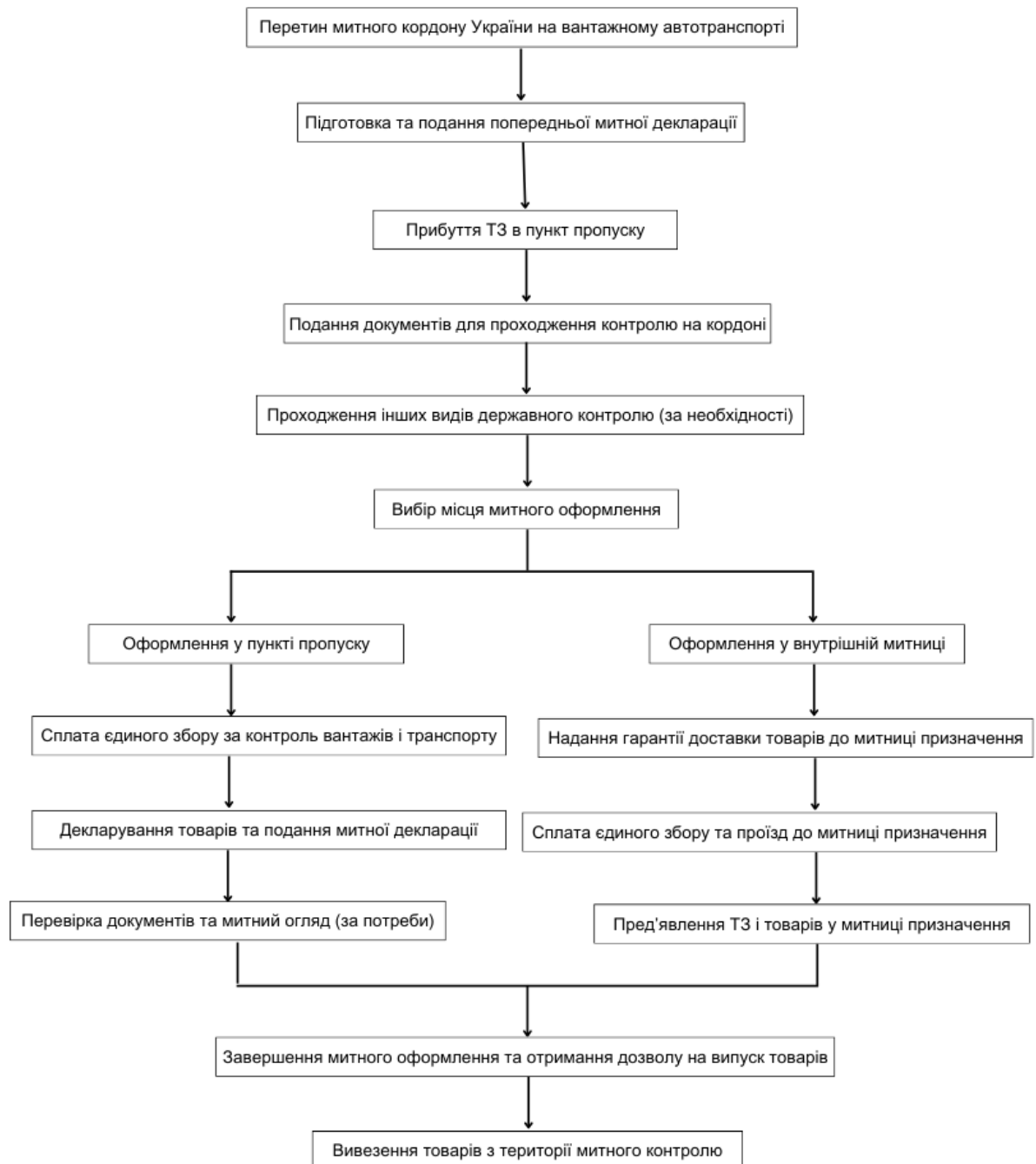


Рис. 2.8 Алгоритм дій для декларанта при ввезенні товарів на вантажному автотранспорті міжнародного перевезення.

Джерело: складено автором за матеріалами [1; 10; 12; 25]

Особливої уваги в останні роки набуло питання ввезення авто з іноземною реєстрацією громадянами без належного оформлення, що зумовило численні зміни до законодавства. У Митному кодексі України чітко визначено умови тимчасового ввезення й транзиту транспортних засобів, а також

відповідальність та вимоги до декларантів, що дозволяє сформулювати зрозумілий порядок дій при перетині кордону.

Для нерезидентів передбачено спрощений режим: тимчасове ввезення на термін до одного року, відсутність письмового декларування за умови ввезення одного транспортного засобу, звільнення від контролю й гарантійних платежів [30].

Для резидентів умови суттєво жорсткіші: обов'язкове письмове декларування, сплата митних платежів або надання гарантій, зобов'язання про вивезення автомобіля за межі України. В окремих випадках, наприклад, за трудовими контрактами з іноземними компаніями, строк тимчасового ввезення може бути обмеженим до 10 діб [30].

Таблиця 2.8

Порівняльна характеристика режимів тимчасового ввезення та транзиту

<i>Критерій</i>	<i>Тимчасове ввезення</i>	<i>Транзит</i>
Мета	Використання транспортного засобу на території України	Переміщення транспортного засобу через територію України
Строк	До одного року з можливістю продовження на 60 днів	10 діб для автотранспорту (у разі переміщення в зоні діяльності однієї митниці - 5 діб)
Декларування (нерезиденти)	Не потребує письмового декларування (до 1 транспортного засобу)	Не потребує письмового декларування для зареєстрованих ТЗ
Декларування (резиденти)	Письмова декларація обов'язкова	Письмова декларація обов'язкова
Фінансове забезпечення	Для резидентів — сплата митних платежів або надання забезпечення	Грошова застава в розмірі митних платежів (крім ТЗ нерезидентів)
Можливість використання	Лише власником для особистих потреб	Заборонено використання для цілей, не пов'язаних із транзитом

Реєстрація в Україні	Обов'язкова при перебуванні авто понад 30 днів	Не передбачена
----------------------	--	----------------

Джерело: складено автором за матеріалами [7; 30]

Проблема масового використання транспортних засобів на іноземній реєстрації без відповідного оформлення викликала соціальний резонанс і вплинула на митну політику. Основними причинами стали економічна вигода при купівлі автомобілів за кордоном, високі ставки митних платежів, а також правові лазівки, які дозволяли уникати оподаткування. Як наслідок — експлуатація таких авто з порушенням митного законодавства, втрата контролю за їх обігом та недоотримання бюджетних надходжень [21, с. 51].

Алгоритм митних дій при тимчасовому ввезенні залежить від статусу особи для нерезидентів включає: підтвердження іноземної реєстрації авто, за потреби — письмова декларація та фінансове забезпечення, дотримання граничного строку (до одного року з можливістю одноразового продовження на 60 діб). Для резидентів — подання декларації, зобов'язання про вивезення, сплата митних зборів або надання забезпечення. У разі перебування на тимчасовому консульському обліку — додаткові документи про право власності [30]. Загальний алгоритм для ввезення громадянами автотранспорту у режимі тимчасове ввезення та транзит представлено у вигляді схеми на Рисунку 2.9.

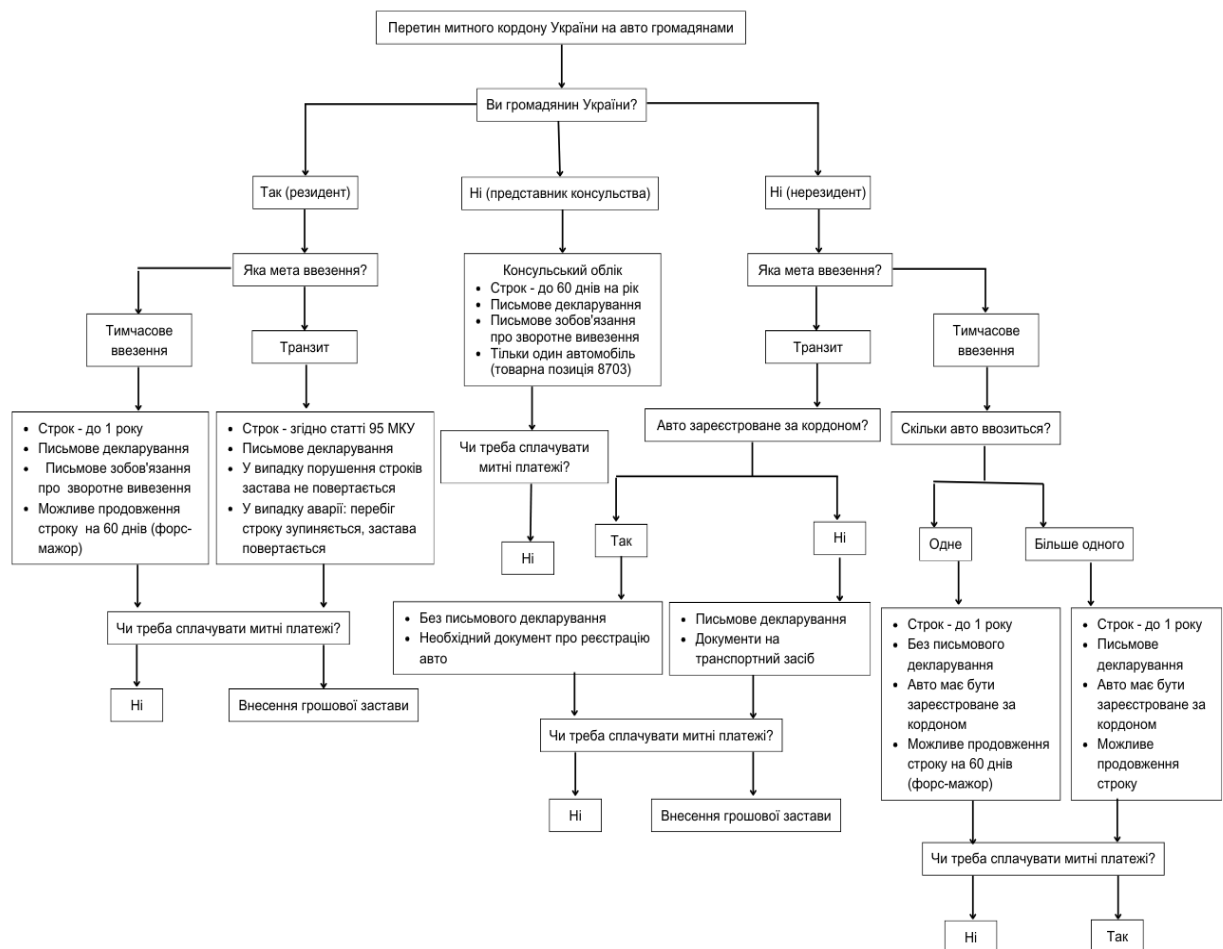


Рис. 2.9 Алгоритм дій для декларанта при ввезенні автотранспорту при перетині кордону України громадянами.

Джерело: складено автором за матеріалами [7; 30 46; 47]

Якщо транспортний засіб перебуває в Україні понад 30 діб він підлягає державній реєстрації. Також власники ТЗ повинні дотримуватись заборони передавати авто іншим особам чи використовувати його в комерційній діяльності.

У режимі транзиту транспортні засоби підлягають письмовому декларуванню. Громадяни-резиденти зобов'язані вносити грошову заставу в розмірі митних платежів, за винятком окремих випадків, передбачених законом. Строк транзиту встановлюється відповідно до статті 95 Митного кодексу України. У разі аварії або форс-мажору строк може бути призупинений, а при втраті авто — повернення застави можливе [30].

Таблиця 2.9

Штрафи за порушення строків тимчасового ввезення та транзиту

<i>Тимчасове ввезення</i>		<i>Транзит</i>	
<i>Перевищення строку</i>	<i>Розмір штрафу (у неоподатковуваних мінімумах громадян - НМДГ)</i>	<i>Перевищення строку</i>	<i>Розмір штрафу (у неоподатковуваних мінімумах громадян - НМДГ)</i>
До 3 діб	50 НМДГ або попередження	До 1 доби	10 НМДГ або попередження
Від 3 до 10 діб	300 НМДГ	Від 1 до 10 діб	200 НМДГ
Від 10 до 20 діб	1 000 НМДГ	Від 10 до 20 діб	500 НМДГ
Від 20 до 30 діб (для ТЗ)	5 000 НМДГ	Від 20 до 30 діб (для ТЗ)	5 000 НМДГ
Понад 30 діб або втрата ТЗ	10 000 НМДГ або конфіскація	Понад 30 діб або втрата ТЗ	10 000 НМДГ або конфіскація

Джерело: складено автором за матеріалами [30]

За порушення митних правил встановлена відповідальність. Наприклад, перевищення строку тимчасового ввезення або транзиту тягне за собою штрафи від попередження до конфіскації транспортного засобу. Передача авто іншим особам чи його використання з метою отримання прибутку також тягне суттєві санкції. Особливо жорстко карається ухилення від сплати митних платежів [30].

Загалом ефективне регулювання ввезення транспортних засобів громадянами передбачає чітке розмежування режимів, зрозумілий механізм дій для декларантів і суворе дотримання законодавства. Подальший розвиток нормативної бази має ґрунтуватися на принципах балансу між фіскальними інтересами держави та зручністю для громадян, з використанням сучасних засобів контролю й цифровізації процедур.

2.3. Перспективи вдосконалення процедур митного оформлення автотранспорту в Україні

Досвід останніх років демонструє, що навіть в умовах війни Україна продовжує активно трансформувати свою митну систему, прагнучи забезпечити її повну сумісність з європейськими стандартами. Цей процес включає не лише технологічні зміни, а й інституційний розвиток, посилення правоохоронної функції, розширення міжнародної співпраці та налагодження ефективного співробітництва з бізнесом [48]. Однак, попри значні досягнення у сфері цифровізації митниці, залишаються численні проблеми, які потребують системного вирішення для забезпечення ефективних процедур митного оформлення автотранспорту.

Однією з ключових тенденцій сучасного стану митного оформлення в Україні є цифровізація митних процедур, яка проявляється у впровадженні електронного документообігу та автоматизації процесів митного контролю. Цифровізація міжнародної торгівлі та митниці передбачає заміну фізичної документації (паперової) електронними аналогами, які створюються з використанням цифрових технологій [27].

Важливою поворотом стало приєднання України з 1 жовтня 2022 року до Конвенції про процедуру спільного транзиту, що неформально називають «митним безвізом». Це дозволило створити єдину транзитну систему для безперешкодного переміщення товарів через кордони країн-учасниць Конвенції. На практиці суб'єкт зовнішньоекономічної діяльності може оформити єдиний транзитний документ — митну декларацію типу T1 — у країні відправлення, який залишається дійсним до країни призначення без необхідності оформлення додаткових документів на кожному кордоні [48].

Стосовно специфіки митного оформлення вантажних автомобілів комерційного призначення, варто відзначити впровадження нової автоматизованої системи митного оформлення у всіх автомобільних пунктах пропуску на державному кордоні, яка з 15 серпня 2024 року замінила АСМО

«Інспектор». Тестування цієї системи продемонструвало значне скорочення часу митного оформлення транспортних засобів та збільшення пропускної здатності пунктів пропуску: по пасажирському напрямку пропускну спроможність збільшено приблизно на 25-30%, по вантажному напрямку — на більш ніж 35% [35].

Щодо використання книжки МДП, інтеграція з системою NCTS (New Computerised Transit System) дозволила оптимізувати процедуру транзиту та зменшити витрати часу на митне оформлення. У рамках програми «митного безвізу» з моменту його запровадження було оформлено близько 62 тисяч митних декларацій з України в інші країни та близько 19 тисяч декларацій з інших країн в Україну. Після переходу на п'яту фазу програмного забезпечення NCTS у травні, менш ніж за 10 місяців було оформлено 68 тисяч декларацій з України та близько 20 тисяч в Україну, що свідчить про позитивну динаміку [48].

У сфері оформлення автотранспорту, який ввозиться громадянами у режимі транзиту та тимчасового ввезення, слід відзначити суттєві зміни, що відбулися після прийняття Закону України №2612-VIII від 08.11.2018 «Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законодавчих актів України щодо ввезення транспортних засобів на митну територію України». Цей закон запровадив обов'язкове митне оформлення та сплату всіх митних платежів на автомобілі, ввезені громадянами з-за кордону для особистого користування, що стало важливим кроком у боротьбі з проблемою нелегального ввезення автомобілів на іноземній реєстрації [13; 48].

Інноваційним аспектом цифровізації митного оформлення стало впровадження у 2023 році Telegram Bot для сервісу «Єдине вікно для міжнародної торгівлі», за допомогою якого декларант може отримувати повідомлення про статус поданих митних декларацій (зокрема, прийняття до оформлення, відмова в прийнятті, оформлення, відмова в митному оформленні, перетин кордону) та запитувати інформацію про залишок коштів на Єдиному казначейському рахунку [35].

Суттєвим кроком у модернізації митного оформлення стало впровадження нової версії автоматизованої системи аналізу ризиків, до якої додано елементи штучного інтелекту. Ця система використовує генеративні великі мовні моделі (LLM) для автоматизації перевірки імен та прізвищ у митних деклараціях, що дозволяє за лічені секунди виконати те, на що у людини йдуть десятки хвилин. Крім того, система проходить тестування на інших напрямках, таких як класифікація товарів та їх вартість, демонструючи високу ефективність у обробці великих обсягів даних [32].

Незважаючи на значні досягнення у модернізації митних процедур, у сфері митного оформлення автотранспорту в Україні залишається ряд проблем, які потребують системного вирішення:

- 1) Недосконалість законодавства, адже митне законодавство України є досить складним і часто змінюється, що ускладнює розуміння його норм для учасників зовнішньоекономічної діяльності [18].
- 2) Нерівномірність у застосуванні системи спільного транзиту. Зокрема європейські гарантійні організації через військовий стан в Україні не бажають розповсюджувати дію своїх гарантій на нашу державу, що створює асиметрію: значно більше декларацій оформлюється з України в інші країни, ніж у зворотному напрямку [48].
- 3) Існування схем нелегального імпорту, зокрема переміщення товарів поза митним контролем через «зелену» ділянку кордону; приховування товарів у конструктивних порожнинах або спеціально виготовлених тайниках транспортних засобів; так звані «піджаки» (коли одним транспортним засобом їде група осіб, кожна з яких має право на безмитне переміщення певної кількості особистих речей); документальна підміна, коли в одному транспортному засобі перевозяться дешеві та дорогі товари з декларуванням переважно дешевих; незаконне ввезення товарів через міжнародні поштові та експрес-відправлення [48].

- 4) Неефективність митного контролю, адже митний контроль часто не відповідає сучасним вимогам, що створює можливості для зловживань [13].
- 5) Корупційні ризики, бо попри впровадження антикорупційних заходів, корупція залишається серйозною проблемою, що впливає на бізнес-середовище та економіку, призводячи до несправедливої конкуренції та втрати державних доходів [13].
- 6) Недостатня кадрова забезпеченість. Реалізація ІТ-рішень на митниці передбачає наявність кваліфікованих кадрів з відповідним рівнем цифрових компетентностей, що наразі є проблемою [27].
- 7) Високі митні платежі, що ускладнює конкуренцію українських товаровиробників на зовнішніх ринках [13].
- 8) Незавершеність процесу інтеграції з інформаційними системами ЄС — в ЄС використовується 17 основних та 16 додаткових митних систем, і Україні необхідно забезпечити повну сумісність з ними [48].
- 9) Обмежена інфраструктура, адже є потреба в модернізації технічного оснащення пунктів пропуску для забезпечення ефективного митного контролю.

Для аналізу сильних, слабких сторін, а також можливостей та загроз української системи митного оформлення автотранспорту в Україні доцільно буде зробити SWOT-матрицю, яку можна побачити у Таблиці 2.10.

Таблиця 2.10

SWOT-матриця митного оформлення автотранспорту в Україні

<i>Сильні сторони (Strengths)</i>	<i>Слабкі сторони (Weaknesses)</i>
1. Впровадження автоматизованої системи митного оформлення у всіх автомобільних пунктах пропуску. 2. Функціонування Єдиного державного інформаційного веб-порталу «Єдине вікно для міжнародної торгівлі» з різними можливостями, наприклад відстеження митної декларації. 3. Інтеграція з системою NCTS та участь у	1. Недосконалість законодавчої бази з численними прогалинами . 2. Недостатня кількість кваліфікованих кадрів з належним рівнем цифрових компетентностей. 3. Високі митні платежі, що ускладнюють конкуренцію. 4. Корупційні ризики в митних органах. 5. Нерівномірність у застосуванні

Конвенції про процедуру спільного транзиту. 4. Впровадження нової версії автоматизованої системи аналізу ризиків з елементами штучного інтелекту. 5. Стабільність інформаційної інфраструктури (практично відсутні збої в ІТ-системах митниці навіть в умовах війни).	системи спільного транзиту через небажання європейських гарантійних організацій розповсюджувати дію своїх гарантій на Україну.
<i>Можливості (Opportunities)</i>	<i>Загрози (Threats)</i>
1. Повна інтеграція в європейську митну систему через впровадження інформаційних систем, сумісних з ЄС. 2. Розширення співпраці з міжнародними партнерами у сфері митного оформлення. 3. Впровадження інноваційних технологій (блокчейн, 3D-друк, хмарні обчислення) для оптимізації митних процедур. 4. Залучення інвестицій для реалізації проєктів з модернізації митної інфраструктури. 5. Розвиток транзитного потенціалу України через спрощення митних процедур.	1. Військовий стан, що ускладнює функціонування митної системи та міжнародне співробітництво. 2. Зміни в глобальних ланцюгах постачання через геополітичні фактори. 3. Ризики кібербезпеки та проблеми конфіденційності даних при використанні цифрових технологій. 4. Економічна нестабільність, що може призвести до скорочення фінансування програм модернізації митниці. 5. Посилення контрабандних схем та нелегального імпорту через економічні труднощі.

Джерело: складено автором за матеріалами [13; 19; 27; 32; 35; 48]

Аналіз сучасного стану та проблем митного оформлення автотранспорту дозволяє окреслити ключові перспективні напрями вдосконалення цієї сфери в Україні, які окреслені на Рисунку 2.10.



Рис. 2.10 Ключові перспективні напрями вдосконалення митного оформлення автотранспорту в Україні

Джерело: складено автором за матеріалами [19; 27; 32; 48]

Передусім варто відзначити розвиток цифрової трансформації митниці, яка має бути спрямована на спрощення процедур, оптимізацію процесів, зниження витрат, мінімізацію ризиків та економію часу. Цифрова трансформація є перманентним процесом і передбачає інноваційні зміни, які ґрунтуються на підходах та процесах, що діють у країнах ЄС, що сприятиме подальшій євроінтеграції України [27].

Важливою перспективою є завершення процесу інтеграції митних інформаційних систем України з європейськими стандартами. Згідно з затвердженою ІТ-стратегією діджиталізації, Україна має впровадити 17 основних та 16 додаткових митних систем, які використовуються в ЄС. Вже впроваджено чотири системи NCTS, система зобов'язуючих рішень, система прийняття рішень та система функціонування гарантій, які побудовані відповідно до функціональних та технічних вимог Євросоюзу [48]. Повна реалізація цієї стратегії дозволить забезпечити безперешкодний обмін інформацією між митними органами України та ЄС, що значно спростить процедури митного оформлення.

Перспективним напрямом удосконалення митного оформлення автотранспорту є впровадження інноваційних технологій, таких як блокчейн, 3D-друк та хмарні обчислення. Ці технології можуть сприяти підвищенню ефективності митних процедур, забезпеченню прозорості та безпеки митних операцій [27]. Зокрема, технологія блокчейн може забезпечити надійне зберігання інформації про переміщення товарів через кордон, що зменшить можливості для фальсифікацій та зловживань.

Важливою перспективою є розвиток системи управління ризиками з використанням штучного інтелекту. Нова версія автоматизованої системи аналізу ризиків, до якої додано елементи ШІ, вже демонструє високу ефективність у обробці великих обсягів даних [32]. Подальший розвиток цієї системи дозволить більш точно виявляти потенційні ризики, що сприятиме як забезпеченню безпеки, так і спрощенню процедур для сумлінних учасників зовнішньоекономічної діяльності.

Для вирішення проблеми нерівномірності у застосуванні системи спільного транзиту перспективним є розробка механізмів гарантування, які б відповідали вимогам європейських гарантійних організацій навіть в умовах військового стану. Це може включати створення спеціальних фондів гарантування або залучення міжнародних фінансових інституцій для надання відповідних гарантій [48].

У контексті боротьби з нелегальним імпортом та контрабандою з використанням автотранспорту перспективним є впровадження сучасних технічних засобів митного контролю — сканерів, систем відеоспостереження, автоматизованих систем зважування тощо, що дозволить більш ефективно виявляти спроби незаконного переміщення товарів та прискорити процедури митного оформлення для законослухняних перевізників [48].

Важливою перспективою є впорядкування законодавчої бази, оскільки існує велика кількість прогалин у нормативно-правових актах та законах. Це забезпечить чіткість та передбачуваність правил митного оформлення, що є важливим фактором для залучення інвестицій та розвитку міжнародної торгівлі.

Перспективним напрямом є також посилення кадрового потенціалу митних органів. Реалізація ІТ-рішень на митниці передбачає наявність достатньої кількості кваліфікованих кадрів з відповідним рівнем цифрових компетентностей. Крім того, кадрове забезпечення митниці має включати фахівців з розвитку технологій, основною діяльністю яких має бути моніторинг розвитку інновацій, розробка відповідних проєктів та залучення інвестицій для їх реалізації [27].

Для спрощення процедур митного оформлення автотранспорту доцільно також розглянути можливість подання митної декларації до передбачуваного пред'явлення товарів митниці, а також дозволити декларанту в автоматизованому режимі змінювати одну або декілька відомостей митної декларації після того, як ця митна декларація вже прийнята митницею [19].

Важливою перспективою є також розвиток транзитного потенціалу України, зокрема через спрощення митних процедур з оформлення транзитних вантажів. Для цього доцільно створити та покращити митно-логістичну інфраструктуру, оптимізувати функції митних органів [19]. Це дозволить Україні повною мірою використати своє вигідне географічне розташування для збільшення обсягів міжнародних перевезень.

Системна реалізація зазначених перспектив дозволить суттєво вдосконалити процедури митного оформлення автотранспорту в Україні, що сприятиме як інтеграції до європейського митного простору, так і економічному розвитку держави загалом. Важливо забезпечити комплексний підхід до реформування митної системи, що включатиме гармонізацію законодавства, впровадження сучасних інформаційних технологій, розвиток інфраструктури, підвищення кваліфікації персоналу та налагодження ефективної взаємодії з бізнесом [48].

Висновки до другого розділу

1. Аналіз сучасного стану митного оформлення автотранспорту в Україні свідчить про недостатній рівень ефективності митної системи у міжнародному контексті. Це підтверджується показником підіндексу Customs індексу ефективності логістики (LPI), який у 2023 році склав лише 2,4 бали, що відповідає 90 місцю у світовому рейтингу. Показник України значно відстає від середніх показників країн ЄС, де Customs підіндекс LPI перевищує 3,5 бали.

Тривалість митного оформлення в Україні, яке у режимі транзит займає 36 хвилин також залишається високою порівняно з країнами ЄС, де подібні процедури у 70% займають до 5 хвилин. Разом з тим, важливо відзначити зростання частки автомобільного транспорту в загальному товарообігу України з 35,8% у 2017 році до 59,7% у 2023 році, що свідчить про його підвищену важливість у нових геополітичних умовах, особливо після початку відкритої агресії з боку РФ у лютому 2022 року, коли відбулася докорінна перебудова логістичних маршрутів. Найбільше митних декларацій з

перевезенням товарів автомобільним транспортом надходить від декларантів які імпортують чи експортують товари до ЄС, зокрема польщі та Німеччини, але лідируючі позиції займають також Китай та Туреччина. Основу імпорту автомобільним транспортом складають електричні машини та обладнання (група 85); ядерні реактори, котли, машини та механічні пристрої (група 84) та засоби наземного транспорту (група 87). Основа експорту в той час дуже схожа так само групи 84 та 85 а також група 44 - деревина та вироби з неї.

2. Особливості застосування різних митних режимів при оформленні автотранспорту характеризуються складною системою митних формальностей, специфіка яких варіюється залежно від ролі української митниці в конкретній операції. Найбільш поширеною є система міжнародного дорожнього транспорту (МДП/TIR). Ключовим елементом системи є книжка МДП, що виконує функції митної декларації та міжнародного фінансового забезпечення з гарантійним покриттям до 60 000 євро, а при застосуванні спеціального ваучера TIR+ – до 160 000 євро.

Процедури митного оформлення суттєво різняться для комерційного та приватного автотранспорту. Для комерційних перевезень існують чіткі алгоритми дій, які включають попереднє інформування, контроль на кордоні, здійснення інших видів державного контролю, забезпечення доставки товарів до митниці призначення, сплату єдиного збору, декларування та митний огляд. Для приватного автотранспорту умови залежать від статусу особи: нерезиденти мають спрощений режим з тимчасовим ввезенням до одного року, тоді як для резидентів умови значно жорсткіші, з обов'язковим письмовим декларуванням, сплатою митних платежів або наданням гарантій. Важливим аспектом є також застосування інспекційно-оглядових комплексів для проведення огляду без розвантаження товарів, що суттєво прискорює процес контролю.

3. Перспективи вдосконалення процедур митного оформлення автотранспорту в Україні передбачають подальшу цифровізацію митних процедур та інтеграцію з європейськими стандартами. Ключовим досягненням

стало приєднання України з 1 жовтня 2022 року до Конвенції про процедуру спільного транзиту, що дозволило створити єдину транзитну систему для безперешкодного переміщення товарів через кордони країн-учасниць Конвенції. Важливим кроком стало також впровадження нової автоматизованої системи митного оформлення у всіх автомобільних пунктах пропуску, що дозволило збільшити пропускну спроможність по пасажирському напрямку приблизно на 25-30%, а по вантажному – більш ніж на 35%.

Незважаючи на значні досягнення, залишається низка проблем, які потребують системного вирішення: недосконалість законодавства, нерівномірність у застосуванні системи спільного транзиту, існування схем нелегального імпорту, неефективність митного контролю, корупційні ризики, недостатня кадрова забезпеченість, високі митні платежі та обмежена інфраструктура. Перспективними напрямками вдосконалення є впровадження інноваційних технологій (блокчейн, хмарні обчислення), розвиток системи управління ризиками з використанням штучного інтелекту, розробка механізмів гарантування відповідно до вимог європейських гарантійних організацій, впровадження сучасних технічних засобів митного контролю, посилення кадрового потенціалу митних органів та розвиток транзитного потенціалу України через спрощення митних процедур.

ВИСНОВКИ

1. Правове регулювання митного оформлення автотранспорту здійснюється на основі комплексної системи національних та міжнародних нормативно-правових актів, центральне місце серед яких займає Митний кодекс України. До транспортних засобів, що перетинають митний кордон, застосовуються взаємопов'язані процедури: митне оформлення виступає практичною реалізацією митної процедури, а митний контроль представляє сукупність адміністративних заходів для забезпечення дотримання законодавства. Важливим елементом нормативної бази є участь України в міжнародних конвенціях, зокрема в Конвенції МДП, Конвенції про процедуру спільного транзиту, Стамбульській конвенції, Конвенції CMR та Кіотській конвенції. Особливо значущим є приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту у 2022 році, що стало важливим кроком у процесі євроінтеграції та дозволяє спростити митні формальності при перевезенні товарів між Україною та країнами ЄС, підвищуючи конкурентоспроможність українських перевізників на міжнародному ринку транспортних послуг.

2. В Україні функціонує 14 митних режимів, однак для автотранспорту найчастіше застосовуються: тимчасове ввезення, транзит, імпорт, реімпорт, експорт, реекспорт, переробка на митній території та переробка за межами митної території. Вибір митного режиму залежить від мети переміщення автотранспорту через митний кордон, причому для транспортних засобів комерційного призначення, що використовуються для міжнародних перевезень, переважно застосовуються режими тимчасового ввезення та транзиту. Аналіз митного оформлення автотранспорту в Україні та інших країнах (ЄС, США, Китай) виявив спільні практики, такі як використання системи МДП/TIR, електронного попереднього інформування, системи «єдиного вікна» та програм авторизованих економічних операторів. Проте за показниками ефективності митного оформлення (підіндекс Customs індексу LPI) Україна суттєво відстає від провідних країн світу, посідаючи лише 90

місце, тоді як Німеччина, Нідерланди та Канада входять до десятки лідерів, що підтверджує необхідність подальшої модернізації митної системи України.

3. Аналіз сучасного стану митного оформлення автотранспорту в Україні свідчить про недостатній рівень ефективності митної системи в міжнародному контексті, що підтверджується низьким показником підіндексу Customs індексу ефективності логістики (LPI), який у 2023 році склав лише 2,4 бали проти середнього показника країн ЄС у 3,5 бали. Тривалість митного оформлення в Україні (36 хвилин у режимі транзиту) також залишається високою порівняно з країнами ЄС, де подібні процедури у 70% випадків займають до 5 хвилин. Водночас спостерігається зростання частки автомобільного транспорту в загальному товарообігу України – з 35,8% у 2017 році до 59,7% у 2023 році, що свідчить про його зростаючу роль в нових геополітичних умовах, особливо після початку повномасштабної війни та перебудови логістичних маршрутів. Найбільший обсяг митних декларацій з перевезенням товарів автомобільним транспортом надходить від декларантів, які імпортують чи експортують товари до ЄС (зокрема Польщі та Німеччини), а також до Китаю та Туреччини. Основними товарами, що перевозяться автотранспортом при імпорті, є електричні машини та обладнання (група 85), ядерні реактори, котли, машини та механічні пристрої (група 84) та засоби наземного транспорту (група 87), а при експорті – аналогічно групи 84 та 85, а також деревина та вироби з неї (група 44).

4. Особливості застосування різних митних режимів при оформленні автотранспорту характеризуються складністю митних формальностей, що варіюються залежно від специфіки конкретної операції. Найпоширенішою є система міжнародного дорожнього транспорту (МДП/TIR), ключовим елементом якої виступає книжка МДП, що поєднує функції митної декларації та міжнародного фінансового забезпечення з гарантійним покриттям до 60 000 євро (до 160 000 євро при застосуванні ваучера TIR+). Процедури митного оформлення суттєво відрізняються для комерційного та приватного автотранспорту: для комерційних перевезень існують чіткі алгоритми дій, що

включають попереднє інформування, митний та інші види державного контролю на кордоні, забезпечення доставки товарів до митниці призначення, декларування та митний огляд; для приватного автотранспорту умови залежать від статусу особи – нерезидентам доступний спрощений режим з тимчасовим ввезенням до одного року, тоді як для резидентів передбачені жорсткіші умови з обов'язковим письмовим декларуванням, сплатою митних платежів або наданням гарантій.

5. Перспективи вдосконалення процедур митного оформлення автотранспорту в Україні визначаються стратегічними напрямками цифровізації митних процедур та інтеграції з європейськими стандартами. Впровадження нової автоматизованої системи митного оформлення у всіх автомобільних пунктах пропуску дозволило підвищити пропускну спроможність на 25-30% для пасажирського напрямку та більш ніж на 35% для вантажного. Проте залишається ряд системних проблем, що потребують вирішення: недосконалість законодавства, нерівномірність застосування системи спільного транзиту, існування схем нелегального імпорту, недостатня ефективність митного контролю, корупційні ризики, обмежена кадрова забезпеченість митних органів, високі митні платежі та недостатньо розвинена інфраструктура. Для подолання цих проблем та підвищення ефективності митного оформлення автотранспорту необхідно зосередитись на таких напрямках: впровадження інноваційних технологій (блокчейн, хмарні обчислення, ШІ для системи управління ризиками), вдосконалення механізмів гарантування, модернізація технічних засобів митного контролю, розвиток кадрового потенціалу митних органів та покращення транзитного потенціалу України через спрощення митних процедур і зниження адміністративних бар'єрів для міжнародних перевізників.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Інструкція про заповнення книжки МДП : Наказ М-ва фінансів України від 20.11.2017 № 953. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1497-17#Text> (дата звернення 03.05.2025).
2. Конвенція про тимчасове ввезення (укр/рос) : Конвенція Ради Мит. Співробітництва від 26.06.1990 : станом на 15 трав. 2014 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_472#Text (дата звернення 24.03.25).
3. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ) : Конвенція Орг. Об'єдн. Націй від 19.05.1956 : станом на 1 серп. 2006 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_234#Text (дата звернення 23.04.2025).
4. Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу : Конвенція Україна від 09.10.1997 : станом на 8 квіт. 1999 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997_034#Text (дата звернення 23.04.2025).
5. 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 24.03.25)
6. Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП) 1975 року (укр/рос) : Конвенція Орг. Об'єдн. Націй від 14.11.1975 : станом на 21 листоп. 2023 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_012#Text (дата звернення 24.03.25).
7. Митний кодекс України : від 13.03.2012 № 4495-VI : станом на 15 січ. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text> (дата звернення 24.03.25).
8. Міжнародна конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур (Кіотська конвенція) : 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 24.03.25).
9. Перелік документів, необхідних для здійснення митного контролю та митного оформлення товарів і транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України : Постанова Кабінету Міністрів України від 01.02.2006 № 80. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/28438605> (дата звернення: 09.04.2025).
10. Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними : Постанова Каб. Міністрів України від 21.05.2012 № 451 : станом на 13 берез. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/451-2012-п#Text> (дата звернення 01.04.2025)
11. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05.04.2001 № 2344-III : станом на 19 квіт. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (дата звернення 01.04.25).
12. Про введення в дію Технологічної схеми проведення митного контролю та митного оформлення транспортних засобів фізичних та юридичних осіб відділом митного оформлення Мостиської митниці. Наказ №11 від 22 січня 2007 року. Державна митна служба України. Мостиська митниця. URL: <https://qdpro.com.ua/uk/export/document/3177> (дата звернення 29.04.2025).
13. Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законодавчих актів України щодо ввезення транспортних засобів на митну територію України : Закон України від 08.11.2018 № 2612-VIII : станом на 22 трав. 2019 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2612-19#Text> (дата звернення: 04.05.2025).

14. Про затвердження Порядку виконання митних формальностей при здійсненні транзитних переміщень. Наказ №1066 від 9 жовтня 2012 року. Міністерство фінансів України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/z2120-12#n85> (дата звернення 30.04.2025).
15. Про приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту : Закон України від 30.08.2022 № 2555-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2555-20#Text> (дата звернення: 03.05.2025).
16. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР : станом на 28 трав. 2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр#Text> (дата звернення 01.04.25).
17. Про участь України у Митній конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенції МДП 1975 року) : Закон України від 15.07.1994 № 117/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/117/94-вр#Text> (дата звернення: 03.05.2025).
18. Брензович А. Порядок митного оформлення товарів в Україні: проблеми та шляхи удосконалення. *Трансформація національної моделі фінансово-кредитних відносин: виклики глобалізації та регіональні аспекти* : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф., м. Ужгород, 1 груд. 2023 р. / ДВНЗ «Ужгородський національний університет», Ужгород, 2023. С. 266—268. URL: <https://surl.li/qunqme> (дата звернення 02.05.2025).
19. Вучкан В. Проблеми та перспективи митного оформлення та митного контролю. *Трансформація національної моделі фінансово-кредитних відносин: виклики глобалізації та регіональні аспекти* : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф., м. Ужгород, 1 груд. 2023 р. / ДВНЗ «Ужгородський національний університет», Ужгород, 2023. С. 271—273. <https://surl.li/qunqme> (дата звернення 02.05.2025).

20. Герман О. О. Митні формальності щодо автомобільних транспортних засобів : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2018. 216 с.
URL: <https://dspace.onua.edu.ua/server/api/core/bitstreams/956d5123-806b-4001-96f2-c36926060de0/content> (дата звернення 24.03.25).
21. Імплементация позитивного зарубежного досвіду митного оформлення, вартості та контролю транспортних засобів у вітчизняне законодавство суспільства. Легеза Є.О. *Правова позиція*. Університет митної справи та фінансів. 2019. № 4 (25). С. 49 – 55. URL: <http://212.1.86.13/jspui/bitstream/123456789/3867/1/7%20%d0%9b%d0%b5%d0%b3%d0%b5%d0%b7%d0%b0%20%d0%84.%20%d0%9e..pdf> (дата звернення 23.04.2025).
22. Лялька О. Можливості адаптації регламентів митного оформлення автотранспорту США в Україні. Актуальні проблеми світового господарства і міжнародних економічних відносин : матеріали ХХ всеукр. науково-практ. конф., м. Харків, 28 лют. 2025 р. С. 222–226. URL: <https://ekhnuir.karazin.ua/items/2715742c-db9e-479a-8a42-285c7f67605f> (дата звернення: 21.04.2025).
23. Пашко П.В., Заколюдажний В.В., Малюх Н.Ф., Рождественський О.В., Соболев І.М. Митне оформлення автотранспортних засобів. Київ: Знання, 2004. 238 с.
24. Писарев В.А. Митний контроль на автомобільному транспорті. Київ: Знання, 2003. 189 с.
25. Прокопенко В. Виконання митних формальностей при переміщенні товарів через митний кордон України різними видами транспорту : монографія. Дніпро : Ун-т мит. справи та фінансів, 2018. 336 с. URL: <http://biblio.umsf.dp.ua/jspui/bitstream/123456789/3150/1/%bd1%83.pdf> (дата звернення: 02.04.2025).
26. Прокопенко В. Митні формальності на транспорті в Україні та їх адаптація до міжнародних митних норм, правил та стандартів : дис. ... д-ра юрид. наук. Дніпро - Запоріжжя, 2018. 423 с. URL:

- http://phd.znu.edu.ua/page/dis/07_2018/Prokopenko.pdf (дата звернення: 18.04.2025).
27. Сисоліна, І., Кононенко, Л., Сисоліна, Н. (2024). Митне оформлення вантажів в умовах цифровізації: проблеми та перспективи. *Економіка та суспільство*. №66. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-66-131> (дата звернення 02.05.2025).
28. Смаглий І. М. Оформлення товарів та транспортних засобів, перетинаючих митні кордони : конспект лекцій. Харків : Харків. нац. ун-т ім. В. Н. Каразіна, 2022. 47 с.
29. Смаглий І. М. Митні режими : конспект лекцій. Харків : Харків. нац. ун-т ім. В. Н. Каразіна, 2022. 8 с.
30. Види митних режимів, умови поміщення товарів у митні режими, особливості їх застосування. URL: <https://dspkz.customs.gov.ua/wp-content/uploads/2021/03/2.6.pdf> (дата звернення 02.05.2025).
31. Державна митна служба України. Закарпатська митниця. Особливості тимчасового ввезення та транзиту громадянами транспортних засобів особистого користування. URL: https://zk.customs.gov.ua/bil_she_pro_umovy_tymchasovoho_vvezennia_ta_tranzytu_avto (дата звернення 24.04.2025).
32. Держмитслужба впровадила нову версію автоматизованої системи аналізу ризиків, до якої додано елементи штучного інтелекту. Державна митна служба України. URL: <https://surl.li/gqsqmo> (дата звернення 01.04.2025).
33. Добірка документів. Офіційний сайт НФТ «Інтес». QD Professional. URL: <https://qdpro.com.ua/uk/selection> (дата звернення 24.04.2025).
34. Європейський досвід використання системи управління ризиками. Державна митна служба України. URL: <https://customs.gov.ua/en/news/ncts-26/post/maizhe-70-mitnikh-deklaratsii-v-ies-oformliuiut-menshe-5-khvilin-ievropeiskii-dosvid-vikoristannia-sistemi-upravlinnia-rizikami-525> (дата звернення 03.05.2025).

- 35.Інтеграція митних ІТ систем до MASP-C. Міністерство фінансів України. URL: https://mof.gov.ua/uk/integration_of_customs_it_systems_to_masp-c-784 (дата звернення 01.04.2025).
- 36.Інформація про кількість іноземних комерційних транспортних засобів, що в'їхали на митну територію України, в розрізі країни реєстрації. Державна митна служба України. URL: <https://data.gov.ua/dataset/scsu-register-time-vehicles/resource/e9ae77af-89e2-40df-b390-b606eb4f8837> (дата звернення 21.04.2025).
- 37.Інформація про середній час митного оформлення товарів у митних режимах експорту, імпорту, транзиту (без реагування автоматизованої системи управління ризиками). Дія. Відкриті дані. URL: <https://data.gov.ua/dataset/scsu-register-time-vehicles> (дата звернення 02.05.2025).
- 38.Карнет АТА. Офіційний сайт Торгово-промислової палати України. URL: <https://uccr.org.ua/services/oformliennia-karnietiv-ata> (дата звернення: 29.04.2025).
- 39.Книжка МДП або Carnet TIR: що це таке та як працює. Офіційний сайт логістичної компанії Save Pro Solutions. URL: <https://saveprosolutions.com/blog/shho-take-knizka-mdp> (дата звернення: 23.04.2025).
- 40.Офіційний сайт Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України. URL: http://www.asmap.org.ua/index1.php?inc_file=about/page1.php (дата звернення 03.05.2025).
- 41.Офіційний сайт Всесвітньої митної організації (WCO). URL: <https://www.wcoomd.org/> (дата звернення 23.04.2025)
- 42.Показники зовнішньої торгівлі України. ВІ - Customs UA. Розріз за автомобільним транспортом. Офіційний сайт Державної митної служби

- України. URL: <https://bi.customs.gov.ua/uk/trade/dimensions> (дата звернення 17.04.2025).
- 43.Пункти пропуску на українському кордоні. Офіційний сайт державної прикордонної служби. URL: <https://dpsu.gov.ua/uk/punkti-propusku-punkti-kontrolyu> (дата звернення 03.05.2025).
- 44.Сутність та систематизація митних режимів при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності. URL: https://pidru4niki.com/1305052561046/ekonomika/harakteristika_sistemi_mitnih_rezhimiv (дата звернення 02.05.2025).
- 45.Тимчасово ввезене авто. Стамбульська конвенція – міф чи реальність? URL: <https://legalaid.ua/ua/tymchasovo-vvezene-avto-stambul'ska-konventsija-mif-chy-realnist/> (дата звернення 23.04.2025)
- 46.Тимчасове ввезення/вивезення. Митні режими. Сайт брокерської компанії UA Broker. URL: <https://ua-broker.com/shcho-potribno-znaty/mitni-rezhimi-mitna-deklaratsiya-mitna-vartist-vidi-mitnih-deklaratsiy/mitni-rezhimi/timchasove-vvezennya-vivezennya/> (дата звернення: 23.04.2025).
- 47.Транзит. Офіційний сайт НФТ «Інтес». QD Professional. URL: <https://qdpro.com.ua/uk/catalogue/22030900> (дата звернення: 23.04.2025).
- 48.Що таке «митний безвіз» на практиці та чому несумлінний бізнес його оминає? Державна митна служба України. URL: <https://customs.gov.ua/en/news/zapobigannia-koruptsiyi-102/post/shcho-take-mitnij-bezviz-na-praktitsi-ta-chomu-nesumlinnii-biznes-iogo-ominaie-2043> (дата звернення: 05.05.2025).
- 49.Які країни Європи є найбільшими торговими партнерами України. Аналітичний портал «Слово і діло». URL: <https://www.slovoidilo.ua/2024/09/04/infografika/ekonomika/yaki-krayiny-yevropy-ye-najbilshymy-torhovymy-partneramy-ukrayiny> (дата звернення: 27.04.2025).
- 50.ACE and Automated Systems. U.S. Customs and Border Protection. URL: <https://www.cbp.gov/trade/automated> (дата звернення 01.04.2025).

- 51.China International Trade Single Window. General Administration of Customs of China. URL: <https://www.gacc.agency/> (дата звернення 01.04.2025).
- 52.Customs clearance documents and procedures. European commission. URL: <https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/en/content/customs-clearance-documents-and-procedures> (дата звернення 30.04.2025).
- 53.Customs Trade Partnership Against Terrorism. U.S. Customs and Border Protection. URL: <https://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/CTPAT> (дата звернення 01.04.2025).
- 54.EU Single Window Environment for Customs. European Commission. URL: https://taxation-customs.ec.europa.eu/eu-single-window-environment-customs_en (дата звернення 01.04.2025).
- 55.IRU Annual Report 2024. Official website of International Road Transport Union. URL: <https://www.iru.org/system/files/IRU%20Annual%20Report%202024.pdf> (дата звернення: 29.04.2025).
- 56.The World Bank. Logistics Performance Index (LPI). Global Ranking 2007-2023. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global> (дата звернення 23.04.2025).
- 57.Кваліфікаційна робота бакалавра: методичні рекомендації до виконання для здобувачів вищої освіти першого (бакалаврського) рівня спеціальності «Міжнародні економічні відносини», 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. Харків : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2024. 40 с. URL: <https://ekhnuir.karazin.ua/server/api/core/bitstreams/7d0e7b4c-b5e0-4f5f-a82b-daf9455c3a1e/content> (дата звернення: 01.03.2025).