

АНОТАЦІЯ

Кваліфікаційна робота на тему «Система спільного транзиту NCTS як інструмент інтеграції України до європейського митного простору» містить 105 сторінок тексту, 13 рисунків, 11 таблиць, список використаних джерел із 88 найменувань, 6 додатків на 6 сторінках.

Мета дослідження полягає у теоретичному узагальненні та практичному обґрунтуванні ролі системи спільного транзиту NCTS як інструменту інтеграції України до європейського митного простору, а також у визначенні напрямів удосконалення її функціонування в сучасних умовах.

Для досягнення поставленої мети в роботі вирішено такі завдання:

– дослідити сутність, еволюцію та принципи функціонування системи спільного транзиту NCTS;

– проаналізувати нормативно-правове регулювання транзитних процедур у ЄС та Україні, а також роль NCTS у гармонізації митної системи України з європейськими стандартами;

– оцінити передумови, етапи впровадження, організаційно-технологічний механізм та ефективність функціонування NCTS в Україні;

– узагальнити європейський досвід застосування системи спільного транзиту та розробити пропозиції щодо вдосконалення функціонування NCTS в Україні.

Об'єктом дослідження є процес функціонування та розвитку системи спільного транзиту NCTS у контексті інтеграції України до європейського митного простору.

Предметом дослідження є теоретико-правові, організаційно-технологічні та прикладні аспекти функціонування системи спільного транзиту NCTS, а також напрями її вдосконалення в Україні.

У роботі використано загальнонаукові та спеціальні методи дослідження, зокрема системний аналіз, порівняльно-правовий метод, статистичний аналіз, узагальнення, структурно-функціональний підхід, графічний метод та метод наукової абстракції.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що сформульовані висновки та пропозиції можуть бути використані для подальшого вдосконалення механізму функціонування системи спільного транзиту в Україні, розширення практики митних спрощень, розвитку цифрових сервісів та поглиблення інтеграції національної митної системи до європейського митного простору.

Ключові слова: NCTS, система спільного транзиту, митний транзит, митне адміністрування, митні спрощення, цифровізація митниці, євроінтеграція, європейський митний простір, міжнародна логістика.

ANNOTATION

The qualification thesis on the topic “The Common Transit System NCTS as an Instrument of Ukraine’s Integration into the European Customs Space” consists of 105 pages of text, 13 figures, 11 tables, a bibliography of 88 sources, and 6 appendices on 6 pages.

The purpose of the study is to provide a theoretical generalization and practical substantiation of the role of the Common Transit System NCTS as an instrument of Ukraine’s integration into the European customs space, as well as to identify directions for improving its functioning under current conditions.

The objectives of the study are:

– to examine the essence, evolution and principles of functioning of the Common Transit System NCTS;

– to analyze the legal regulation of transit procedures in the EU and Ukraine and to determine the role of NCTS in harmonizing Ukraine’s customs system with European standards;

– to assess the prerequisites, stages of implementation, organizational and technological mechanism, and effectiveness of NCTS functioning in Ukraine;

– to summarize the European experience of applying the common transit system and to develop proposals for improving the functioning of NCTS in Ukraine.

The object of the study is the process of functioning and development of the Common Transit System NCTS in the context of Ukraine’s integration into the European customs space.

The subject of the study is the theoretical, legal, organizational, technological and applied aspects of NCTS functioning, as well as the directions for its improvement in Ukraine.

The research is based on general scientific and special methods, including system analysis, comparative legal analysis, statistical analysis, generalization, structural-functional approach, graphical method and scientific abstraction.

The practical significance of the results obtained lies in the possibility of using the conclusions and proposals for further improvement of the common transit mechanism in Ukraine, expansion of customs simplifications, development of digital services and deepening the integration of the national customs system into the European customs space.

Keywords: NCTS, common transit system, customs transit, customs administration, customs simplifications, customs digitalization, European integration, European customs space, international logistics.

Міністерство освіти і науки України
Хмельницький національний університет

Факультет міжнародних відносин і права
Кафедра міжнародних економічних відносин
Освітній рівень перший (бакалаврський)
Галузь знань 29 Міжнародні відносини
Спеціальність 292 Міжнародні економічні відносини
Спеціалізація Міжнародна логістика та митна справа

ЗАТВЕРДЖУЮ:

Завідувач кафедри міжнародних
економічних відносин

 Альона МЕЛЬНИК

« _____ » _____ 2026 р.

ЗАВДАННЯ

на кваліфікаційну роботу студента

Ляшук Дмитра Олеговича

1. Тема роботи: «Система спільного транзиту NCTS як інструмент інтеграції України до європейського митного простору», затверджена наказом по університету від «20» січня 2026 р. № 28.
2. Термін здачі закінченої роботи 15.05.2026 р.
3. Вихідні дані до роботи: Конвенція про процедуру спільного транзиту, Митний кодекс Союзу, Митний кодекс України, нормативно-правові акти України та Європейського Союзу у сфері митного транзиту, офіційні статистичні й аналітичні матеріали Державної митної служби України, Європейської Комісії та міжнародних організацій, а також наукові праці вітчизняних і зарубіжних дослідників.
4. Зміст дипломної роботи (перелік питань, які належить розробити): дослідити сутність, еволюцію та принципи функціонування системи спільного транзиту NCTS; проаналізувати нормативно-правове регулювання транзитних процедур у ЄС та Україні й визначити роль NCTS у гармонізації митної системи України з європейськими стандартами; оцінити передумови, етапи впровадження, організаційно-технологічний механізм та ефективність функціонування NCTS в Україні; узагальнити європейський досвід застосування системи спільного транзиту та розробити пропозиції щодо вдосконалення функціонування NCTS в Україні.
5. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов'язкових креслень):

- 11 таблиць;
- 13 рисунків;
- 15 слайдів ілюстративного матеріалу.

6. Консультанти розділів дипломної роботи:

Розділ	Консультанти	Підпис, дата	
		Завдання видав	Завдання прийняв
I			
II			
III			

7. Дата видачі завдання 02.02.2026 р. _____

Керівник роботи 

Завдання прийняв до виконання 

Календарний план

№ з/п	Етап виконання кваліфікаційної роботи	Термін виконання етапу	Примітка
1.	Підготовка розділу 1 «Теоретико-правові основи функціонування системи спільного транзиту NCTS»	02.02.2026–28.02.2026	Виконано
2.	Підготовка розділу 2 «Аналіз впровадження та практики застосування NCTS в Україні»	01.03.2025–31.03.2026	Виконано
3.	Підготовка розділу 3 «Шляхи вдосконалення та перспективи розвитку NCTS в контексті євроінтеграції України»	01.04.2026–30.04.2026	Виконано
4.	Оформлення кваліфікаційної роботи	01.05.2026–10.05.2026	Виконано
5.	Передзахист	01.06.2026–15.06.2026	Виконано
6.	Захист	за графіком атестаційної комісії	

Студент


Підпис

Дмитро ЛЯШУК
Ім'я, ПРІЗВИЩЕ

Керівник


Підпис

Віктор ЛИСАК
Ім'я, ПРІЗВИЩЕ

ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ОСНОВИ ФУНКЦІОНУВАННЯ СИСТЕМИ СПІЛЬНОГО ТРАНЗИТУ NCTS	10
1.1 Сутність, еволюція та принципи функціонування системи спільного транзиту NCTS	10
1.2 Нормативно-правове регулювання транзитних процедур у ЄС та Україні	16
1.3 Роль NCTS у процесі гармонізації митної системи України з європейськими стандартами	25
Висновки до першого розділу.....	35
РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ ВПРОВАДЖЕННЯ ТА ПРАКТИКИ ЗАСТОСУВАННЯ NCTS В УКРАЇНІ.....	37
2.1 Передумови та етапи запровадження системи спільного транзиту у вітчизняну митну практику	37
2.2 Аналіз організаційно-технологічного механізму застосування NCTS.....	45
2.3 Оцінка ефективності функціонування системи NCTS в Україні	53
Висновки до другого розділу	59
РОЗДІЛ 3 ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ NCTS В КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ	61
3.1 Європейський досвід функціонування системи спільного транзиту та можливості його імплементації в Україні	61
3.2 Стратегічний вплив застосування NCTS на спрощення митних формальностей та розвиток міжнародної торгівлі	68
3.3 Пріоритетні напрями удосконалення функціонування системи спільного транзиту в Україні.....	75
Висновки до третього розділу.....	82
ВИСНОВКИ.....	85
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	88
ДОДАТКИ.....	101

ВСТУП

Актуальність теми. У сучасних умовах поглиблення європейської інтеграції, цифровізації міжнародної торгівлі та трансформації митного адміністрування особливого значення набувають інструменти, здатні забезпечити швидке, прозоре та передбачуване переміщення товарів через кордони. Одним із таких інструментів є система спільного транзиту NCTS, яка поєднує уніфіковані правові правила транзиту з електронним середовищем обміну даними між митними адміністраціями договірних сторін Конвенції про процедуру спільного транзиту.

Для України значення NCTS є особливо вагомим. Її запровадження пов'язане не лише з технічною модернізацією митної сфери, а й з практичним включенням держави до європейського митного простору. Використання NCTS сприяє гармонізації національного митного законодавства з правом ЄС, підвищує передбачуваність транзитних перевезень, зменшує обсяг паперового документообігу, розширює можливості застосування митних спрощень та створює сприятливіші умови для розвитку міжнародної логістики й зовнішньоекономічної діяльності.

Актуальність теми зумовлюється також тим, що подальший розвиток системи спільного транзиту пов'язаний із переходом до нових фаз NCTS, посиленням вимог до якості даних, інтеграцією з суміжними цифровими рішеннями ЄС та необхідністю поглиблення сервісної моделі взаємодії митниці й бізнесу. За таких умов дослідження NCTS як інструменту інтеграції України до європейського митного простору має важливе теоретичне і практичне значення.

Ступінь наукової розробки. Питання митного транзиту, цифровізації митного адміністрування, гармонізації митного законодавства з правом Європейського Союзу, спрощення митних процедур і розвитку міжнародної логістики достатньо широко висвітлені у працях вітчизняних і зарубіжних науковців. Серед них варто відзначити праці О. Грін, І. Дейнеко, І. Думанської, А. Співак, В. Заяца, В. Титора, С. Капітанець, Т. Руди, І. Міщенко, Т. Мельник, М. Ковальнової, Г. Дугінець, Т. Караваєва, П. Пашка, О. Ільченко, Р. Кріла, А. Грейнджера, Л. Чен, Я. Ма, Е. Кафеєро та інших.

Водночас комплексний розгляд системи спільного транзиту NCTS саме як інструменту інтеграції України до європейського митного простору, що поєднує правовий, організаційно-технологічний, економічний та логістичний виміри, потребує подальшого наукового опрацювання. Це зумовлює доцільність поглибленого дослідження зазначеної проблематики.

Метою кваліфікаційної роботи є теоретичне узагальнення та практичне обґрунтування ролі системи спільного транзиту NCTS як інструменту інтеграції України до європейського митного простору, а також визначення напрямів удосконалення її функціонування в сучасних умовах.

Для досягнення зазначеної мети в роботі поставлено і вирішено такі **завдання**:

- дослідити сутність, еволюцію та принципи функціонування системи спільного транзиту NCTS;
- проаналізувати нормативно-правове регулювання транзитних процедур у ЄС та Україні, а також роль NCTS у гармонізації митної системи України з європейськими стандартами;
- оцінити передумови, етапи впровадження, організаційно-технологічний механізм та ефективність функціонування NCTS в Україні;
- узагальнити європейський досвід застосування системи спільного транзиту та розробити пропозиції щодо вдосконалення функціонування NCTS в Україні.

Об'єктом дослідження є процес функціонування та розвитку системи спільного транзиту NCTS у контексті інтеграції України до європейського митного простору.

Предметом дослідження є теоретико-правові, організаційно-технологічні та прикладні аспекти функціонування системи спільного транзиту NCTS, а також напрями її вдосконалення в Україні.

Методи дослідження. Теоретичну та методичну основу роботи становлять положення сучасної економічної теорії, наукові праці з міжнародних економічних відносин, митної справи та міжнародної логістики, нормативно-правові акти України та Європейського Союзу, міжнародні документи у сфері спільного

транзиту, а також аналітичні та статистичні матеріали офіційних установ. У процесі дослідження використано системний аналіз – для з’ясування місця NCTS у структурі митного адміністрування та євроінтеграційних процесів; порівняльно-правовий метод – для зіставлення нормативного регулювання транзитних процедур у ЄС та Україні; статистичний метод – для оцінки результативності функціонування системи в Україні; структурно-функціональний підхід – для аналізу організаційно-технологічного механізму застосування NCTS; методи узагальнення, синтезу та наукової абстракції – для формулювання висновків і практичних рекомендацій; графічний метод – для візуалізації окремих результатів дослідження.

Інформаційну базу кваліфікаційної роботи становлять Конвенція про процедуру спільного транзиту, Митний кодекс Союзу, митне законодавство України, підзаконні нормативні акти у сфері спільного транзиту, офіційні матеріали Державної митної служби України, Європейської Комісії, міжнародних організацій, а також наукові публікації, аналітичні огляди та інші відкриті джерела інформації.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що сформульовані в роботі положення та рекомендації можуть бути використані для подальшого вдосконалення функціонування системи спільного транзиту в Україні, розвитку митних спрощень, покращення цифрових сервісів, підвищення ефективності митно-логістичних операцій і поглиблення інтеграції України до європейського митного простору.

Апробація результатів дослідження. Окремі положення роботи оприлюднені на IV Всеукраїнській науковій конференції здобувачів освіти та молоді «Data-Driven в економіці, бізнесі та HR-інжинірингу у стратегії цифрової трансформації інноваційного розвитку України» (м. Хмельницький, 15 травня 2026 р.).

Структура роботи. Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, містить 105 сторінок тексту, 13 рисунків, 11 таблиць. Список джерел включає 88 найменувань. Додатки містять 6 складових на 6 сторінках.

РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ОСНОВИ ФУНКЦІОНУВАННЯ СИСТЕМИ СПІЛЬНОГО ТРАНЗИТУ NCTS

1.1 Сутність, еволюція та принципи функціонування системи спільного транзиту NCTS

Система спільного транзиту NCTS у сучасних умовах є важливим інструментом цифровізації митної справи та практичної інтеграції національних митних систем до європейського митного простору. Її значення полягає у створенні єдиного електронного середовища для оформлення, супроводу та контролю транзитного переміщення товарів між державами, які застосовують спільні правила транзиту. У наукових джерелах NCTS розглядають не лише як технічну систему, а і як інструмент управління транзитом, що поєднує правові, організаційні та інформаційні механізми контролю за переміщенням товарів [27; 31; 37; 69; 79].

Сутність цієї системи доцільно розкривати через поняття митного транзиту. У загальному розумінні транзит – це митна процедура, за якої товари переміщуються від митного органу відправлення до митного органу призначення під митним контролем без сплати митних платежів на проміжних етапах маршруту. Обов'язковою умовою є дотримання встановлених правил і належне завершення процедури. У межах європейського митного регулювання розрізняють союзний і спільний транзит. Союзний транзит застосовується в межах митної території Європейського Союзу. Спільний транзит використовується для переміщення товарів між державами-членами ЄС та іншими сторонами Конвенції про процедуру спільного транзиту від 20 травня 1987 року. Отже, правовою основою спільного транзиту є саме ця Конвенція, оскільки вона встановлює єдині правила для всіх учасників процедури [36; 43; 51; 63; 76].

Важливо розрізняти поняття «процедура спільного транзиту» і «NCTS». Процедура спільного транзиту – це правовий порядок переміщення товарів. NCTS (New Computerised Transit System) – це електронна система, яка забезпечує застосування і контроль цього порядку. Європейська Комісія визначає NCTS як загальноєвропейську цифрову систему для управління та контролю товарів у режимах союзного і спільного транзиту. Через неї подають транзитну декларацію,

формують унікальний реєстраційний номер переміщення (MRN – Movement Reference Number), здійснюють електронний обмін повідомленнями між митними органами та супроводжують транзитну операцію до її завершення [63; 69; 73].

З методологічного погляду важливо чітко розмежовувати поняття, що використовуються у сфері митного транзиту. Митний транзит є загальним поняттям і охоплює переміщення товарів під митним контролем між митними органами без сплати митних платежів до завершення процедури. Національний транзит здійснюється в межах законодавства окремої держави, союзний – у межах митної території Європейського Союзу, а спільний – між договірними сторонами Конвенції про процедуру спільного транзиту. Водночас NCTS не є окремим видом транзиту, а виступає електронною системою для подання декларації, обміну повідомленнями, контролю переміщення товарів і завершення транзитної операції. Таке розмежування має практичне значення, оскільки дає змогу чітко відокремити правовий режим переміщення товарів від технічного механізму його реалізації. Це важливо для правильної організації транзитних перевезень, документального супроводу та митного контролю.

Процедура спільного транзиту є правовою формою організації переміщення товарів під митним контролем, тоді як NCTS виступає електронним інструментом її практичної реалізації (рис. 1.1). Отже, NCTS не замінює саму процедуру спільного транзиту, а забезпечує її цифрове адміністрування, контроль та інформаційний супровід [36; 63; 69].

Функціонування NCTS ґрунтується на взаємодії митних органів відправлення, транзиту та призначення (рис. 1.2). Митний орган відправлення приймає декларацію, аналізує ризики, за потреби проводить контроль і встановлює строк доставки товарів. Митний орган транзиту фіксує проходження окремих етапів маршруту. Митний орган призначення перевіряє прибуття товарів і надсилає результати контролю митному органу відправлення. Після цього процедура завершується, а за відсутності порушень гарантія вивільняється. Водночас ключовим учасником процедури є утримувач процедури, який

відповідає за доставку товарів у незмінному стані, дотримання митних правил, надання гарантії та сплату митного боргу у разі порушень [50; 67; 73].

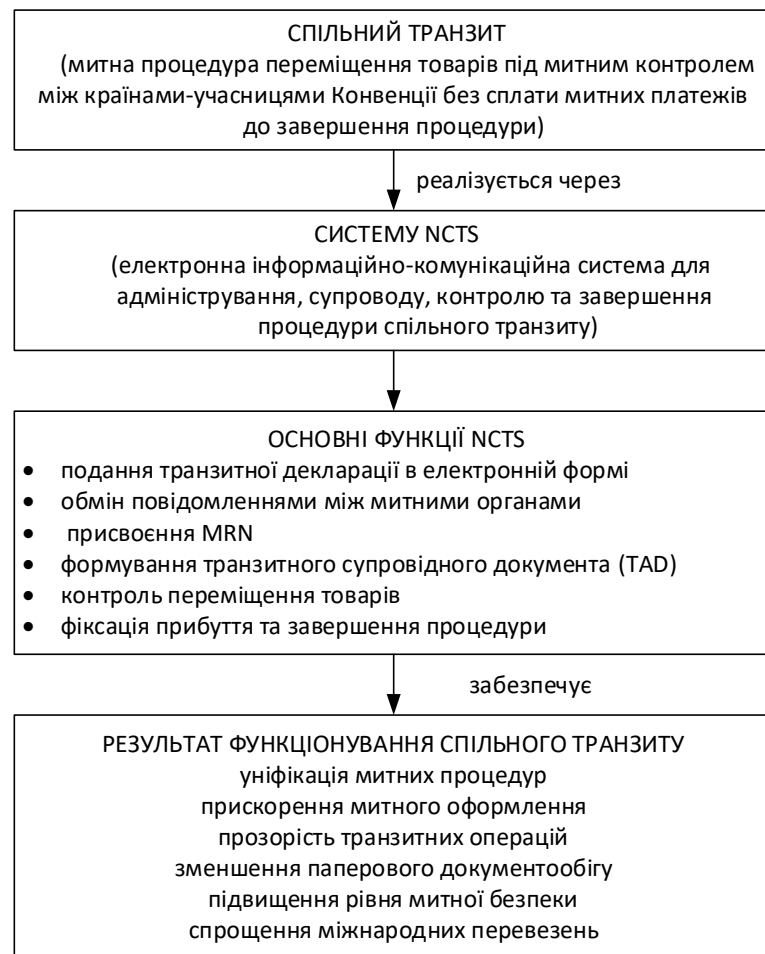


Рис. 1.1. Логіка розмежування понять «процедура спільного транзиту» та «NCTS»

Джерело: складено автором на основі [36; 63; 69].

Важливим елементом характеристики системи спільного транзиту є визначення її основних учасників та розподілу функцій між ними. Центральне місце посідає утримувач процедури. Він відповідає за поміщення товарів у процедуру, їх доставку до митного органу призначення у встановлений строк, дотримання умов перевезення та виконання зобов'язань, пов'язаних із можливим митним боргом. Фактичне переміщення товарів зазвичай здійснює перевізник, який відповідає за їх доставку разом із документами. Окрему роль виконує гарант, який забезпечує покриття можливого митного боргу у разі порушення умов процедури. З боку держави функції виконують митний орган відправлення,

митний орган транзиту та митний орган призначення. Така модель показує, що система спільного транзиту є не лише правовим режимом, а й організаційним механізмом, у межах якого взаємодіють митні органи, перевізники, декларанти та інші учасники ланцюга постачання.

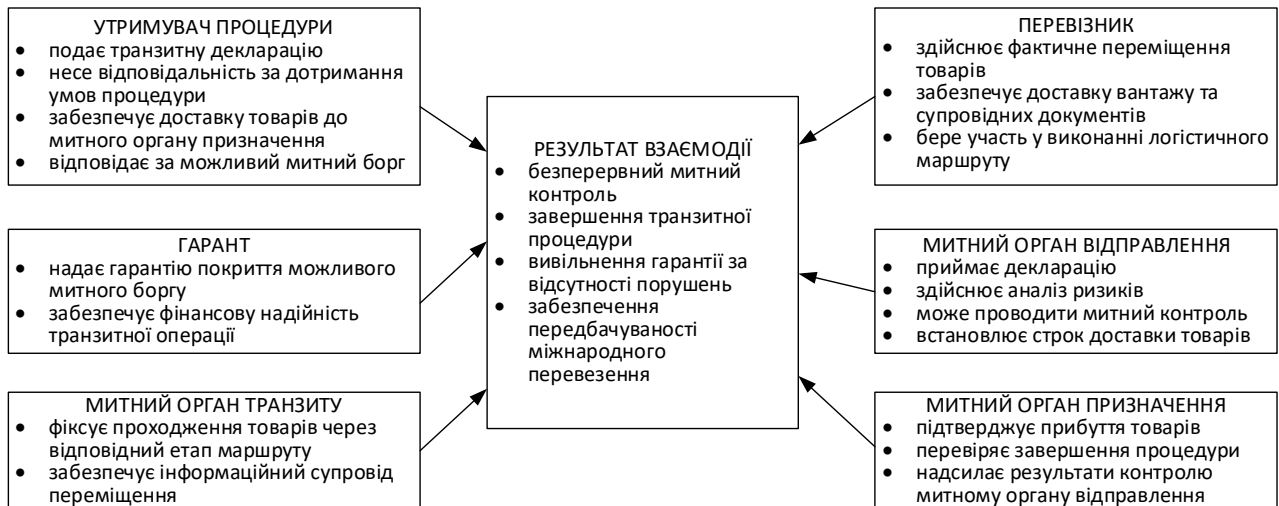


Рис. 1.2. Суб'єкти процедури спільного транзиту та розподіл їх функцій

Джерело: складено автором на основі [19; 36; 67; 73].

Водночас митні органи відправлення, транзиту та призначення забезпечують контроль за переміщенням товарів, фіксацію проходження маршруту та належне завершення процедури. Для міжнародної логістики така модель має важливе практичне значення. Вона дає змогу чітко розподілити функції між учасниками перевезення, підвищити передбачуваність транзитних операцій і забезпечити належний рівень митної безпеки [19; 36; 73].

Отже, NCTS забезпечує безперервний електронний контроль за транзитним переміщенням товарів. Її перевага полягає в тому, що замість розрізненого паперового документообігу використовується єдина система електронних повідомлень, доступна митним органам усіх задіяних країн. Це прискорює обробку даних, підвищує прозорість маршруту, дає змогу швидше реагувати на інциденти та посилює безпеку транзитних перевезень. Саме тому NCTS доцільно розглядати як технологічну основу сучасної системи спільного транзиту, яка спрямована на уніфікацію правил, зниження адміністративних витрат і мінімізацію ризиків порушень [37; 67; 69; 75; 80].

Еволюція NCTS безпосередньо пов'язана з реформуванням транзитної системи в Європі (рис. 1.3). Початком цього процесу стало укладення Конвенції про процедуру спільного транзиту у 1987 році. Наприкінці 1990-х років транзитну систему почали переводити в електронний формат. У 2004 році було запроваджено NCTS, а з 2005 року її використання стало обов'язковим для союзного і спільного транзиту. У 2009 році впровадили фазу 4, у 2024–2025 роках завершили перехід до фази 5, а з 1 вересня 2025 року розпочали поетапне впровадження фази 6. Воно пов'язане з новими вимогами до безпекових даних та інтеграцією із системою контролю імпорту ICS2 (Import Control System 2). Для окремих держав діють тимчасові винятки до 2026 року [36; 69; 74].

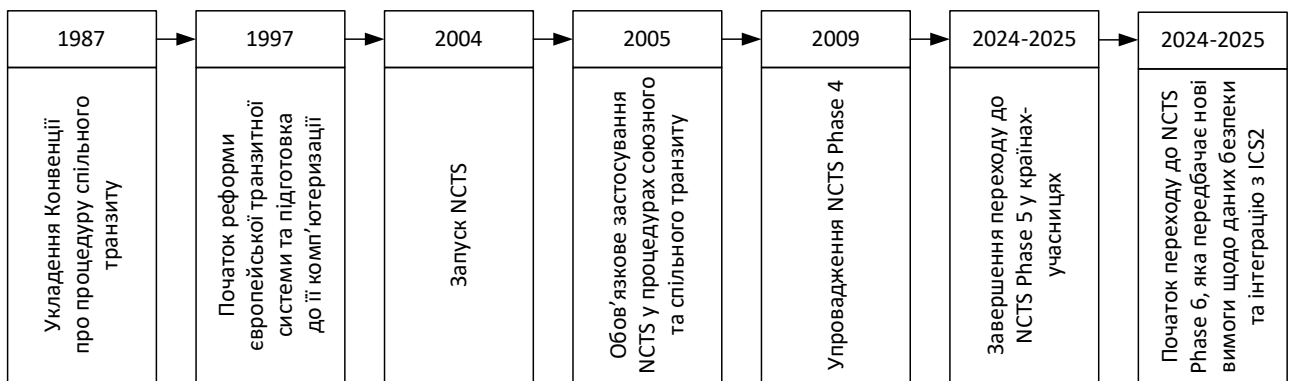


Рис. 1.3. Еволюція NCTS у Європі

Джерело: складено автором на основі [36; 69; 74].

Український етап розвитку NCTS має власну логіку, але загалом відповідає європейському курсу на уніфікацію транзитних процедур. Правову основу для запровадження системи в Україні заклав Закон України «Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи» № 78-ІХ від 12 вересня 2019 року. Практичне застосування NCTS в Україні розпочалося 16 листопада 2020 року і проходило у три етапи: пілотний проєкт, національне та міжнародне застосування. Важливим рубежем стало приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту на підставі Закону України № 2555-ІХ від 30 серпня 2022 року. Для України Конвенція набула чинності з 1 жовтня 2022 року. Наступним етапом стало впровадження в Україні фази 5 у квітні 2024 року. У 2025 році розпочалася підготовка до переходу на фазу 6, завершення якого заплановано на 2026 рік [9; 19; 22; 23; 28; 31; 41; 48; 49; 52; 79].

Таблиця 1.1

Етапи еволюції та запровадження NCTS у ЄС та Україні

Період / дата	Етап розвитку	Характеристика етапу	Значення для розвитку спільного транзиту
20 травня 1987 р.	Укладення Конвенції про процедуру спільного транзиту	Закладено міжнародно-правову основу для функціонування єдиної процедури спільного транзиту між державами-учасницями [36].	Створено нормативну базу для подальшої уніфікації транзитних процедур у Європі.
1997 р.	Початок реформи європейської транзитної системи	Європейська Комісія започаткувала модернізацію транзитної системи, одним із ключових напрямів якої стала її комп'ютеризація [69].	Сформовано передумови для переходу від паперового транзиту до електронного адміністрування.
2004 р.	Запуск NCTS у Європі	Розпочато використання New Computerised Transit System як електронної системи контролю та супроводу транзитних переміщень [69].	Забезпечено цифровізацію транзитного контролю та обміну митною інформацією.
2005 р.	Обов'язкове застосування NCTS	Використання NCTS стало обов'язковим для процедур союзного та спільного транзиту [69].	Уніфіковано порядок електронного транзиту між країнами-учасницями.
2009 р.	Упровадження NCTS Phase 4	Відбулося оновлення функціоналу системи та структури електронних повідомлень [69].	Підвищено ефективність електронного адміністрування транзиту.
12 вересня 2019 р.	Формування правової бази в Україні	Прийнято Закон України № 78-IX «Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи» [49].	Закладено національне правове підґрунтя для впровадження NCTS в Україні.
16 листопада 2020 р. - 16 березня 2021 р.	Пілотний проєкт NCTS в Україні	Розпочато перший етап застосування NCTS в Україні у тестовому форматі [19].	Проведено апробацію системи та підготовку до ширшого використання.
17 березня 2021 р. - 30 вересня 2022 р.	Національне застосування NCTS	Україна перейшла до етапу національного застосування системи спільного транзиту [19; 41].	Створено практичні та інституційні передумови для приєднання до Конвенції.
30 серпня 2022 р. / 1 жовтня 2022 р.	Приєднання України до Конвенції та початок міжнародного застосування NCTS	Прийнято Закон України № 2555-IX про приєднання до Конвенції; з 1 жовтня 2022 р. Україна розпочала міжнародне застосування NCTS [48].	Україна стала повноправним учасником системи спільного транзиту та інтегрувалася до європейського митного простору.
22 квітня 2024 р.	Перехід України на NCTS Phase 5	Україна офіційно запровадила NCTS Phase 5 як наступну версію електронної транзитної системи [23].	Забезпечено подальшу технічну та процедурну гармонізацію з вимогами ЄС.
2025-2026 рр.	Розгортання NCTS Phase 6	У ЄС розпочато поетапне розгортання NCTS Phase 6 та інтеграції з ICS2; в Україні у 2025 р. стартувала розробка цієї версії, а впровадження заплановано на 2026 р. [9, 22; 74].	Актуалізовано подальшу цифрову інтеграцію транзитної системи, зокрема з новими вимогами безпеки та інтеграцією з цифровими системами ЄС.

Джерело: складено автором на основі [9; 19; 23; 36; 41; 48; 49; 63; 67; 69; 73; 74].

Дані, наведені у табл. 1.1, показують, що розвиток NCTS відбувався поетапно: від формування міжнародно-правової основи спільного транзиту в Європі до повноцінного приєднання України до Конвенції, впровадження фази 5 та підготовки до переходу на фазу 6. Це дає підстави розглядати NCTS як динамічну систему, розвиток якої зумовлений не лише технічним оновленням, а й поглибленням європейської митної інтеграції [9; 19; 22; 49; 74].

Узагальнення правових і технологічних характеристик NCTS дає змогу виокремити основні принципи її функціонування. Це уніфікація правил транзиту для всіх договірних сторін Конвенції, електронний документообіг та обмін даними, безперервність митного контролю, гарантування можливого митного боргу, персональна відповідальність утримувача процедури та спрощення процедур для добросовісного бізнесу через авторизації і спеціальні спрощення [19; 37].

Отже, NCTS є результатом тривалого розвитку європейського митного регулювання: від традиційного паперового транзиту до єдиної електронної системи контролю. Її сутність полягає у поєднанні правового режиму спільного транзиту з сучасними цифровими інструментами адміністрування. Основні принципи функціонування NCTS спрямовані на уніфікацію правил, підвищення безпеки, прискорення митних формальностей і зміцнення довіри між митними органами та бізнесом. Для України запровадження NCTS стало не лише технічним оновленням транзитної сфери, а й важливим кроком до інтеграції в європейський митний простір [63; 67; 69; 73].

1.2 Нормативно-правове регулювання транзитних процедур у ЄС та Україні

Нормативно-правове регулювання транзитних процедур у сучасних умовах має багаторівневий характер. Воно поєднує міжнародні договори, акти наднаціонального права ЄС, національне митне законодавство та підзаконні акти, які уточнюють порядок здійснення митних формальностей. Для цього дослідження важливо розмежовувати два пов'язані, але різні напрями регулювання: правове

регулювання митного режиму транзиту загалом і правове регулювання процедури спільного транзиту, яка діє на основі Конвенції про процедуру спільного транзиту та адмініструється із застосуванням NCTS [39; 48; 60; 83].

У праві Європейського Союзу основним актом, що визначає загальні засади митного регулювання, є Регламент (ЄС) № 952/2013, яким затверджено Митний кодекс Союзу. Цей документ встановлює єдині правила і процедури для товарів, що ввозяться на митну територію Союзу або вивозяться з неї. Також він визначає транзит як одну зі спеціальних митних процедур. У статті 210 Митного кодексу Союзу транзит віднесено до таких процедур, а стаття 226 регулює зовнішній транзит. За цією процедурою не-союзні товари можуть переміщуватися в межах митної території ЄС без сплати ввізного мита, інших платежів і без застосування заходів торговельної політики, якщо інше не передбачено законодавством [83].

Водночас для спільного транзиту визначальне значення має Конвенція про процедуру спільного транзиту від 20 травня 1987 року. Вона встановлює окремий міжнародно-правовий порядок переміщення товарів під митним контролем між договірними сторонами та визначає основні права й обов'язки учасників цієї процедури. У Конвенції транзит розглядається як процедура, за якою товари перевозяться під контролем компетентних органів з однієї договірної сторони до іншої або до тієї самої сторони щонайменше через один кордон. Саме Конвенція визначає основні правила гарантування, завершення процедури та відповідальності учасників спільного транзиту [60].

Отже, правове регулювання транзиту в ЄС побудоване за принципом функціонального розмежування. Митний кодекс Союзу встановлює загальні правила транзитної процедури як інституту митного права, а Конвенція регулює саме спільний транзит як міжнародний механізм. До нього, крім ЄС, приєднані й інші договірні сторони. У цьому полягає одна з ключових особливостей європейської моделі: вона поєднує єдність митного простору ЄС та уніфікацію транзитних правил для ширшого кола держав [60; 83].

У цьому зв'язку доцільно розрізнити загальний і спеціальний рівні правового регулювання транзитних процедур. Загальний рівень охоплює норми,

які визначають місце транзиту в системі митних процедур, загальні умови його застосування, вимоги до декларування, контролю та завершення. Спеціальний рівень стосується саме спільного транзиту, який діє на основі Конвенції та передбачає єдині правила для всіх договірних сторін. Такий підхід дає змогу пояснити, чому процедура спільного транзиту не зводиться лише до внутрішнього митного режиму. Вона є одночасно частиною національного митного права і складовою ширшого міжнародного правового механізму. Саме ця подвійна правова природа визначає особливості регулювання NCTS в Україні та гармонізації національного законодавства з правом ЄС.

Важливу роль у деталізації правового регулювання в ЄС відіграють делеговані та імплементаційні акти Європейської Комісії. Зокрема, Делегований регламент (ЄС) 2015/2446 доповнює Митний кодекс Союзу деталізованими положеннями, а Імплементаційний регламент (ЄС) 2015/2447 встановлює процедурні правила його застосування. Саме ці акти уточнюють питання, пов'язані з митними деклараціями, умовами процедур, форматом даних, повноваженнями митних органів, спрощеннями для уповноважених суб'єктів та іншими практичними аспектами транзитних операцій [9; 58].

Система нормативно-правового регулювання транзитних процедур, подана на рис. 1.4, має чітку багаторівневу будову. На міжнародному рівні правову основу становить Конвенція про процедуру спільного транзиту. Наднаціональний рівень у межах ЄС формують Митний кодекс Союзу та акти його застосування. Національний рівень України забезпечує адаптацію цих підходів до вітчизняної митної практики [9; 39; 48; 58; 60; 83].

Водночас ця схема показує, що українська модель регулювання не є ізольованою, а розвивається у напрямі поступової гармонізації з європейськими вимогами. Саме тому поряд із чинними актами – Митним кодексом України, Законом № 2555-IX, постановою КМУ № 1092 та наказом Мінфіну № 325 – доцільно враховувати і значення Закону № 78-IX. Він відіграв важливу роль у нормативній підготовці до міжнародного застосування процедури спільного транзиту [25; 39; 47; 48; 49].

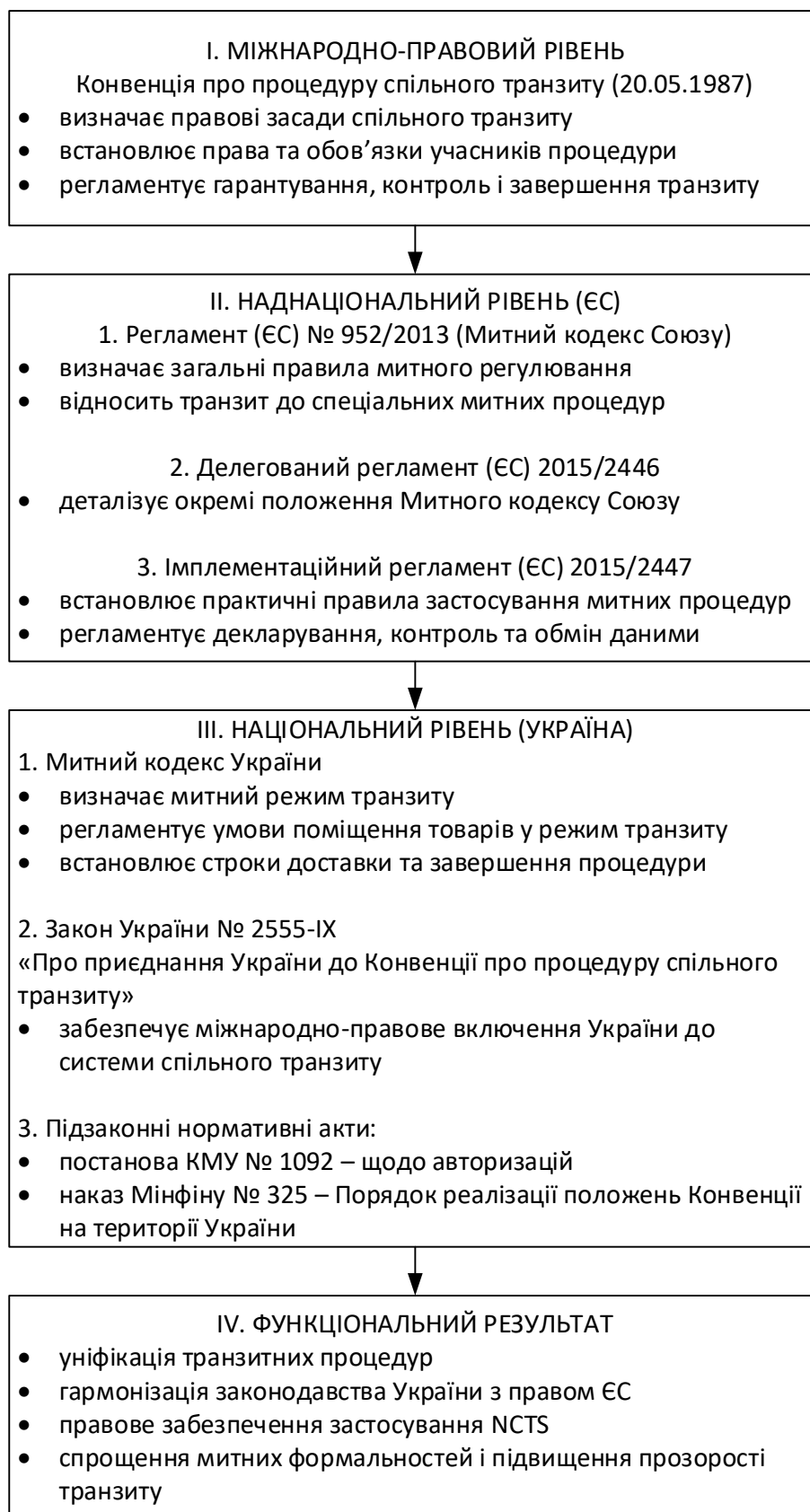


Рис. 1.4. Система нормативно-правового регулювання транзитних процедур у ЄС та Україні

Джерело: складено автором на основі [9; 25; 39; 47; 48; 49; 58; 60; 83].

У національному праві України основним актом, що регулює транзитні перевезення, є Митний кодекс України. У статті 90 Кодексу транзит визначено як митний режим, за яким товари та/або транспортні засоби комерційного призначення переміщуються під митним контролем між митними органами однієї чи кількох країн або в межах зони діяльності одного митного органу без використання цих товарів, без сплати митних платежів і без застосування заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності. Водночас Кодекс не лише дає загальне визначення цього режиму, а й встановлює правила щодо строків транзитних перевезень, завершення митного режиму транзиту, застосування транзитних спрощень та використання процедури спільного транзиту [39].

Важливим для української моделі правового регулювання стало те, що після приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту внутрішнє законодавство було приведене у відповідність до міжнародних зобов'язань. Закон України № 2555-IX від 30.08.2022 передбачив приєднання України до Конвенції, а відповідні зміни до Митного кодексу України забезпечили включення процедури спільного транзиту до національної системи митного регулювання [39; 49].

У чинній редакції Митного кодексу України простежується подвійна модель регулювання. З одного боку, Кодекс визначає національний митний режим транзиту. З іншого – прямо відсилає до Конвенції у частині транзиту на її умовах. Зокрема, товари, поміщені у митний режим транзиту відповідно до Конвенції, зберігають митний статус за її положеннями. Завершення такого транзиту також здійснюється згідно з Конвенцією. Так само за її правилами визначаються особи, відповідальні за сплату митних платежів, і здійснюється контроль за виконанням відповідних обов'язків [39; 60].

Окремо слід враховувати історичне значення Закону України «Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи» № 78-IX. Цей акт визначав правові та організаційні засади запровадження режиму спільного транзиту та національної електронної транзитної системи. Проте він втратив чинність з 01.10.2022 після переходу України до міжнародного застосування Конвенції. Тому в сучасному дослідженні цей закон доцільно використовувати як джерело для аналізу підготовчого етапу впровадження NCTS в Україні [49].

Підзаконний рівень правового регулювання в Україні представлений насамперед актами Кабінету Міністрів України та Міністерства фінансів України. Постанова Кабінету Міністрів України № 1092 від 27.09.2022 регулює питання надання авторизацій, що має важливе значення для застосування транзитних спрощень. Важливим є і наказ Міністерства фінансів України № 325 від 07.10.2022, яким затверджено Порядок реалізації положень Конвенції про процедуру спільного транзиту на території України. До набрання чинності цим наказом технічні питання заповнення окремих митних декларацій регулював наказ Мінфіну № 795 від 22.12.2020. Він утратив чинність 11.11.2022, тому нині має переважно історичне значення [25; 46; 47].

Окремої уваги потребують гарантії та авторизації, оскільки саме вони забезпечують практичне функціонування процедури спільного транзиту. Гарантія виконує не лише фіскальну функцію, а й забезпечує довіру між митними адміністраціями договірних сторін. Вона дає змогу переміщувати товари під митним контролем без сплати платежів на кожному етапі маршруту, якщо можливий митний борг буде покрито у разі порушення правил. Не менш важливими є авторизації, які дають сумлінним суб'єктам право користуватися транзитними спрощеннями. Для міжнародної логістики такі інструменти зменшують часові витрати, знижують операційне навантаження на перевізника та декларанта і сприяють стабільності логістичних процесів. Отже, гарантії та авторизації слід розглядати не лише як правові інструменти, а і як практичні засоби підвищення ефективності міжнародного транзиту [26; 29; 33; 34; 44].

Як видно з табл. 1.2, нормативна база України у сфері спільного транзиту є неоднорідною за своїм функціональним статусом. Її основу становлять чинні акти, які безпосередньо регулюють застосування процедури спільного транзиту на сучасному етапі. Насамперед це Митний кодекс України, Закон № 2555-IX, постанова Кабінету Міністрів України № 1092 та наказ Міністерства фінансів України № 325 [25; 39; 47; 48].

Таблиця 1.2

Чинні та історичні нормативно-правові акти у сфері спільного транзиту в Україні

Нормативно-правовий акт	Статус	Період дії / застосування	Основна функція	Значення для розвитку спільного транзиту
Митний кодекс України [39]	Чинний	чинна редакція	Визначає митний режим транзиту, загальні правила митного контролю, строки доставки та завершення процедури	Є базовим актом національного митного регулювання транзитних перевезень
Закон України № 2555-IX «Про приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту» [48]	Чинний	з 2022 р.	Закріплює приєднання України до Конвенції	Забезпечує міжнародно-правове включення України до системи спільного транзиту
Постанова КМУ № 1092 [25]	Чинна	з 2022 р.	Врегулює питання надання авторизацій	Створює правові умови для застосування транзитних спрощень
Наказ Мінфіну № 325 [47]	Чинний	з 2022 р.	Затверджує Порядок реалізації положень Конвенції на території України	Визначає практичний механізм застосування процедури спільного транзиту в Україні
Закон України № 78-IX «Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи» [49]	Історичний, втратив чинність	2019–2022 рр.	Визначав правові та організаційні засади підготовки до запровадження NCTS	Мав ключове значення на підготовчому етапі імплементації спільного транзиту в Україні
Наказ Мінфіну № 795 [46]	Історичний, втратив чинність	2020–2022 рр.	Регламентував технічні питання заповнення митних декларацій окремих типів	Використовувався на етапі переходу до сучасної моделі електронного транзиту

Джерело: складено автором на основі [25; 39; 46; 47; 48; 49].

Водночас окремі нормативно-правові акти, зокрема Закон № 78-ІХ та наказ Мінфіну № 795, уже втратили чинність, але не втратили дослідницького значення. Їх доцільно розглядати як акти підготовчого етапу, які забезпечили нормативну та організаційну основу переходу України до міжнародного застосування Конвенції та повноцінного функціонування NCTS у митній практиці [46; 49].

У табл. 1.3 узагальнено нормативно-правове забезпечення транзитних процедур у ЄС та Україні. У ЄС основну роль відіграють кодифіковані регламенти прямої дії. В Україні ключове значення має поєднання норм Митного кодексу України, міжнародних зобов'язань за Конвенцією та підзаконних актів, які забезпечують практичне застосування процедури спільного транзиту [9; 25; 39; 47; 48; 49; 58; 60; 83].

Порівняльний аналіз, наведений у табл. 1.3, показує, що українська нормативна база містить акти з різним функціональним статусом. Частина з них є чинною і безпосередньо застосовується у сфері спільного транзиту. Інші документи мають переважно історичне значення. Зокрема, Закон № 78-ІХ та наказ Мінфіну № 795 втратили чинність після переходу України до міжнародного застосування Конвенції, однак залишаються важливими для розуміння етапів становлення національної моделі NCTS [46; 49].

Таким чином, порівняльна характеристика актів ЄС та України свідчить, що гармонізація у сфері спільного транзиту відбувається не шляхом простого копіювання окремих норм, а через формування сумісної моделі правового регулювання. У межах цієї моделі міжнародні зобов'язання України за Конвенцією поєднуються з національним митним законодавством і підзаконними актами, які забезпечують практичне застосування відповідних правил. Для митної справи це означає наближення до європейських стандартів контролю та адміністрування, а для міжнародної логістики – створення більш передбачуваного правового середовища для організації транзитних перевезень.

Таблиця 1.3.

Порівняльна характеристика основних нормативно-правових актів, що регулюють транзитні процедури у ЄС та Україні

№ з/п	Рівень регулювання	Нормативно-правовий акт	Основний зміст регулювання	Значення для транзитних процедур
1	Міжнародний	Конвенція про процедуру спільного транзиту [60]	Визначає правові засади спільного транзиту, права та обов'язки учасників, правила гарантування, контролю та завершення процедури	Є міжнародно-правовою основою функціонування спільного транзиту між договірними сторонами
2	Наднаціональний (ЄС)	Регламент (ЄС) № 952/2013 (Митний кодекс Союзу) [83]	Закріплює загальні засади митного регулювання в ЄС, визначає транзит як спеціальну митну процедуру	Формує базову правову основу регулювання транзиту в межах митної території ЄС
3	Наднаціональний (ЄС)	Делегований регламент (ЄС) 2015/2446 [57]	Деталізує окремі положення Митного кодексу Союзу	Конкретизує умови застосування транзитних процедур і пов'язаних митних формальностей
4	Наднаціональний (ЄС)	Імплементативний регламент (ЄС) 2015/2447 [58]	Установлює практичні правила реалізації норм Митного кодексу Союзу	Регламентує декларування, інформаційний обмін, процедури контролю та окремі процедурні аспекти транзиту
5	Національний (Україна)	Митний кодекс України [39]	Визначає митний режим транзиту, умови поміщення товарів у цей режим, строки доставки та порядок завершення	Є базовим актом національного регулювання транзитних перевезень в Україні
6	Національний (Україна)	Закон України № 2555-ІХ «Про приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту» [48]	Закріплює приєднання України до Конвенції	Забезпечує правове включення України до міжнародної системи спільного транзиту
7	Національний (Україна)	Закон України № 78-ІХ «Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи» [49]	Визначав правові та організаційні засади запровадження режиму спільного транзиту та національної електронної транзитної системи	Мав ключове значення на підготовчому етапі впровадження NCTS; втратив чинність з 01.10.2022
8	Національний (Україна)	Постанова КМУ № 1092 [25]	Регулює питання надання авторизацій відповідно до положень митного законодавства	Створює правові умови для застосування транзитних спрощень і спеціальних статусів
9	Національний (Україна)	Наказ Мінфіну № 325 [47]	Затверджує Порядок реалізації положень Конвенції про процедуру спільного транзиту на території України	Визначає практичний механізм застосування процедури спільного транзиту в Україні
10	Національний (Україна)	Наказ Мінфіну № 795 [46]	Визначав порядок заповнення митних декларацій окремих типів	Мав значення для технічного оформлення окремих митних документів; втратив чинність 11.11.2022 та використовується як історичне джерело

Джерело: складено автором на основі [9; 25; 39; 46; 47; 48; 49; 58; 60; 83].

Отже, нормативно-правове регулювання транзитних процедур у ЄС та Україні має багаторівневий і комплексний характер. У Європейському Союзі правову основу становлять Митний кодекс Союзу, Конвенція про процедуру спільного транзиту, а також делеговані й імплементаційні акти, які деталізують порядок застосування транзитних процедур [9; 58; 60; 83]. В Україні регулювання здійснюється на основі Митного кодексу України, міжнародних зобов'язань за Конвенцією, Закону України про приєднання до неї та підзаконних актів, які забезпечують практичне застосування процедури спільного транзиту [25; 39; 47; 48; 49]. Водночас окремі акти, що використовувалися на етапі впровадження системи, зокрема Закон № 78-ІХ та наказ Мінфіну № 795, мають переважно історичне значення, оскільки втратили чинність після переходу України до міжнародного застосування спільного транзиту [46; 49]. Загалом чинна нормативна база України свідчить про поступову адаптацію національного митного законодавства до європейських стандартів. Це створює правову основу для ефективного функціонування NCTS та подальшої інтеграції України до європейського митного простору [39; 47; 48; 60; 83].

1.3 Роль NCTS у процесі гармонізації митної системи України з європейськими стандартами

Гармонізація митної системи України з європейськими стандартами є одним із ключових напрямів євроінтеграції. Це пояснюється тим, що митна сфера поєднує правові, інституційні, інформаційні та логістичні складові зовнішньоекономічної діяльності. Така гармонізація не зводиться лише до формального зближення законодавства. Вона охоплює також уніфікацію процедур, цифровізацію митного контролю, підвищення передбачуваності міжнародних перевезень і формування спільного простору довіри між митними органами та бізнесом. У цьому контексті NCTS виступає не просто технічним інструментом оформлення транзиту, а практичним механізмом наближення митної системи України до стандартів Європейського Союзу [1; 27; 35; 36; 61; 62; 63; 69; 83].

Слід зазначити, що гармонізація митної системи не обмежується лише формальним оновленням законодавства. Вона охоплює щонайменше чотири взаємопов'язані рівні: нормативний, інституційний, цифровий і функціонально-логістичний. Нормативний рівень передбачає узгодження правових норм і процедурних вимог. Інституційний – зміну підходів до взаємодії між митними органами та бізнесом. Цифровий – використання сумісних електронних систем і форматів даних. Функціонально-логістичний – реальне спрощення переміщення товарів у міжнародних ланцюгах постачання. У цьому контексті NCTS є одним із небагатьох інструментів, що одночасно впливає на всі ці рівні гармонізації. Саме тому її роль у процесі європейської інтеграції України є комплексною, а не лише технічною.

Правове значення NCTS для гармонізації митної системи України полягає насамперед у тому, що її застосування ґрунтується на єдиних правилах процедури спільного транзиту, закріплених у Конвенції, та узгоджується з підходами Митного кодексу Союзу. Саме завдяки приєднанню до Конвенції Україна перейшла від національної моделі тестового запровадження системи до повноцінної участі в міжнародному транзитному середовищі. У цьому середовищі діють спільні вимоги до декларацій, гарантій, відповідальності утримувача процедури, завершення транзиту та електронного обміну даними. У результаті NCTS стала одним із найбільш наочних прикладів упровадження європейських митних правил у національну правову систему [19; 36; 39; 48; 63; 69; 83].

Важливою є й інституційна роль NCTS. На відміну від традиційного паперового транзиту, ця система створює єдиний електронний порядок взаємодії між митними органами різних держав. Європейська Комісія визначає NCTS як загальноєвропейську цифрову систему для управління і контролю товарів у режимах союзного та спільного транзиту. Водночас система обробляє і дані, потрібні для в'їзних та виїзних формальностей безпеки. Для України це означає входження до спільного цифрового середовища, у якому митна інформація передається за єдиними стандартами даних, повідомлень і процедурного контролю. Така цифрова сумісність має важливе значення для гармонізації,

оскільки наближення до європейських стандартів у митній сфері сьогодні відбувається не лише через правові норми, а й через сумісність інформаційних рішень та адміністративних процесів [19; 63; 69].

Як показано на рис. 1.5, гармонізуючий вплив NCTS має комплексний характер. Він охоплює не лише правову, а й інституційну, цифрову, логістичну та євроінтеграційну складові. Це означає, що система спільного транзиту є не окремим технічним рішенням, а механізмом системного оновлення митного адміністрування України відповідно до європейських стандартів [19; 36; 62; 63; 69; 83].

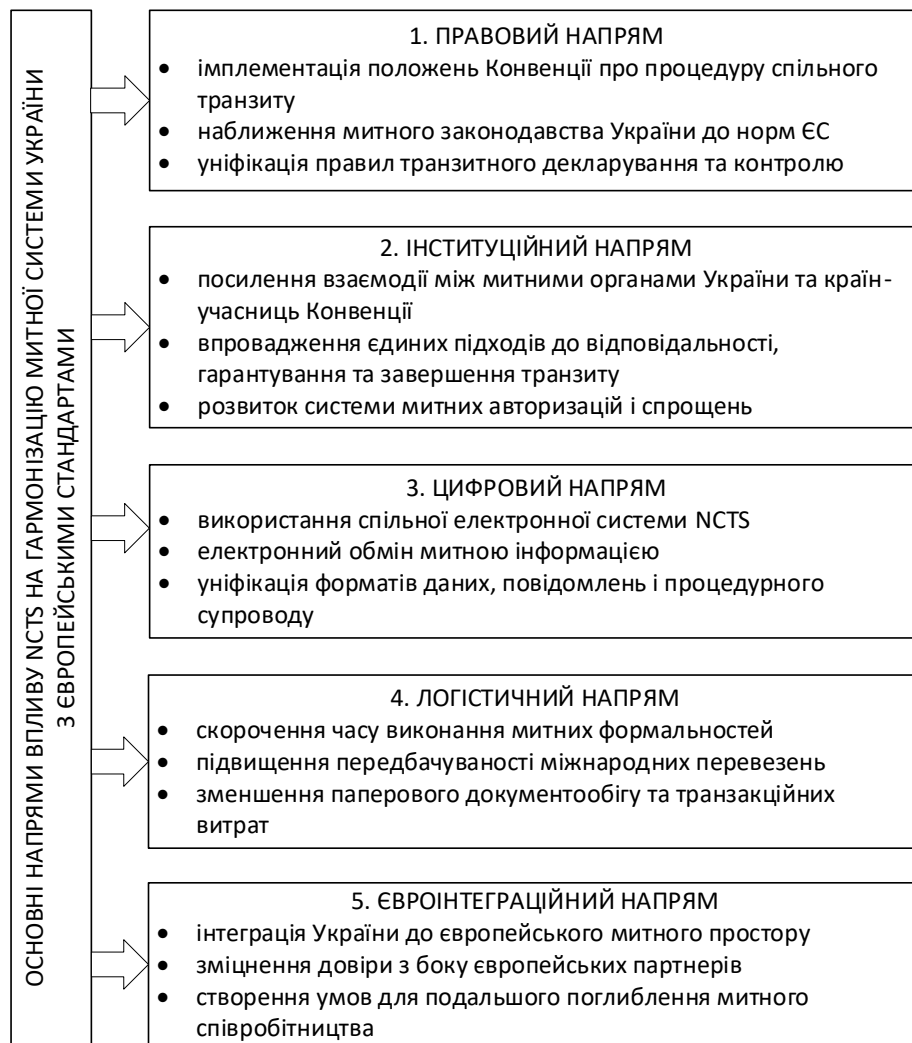


Рис. 1.5. Основні напрями впливу NCTS на гармонізацію митної системи України з європейськими стандартами

Джерело: складено автором на основі [3; 9; 10; 19; 22; 36; 62; 63; 64; 69; 71; 83].

Особливо важливими для сфери міжнародної логістики є логістичний і цифровий напрями впливу NCTS. Саме вони забезпечують швидше переміщення

товарів, підвищують прозорість транзитних операцій і знижують витрати суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності. У цьому значенні NCTS є практичним інструментом інтеграції України до європейського транспортно-митного середовища [3; 19; 64; 69].

Для міжнародної логістики NCTS має також важливий практичний ефект. Гармонізація митної системи набуває реального змісту тоді, коли перевізник, експедитор, митний брокер і декларант працюють за передбачуваними процедурами, що визнаються в усіх країнах-учасницях Конвенції. У цьому сенсі NCTS сприяє скороченню повторних митних формальностей на маршруті, зменшенню паперового документообігу, прискоренню транзитних операцій і зниженню витрат учасників перевезення. Саме тому ця система має значення не лише для митної політики, а й для організації міжнародних ланцюгів постачання, у яких швидкість і передбачуваність транзиту є важливими чинниками конкурентоспроможності [38; 54; 56; 63; 64; 69; 71].

З погляду міжнародної логістики вплив NCTS доцільно оцінювати через конкретні показники функціонування ланцюга постачання. По-перше, система скорочує час проходження митних формальностей, оскільки значна частина обміну інформацією відбувається в електронному форматі без дублювання документів на кожному етапі маршруту. По-друге, вона підвищує передбачуваність перевезень, що важливо для планування строків доставки, управління запасами та координації дій перевізника, експедитора і вантажоодержувача. По-третє, NCTS зменшує адміністративне навантаження на учасників зовнішньоекономічної діяльності, оскільки забезпечує стандартизацію процедур і знижує потребу в повторному поданні однакових даних. По-четверте, система підвищує прозорість транзитних операцій, що дає змогу швидше реагувати на затримки, відхилення від маршруту та інші ризики. Отже, NCTS впливає не лише на митне оформлення, а й на загальну ефективність міжнародних перевезень, що робить її важливим елементом сучасної логістичної інфраструктури.

Як видно з рис. 1.6, вплив NCTS на міжнародний ланцюг постачання є комплексним. Він проявляється не лише у сфері митного оформлення, а й у ключових параметрах організації перевезень.

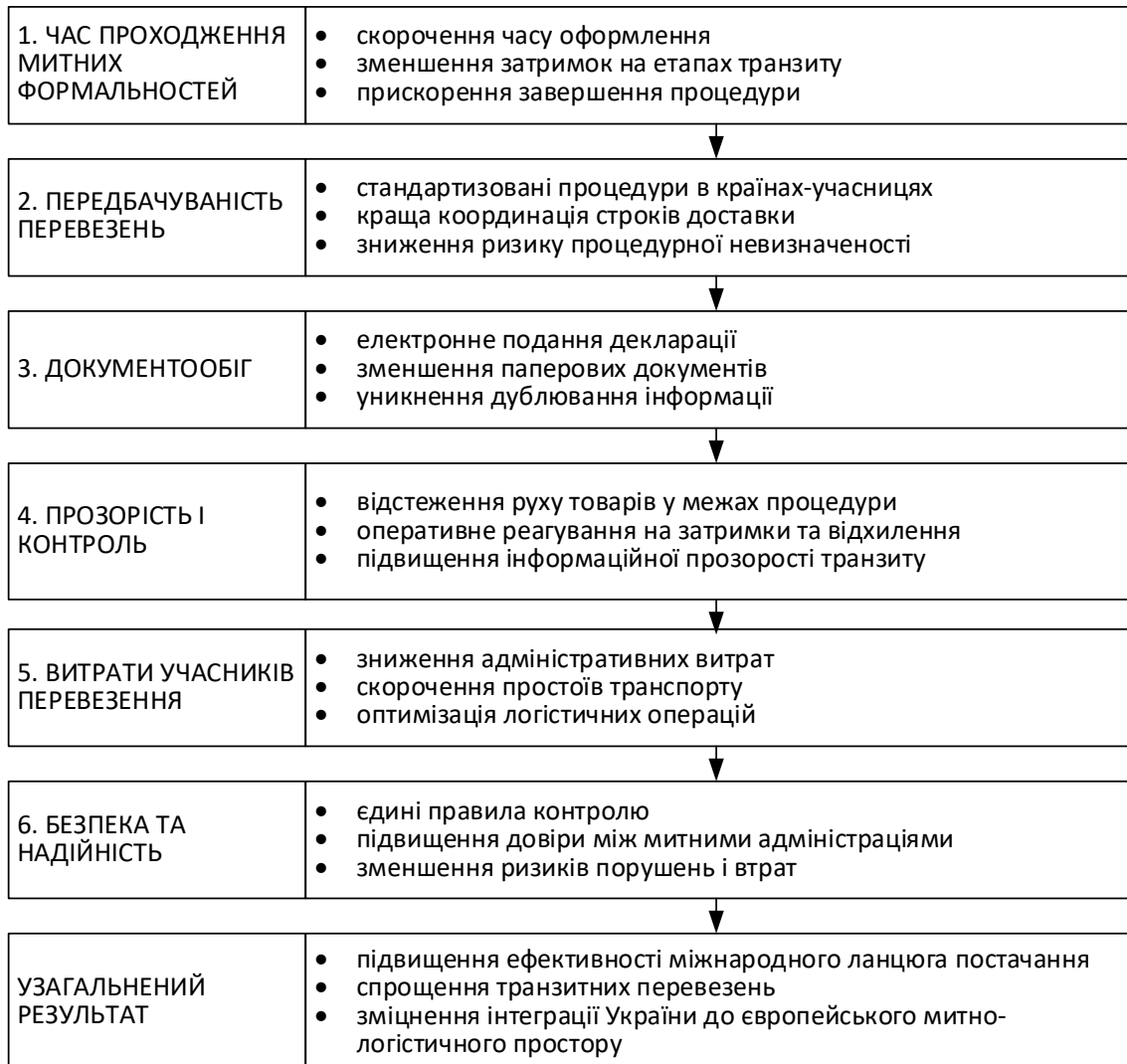


Рис. 1.6. Вплив NCTS на основні параметри міжнародного ланцюга постачання

Джерело: складено автором на основі [3; 19; 63; 64; 69; 71].

Передусім система скорочує час проходження митних формальностей, підвищує передбачуваність транзитних операцій, зменшує обсяг паперового документообігу та забезпечує більшу прозорість переміщення товарів у межах транзитної процедури [63; 64; 69; 71].

З погляду міжнародної логістики особливо важливо, що NCTS впливає на ефективність усього логістичного процесу: від планування строків доставки до зниження адміністративних витрат і простоїв транспорту. Саме тому цю систему доцільно розглядати не лише як митний інструмент, а як один із чинників оптимізації міжнародних ланцюгів постачання та підвищення конкурентоспроможності зовнішньоекономічної діяльності [3; 19; 64; 69].

Окреме значення має те, що NCTS відкриває можливість застосування транзитних спрощень, які відповідають європейському підходу, заснованому на довірі до добросовісного бізнесу. У матеріалах Європейської Комісії серед таких спрощень названо статуси авторизованого вантажовідправника та авторизованого вантажоодержувача. Вони дають змогу здійснювати окремі транзитні операції без обов'язкового представлення товарів у митниці відправлення або призначення. Для логістичних операторів це означає більшу гнучкість у плануванні поставок, скорочення простоїв транспорту та кращу організацію складських процесів. Для митної системи України впровадження таких інструментів важливе тим, що змінює саму модель адміністрування: від переважно контрольної до сервісно-контрольної, заснованої на управлінні ризиками та авторизаціях [19; 64].

Роль NCTS у гармонізації проявляється також через уніфікацію підходів до гарантування митного боргу та відповідальності учасників транзитної операції. І для ЄС, і для України це має не лише фіскальне, а й логістичне значення. Передбачувані правила гарантування полегшують планування міжнародних перевезень, зменшують правову невизначеність для бізнесу та підвищують довіру між учасниками транзиту і митними органами. Єдині правила щодо гарантій, завершення процедури та відповідальності утримувача транзиту фактично формують спільне процедурне середовище, у межах якого Україна працює за підходами, близькими до тих, що діють у державах-членах ЄС та інших договірних сторін Конвенції [36; 63; 64].

Гармонізуючий ефект NCTS має також економічний вимір. Уніфікація процедур, використання електронного документообігу та застосування транзитних спрощень сприяють зниженню витрат бізнесу, пов'язаних із підготовкою документів, простоем транспорту, повторними контрольними діями

та усуненням процедурної невизначеності. Для суб'єктів міжнародної логістики це означає можливість точніше планувати витрати на перевезення, скорочувати непродуктивні втрати часу та підвищувати стабільність поставок. Для держави економічний ефект полягає у підвищенні привабливості національної митно-логістичної інфраструктури та зміцненні довіри до України як до учасника європейського транзитного простору. Отже, NCTS є не лише інструментом правового зближення, а й чинником підвищення економічної ефективності міжнародного руху товарів.

Важливо підкреслити, що NCTS є не окремим проектом, а частиною ширшого процесу адаптації України до права Європейського Союзу. У документах ЄС щодо Угоди про асоціацію зазначено, що поглиблена та всеохоплююча зона вільної торгівлі передбачає поступове наближення українського законодавства, стандартів і практик до норм ЄС. У цьому контексті митна сфера є однією з ключових ділянок такого зближення, а запровадження NCTS стало одним із практичних результатів цього процесу. Крім того, Європейська Комісія окремо наголошувала, що підтримувала приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту та використання NCTS з жовтня 2022 року як складову посилення співпраці між ЄС та Україною у митній сфері [62; 71].

Практичні результати функціонування NCTS в Україні підтверджують її значення як реального, а не формального інструменту гармонізації. За інформацією Держмитслужби, у 2025 році в Україні було оформлено майже 142 тис. транзитних декларацій. Понад 96,5 тис. переміщень, розпочатих українськими митними органами, були успішно завершені в інших країнах-учасниках Конвенції. Водночас в Україні успішно завершено понад 45,5 тис. переміщень, розпочатих в інших державах. Такі показники свідчать, що NCTS уже стала стабільним інструментом міжнародного транзиту, який фактично інтегрує Україну до європейської митно-логістичної інфраструктури [3; 19].

Разом із тим гармонізація ще не завершена. Офіційні джерела ЄС вказують, що фаза 6 NCTS пов'язана з новими вимогами до безпекових даних та інтеграцією з ICS2. Держмитслужба України у 2025 році розпочала розробку фази 6 і визначила це як наступний крок до глибшої інтеграції в європейську

митну спільноту. Уже у 2026 році окремі країни ЄС, зокрема Угорщина, почали застосовувати фазу 6 разом із ICS2 для окремих транзитних сценаріїв. Це означає, що подальша гармонізація митної системи України потребуватиме не лише збереження сумісності з чинними правилами спільного транзиту, а й своєчасного оновлення інформаційної архітектури, нормативної бази та практики електронного декларування [1; 9; 10; 19; 22; 69].

Дані табл. 1.4 показують, що вплив NCTS на митну систему України проявляється одночасно на кількох рівнях. З одного боку, система забезпечує правове і процедурне наближення до європейських стандартів. З іншого – вона сприяє модернізації митної інфраструктури, цифровізації процесів та посиленню міжнародної взаємодії [3; 9; 10; 19; 22; 36; 62; 63; 64; 69; 71; 83].

Гармонізуючий вплив NCTS має безпосередній практичний вимір. Він позначається на швидкості доставки товарів, стабільності логістичних маршрутів, скороченні адміністративних бар'єрів і підвищенні ефективності транзитних перевезень [3; 19; 64; 69].

Разом із позитивними результатами слід враховувати, що гармонізація митної системи України з європейськими стандартами в межах NCTS ще не завершена. Подальший розвиток системи потребує своєчасного оновлення технічної архітектури відповідно до нових фаз NCTS і пов'язаних із ними вимог безпеки. Крім того, гармонізація вимагає не лише правового, а й організаційного та кадрового забезпечення. Йдеться, зокрема, про належну підготовку посадових осіб митних органів та учасників зовнішньоекономічної діяльності. Важливим також залишається питання стабільності цифрової взаємодії, оскільки ефективність електронного транзиту залежить від безперебійної роботи інформаційних систем і сумісності форматів даних. Для повного використання потенціалу NCTS потрібно й надалі розширювати практику митних спрощень, розвивати авторизації та посилювати сервісну орієнтацію митного адміністрування. Отже, NCTS уже сьогодні є реальним інструментом гармонізації, але її подальший розвиток потребує системного вдосконалення як нормативної, так і технологічної складової митної системи України.

Таблиця 1.4

Прояви гармонізуючого впливу NCTS на митну систему України

№ з/п	Напрямок впливу	Прояв гармонізації	Практичне значення для України
1	Правовий	Запровадження процедури спільного транзиту на основі Конвенції	Узгодження національного митного регулювання з європейськими нормами
2	Нормативний	Адаптація положень Митного кодексу України та підзаконних актів до вимог спільного транзиту	Створення правової бази для функціонування NCTS в Україні
3	Інституційний	Уніфікація взаємодії митних органів України з митними органами країн-учасниць Конвенції	Підвищення ефективності міжнародного митного співробітництва
4	Процедурний	Уніфікація порядку декларування, контролю, гарантування та завершення транзиту	Спрощення і стандартизація транзитних операцій
5	Цифровий	Використання спільної електронної системи NCTS та єдиних форматів обміну даними	Забезпечення сумісності митної інфраструктури України з європейською
6	Логістичний	Скорочення часу проходження митних формальностей і зменшення паперового документообігу	Підвищення швидкості та передбачуваності міжнародних перевезень
7	Економічний	Зниження транзакційних витрат бізнесу при здійсненні транзитних перевезень	Поліпшення умов ведення зовнішньоекономічної діяльності
8	Євроінтеграційний	Включення України до єдиного простору спільного транзиту	Поглиблення інтеграції України до європейського митного простору
9	Перспективний	Підготовка до переходу на NCTS Phase 6 та подальшу технічну сумісність із системами ЄС	Підтримання актуальності та конкурентоспроможності митної системи України

Джерело: складено автором на основі [3; 9; 10; 19; 22; 36; 62; 63; 64; 69; 71; 83].

Гармонізація митної системи України через NCTS має комплексний позитивний ефект, оскільки охоплює правову, інституційну, процедурну, цифрову, логістичну та економічну складові (табл. 1.5). Система забезпечує уніфікацію правил транзиту, підвищує сумісність національної митної інфраструктури з європейськими стандартами та створює кращі умови для здійснення міжнародних перевезень [3; 19; 63; 64; 69].

Таблиця 1.5

Основні переваги та обмеження гармонізації
митної системи України через NCTS

Напрямок оцінки	Переваги гармонізації через NCTS	Обмеження / проблемні аспекти	Практичне значення для України
Правовий	Уніфікація правил спільного транзиту, наближення національного законодавства до європейських вимог	Необхідність постійного оновлення нормативної бази відповідно до змін у системі ЄС	Підвищення правової сумісності України з європейським митним простором
Інституційний	Розвиток взаємодії митних органів України з митними адміністраціями договірних сторін Конвенції	Потреба в подальшому зміцненні інституційної спроможності та підготовці кадрів	Підвищення ефективності митного адміністрування
Процедурний	Стандартизація декларування, контролю, гарантування та завершення транзиту	Складність адаптації окремих учасників ЗЕД до нових процедурних вимог	Спрощення та уніфікація транзитних операцій
Цифровий	Використання спільної електронної системи, обмін даними в уніфікованому форматі	Необхідність постійної технічної модернізації та переходу до нових фаз NCTS	Забезпечення сумісності митної ІТ-інфраструктури з європейськими стандартами
Логістичний	Скорочення часу проходження митних формальностей, підвищення передбачуваності перевезень, зменшення паперового документообігу	Залежність ефективності від стабільності цифрових сервісів і готовності учасників ринку	Підвищення ефективності міжнародних перевезень і логістичних операцій
Економічний	Зниження транзакційних витрат бізнесу, скорочення простоїв транспорту	Потреба у витратах на адаптацію бізнес-процесів та ІТ-рішень	Поліпшення умов зовнішньоекономічної діяльності
Перспективний	Підготовка до подальшої інтеграції з новими європейськими цифровими рішеннями	Виклики, пов'язані з переходом до NCTS Phase 6 та суміжних систем безпеки	Збереження актуальності митної системи України у процесі євроінтеграції

Джерело: складено автором на основі [3; 19; 22; 62; 63; 64; 69; 71].

Водночас таблиця показує, що процес гармонізації ще не завершений. Подальший розвиток NCTS потребує постійного оновлення нормативної бази, технічної модернізації системи, підготовки персоналу та адаптації бізнесу до нових процедурних і цифрових вимог. Тому NCTS доцільно розглядати не лише як уже

досягнутий результат інтеграції, а й як основу для подальшого вдосконалення митної системи України відповідно до європейських стандартів [3; 22; 62; 64].

Таким чином, NCTS відіграє комплексну роль у процесі гармонізації митної системи України з європейськими стандартами. Вона забезпечує правове зближення через застосування єдиних правил транзиту, інституційне зближення через спільні механізми контролю та відповідальності, цифрове зближення через інтеграцію до єдиного електронного середовища, а також логістичне зближення через підвищення швидкості, передбачуваності та економічної ефективності міжнародного транзиту. Саме тому NCTS доцільно розглядати як один із найбільш практичних інструментів європейської інтеграції України у сфері митної справи та міжнародної логістики [3; 9; 10; 19; 22; 36; 62; 63; 64; 69; 71; 83].

Висновки до першого розділу

У першому розділі бакалаврської роботи досліджено теоретико-правові основи функціонування системи спільного транзиту NCTS та визначено її місце в процесі інтеграції України до європейського митного простору. Встановлено, що NCTS не є самостійною митною процедурою, а являє собою електронну систему адміністрування союзного і спільного транзиту. Вона забезпечує подання декларацій, обмін інформацією між митними органами, контроль переміщення товарів і завершення транзитної операції. З'ясовано, що сутність NCTS полягає у поєднанні правових, організаційних і цифрових механізмів управління транзитом, а її розвиток став результатом тривалої еволюції європейського митного регулювання.

У ході дослідження встановлено, що нормативно-правове регулювання транзитних процедур у ЄС та Україні має багаторівневий характер. У Європейському Союзі правову основу транзиту становлять Митний кодекс Союзу, Конвенція про процедуру спільного транзиту, а також делеговані та імплементаційні акти, які деталізують порядок застосування цих процедур. В Україні функціонування спільного транзиту забезпечується нормами Митного кодексу України, міжнародними зобов'язаннями за Конвенцією та підзаконними

актами, що визначають порядок реалізації її положень на національному рівні. Водночас окремі акти, які діяли на етапі впровадження системи, нині мають переважно історичне значення, але залишаються важливими для розуміння процесу становлення NCTS в Україні.

Обґрунтовано, що роль NCTS у гармонізації митної системи України з європейськими стандартами є комплексною. Вона проявляється у правовому зближенні через уніфікацію правил транзиту, в інституційному зближенні через спільні механізми митного контролю та відповідальності, у цифровому зближенні через інтеграцію України до єдиного електронного середовища, а також у логістичному зближенні через скорочення часу проходження митних формальностей, підвищення передбачуваності перевезень, зменшення паперового документообігу та зниження витрат.

Таким чином, NCTS доцільно розглядати як один із найбільш дієвих інструментів європейської інтеграції України у сфері митної справи та міжнародної логістики. Уже сьогодні система забезпечує практичне наближення національного митного адміністрування до європейських стандартів. Водночас вона потребує подальшого нормативного, організаційного та технологічного вдосконалення. Саме це зумовлює перехід від теоретико-правового аналізу до дослідження практики впровадження та функціонування NCTS в Україні, що і становить зміст наступного розділу роботи.

РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ ВПРОВАДЖЕННЯ ТА ПРАКТИКИ ЗАСТОСУВАННЯ NCTS В УКРАЇНІ

2.1 Передумови та етапи запровадження системи спільного транзиту у вітчизняну митну практику

Запровадження системи спільного транзиту NCTS в Україні не було випадковим рішенням і не зводилося лише до запуску нової комп'ютерної програми. Це був тривалий процес, який поєднав зміни в законодавстві, організації роботи митних органів, технічній підготовці та взаємодії з бізнесом. Тому в межах цього підрозділу доцільно розглядати не лише офіційні дати запуску системи, а й ті умови, що зробили її впровадження можливим, а також практичний зміст окремих етапів цього процесу [19; 49].

Першою важливою передумовою були євроінтеграційні зобов'язання України. Приєднання до Конвенції про процедуру спільного транзиту не було окремим кроком. Воно розглядалося як частина ширшого курсу на наближення української митної системи до стандартів ЄС. На офіційному рівні наголошувалося, що участь у спільному транзиті пов'язана з виконанням економічної частини Угоди про асоціацію та є одним із практичних напрямів інтеграції України до європейського митного простору. Саме тому впровадження NCTS слід оцінювати не лише як технічне оновлення, а як конкретний інструмент митної євроінтеграції [19; 23; 65].

Другою передумовою була потреба спростити транзитні перевезення і зробити їх більш передбачуваними. До впровадження NCTS транзитні операції в Україні супроводжувалися великою кількістю документів, додатковими процедурами та значними витратами часу. Європейська Комісія у своїх роз'ясненнях для економічних операторів прямо зазначає, що спільний транзит є ефективним інструментом для полегшення перетину кордону і має використовуватися для скорочення часу очікування. Крім того, спрощені правила, взаємне визнання фінансових гарантій і менша кількість контрольних дій допомагають знижувати витрати бізнесу. Для України це було особливо

важливо з огляду на значення транзиту для зовнішньої торгівлі та міжнародної логістики [65; 67].

Ще однією передумовою була потреба в цифровізації митної сфери. NCTS працює як електронна система управління і контролю транзитних операцій. Вона дає змогу подавати декларації, обмінюватися повідомленнями між митними органами в режимі реального часу та контролювати переміщення товарів. Для української митної практики це означало перехід від більш розрізненого контролю до єдиного цифрового підходу. Тому запровадження NCTS слід розглядати як частину ширшого процесу цифрової трансформації митного адміністрування [19; 67].

Окремо слід виділити нормативно-правову передумову. Першим ключовим кроком став Закон України «Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи» № 78-IX від 12 вересня 2019 року. Саме він створив правову основу для початкового запуску системи в Україні. На цьому етапі держава ще не була повноправною договірною стороною Конвенції, тому спочатку потрібно було створити внутрішню модель застосування NCTS. Цей закон виконав підготовчу функцію: він дав змогу розпочати пілотний проєкт, провести тестування і поступово підготувати митну систему до міжнародного формату роботи [19; 49].

Однак для переходу до міжнародного застосування однієї лише підготовчої моделі було недостатньо. Українське законодавство потрібно було привести у відповідність до вимог спільного транзиту. Тому важливу роль відіграли Закон № 2510-IX від 15 серпня 2022 року, яким було внесено зміни до Митного кодексу України та інших законів, а також Закон № 2555-IX від 30 серпня 2022 року про приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту. Після цього з 1 жовтня 2022 року Конвенція набула чинності для України, а процедура спільного транзиту почала застосовуватися в міжнародному форматі [45; 48; 65].

Важливе значення мали і підзаконні акти, які забезпечили практичне функціонування системи після приєднання до Конвенції. Йдеться насамперед про постанову Кабінету Міністрів України № 1092 від 27 вересня 2022 року щодо

надання авторизацій та наказ Міністерства фінансів України № 325 від 7 жовтня 2022 року, яким затверджено Порядок реалізації положень Конвенції на території України. Якщо закони створили загальну правову основу, то саме ці акти забезпечили щоденне практичне застосування спільного транзиту [25; 47].

Не менш важливою була інституційна передумова. За даними Держмитслужби, для запровадження спільного транзиту в Україні були створені спеціалізовані структурні підрозділи та Служба підтримки з питань NCTS. Крім того, у 2020–2022 роках значну увагу приділяли навчанню персоналу і роботі з бізнесом. Лише за період з жовтня 2020 року до серпня 2022 року підготовку з питань спільного транзиту пройшли близько 4,5 тис. посадових осіб митниць, а з бізнесом було проведено понад 100 зустрічей і семінарів. Це свідчить про те, що реформу готували не лише на рівні документів, а й на рівні кадрів і практичної взаємодії [19].

Після формування цих передумов Україна перейшла до пілотного етапу. Застосування NCTS розпочалося 16 листопада 2020 року. Пілотний проєкт тривав до 16 березня 2021 року. Його головною метою були не великі обсяги оформлення, а перевірка роботи системи на практиці. За інформацією Держмитслужби, у пілотному проєкті брали участь Волинська, Київська, Північна та Одеська митниці, а з боку бізнесу – 5 підприємств. У межах цього етапу було успішно оформлено 15 декларацій T1UA. Хоча це небагато, для початкової перевірки системи такого обсягу було достатньо. Саме цей етап дав змогу протестувати систему на практиці та отримати перший досвід для митних органів і підприємств [19].

Узагальнену логіку підготовки України до запровадження системи спільного транзиту NCTS наведено на рис. 2.1.



Рис. 2.1. Логіка запровадження NCTS в Україні

Джерело: складено автором на основі [19; 22; 23; 41; 49; 65].

З практичного погляду пілотний етап мав велике значення. Він показав, що запуск NCTS – це не просто встановлення програмного забезпечення. Потрібно було перевірити, як декларації проходять через систему, як працюють митні органи, як діє електронний обмін повідомленнями і наскільки бізнес готовий до нових правил. Тобто пілотний етап виконував функцію безпечного тестування. Саме він дав змогу виявити проблемні моменти ще до того, як система почала застосовуватися ширше [19].

Наступним етапом стало національне застосування NCTS, яке тривало з 17 березня 2021 року до 30 вересня 2022 року. Міністерство фінансів наголошувало, що особливістю цього етапу було використання однієї митної декларації для декларування товарів у режим спільного транзиту та можливість застосування спеціальних транзитних спрощень для сумлінного бізнесу. Водночас національне застосування мало ще одне важливе завдання: воно повинно було підтвердити готовність України до переходу на міжнародний рівень і стати одним із ключових етапів для отримання запрошення до приєднання до Конвенції [41].

Саме національний етап дав змогу отримати реальні практичні результати. За даними Держмитслужби, протягом року національного застосування в системі зареєструвалися понад 1 000 підприємств, було подано майже 5 000 декларацій Т1UA, з яких понад 3 200 оформили митні органи. Крім того, було зареєстровано 9 фінансових гарантів, а Служба підтримки опрацювала понад 600 запитів щодо застосування NCTS. Для аналітичного розділу ці показники важливі тим, що вони підтверджують: національний етап був не формальним, а реально працював як механізм підготовки до міжнародного режиму [17].

Окремо слід зазначити, що саме під час національного застосування в Україні почали формуватися практика авторизацій і система транзитних спрощень. У травні 2022 року перше підприємство в Україні отримало дозвіл на застосування спеціального транзитного спрощення «загальна фінансова гарантія». Це був важливий крок, оскільки система спільного транзиту ґрунтується не лише на технічному обміні даними, а й на механізмах довіри до учасників процедури. У подальшому такі спрощення, як статус авторизованого

вантажовідправника та авторизованого вантажоодержувача, стали важливою частиною практичного розвитку NCTS в Україні [11].

Національний етап був важливим і тому, що саме в цей період Україна проходила оцінювання з боку європейських інституцій. На сторінці Держмитслужби зазначено, що у 2021–2022 роках відбулося дві оціночні місії DG TAXUD: попередня – у листопаді 2021 року, а фінальна – у червні 2022 року. Крім того, з вересня 2021 року розпочалося тестування на відповідність національного програмного забезпечення для NCTS Phase 4 положенням Конвенції, а останній міжнародний етап тестування було проведено у травні 2022 року за участю кількох держав. Це означає, що національне застосування в Україні поєднувало щоденну митну практику з міжнародною перевіркою готовності [19; 42].

Переломним став 2022 рік, коли Україна перейшла від підготовки до міжнародного застосування NCTS. У червні 2022 року розпочала роботу фінальна оціночна місія ЄС щодо готовності України до участі в міжнародному застосуванні системи. У липні 2022 року було ухвалено рішення про запрошення України до митних конвенцій. 5 вересня 2022 року Європейська Комісія офіційно повідомила, що Україна зможе застосовувати спільний транзит з 1 жовтня 2022 року. Це стало результатом попередньої правової, організаційної та технічної підготовки, а не окремого політичного рішення [40; 42; 65].

З 1 жовтня 2022 року розпочалося міжнародне застосування NCTS. Саме з цього моменту Україна стала повноправною учасницею системи спільного транзиту. На практиці це означало можливість використовувати одну транзитну декларацію на маршруті між Україною та країнами-учасницями Конвенції, застосовувати взаємно визнані фінансові гарантії та працювати за єдиними правилами електронного транзиту. Для української митної практики це був якісно новий етап, оскільки йшлося не просто про модернізацію внутрішньої процедури, а про фактичне включення до спільного митного простору [19; 48; 65].

Перші результати міжнародного застосування показали, що система почала реально працювати. За даними Держмитслужби, у період з жовтня 2022 року до

березня 2023 року кількість декларацій на в'їзд в Україну перевищила 900, а кількість переміщень, розпочатих в Україні, перевищила 1 900. Крім того, за цей самий період було надано 25 авторизацій на застосування транзитних спрощень. Це свідчить про те, що вже в перші місяці після приєднання до Конвенції система не лише формально діяла, а й поступово набирала обертів [16].

Упродовж 2023 року міжнародне застосування NCTS суттєво розширилося. За підсумками року митні органи України оформили 41,9 тис. транзитних декларацій. Крім того, було проведено оцінку відповідності 57 підприємств і надано 182 авторизації на застосування транзитних спрощень. Це свідчило вже не просто про запуск системи, а про її закріплення в практиці української митниці та бізнесу. Отже, 2023 рік можна вважати періодом масштабування системи після початку міжнародного застосування [12].

Окремий етап у розвитку системи пов'язаний із переходом на фазу 5 NCTS. 22 квітня 2024 року Україна офіційно перейшла на оновлену версію ІТ-системи, яка є основою Конвенції. У повідомленні Держмитслужби підкреслювалося, що цей перехід був зобов'язанням, яке Україна взяла на себе при вступі до Конвенції. Також зазначалося, що підготовка до переходу була тривалою: розробка рішення почалася ще у 2022 році, а тестування тривало з 2023 року і охопило понад пів тисячі тестових сценаріїв. Отже, фаза 5 була не лише технічним оновленням, а й підтвердженням того, що Україна здатна розвивати NCTS синхронно з іншими країнами-учасницями [23].

Подальший розвиток системи пов'язаний із підготовкою до фази 6 NCTS. У 2025 році Держмитслужба повідомила про початок розробки нової версії системи. Це означає, що розвиток NCTS в Україні не завершився ні приєднанням до Конвенції, ні переходом на фазу 5. Навпаки, система і далі оновлюється відповідно до нових вимог ЄС. У 2026 році вже з'явилися практичні приклади переходу окремих країн, зокрема Угорщини, до застосування фази 6 разом із системою ICS2. Для України це важливий сигнал: підтримання сумісності з митними інформаційними рішеннями ЄС залишається постійним завданням [23].

Показники 2025 року підтверджують, що попередні етапи впровадження дали відчутний результат. За інформацією Держмитслужби, у 2025 році в країнах-учасницях Конвенції було успішно завершено майже 96,5 тис. переміщень, розпочатих митними органами України, а в Україні – понад 45,5 тис. переміщень, розпочатих в інших державах (рис. 2.2). Загалом протягом року було оформлено майже 142 тис. транзитних декларацій. Це найвищий річний показник з моменту міжнародного застосування системи в Україні. Отже, можна стверджувати, що впровадження NCTS пройшло шлях від експериментального проєкту до повноцінного елементу митної практики [3].

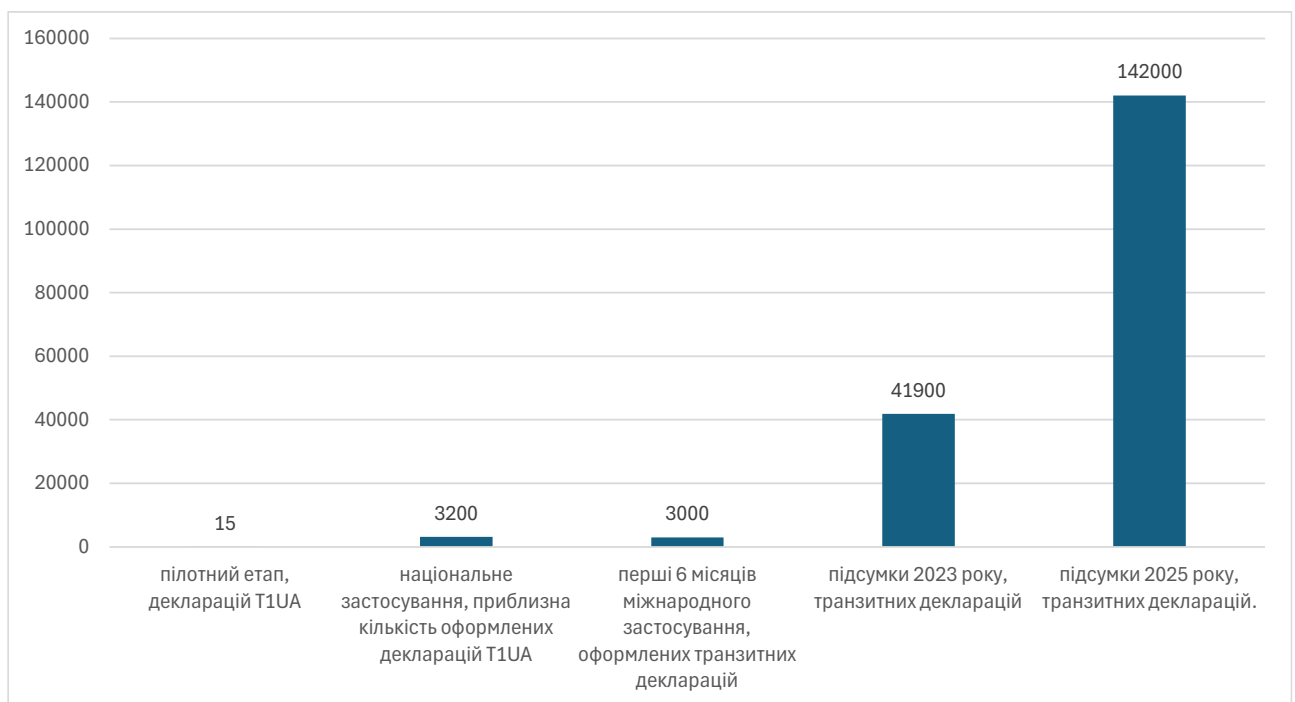


Рис. 2.2. Динаміка поширення NCTS в Україні у 2020–2025 рр.

Джерело: складено автором на основі [3; 12; 16; 17; 19].

Як видно з рис. 2.2, застосування NCTS в Україні зростало нерівномірно, але загалом дуже швидко. Якщо на пілотному етапі система мала переважно тестовий характер, то після приєднання до Конвенції вона перейшла до масштабного практичного використання. Найбільше зростання спостерігалося у 2023–2025 роках, що свідчить про закріплення NCTS у митній практиці України. За даними Держмитслужби, у 2025 році в Україні було оформлено майже 142 тис.

транзитних декларацій, тобто більше, ніж за всі попередні роки міжнародного застосування системи разом.

Для наочнішого відображення переходу від пілотного запуску системи до її повномасштабного міжнародного застосування доцільно узагальнити основні кількісні показники впровадження NCTS в Україні у табл. 2.1.

Таблиця 2.1

Динаміка впровадження та розширення застосування NCTS в Україні

Етап / період	Ключові кількісні показники	Аналітичне значення
Пілотний етап (16.11.2020 – 16.03.2021)	4 митниці; 5 підприємств; 15 оформлених декларацій Т1UA	Показує, що система спочатку тестувалася в обмеженому середовищі, а головним завданням була перевірка працездатності механізму
Національне застосування (17.03.2021 – 30.09.2022)	понад 1 000 зареєстрованих підприємств; майже 5 000 поданих декларацій Т1UA; понад 3 200 оформлених декларацій; 9 фінансових гарантів; понад 600 запитів до Служби підтримки	Свідчить про перехід від тестового використання до реального функціонування системи у вітчизняній практиці
Перші 6 місяців міжнародного застосування (10.2022 – 03.2023)	понад 900 декларацій на в'їзд в Україну; понад 1 900 переміщень, розпочатих в Україні; 25 авторизацій на застосування транзитних спрощень	Показує, що після приєднання до Конвенції система почала реально використовуватись у міжнародному форматі
Підсумки 2023 року	41,9 тис. оформлених транзитних декларацій; 57 підприємств пройшли оцінку відповідності; 182 авторизації на застосування транзитних спрощень	Підтверджує закріплення NCTS у практиці митниці та бізнесу і розширення застосування спрощень
Підсумки 2025 року	майже 142 тис. транзитних декларацій; майже 96,5 тис. переміщень, завершених в інших країнах-учасницях Конвенції; понад 45,5 тис. переміщень, завершених в Україні	Свідчить, що NCTS пройшла шлях від пілотного проекту до стабільного інструменту міжнародного транзиту

Джерело: складено автором на основі [3; 12; 16; 17; 19].

Таким чином, передумови запровадження NCTS в Україні були комплексними. Вони охоплювали євроінтеграційний курс держави, потребу в оновленні законодавства, цифровізацію митної сфери, інституційну підготовку митних органів і зацікавленість бізнесу у спрощенні транзитних процедур. Етапи впровадження також мали чітку логіку: підготовка правової та організаційної основи, пілотний проєкт, національне застосування, міжнародне застосування та подальша технічна модернізація. Саме така послідовність дала змогу уникнути формального характеру реформи і зробити NCTS реальною частиною вітчизняної митної практики [3; 19; 23; 41; 49].

2.2 Аналіз організаційно-технологічного механізму застосування NCTS

Організаційно-технологічний механізм застосування NCTS в Україні слід розглядати як практичну систему дій, за допомогою якої здійснюються оформлення, супровід і завершення процедури спільного транзиту. Якщо в попередньому підрозділі увагу було зосереджено на передумовах і етапах запровадження системи, то тут доцільно проаналізувати, як вона працює у щоденній митній практиці. У цьому випадку йдеться не стільки про загальні характеристики NCTS, скільки про конкретні організаційні ролі, канали подання декларацій, порядок електронного обміну повідомленнями, механізм гарантування, застосування авторизацій і роботу сервісів підтримки [8; 19; 47].

У практичному плані організаційний механізм NCTS складається з кількох взаємопов'язаних елементів. До нього входять суб'єкт процедури спільного транзиту, його представник або митний брокер, гарант, митниця відправлення, митниця транзиту, митниця призначення, а також служба підтримки. На сайті Держмитслужби зазначено, що користувачами електронної транзитної системи є посадові особи митних органів, суб'єкти процедури спільного транзиту та їхні представники, гаранти та їхні представники, а також представники служб підтримки країн-учасниць Конвенції [19]. Це свідчить про те, що NCTS не

обмежується взаємодією лише між декларантом і митницею. Вона функціонує як багаторівневе середовище, у якому кожний учасник виконує окрему роль.

У центрі цього механізму перебуває суб'єкт процедури спільного транзиту. Саме він подає декларацію, забезпечує надання гарантії та відповідає за належне завершення операції. Це означає, що в NCTS відповідальність не розподіляється між багатьма учасниками, а зосереджується на тому, хто ініціює процедуру. На практиці це спрощує контроль для митниці, але водночас підвищує вимоги до підготовки бізнесу. Підприємство повинно правильно оформити декларацію, коректно зазначити всі обов'язкові дані та забезпечити чинність гарантії [8; 25].

Для розуміння організаційно-технологічного механізму важливо враховувати, що він починається не з переміщення товару, а з подання декларації. На етапі застосування NCTS фази 5 в Україні бізнес може подавати транзитні декларації трьома основними способами: через інтеграційну платформу «Єдине вікно – ЄАІС – NCTS», через «Портал трейдера» або через брокерське програмне забезпечення, яке працює відповідно до оприлюднених технічних вимог [19; 20]. Це є важливою особливістю механізму. Система не змушує всіх користувачів працювати через один інтерфейс. Навпаки, вона надає кілька каналів доступу. Такий підхід є зручним для різних груп користувачів: великі компанії можуть інтегрувати власне програмне забезпечення, а малі підприємства – користуватися стандартними державними сервісами.

Технологічно NCTS побудована на електронному обміні стандартизованими повідомленнями. Це одна з головних ознак її сучасного характеру. У технічній документації Держмитслужби для трейдерів і розробників програмного забезпечення зазначено, що NCTS фази 5 охоплює спільний, національний і зовнішній домени. Зовнішній домен стосується взаємодії між митницею та бізнесом. Саме в його межах відбувається обмін основними повідомленнями, які супроводжують увесь життєвий цикл транзитної операції [20]. Інакше кажучи, процедура спільного транзиту в NCTS існує не як набір окремих документів, а як послідовність електронних етапів, які система фіксує і передає між учасниками.

У цій послідовності важливу роль відіграють стандартні електронні повідомлення. До них належать, зокрема, повідомлення про подання декларації, присвоєння MRN, випуск у транзит, прибуття до митниці призначення, дозвіл на розвантаження, результати розвантаження, завершення процедури, а також повідомлення, що використовуються у випадках відмови у випуску або початку розшуку неприбулого вантажу [20]. Практичне значення цього полягає в тому, що кожний етап процедури не просто відбувається, а оформлюється у вигляді окремого електронного повідомлення. Завдяки цьому зменшується ризик неузгодженості, а всі дії учасників стають більш прозорими та простежуваними. Узагальнену характеристику основних електронних повідомлень, що використовуються в NCTS, наведено у додатку А.

Механізм проходження транзитної операції в NCTS можна подати як послідовність кількох основних кроків (рис. 2.3). Спочатку суб'єкт процедури або його представник подає електронну декларацію. Далі митниця відправлення перевіряє правильність відомостей, наявність і чинність гарантії, а за потреби визначає необхідність контролю. Якщо декларацію приймають, система присвоює MRN, після чого товари випускаються в транзит. Після прибуття товару до митниці призначення або до авторизованого вантажоодержувача надсилається повідомлення про прибуття, а далі – повідомлення, пов'язані з розвантаженням і завершенням операції. Якщо вантаж не прибув або виявлено розбіжності, запускається механізм додаткових запитів і розслідування [8; 73].

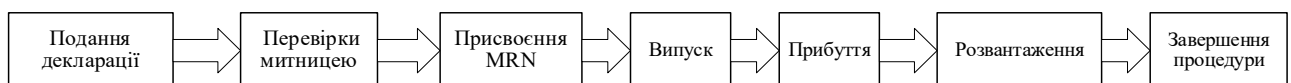


Рис. 2.3. Організаційно-технологічний механізм застосування NCTS в Україні

Джерело: складено автором на основі [19; 20; 73].

Такий порядок важливий як з організаційного, так і з технологічного погляду. З організаційного боку він чітко розподіляє функції між митницею відправлення, транзиту та призначення. З технологічного боку він забезпечує безперервний електронний ланцюг дій. Для користувачів це означає, що

процедура не залежить лише від паперових документів чи усних погоджень. Кожна ключова дія має бути підтверджена в системі. Саме тому в NCTS правильне заповнення декларації та своєчасне надсилання повідомлень мають таке ж значення, як і дотримання правових вимог [20; 73].

Приклад практичного сценарію застосування NCTS у міжнародному перевезенні наведено у додатку Е.

Окремої уваги заслуговує структура транзитної декларації у фазі 5, оскільки саме вона суттєво змінила технологічний бік роботи користувачів. У методичних рекомендаціях Держмитслужби зазначено, що структура декларації передбачає чотири рівні: рівень декларації, рівень мастер-відправлення, рівень домашнього відправлення та рівень товарної одиниці в домашньому відправленні [6]. Така структура є складнішою за попередню, але дає змогу точніше відображати реальні логістичні схеми. Зокрема, рівень House Consignment дозволяє в межах однієї транзитної декларації оформлювати консолідовані вантажі, тобто вантажі з кількома відправниками або одержувачами. Це особливо важливо для експедиторських і збірних перевезень. Деталізовану структуру транзитної декларації у фазі 5 NCTS подано у додатку Б.

Саме тому фазу 5 не варто розглядати як звичайне технічне оновлення. На сторінці Держмитслужби прямо зазначено, що для бізнесу перехід на фаза 5 NCTS означає зміну окремих правил заповнення декларацій, зокрема щодо деталізації даних і можливості працювати на рівні домашніх накладних. Також зазначено, що попередню версію системи після переходу ще певний час використовували лише для завершення раніше розпочатих переміщень [19]. Це свідчить про те, що технологічне оновлення безпосередньо впливає на роботу декларантів, брокерів і митних органів.

Важливою частиною механізму є авторизації та транзитні спрощення. Саме вони переводять NCTS від моделі звичайного електронного декларування до моделі, заснованої на довірі до сумлінного бізнесу. За інформацією Держмитслужби, у процедурі спільного транзиту використовуються такі основні спрощення: загальна гарантія, у тому числі зі зменшенням референтної суми або

звільненням від гарантії, використання пломб спеціального типу, а також можливість відправляти і отримувати товари без їх пред'явлення митниці – через статуси авторизованого вантажовідправника та авторизованого вантажоодержувача [7; 19]. На практиці це означає, що NCTS не лише цифровізує процедуру, а й змінює сам підхід до її адміністрування. Довідкову характеристику основних транзитних спрощень та їх практичного значення для бізнесу наведено у додатку В.

Особливо показовими є статуси авторизованого вантажовідправника та авторизованого вантажоодержувача. У Посібнику з транзиту зазначено, що авторизований вантажовідправник може здійснювати транзитні операції без пред'явлення товарів митниці відправлення, а авторизований вантажоодержувач – приймати товари у власному приміщенні або в іншому визначеному місці без пред'явлення товарів митниці призначення [73]. Для практики це означає, що частина митних формальностей переноситься з фізичного простору митниці в електронну взаємодію. Саме тут добре видно зміст організаційно-технологічного механізму NCTS: він дає змогу зменшити прямий контакт із митницею там, де це можливо без втрати контролю.

Не менш важливим є гарантійний механізм. У процедурі спільного транзиту гарантія виконує подвійну функцію. З одного боку, вона захищає фіскальні інтереси держави, якщо під час транзиту виникає митний борг. З іншого – дає змогу суб'єкту процедури переміщувати товари без сплати митних платежів на кожному етапі маршруту. На сторінці Держмитслужби також наведено нормативну й організаційну основу цього механізму, зокрема електронну реєстрацію гарантій для цілей спільного транзиту у фазі 5 [19]. Це важливо, оскільки гарантія в NCTS є не паперовим додатком до декларації, а частиною єдиного електронного процесу.

Для стабільної роботи всієї системи велике значення має Служба підтримки з питань спільного транзиту. На сторінці Держмитслужби зазначено, що її функціонування було однією з обов'язкових вимог DG TAXUD для приєднання країни до Конвенції. Там також прямо вказано, що Служба

підтримки приймає запити користувачів щодо технічних збоїв, особливостей роботи із системою, роз'яснень щодо застосування процедури спільного транзиту та адміністративної допомоги у розумінні Конвенції. Запити приймаються цілодобово, а в робочий час – через модуль helpdesk, електронну пошту і телефон [19; 32]. Це свідчить про те, що в NCTS підтримка користувачів не є другорядною функцією, а є важливою частиною механізму її застосування.

З технологічного погляду така служба потрібна тому, що система є складною і залежить від правильної роботи багатьох елементів: каналів зв'язку, структури XML-повідомлень, доступу користувача, форматів даних і синхронізації між різними системами. Якщо в традиційній паперовій моделі помилку часто можна було виправити під час безпосереднього контакту з посадовою особою, то в електронній системі помилка в даних або технічний збій можуть зупинити рух декларації. Саме тому наявність такої служби є не просто корисною, а необхідною умовою функціонування організаційно-технологічного механізму [19; 20; 53; 77].

Ще одним важливим елементом є резервні процедури на випадок технічних збоїв. У Посібнику з транзиту Європейської Комісії передбачено окрему процедуру безперервності роботи, яка застосовується тоді, коли NCTS тимчасово недоступна або в митниці, або в самого суб'єкта процедури. Це показує, що навіть високий рівень цифровізації не усуває потреби в механізмах безперервності. Навпаки, чим більш електронною є процедура, тим важливіше мати чіткі правила дій у разі збоїв [73]. Орієнтовну послідовність дій у разі технічної недоступності NCTS подано у додатку Г.

Аналіз усього механізму дає змогу зробити кілька висновків. По-перше, NCTS в Україні поєднує організаційні та технологічні рішення в межах єдиного процесу. По-друге, система побудована так, щоб частина митних дій виконувалася дистанційно, без постійного фізичного контакту між бізнесом і митницею. По-третє, ефективність цього механізму прямо залежить від якості даних, технічної стабільності системи та рівня підготовки користувачів. По-

четверте, фаза 5 зробила механізм більш гнучким для сучасної логістики, але водночас підвищила вимоги до правильності заповнення декларацій [10; 19; 20].

Про практичну розбудову організаційно-технологічного механізму NCTS в Україні свідчать і кількісні показники. Держмитслужба зазначає, що транзитні декларації у фазі 5 подаються трьома основними способами: через інтеграційну платформу «Єдине вікно – ЄАІС – NCTS», через «Портал трейдера» та через брокерське програмне забезпечення. Водночас структура транзитної декларації у фазі 5 передбачає чотири рівні внесення даних, що дає змогу гнучкіше оформлювати, зокрема, і консолідовані вантажі. За підсумками 2023 року в Україні було проведено оцінку відповідності 57 підприємств і надано 182 авторизації на застосування транзитних спрощень. Це свідчить про поступове поширення сервісно-контрольної моделі роботи з бізнесом. Крім того, станом на початок липня 2025 року в системі діяли 94 загальні гарантії на суму понад 320 млн євро та 4 947 індивідуальних гарантій на суму 218,45 млн євро. Окремо слід зазначити, що Служба підтримки з питань спільного транзиту Держмитслужби приймає запити користувачів цілодобово, що також є важливою організаційною складовою стабільної роботи системи [7; 10; 12; 18; 19; 20].

Для конкретизації практичних параметрів функціонування організаційно-технологічного механізму NCTS в Україні доцільно узагальнити його основні кількісні показники у табл. 2.2.

Разом з тим організаційно-технологічний механізм застосування NCTS має і певні проблемні сторони. Він є ефективним лише за умови належної інтеграції з національними інформаційними системами, постійної технічної підтримки та достатнього рівня підготовки користувачів. Крім того, складніша структура декларації у фазі 5 означає, що для частини підприємств зростає потреба в додатковому навчанні або у використанні послуг митного брокера. Отже, цифровізація не усуває повністю організаційні труднощі, а в окремих випадках змінює їх характер: від паперових і процедурних – до технічних та пов'язаних із рівнем підготовки користувачів [10; 19; 73].

Таблиця 2.2

Кількісні показники організаційно-технологічного механізму
застосування NCTS в Україні

Показник механізму	Значення	Що це характеризує
Канали подання транзитної декларації	3	Багатоканальний доступ до системи: «Єдине вікно – ЄАІС – NCTS», Портал трейдера, брокерське ПЗ
Рівні структури декларації у фазі 5 NCTS	4	Більш гнучку побудову даних для звичайних і консолідованих перевезень
Діючі загальні гарантії на початок липня 2025 року	94	Масштаб використання гарантійного механізму в системі
Загальна сума діючих загальних гарантій на початок липня 2025 року	понад 320 млн євро	Фінансову спроможність механізму гарантування
Діючі індивідуальні гарантії на початок липня 2025 року	4 947	Широту використання індивідуального гарантування в поточних операціях
Загальна сума діючих індивідуальних гарантій на початок липня 2025 року	218,45 млн євро	Обсяг фінансового забезпечення транзитних перевезень
Авторизації на застосування транзитних спрощень у 2023 році	182	Ступінь поширення сервісно-контрольної моделі серед бізнесу
Зареєстровані загальні гарантії у 2025 році	87	Активність оновлення гарантійного інструментарію в межах системи
Сума зареєстрованих загальних гарантій у 2025 році	майже 300 млн євро	Зростання можливостей забезпечення транзитних переміщень
Зареєстровані індивідуальні гарантії у 2025 році	22 701	Інтенсивність практичного використання процедури спільного транзиту
Сума зареєстрованих індивідуальних гарантій у 2025 році	понад 1 млрд євро	Масштаб фінансового забезпечення операцій у межах NCTS
Режим роботи Служби підтримки	цілодобово	Постійне технічне й консультаційне супроводження користувачів системи

Джерело: складено автором на основі [7; 10; 19; 20; 73].

Таким чином, організаційно-технологічний механізм застосування NCTS в Україні є складною, але логічно побудованою системою. Його основу становлять багатоканальне електронне подання декларацій, стандартизований обмін повідомленнями, інтегрований гарантійний механізм, система авторизацій і транзитних спрощень, нова структура даних фази 5, а також служба підтримки і резервні процедури. Саме ця сукупність елементів забезпечує реальне функціонування процедури спільного транзиту в Україні [19; 20; 47; 73].

2.3 Оцінка ефективності функціонування системи NCTS в Україні

Ефективність функціонування NCTS в Україні доцільно оцінювати за кількома основними показниками. Насамперед ідеться про динаміку кількості оформлених транзитних декларацій, кількість успішно завершених переміщень, поширення транзитних спрощень, розвиток системи гарантування та здатність системи стабільно працювати під час технічних оновлень. Такий підхід дає змогу оцінити NCTS не лише як інформаційну систему, а як реальний інструмент митного адміністрування та міжнародного транзиту [81].

У межах даної роботи ефективність функціонування NCTS в Україні проводилась не лише за абсолютним зростанням кількості оформлених декларацій, а за сукупністю кількісних і якісних критеріїв. До них належать масштаб практичного використання системи, завершеність транзитних операцій, поширення транзитних спрощень, розвиток гарантійного механізму, стійкість системи під час технічних оновлень, а також вплив на передбачуваність і швидкість логістичних процесів. Такий підхід дає змогу перейти від простого опису статистичних показників до комплекснішої оцінки результативності NCTS як інструменту митного адміністрування та міжнародного транзиту.

Першим і найбільш наочним показником ефективності є динаміка оформлення транзитних декларацій. Якщо у 2022 році, тобто в перші місяці міжнародного застосування, було оформлено лише понад 700 декларацій, то у 2023 році їх кількість зросла до 41,9 тис., у 2024 році перевищила 94 тис., а у 2025 році сягнула майже 142 тис. Отже, за три роки міжнародного застосування система продемонструвала стійке і швидке зростання. Особливо показово, що лише за 2025 рік в Україні було оформлено більше транзитних декларацій, ніж за всі попередні роки міжнародного застосування NCTS разом [3; 12; 13; 21].

Динаміку оформлення транзитних декларацій NCTS в Україні у 2022–2025 рр. наведено на рис. 2.4.

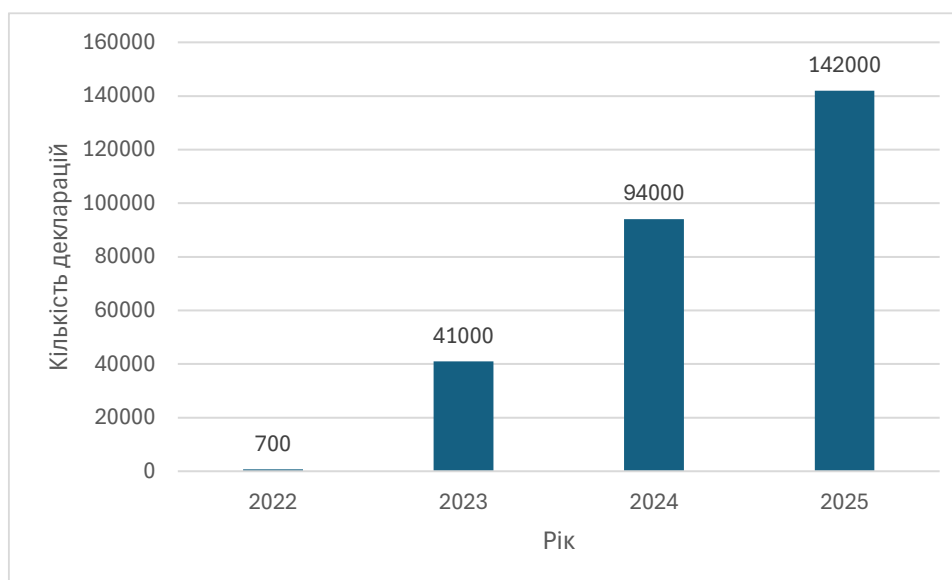


Рис. 2.4. Динаміка оформлення транзитних декларацій NCTS в Україні у 2022–2025 рр.

Джерело: складено автором на основі [3; 13; 21].

Як видно з рис. 2.4, кількість оформлених транзитних декларацій NCTS в Україні зростала дуже швидко. Якщо у 2022 році йшлося лише про понад 700 декларацій, то у 2025 році їх кількість сягнула майже 142 тис. Це свідчить про перехід системи від початкового етапу міжнародного застосування до повномасштабного використання в митній практиці.

Якщо розглядати ці дані в динаміці, то зростання використання NCTS має прискорений характер. Порівняно з 2023 роком кількість оформлених декларацій у 2024 році зросла більш ніж удвічі, а у 2025 році – ще приблизно на половину. Це дає підстави стверджувати, що у 2023–2025 роках система перейшла від стадії первинного освоєння до стійкого масштабування. Для оцінки ефективності це важливо, оскільки свідчить не лише про формальний запуск NCTS, а про її закріплення у щоденній митній та логістичній практиці.

Звертає на себе увагу, що у 2025 році кількість зареєстрованих загальних гарантій була меншою, ніж у 2024 році, але їх загальна сума суттєво зросла. Це може свідчити про укрупнення гарантійного забезпечення та зростання фінансових можливостей учасників процедури спільного транзиту. Отже, система демонструє не лише кількісне розширення, а й якісне посилення

гарантійного механізму, що є важливим показником інституційної зрілості NCTS в Україні.

Ця динаміка свідчить не лише про зростання кількості користувачів системи, а й про її поступове закріплення у митній практиці. На початковому етапі NCTS сприймалася переважно як новий міжнародний інструмент, який ще потребував адаптації з боку митниці та бізнесу. Однак уже у 2023–2025 роках система перейшла від етапу впровадження до етапу масштабного використання. Це означає, що українські підприємства і митні органи почали сприймати NCTS не як експеримент, а як звичний інструмент роботи у сфері транзиту [3; 12; 13].

Другим важливим показником ефективності є стабільність роботи системи під час технічних змін. У 2024 році Україна перейшла на фазу 5 NCTS. Сам по собі перехід на нову версію системи міг спричинити тимчасове уповільнення оформлення декларацій. Проте офіційні дані Держмитслужби свідчать про протилежне. У I кварталі 2024 року було оформлено 23,5 тис. декларацій, а у II кварталі – вже 25,5 тис., тобто на 2 тис. більше. Причому майже 15 тис. декларацій у II кварталі були оформлені саме у фазі 5 NCTS. Це означає, що технічне оновлення не лише не знизило результативність системи, а й не завадило подальшому зростанню її використання [6; 14].

Третім показником є кількість успішно завершених переміщень. Саме цей критерій дає змогу оцінити не лише факт подання декларації, а й завершеність та практичну результативність транзитної операції. У 2023 році в країнах-учасниках Конвенції було успішно завершено понад 33,6 тис. переміщень, розпочатих митними органами України, а в Україні – понад 7,6 тис. переміщень, розпочатих в інших країнах. У 2024 році ці показники зросли відповідно до понад 73 тис. і понад 21 тис., а у 2025 році – до майже 96,5 тис. і понад 45,5 тис. відповідно. Таким чином, за два роки Україна суттєво зміцнила свої позиції як митниця відправлення і водночас помітно посилила роль митниці призначення [3; 12; 13].

Зростання кількості завершених переміщень має важливе аналітичне значення. Воно свідчить про те, що NCTS ефективно працює не лише на етапі

подання декларації, а й на всьому шляху проходження транзитної операції. Інакше кажучи, система функціонує як цілісний механізм, а не лише як електронний інструмент оформлення. Крім того, швидке зростання кількості переміщень, завершених в Україні, показує, що українська митна інфраструктура поступово краще інтегрується до європейського транзитного простору [3; 12; 13; 15].

Окремо слід звернути увагу на розвиток внутрішнього транзиту із застосуванням NCTS. У 2025 році Держмитслужба повідомила, що кількість таких переміщень зросла порівняно з 2024 роком майже у 2,5 раза – з 10 тис. до 24,5 тис. Це важливий показник, оскільки він демонструє, що система стала корисною не лише для міжнародних перевезень, а й для внутрішньої митної практики. Отже, ефективність NCTS проявляється не тільки у зовнішньому, а й у внутрішньому застосуванні [3].

Ще одним показником ефективності є розвиток системи авторизацій і транзитних спрощень. За 2023 рік було проведено оцінку відповідності 57 підприємств і надано 182 авторизації на застосування транзитних спрощень. Уже в I кварталі 2024 року кількість підприємств, які отримали та використовують такі авторизації, зросла з 57 до 101, а їм було надано 121 авторизацію. Ці дані свідчать про те, що система поступово переходить від моделі жорсткого адміністративного контролю до моделі партнерства з добросовісним бізнесом. Це є важливим показником ефективності, оскільки саме використання спрощень дає змогу скорочувати час проходження формальностей і зменшувати навантаження як на митні органи, так і на підприємства [6; 12].

Не менш показовим є гарантійний блок системи. У 2023 році в системі GMS було зареєстровано 46 загальних електронних гарантій і 2997 індивідуальних електронних гарантій. У 2024 році ці показники зросли до 109 загальних і 10 151 індивідуальної гарантії. У 2025 році було зареєстровано 87 загальних гарантій на суму майже 300 млн євро та 22 701 індивідуальну гарантію на суму понад 1 млрд євро. Отже, хоча кількість загальних гарантій у 2025 році

була меншою, ніж у 2024 році, їх загальна сума суттєво зросла. Це означає, що система гарантування стала фінансово сильнішою, а не слабшою [3; 12; 13].

Для узагальнення основних показників результативності функціонування NCTS в Україні доцільно подати їх у вигляді табл. 2.3.

Таблиця 2.3

Основні показники ефективності функціонування NCTS
в Україні у 2023–2025 рр.

Показник	2023 р.	2024 р.	2025 р.
Оформлено транзитних декларацій	понад 41 тис.	понад 94 тис.	майже 142 тис.
Успішно завершено в країнах-учасницях Конвенції переміщень, розпочатих митними органами України	понад 33,6 тис.	понад 73 тис.	майже 96,5 тис.
Успішно завершено в Україні переміщень, розпочатих в інших країнах-учасницях Конвенції	понад 7,6 тис.	понад 21 тис.	понад 45,5 тис.
Переміщення у внутрішньому транзиті із застосуванням NCTS	1,3 тис.	3,2 тис.	24,5 тис.
Зареєстровано загальних гарантій	46	109	87
Зареєстровано індивідуальних гарантій	2 997	10 151	22 701

Джерело: складено автором на основі [3; 12; 13; 21].

Деталізовану статистичну базу, використану для оцінки ефективності функціонування NCTS, подано у додатку Д.

Дані табл. 2.3 показують, що у 2023–2025 рр. NCTS в Україні демонструвала стійке зростання майже за всіма основними показниками. Найбільш помітне зростання відбулося за кількістю оформлених декларацій, завершених переміщень і внутрішнього транзиту. Це свідчить про поступове посилення ролі системи як у міжнародному, так і у внутрішньому транзитному середовищі України.

Важливим непрямим показником ефективності є і те, що українські загальні гарантії активно використовуються за межами країни. За даними Держмитслужби, з 1 жовтня 2022 року українські загальні гарантії були використані більш ніж у 300 тис. транзитних декларацій у країнах ЄС. Крім того, за II квартал 2025 року такі гарантії були застосовані майже у 106 тис. декларацій Т1, що переміщувалися митною територією Європейського Союзу, а з початку 2025 року – більш ніж у 183 тис. таких декларацій. Це свідчить про довіру до українських фінансових інструментів з боку партнерів у спільному транзитному просторі [15; 21].

Позитивно характеризує ефективність системи і розвиток спрощення «використання звільнення від гарантії». За підсумками 2025 року три суб'єкти процедури спільного транзиту отримали таке спрощення на суму майже 27 млн євро. Загалом на кінець 2025 року в електронній транзитній системі було зареєстровано 11 таких суб'єктів із загальною сумою звільнення від гарантії понад 57 млн євро. Це свідчить про те, що система починає працювати не лише як механізм контролю, а і як механізм диференційованої довіри до сумлінних учасників транзиту [3].

Разом з тим позитивна динаміка кількості декларацій, гарантії та завершених переміщень не означає, що система працює без проблем. Зростання обсягів використання NCTS підвищує вимоги до технічної стабільності інформаційної інфраструктури та якості електронного обміну даними. Крім того, складніша структура декларації у фазі 5 посилює вимоги до підготовки користувачів і збільшує ризик технічних або формальних помилок під час заповнення. Також розширення практики транзитних спрощень потребує подальшого розвитку механізмів довіри до сумлінного бізнесу та належної роботи системи авторизацій. Отже, ефективність NCTS в Україні є високою, але потребує постійного організаційного, технічного і кадрового супроводу.

Проте в цілому наведені показники дають підстави вважати, що система NCTS в Україні функціонує ефективно. Вона забезпечує стабільне зростання кількості оформлених декларацій, збільшення кількості завершених переміщень,

розширення застосування транзитних спрощень, посилення гарантійного механізму та поступове поширення на внутрішній транзит. Особливо важливо, що система зберегла позитивну динаміку навіть у період переходу на фазу 5. Це дає підстави зробити висновок, що NCTS в Україні вже стала не просто елементом митної реформи, а дієвим інструментом сучасного транзитного адміністрування.

Висновки до другого розділу

У другому розділі кваліфікаційної бакалаврської роботи проаналізовано впровадження та практику застосування системи спільного транзиту NCTS в Україні. Встановлено, що запровадження NCTS було зумовлене сукупністю взаємопов'язаних передумов. Серед них ключове значення мали євроінтеграційний курс держави, потреба в оновленні митного законодавства, цифровізація митної сфери, інституційна підготовка митних органів і зацікавленість бізнесу у спрощенні транзитних процедур. З'ясовано, що впровадження системи відбувалося поетапно і послідовно: від формування правової та організаційної основи – до пілотного проєкту, національного застосування, міжнародного використання та подальшої технічної модернізації. Саме така послідовність дала змогу забезпечити не формальний запуск NCTS, а її реальне входження у вітчизняну митну практику.

У ході аналізу організаційно-технологічного механізму застосування NCTS встановлено, що система в Україні функціонує як складна, але внутрішньо узгоджена модель електронного транзитного адміністрування. Її основу становлять багатоканальне подання декларацій, стандартизований обмін електронними повідомленнями, інтегрований гарантійний механізм, система авторизацій і транзитних спрощень, нова структура даних NCTS фази 5, а також служба підтримки і резервні процедури на випадок технічних збоїв. Це свідчить про те, що NCTS уже сьогодні забезпечує не лише цифрове оформлення транзиту, а й роботу сервісно-контрольної моделі взаємодії між митницею та бізнесом.

Водночас ефективність цього механізму безпосередньо залежить від технічної стабільності системи, якості введених даних і рівня підготовки її користувачів.

Оцінка ефективності функціонування NCTS в Україні показала, що система демонструє стійку позитивну динаміку за основними кількісними та якісними показниками. Зростає кількість оформлених транзитних декларацій і успішно завершених переміщень. Поширюються транзитні спрощення, розвивається гарантійний механізм, а система зберегла результативність навіть у період переходу на фазу 5. Важливо й те, що NCTS поступово поширюється не лише на міжнародний, а й на внутрішній транзит, а українські гарантійні інструменти дедалі активніше використовуються у спільному транзитному просторі. Це дає підстави стверджувати, що NCTS в Україні вже стала не експериментальним проєктом, а дієвим інструментом сучасного митного адміністрування та міжнародного транзиту. Водночас подальший розвиток системи потребує постійного нормативного, технічного, кадрового та організаційного супроводу.

Отже, результати другого розділу підтверджують, що впровадження NCTS в Україні є успішним як з погляду інституційного становлення системи, так і з погляду її практичної результативності. Система вже забезпечує реальне спрощення транзитних процедур, підвищує передбачуваність митно-логістичних операцій та зміцнює інтеграцію України до європейського митного простору. Водночас подальше підвищення її ефективності безпосередньо пов'язане з удосконаленням організаційних механізмів, розвитком транзитних спрощень, адаптацією до нових фаз NCTS і використанням кращого європейського досвіду. Саме це зумовлює перехід до проблематики третього розділу.

РОЗДІЛ 3 ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ NCTS В КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ

3.1 Європейський досвід функціонування системи спільного транзиту та можливості його імплементації в Україні

Європейський досвід функціонування системи спільного транзиту показує, що її ефективність забезпечується не одним окремим інструментом, а поєднанням уніфікованої правової бази, стандартизованих процедур, спільної цифрової інфраструктури, митних спрощень і розвинених сервісів підтримки користувачів. У сучасній моделі Європейського Союзу NCTS виконує роль не просто технічної системи для подання транзитної декларації, а складової ширшого середовища митного адміністрування. У його межах забезпечуються однакові правила контролю, обміну повідомленнями, управління ризиками та завершення транзитних операцій у всіх країнах, що застосовують союзний і спільний транзит [36; 50; 61; 69; 81].

Особливістю європейського досвіду є те, що функціонування спільного транзиту ґрунтується на поєднанні правової уніфікації та єдиного адміністративного підходу до тлумачення правил. Формальну основу становлять Конвенція про процедуру спільного транзиту, положення Митного кодексу Союзу та акти їх застосування. Водночас важливе практичне значення має і Transit Manual, який забезпечує єдине розуміння транзитних норм усіма митними адміністраціями, що застосовують спільний або союзний транзит. Така модель важлива для України, оскільки показує, що імплементація європейського досвіду не може обмежуватися лише адаптацією нормативних положень. Не менш важливим є формування спільної практики застосування правил, однакових підходів до аналізу ризиків, завершення процедури, використання гарантій та реагування на інциденти [36; 64; 72].

Важливим елементом європейського досвіду є широке застосування митних спрощень, побудоване на принципі довіри до сумлінного бізнесу. Європейська Комісія прямо зазначає, що в межах транзитної процедури можуть застосовуватися статуси авторизованого вантажовідправника, авторизованого вантажоодержувача, спеціальні типи пломб, транзитна декларація зі зменшеним обсягом даних, а також

електронний транспортний документ як транзитна декларація для окремих видів транспорту [57; 52]. Це означає, що в європейській моделі значну частину транзитних операцій організовано так, щоб зменшити потребу у фізичному зверненні до митних органів на етапах відправлення і призначення. При цьому за митницею залишаються функції контролю, авторизації та вибіркової перевірки, а не постійного ручного супроводу кожного перевезення [64; 86].

З практичного погляду показовим є досвід Ірландії. На офіційному ресурсі Revenue прямо зазначено, що авторизований вантажовідправник може здійснювати транзитні операції без представлення товарів митному органу відправлення, а авторизований вантажоодержувач – отримувати товари під процедурою транзиту без їх представлення митному органу призначення. Заяви на такі авторизації подаються в електронній формі через Customs Decision System [86]. В операційному керівництві ірландської митної служби також детально описано, що авторизований вантажовідправник самостійно вносить дані декларації до NCTS, передає їх митному органу відправлення, отримує автоматичне присвоєння MRN і далі діє відповідно до результатів контролю та умов наданої авторизації [84]. Для України цей досвід має важливе значення, оскільки він показує перехід від моделі, у якій митниця є місцем постійного фізичного контакту, до моделі, у якій вона виконує роль цифрового центру контролю та прийняття рішень. Такий підхід значно ближчий до сучасної логістичної практики [84; 86].

Крім того, європейський досвід показує, що використання авторизованих об'єктів бізнесу сприяє інтеграції митних і логістичних процесів та формує більш гнучку модель організації транзиту. У такій моделі значна частина процедур виконується безпосередньо на об'єктах суб'єктів господарювання [64; 84; 86].

Ще однією важливою рисою європейського досвіду є централізоване електронне управління митними рішеннями. Імплементацийний регламент (ЄС) 2025/512 передбачає використання Customs Decision System для подання та розгляду заяв щодо авторизацій, які мають значення для транзиту. Йдеться, зокрема, про статуси авторизованого вантажовідправника, авторизованого вантажоодержувача, використання пломб спеціального типу, зменшеного обсягу

даних та електронного транспортного документа як митної декларації [59]. Це означає, що в європейській моделі цифровізація охоплює не лише етап декларування в NCTS, а й увесь цикл адміністративних рішень, пов'язаних із доступом бізнесу до спрощень. Для України це є важливим орієнтиром: подальше впровадження європейського досвіду має охоплювати не тільки роботу транзитної декларації, а й повну цифровізацію подання заяв, погоджень, обліку та контролю рішень щодо спрощень і гарантій [59].

Як видно з табл. 3.1, європейський досвід функціонування системи спільного транзиту має комплексний характер. Він охоплює не лише саму процедуру електронного декларування, а й систему супровідних інструментів: митні спрощення, електронне управління рішеннями, helpdesk-підтримку, резервні процедури та поетапну адаптацію користувачів до нових технічних вимог. Саме сукупність цих елементів забезпечує стабільність функціонування NCTS у практиці держав ЄС та інших учасників спільного транзиту [59; 64; 82; 84; 85].

Для України практичне значення цього досвіду полягає в тому, що впровадження європейських підходів має охоплювати не лише підтримання базової роботи NCTS, а й розвиток сервісної, організаційної та цифрової складових митного адміністрування. Це особливо важливо для сфери міжнародної логістики, де ефективність транзиту залежить не лише від правових норм, а й від швидкості ухвалення рішень, технічної стійкості системи та зручності роботи всіх учасників перевезення [59; 68; 69; 74; 86].

Таким чином, європейський досвід свідчить, що ефективне функціонування спільного транзиту забезпечується не окремим використанням NCTS, а поєднанням електронного декларування з митними спрощеннями, електронним адмініструванням рішень, сервісною підтримкою користувачів і резервними процедурами на випадок технічних збоїв. Саме ця комплексність відрізняє європейську модель від спрощеного уявлення про NCTS як лише про програмний інструмент митного оформлення. Для України такий підхід є важливим орієнтиром, оскільки показує, що впровадження спільного транзиту має охоплювати не тільки технічну сумісність систем, а й розвиток усієї супровідної інфраструктури митного адміністрування [69; 72; 74; 82; 84].

Таблиця 3.1

Порівняльна характеристика окремих елементів європейського досвіду функціонування спільного транзиту та можливостей їх імплементації в Україні

Елемент європейського досвіду	Зміст практики в країнах ЄС та державах-учасницях спільного транзиту	Практичне значення для міжнародної логістики	Можливості імплементації в Україні
Митні спрощення для сумлінного бізнесу	Застосування статусів авторизованого вантажовідправника та авторизованого вантажоодержувача, використання спеціальних пломб, зменшеного обсягу даних у декларації [5; 7; 8]	Скорочення часу на митні формальності, зменшення простоїв транспорту, підвищення передбачуваності перевезень	Розширення кола суб'єктів, які користуються транзитними спрощеннями, та спрощення доступу до відповідних авторизацій
Електронне управління митними рішеннями	Використання Customs Decision System для подання та розгляду заяв щодо авторизацій і гарантій [9]	Зменшення адміністративного навантаження, прискорення ухвалення рішень, прозорість процедур	Подальша цифровізація процедур подання, розгляду та обліку рішень щодо спрощень і гарантій
Функціонування авторизованих об'єктів бізнесу	Початок і завершення транзитних операцій на авторизованих об'єктах без обов'язкового представлення товарів у митниці [7; 8]	Оптимізація логістичних маршрутів, інтеграція складів і терміналів у митно-логістичний процес	Розвиток практики використання складів, терміналів і логістичних центрів як пунктів здійснення спрощених транзитних процедур
Helpdesk та консультаційна підтримка	Наявність національних порталів, довідкових матеріалів, сервісів підтримки користувачів і контактних центрів [6; 10]	Швидше вирішення технічних і процедурних питань, зниження кількості помилок при декларуванні	Розширення служби підтримки NCTS, створення детальніших інструкцій та навчальних матеріалів для бізнесу
Резервні (business continuity) процедури	Використання fallback/BCP-процедур на випадок недоступності системи [8]	Збереження безперервності транзитних перевезень у разі технічних збоїв	Удосконалення резервних сценаріїв і чітких інструкцій для учасників транзиту
Інтеграція NCTS з іншими цифровими системами ЄС	Розвиток NCTS Phase 6 у взаємодії з ICS2, розширення вимог до безпекових даних [3; 11; 12]	Підвищення сумісності інформаційних потоків, кращий контроль безпеки, спрощення обміну даними	Підготовка технічної та нормативної бази до переходу на NCTS Phase 6 і суміжні європейські цифрові рішення
Тестове середовище та поетапна адаптація бізнесу	Використання середовищ тестування та поетапного впровадження нових функцій системи [13]	Зниження ризику помилок при оновленні системи, краща готовність учасників ринку	Розвиток тестових сервісів і навчальних режимів для перевізників, брокерів і декларантів

Джерело: складено автором на основі [59; 64; 68; 69; 74; 82; 84; 85; 86].

Європейський досвід також показує, що ефективна цифрова система спільного транзиту не може працювати без розвиненої інфраструктури підтримки користувачів. Наприклад, на польському державному порталі PUESC інформаційна підтримка організована через FAQ, довідкові матеріали та Help Desk SISC у складі Central Service Desk, доступний через портал, електронну пошту і телефонний зв'язок [49]. Такий формат важливий не лише як технічна допомога, а і як ознака інституційної зрілості цифрової митниці. Для України це означає, що впровадження європейського досвіду має включати системне розширення helpdesk-механізмів, консультаційних сервісів, покрокових інструкцій для бізнесу та каналів швидкої комунікації для перевізників, брокерів і декларантів [82].

Не менш важливим елементом європейської практики є підхід до безперервності роботи, тобто наявність резервних процедур на випадок технічної недоступності електронної системи. Ірландське митне керівництво передбачає застосування таких процедур, коли NCTS або система користувача тимчасово не працює. У таких випадках резервна процедура є винятком, але її застосування чітко врегульоване, документується і контролюється митницею [84]. Для України це особливо актуально, оскільки стійкість NCTS залежить не лише від базової роботи системи, а й від того, наскільки чітко визначено дії учасників ринку у разі технічних збоїв. Європейський досвід показує, що цифровізація не усуває потреби в резервних процедурах, а навпаки вимагає їх чіткого нормативного й організаційного оформлення [84].

Важливим напрямом розвитку європейського спільного транзиту у 2025–2026 роках є перехід до фази 6 NCTS та її взаємодія з ICS2. На сторінці Європейської Комісії щодо NCTS зазначено, що ця система є загальноєвропейською цифровою інфраструктурою для управління товарами в режимах союзного і спільного транзиту, а фаза 6 передбачає нові можливості інтеграції з безпековими формальностями [69]. У програмі розвитку Митного кодексу Союзу також вказано, що другий компонент фази 6 запроваджує нові вимоги до безпекових даних та створює взаємодію з ICS2 [74]. Сама система ICS2

призначена для подання попередніх безпекових даних щодо товарів, які ввозяться до ЄС або прямують через нього [68]. Для України це означає, що впровадження європейського досвіду має бути спрямоване не лише на збереження сумісності з чинною моделлю NCTS, а й на підготовку до наступного етапу інтеграції, у якому дедалі важливішими ставатимуть безпекові дані, взаємодія між системами та електронні сервіси попереднього контролю [68; 69; 74].

Показовим у цьому контексті є і досвід практичного використання фаз 5 і 6 NCTS у країнах з інтенсивними морськими та автомобільними перевезеннями. У матеріалах Revenue щодо фази 5 NCTS для бізнесу описано конкретні часові межі виконання операцій, електронні повідомлення про контроль, а також тестове середовище, яке дає змогу учасникам ринку перевіряти свої сценарії декларування до роботи в реальному режимі [85]. Для України цей підхід є корисним, оскільки він показує, що якісне впровадження європейського досвіду має включати не лише нормативні зміни та технічний запуск системи, а й створення середовища для тестування, навчання та поетапної адаптації користувачів [85].

Узагальнення європейського досвіду дає змогу визначити кілька пріоритетних напрямів його впровадження в Україні. По-перше, доцільно розширювати практику транзитних спрощень, насамперед через активніше надання статусів авторизованого вантажовідправника та авторизованого вантажоодержувача [84; 86]. По-друге, слід поглиблювати електронізацію митних рішень щодо гарантій, спрощень і пов'язаних адміністративних процедур, орієнтуючись на підхід Customs Decision System [59]. По-третє, необхідно системно розвивати helpdesk-інфраструктуру, консультаційні сервіси, навчальні матеріали та тестові середовища для користувачів системи [82; 85]. По-четверте, важливо завчасно готувати технічну й нормативну базу до вимог фази 6 та взаємодії з ICS2, оскільки саме цей напрям визначатиме подальший розвиток спільного транзиту в Європі [68; 69; 74].

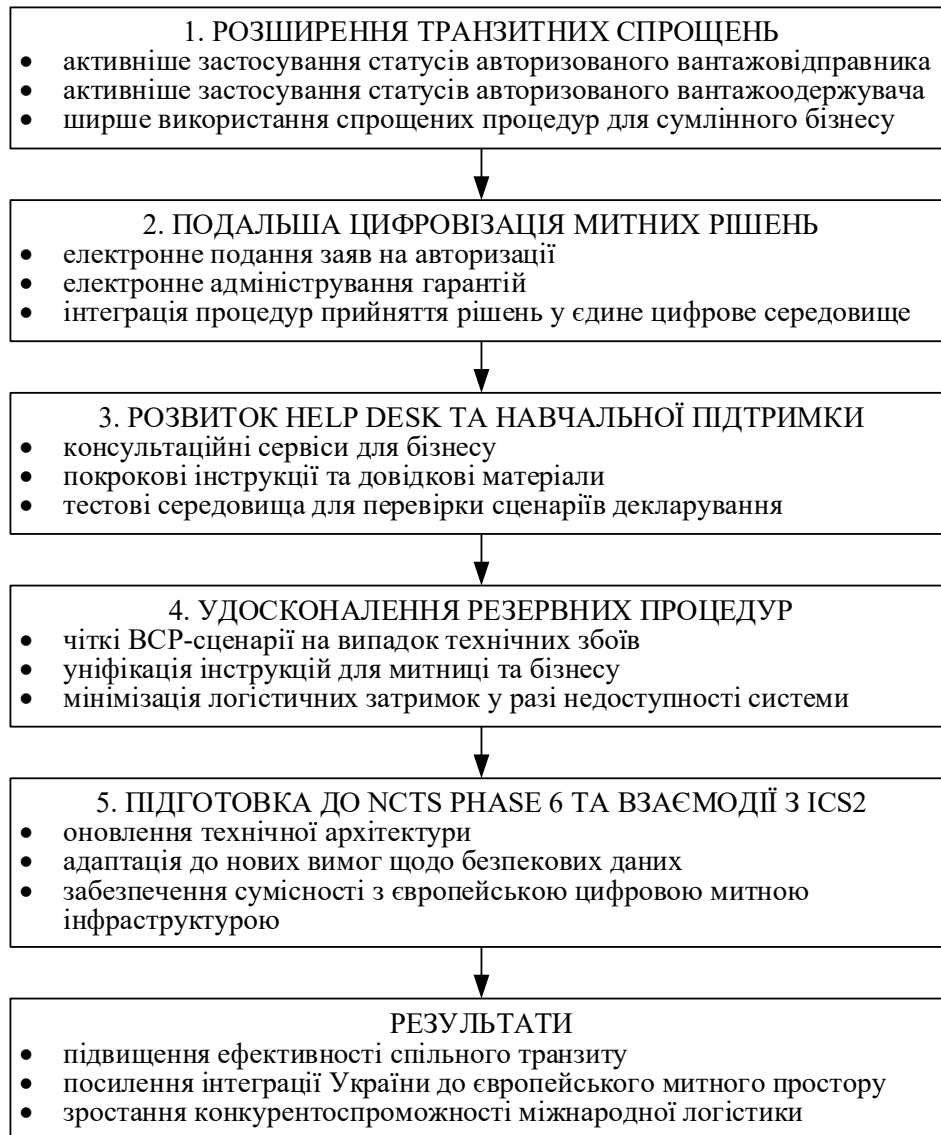


Рис. 3.1. Пріоритетні напрями імплементації європейського досвіду функціонування NCTS в Україні

Джерело: складено автором на основі [59; 68; 74; 82; 85; 86].

Як видно з рис. 3.1, впровадження європейського досвіду функціонування NCTS в Україні має здійснюватися одночасно за кількома взаємопов'язаними напрямками. Йдеться не лише про вдосконалення самої транзитної системи, а й про розвиток спрощень, цифровізацію адміністративних рішень, посилення підтримки користувачів, удосконалення резервних процедур та підготовку до нових етапів інтеграції з європейською митною інфраструктурою [59; 68; 74; 82; 86].

З погляду міжнародної логістики найбільше практичне значення мають ті елементи європейського досвіду, які безпосередньо впливають на організацію транзитного процесу. Це використання авторизованих об'єктів бізнесу,

доступність спрощень, наявність helpdesk-сервісів і можливість тестування нових процедур до їх повного впровадження [64; 82; 85; 86].

Отже, європейський досвід функціонування системи спільного транзиту показує, що ефективність NCTS ґрунтується на поєднанні нормативної уніфікації, цифрових рішень, митних спрощень, сервісної підтримки та резервних механізмів. Для України цей досвід важливий не як об'єкт формального копіювання, а як практична модель подальшого вдосконалення національної системи спільного транзиту відповідно до європейських стандартів [30; 59; 69; 72; 81; 82].

3.2 Стратегічний вплив застосування NCTS на спрощення митних формальностей та розвиток міжнародної торгівлі

У сучасних умовах стратегічний вплив NCTS доцільно розглядати не лише як результат цифровізації транзитних процедур, а і як чинник модернізації митного адміністрування та міжнародної логістики. У європейській практиці система спільного транзиту охоплює широкий простір переміщення товарів між державами ЄС і країнами-учасницями Конвенції, а правила спільного транзиту є однаковими з правилами союзного транзиту. Це означає, що NCTS функціонує в межах єдиного процедурного середовища, яке зменшує розрізненість митних правил і створює передбачувані умови для міжнародного руху товарів [36; 63; 69].

Стратегічне значення NCTS для спрощення митних формальностей полягає насамперед у тому, що вона переводить транзитні операції з паперової та розрізненої моделі в єдину електронну систему управління і контролю. Європейська Комісія визначає NCTS як загальноєвропейську цифрову систему для управління товарами у режимах союзного і спільного транзиту. У спеціальному керівництві для операторів, які працюють з Україною, також прямо зазначено, що ця система робить формальності швидшими, ефективнішими та безпечнішими. Реєстрація переміщення в NCTS супроводжується присвоєнням MRN, який є основним ідентифікатором транзитної операції та зазначається в транзитному супровідному документі [69].

Практичний ефект спрощення митних формальностей найбільш помітний саме на кордоні. У керівництві Європейської Комісії щодо використання процедури спільного транзиту для товарів, які переміщуються між ЄС та Україною, підкреслено, що Конвенція є ефективним інструментом для полегшення перетину кордону і має застосовуватися якомога ширше для зменшення часу очікування на митних пунктах. Там само зазначено, що для переміщень, які починаються або завершуються у внутрішніх пунктах на території України чи ЄС, прикордонні пункти визначаються як митниці транзиту. Це забезпечує більш плавний рух товарів, оскільки на виїзді з країни транзитні перевірки не потрібні, а на в'їзді зазвичай достатньо документального контролю та перевірки митного забезпечення [67]. Отже, стратегічний ефект NCTS полягає не лише в цифровізації декларації, а й у перенесенні значної частини митних формальностей із прикордонного етапу до попередньої електронної обробки даних.

У ширшому значенні такий підхід відповідає логіці спрощення процедур торгівлі. Світова організація торгівлі визначає його як політику, спрямовану на спрощення, модернізацію та гармонізацію процедур експорту, імпорту і транзиту для підвищення ефективності міжнародної торгівлі. У матеріалах цієї організації зазначено, що усунення зайвої бюрократії, паперових процедур і затримок прискорює рух товарів через кордон, зменшує витрати та підвищує конкурентоспроможність бізнесу. Повне впровадження таких заходів у середньому може скорочувати торговельні витрати на 14,3 % [87; 88]. У цьому контексті NCTS є конкретним інструментом реалізації політики спрощення процедур торгівлі саме у сфері транзиту, де для міжнародної логістики особливо важливими є час, передбачуваність і безперервність маршруту [87; 88; 38; 56; 76; 79].

Стратегічна цінність NCTS полягає в тому, що вона змінює не лише форму митного декларування, а й саму організацію руху товарів. Завдяки цьому транзит стає менш залежним від паперових процедур, більш передбачуваним у часі та краще інтегрованим у міжнародні логістичні ланцюги. Саме тому NCTS слід розглядати як важливий інфраструктурний елемент зовнішньої торгівлі, а не лише як інструмент митного контролю [54; 67; 69; 87; 88].



Рис. 3.2. Стратегічні канали впливу NCTS на спрощення митних формальностей та міжнародну торгівлю

Джерело: складено автором на основі [67; 68; 69; 72; 74; 84; 86; 87; 88].

Як видно з рис. 3.2, стратегічний вплив NCTS реалізується не через один окремий механізм, а через систему взаємопов'язаних каналів. До них належать цифровізація транзиту, спрощення прикордонних процедур, ризик-орієнтований контроль, поширення транзитних спрощень, а також логістичний, економічний та інтеграційний ефекти. Саме така багатокomпонентна дія пояснює, чому NCTS впливає не лише на митне адміністрування, а й на ширший розвиток міжнародної торгівлі [67; 69; 87; 88].

Для міжнародної логістики найбільше практичне значення мають ті складові, які безпосередньо зменшують час і невизначеність під час перевезення товарів. Йдеться про електронне декларування, транзитні спрощення, використання авторизованих об'єктів і ризик-орієнтований контроль. Для України це означає, що стратегічний потенціал NCTS полягає у здатності

зменшувати бар'єри на шляху руху товарів і робити зовнішньоторговельні операції більш стабільними та передбачуваними [84; 86].

Не менш важливо й те, що NCTS поєднує спрощення процедур із збереженням належного рівня контролю. У Transit Manual прямо зазначено, що мета транзитних спрощень полягає у знаходженні балансу між митним контролем і полегшенням торгівлі, а всі такі спрощення ґрунтуються на надійності економічного оператора і потребують авторизації [72]. У цьому полягає стратегічна перевага європейського підходу: спрощення формальностей не означає послаблення контролю, а передбачає перехід до ризик-орієнтованої моделі. За такої моделі ресурси митниці зосереджуються на проблемних або підозрілих операціях, тоді як сумлінний бізнес отримує швидший і більш передбачуваний доступ до транзитної процедури [72]. Для міжнародної торгівлі це означає одночасне посилення безпеки та підвищення швидкості переміщення товарів.

Особливо помітний стратегічний вплив NCTS проявляється через митні спрощення для авторизованих економічних операторів та інших сумлінних учасників ринку. У Посібнику з транзиту зазначено, що авторизований вантажовідправник не зобов'язаний пред'являти товари митниці відправлення, а обмін повідомленнями між ним і митним органом здійснюється в електронній формі. За певних умов така авторизація може навіть дозволяти розпочинати транзит поза звичайними годинами роботи митниці [72]. У європейській практиці, зокрема в Ірландії, авторизований вантажовідправник і авторизований вантажоодержувач можуть розпочинати та завершувати транзитні операції на власних або уповноважених об'єктах без обов'язкового представлення товарів митниці відправлення чи призначення [84; 86]. Для міжнародної логістики це має стратегічне значення, оскільки наближує митне оформлення до місця фактичної логістичної операції – складу, терміналу чи розподільчого центру. Це скорочує простої транспорту, підвищує точність планування та зменшує навантаження на прикордонну інфраструктуру [26; 30; 34; 44; 55; 72; 84; 86].

Стратегічний вплив NCTS поширюється і на розвиток міжнародної торгівлі через стандартизацію даних та уніфікацію документального середовища.

Європейська Комісія зазначає, що NCTS обробляє дані транзитної декларації і водночас підтримує безпекові формальності на в'їзд та виїзд. У системі даних ЄС передбачені як звичайна транзитна декларація, так і декларація зі зменшеним набором даних для окремих видів транспорту, а також використання електронного транспортного документа як митної декларації у визначених випадках [66; 69]. Паралельно застосування єдиного адміністративного документа в митних процедурах ЄС історично було спрямоване на зменшення адміністративного навантаження та підвищення стандартизації торговельних даних [70]. Отже, стратегічна цінність NCTS полягає також у тому, що вона сприяє переходу до більш стандартизованого, сумісного та менш паперового середовища міжнародної торгівлі.

Значення NCTS для міжнародної торгівлі посилюється також завдяки її інтеграції з іншими цифровими рішеннями ЄС. У чинній програмі розвитку Митного кодексу Союзу другий компонент фази 6 NCTS прямо пов'язаний з новими вимогами до безпекових даних та взаємодією з ICS2. На сторінці Єврокомісії щодо NCTS уже відображено впровадження фази 6 у низці держав за поетапним підходом. Система ICS2, своєю чергою, забезпечує подання попередніх безпекових даних щодо товарів, які ввозяться до ЄС або прямують через нього [68; 69; 74].

У стратегічному вимірі це означає, що NCTS стає не окремою митною програмою, а частиною ширшої цифрової системи торгівлі та безпеки. Узгоджена робота таких систем зменшує інформаційні розриви, підвищує прозорість переміщення товарів і робить міжнародні постачання більш передбачуваними [68; 69; 74].

Для України стратегічний вплив NCTS уже має не лише потенційний, а й чітко вимірюваний характер. За даними Держмитслужби, у 2025 році було оформлено майже 142 тис. транзитних декларацій, тобто понад половину з 278 тис. декларацій, оформлених за весь період міжнародного застосування спільного транзиту з 1 жовтня 2022 року. Упродовж 2025 року в інших країнах-учасницях Конвенції було успішно завершено майже 96,5 тис. переміщень, розпочатих митними органами України, а в Україні – понад 45,5 тис. переміщень,

розпочатих в інших державах. Держмитслужба також повідомила, що у 2025 році внутрішній транзит у NCTS зріс майже у 2,5 рази, було оформлено понад 22 тис. фінансових гарантій на 1,3 млрд євро, а загальний обсяг гарантування сягнув майже 4,3 млрд євро [3; 24]. Такі показники свідчать, що NCTS уже стала для України не експериментальним інструментом, а важливим елементом митно-логістичного середовища, який підтримує зовнішньоторговельні операції та підвищує довіру бізнесу до електронних митних процедур [3; 24].

Як видно з табл. 3.2, стратегічний вплив NCTS має комплексний характер і охоплює процедурну, контрольну, логістичну, економічну, цифрову, інституційну та торговельну складові. Це означає, що система впливає не лише на техніку подання декларації, а й на ширшу організацію міжнародного переміщення товарів, зокрема на час проходження митних формальностей, стабільність маршрутів, передбачуваність поставок і витрати суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності [67; 69; 87; 88].

Для України особливо важливо, що стратегічні ефекти NCTS уже мають вимірюваний практичний зміст. Йдеться не лише про зростання масштабів використання системи, а й про підвищення довіри до електронного транзиту, розширення гарантійного механізму, поширення спрощень і поступове включення України до європейського цифрового митного простору [3; 24].

Для спеціальності «міжнародна логістика та митна справа» важливо підкреслити, що стратегічний вплив NCTS не обмежується лише митно-правовим аспектом. Система впливає на ключові параметри логістичного ланцюга: час проходження формальностей, стабільність транзитних маршрутів, точність планування поставок, обсяг паперового документообігу, використання гарантій і взаємодію між перевізником, декларантом, гарантом та митними органами. Саме тому NCTS слід розглядати як інструмент, який одночасно сприяє спрощенню торговельних процедур, цифровізації митниці та розвитку міжнародної торгівлі. Вона зменшує бар'єри для руху товарів і робить транзит більш передбачуваним для бізнесу [3; 24; 38; 54; 56; 67; 87; 88].

Таблиця 3.2

Стратегічні ефекти застосування NCTS для спрощення митних формальностей та розвитку міжнародної торгівлі

Стратегічний ефект	Зміст впливу NCTS	Прояв у міжнародній логістиці та торгівлі	Значення для України
Процедурний	Перенесення значної частини митних формальностей в електронний контур, використання MRN, стандартизація транзитної декларації [67; 69]	Скорочення часу проходження формальностей, зменшення паперового документообігу, спрощення прикордонних процедур	Підвищення швидкості та передбачуваності транзиту
Контрольний	Поєднання спрощення формальностей із ризик-орієнтованим митним контролем [72]	Зниження адміністративного навантаження на сумлінний бізнес при збереженні митної безпеки	Формування сервісно-контрольної моделі митного адміністрування
Логістичний	Можливість використання авторизованих об'єктів, авторизованих вантажовідправників і вантажоодержувачів [72; 84; 86]	Скорочення простоїв транспорту, точніше планування поставок, оптимізація маршрутів	Зростання ефективності міжнародних перевезень
Економічний	Зниження транзакційних витрат і вплив на сприяння торгівлі [87; 88]	Полегшення доступу до міжнародних ринків, зменшення витрат на документообіг і затримки	Підвищення конкурентоспроможності зовнішньоторговельних операцій
Цифровий	Інтеграція транзиту з іншими електронними системами, розвиток NCTS Phase 6 та взаємодія з ICS2 [68; 69; 74]	Підвищення сумісності даних, прозорості та безпеки переміщення товарів	Поглиблення інтеграції до європейської цифрової митної інфраструктури
Інституційний	Розвиток митних спрощень, гарантійного механізму, сервісної підтримки користувачів [3; 24; 72; 84]	Більша довіра бізнесу до системи, поширення використання NCTS у практиці перевезень	Стабілізація ролі NCTS як інструменту митної та логістичної модернізації
Торговельний	Формування більш прогнозованого середовища для транзиту в межах спільного європейського простору [36; 63; 69; 87]	Спрощення руху товарів між країнами, зниження нетарифних бар'єрів у транзиті	Підтримка розвитку міжнародної торгівлі України

Джерело: складено автором на основі [3; 24; 68; 69; 72; 74; 84; 86; 87; 88].

Разом із тим стратегічний ефект NCTS повною мірою реалізується лише за умови постійного оновлення системи, належної цифрової сумісності та розвитку сервісної інфраструктури для користувачів. Європейський досвід показує, що ефективність спільного транзиту залежить не лише від наявності NCTS, а й від служби підтримки, тестових середовищ, централізованих систем управління рішеннями та резервних процедур на випадок технічних збоїв [59; 72; 74; 82; 84]. Для України це означає, що подальше спрощення митних формальностей і посилення впливу NCTS на міжнародну торгівлю залежатимуть від послідовного розвитку не тільки самої системи декларування, а й усього комплексу супровідних цифрових, організаційних і консультаційних механізмів [24; 59; 72; 74; 82; 84].

Отже, стратегічний вплив NCTS на спрощення митних формальностей та розвиток міжнародної торгівлі проявляється у кількох взаємопов'язаних вимірах: процедурному, цифровому, логістичному та економічному. Система зменшує бар'єри на шляху переміщення товарів, переносить значну частину митних дій в електронний формат, підтримує ризик-орієнтований контроль, підвищує передбачуваність транзитних операцій і створює кращі умови для участі бізнесу в міжнародній торгівлі. Для України NCTS уже стала важливим інструментом не лише митної інтеграції з ЄС, а й модернізації національної логістичної інфраструктури, що безпосередньо впливає на конкурентоспроможність зовнішньоекономічної діяльності [3; 24; 67; 69; 87; 88].

3.3 Пріоритетні напрями удосконалення функціонування системи спільного транзиту в Україні

Удосконалення функціонування системи спільного транзиту в Україні слід розглядати як безперервний процес. Він пов'язаний не лише з підтриманням уже досягнутого рівня сумісності з європейськими правилами, а й з подальшим поглибленням цифрової, процедурної та інституційної інтеграції до спільного митного простору. Практика ЄС і договірних сторін Конвенції показує, що ефективність NCTS забезпечується не лише наявністю електронної декларації, а

цілою системою взаємопов'язаних елементів. До них належать сучасна інформаційна архітектура, спрощення для сумлінного бізнесу, централізоване адміністрування рішень, якісна підтримка користувачів і резервні механізми на випадок технічних збоїв [69; 74].

Пріоритетні напрями удосконалення NCTS в Україні доцільно визначати не лише як перелік технічних завдань, а за їх впливом на три ключові результати: сумісність із європейськими вимогами, спрощення митних формальностей для бізнесу та підвищення ефективності міжнародної логістики. Такий підхід дає змогу розглядати NCTS не просто як митну інформаційну систему, а як інструмент сервісно-контрольного оновлення митного адміністрування [24; 69; 74].

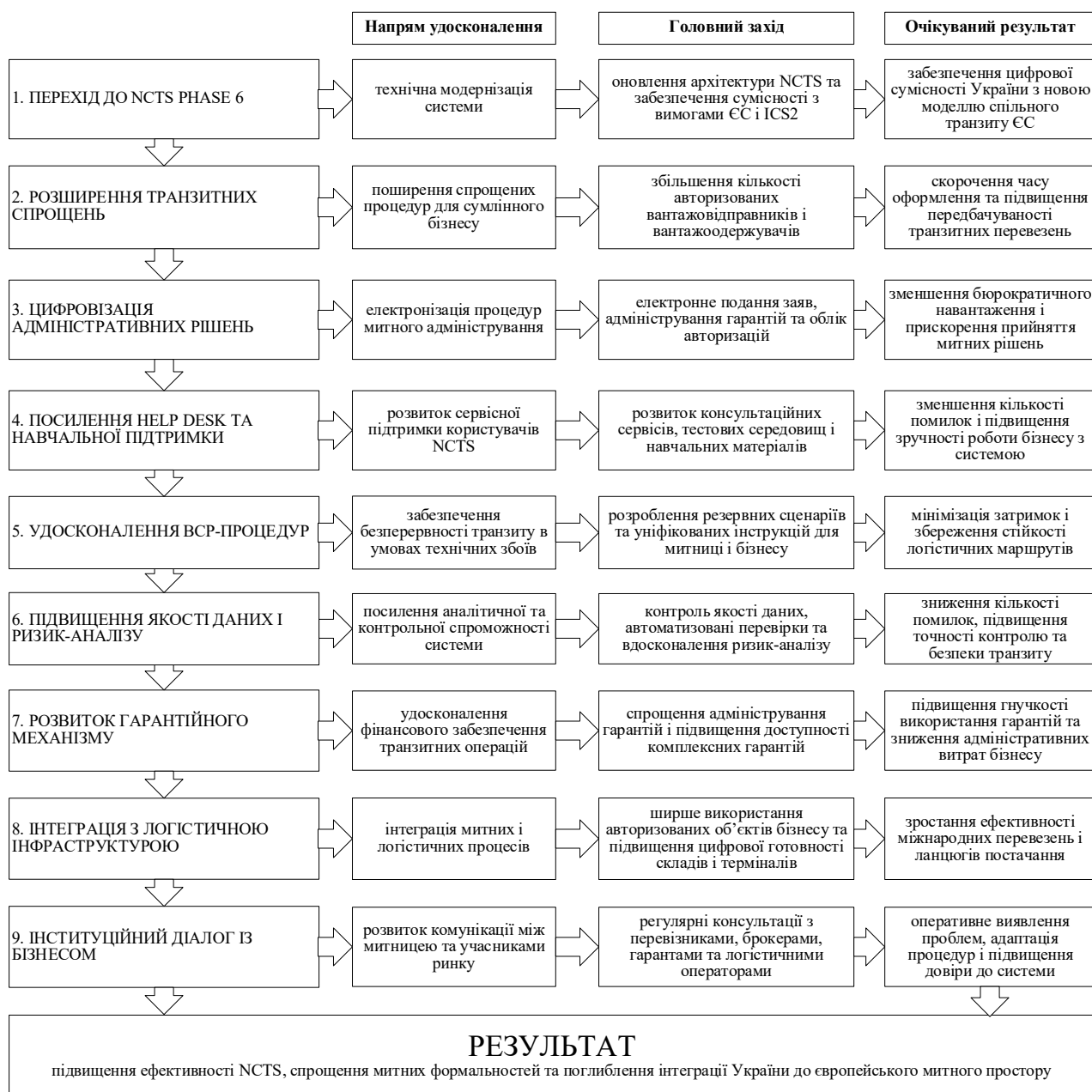


Рис. 3.3. Пріоритетні напрями удосконалення функціонування системи спільного транзиту в Україні

Джерело: складено автором на основі [5; 19; 24; 59; 68; 69; 74; 82; 84; 86].

Як видно з рис. 3.3, удосконалення функціонування системи спільного транзиту в Україні доцільно розглядати як комплекс взаємопов'язаних напрямів. Кожен із них передбачає конкретний основний захід і очікуваний результат. Такий підхід дає змогу поєднати технічні, процедурні, сервісні, аналітичні та інституційні зміни з практичним ефектом для митного адміністрування, міжнародної логістики та подальшої інтеграції України до європейського митного простору [59; 69; 74; 82].

Для України особливо важливо, що ці напрями безпосередньо пов'язані з потребами міжнародної логістики: швидкістю оформлення, стабільністю маршрутів, передбачуваністю перевезень і зниженням адміністративного навантаження на бізнес. Саме тому вдосконалення NCTS слід сприймати не як локальне оновлення інформаційної системи, а як комплексну модернізацію митно-логістичного середовища [19; 24; 84; 86].

Першим і найбільш очевидним напрямом удосконалення є своєчасний перехід України до фази 6 NCTS та забезпечення її повної технічної сумісності з чинною європейською цифровою архітектурою. Європейська Комісія прямо зазначає, що фаза 6 NCTS узгоджена з вимогами ICS2 і дає змогу поєднати транзитні формальності автомобільних і залізничних перевезень із формальностями безпеки та захисту на вході до митної території ЄС [68; 69; 74]. У програмі розвитку Митного кодексу Союзу також вказано, що другий компонент фази 6 охоплює нові вимоги до безпекових елементів даних і створення взаємодії з ICS2 [74]. Держмитслужба України у 2025 році повідомила про початок розробки фази 6 та про плани запровадити її у 2026 році, розглядаючи це як інструмент глибшої інтеграції до європейської митної спільноти [9; 22]. Отже, перехід до фази 6 слід розглядати не просто як технічне оновлення, а як стратегічний пріоритет, що забезпечує збереження сумісності України з подальшим розвитком системи спільного транзиту [9; 22; 68; 69; 74].

Другим пріоритетним напрямом є розширення практики транзитних спрощень і підвищення реальної доступності авторизацій для сумлінного бізнесу.

Європейський досвід показує, що ключовими інструментами підвищення ефективності транзиту є статуси авторизованого вантажовідправника та авторизованого вантажоодержувача. Українська митниця вже розвиває цей напрям. На офіційній сторінці NCTS окремо виділені транзитні спрощення, а методичні матеріали Держмитслужби містять алгоритми роботи для авторизованих вантажовідправників і вантажоодержувачів [84; 86]. Однак подальше вдосконалення має полягати не лише у формальній наявності таких статусів, а й у збільшенні кількості реально авторизованих операторів, спрощенні подання заяв і підвищенні практичної привабливості цих інструментів для логістичних компаній, перевізників, складів і митних брокерів [5; 19; 84; 86].

Третім напрямом є подальша цифровізація адміністративних рішень, пов'язаних зі спільним транзитом. У європейській моделі Customs Decision System використовується для подання та розгляду заяв щодо авторизацій, гарантій та інших рішень, потрібних для застосування транзитних спрощень [59]. акий підхід має велике практичне значення, оскільки цифровізація охоплює не лише саму декларацію, а весь цикл взаємодії між бізнесом і митницею. Для України це означає, що наступним етапом розвитку NCTS має стати глибша електронізація рішень щодо комплексних гарантій, статусів авторизованого вантажовідправника та вантажоодержувача, використання спеціальних пломб та інших спрощень, пов'язаних із транзитом [5; 19; 59]. Саме така модель дає змогу зменшити адміністративне навантаження на бізнес, прискорити розгляд заяв і підвищити прозорість митного адміністрування.

Четвертим пріоритетом є посилення сервісної складової функціонування NCTS, насамперед через розвиток helpdesk-механізмів, навчальних матеріалів і тестових середовищ для користувачів. Європейська практика показує, що ефективність електронного транзиту залежить не лише від технічної працездатності системи, а й від того, наскільки добре користувачі розуміють правила роботи з нею. На польському порталі PUESC інформаційна підтримка побудована через довідкові матеріали, FAQ та роботу Help Desk SISC [82]. Україні Держмитслужба у 2025 році також акцентувала увагу на цифровізації взаємодії з бізнесом і розвитку інформаційних сервісів [24]. Проте для подальшого вдосконалення доцільно розширити функціонал консультаційних

сервісів, створити більш структуровані навчальні модулі для перевізників і декларантів, а також розвивати тестові середовища, у яких користувачі могли б відпрацьовувати подання декларацій та обробку електронних повідомлень без ризику для реальних перевезень [1; 24; 53; 82; 85].

П'ятим напрямом є вдосконалення резервних процедур на випадок технічної недоступності системи. Європейський досвід показує, що цифровізація транзиту обов'язково має супроводжуватися механізмами, які дають змогу продовжувати рух товарів у виняткових випадках технічних збоїв [84]. Для України це особливо важливо через потребу в безперервності міжнародних перевезень, чутливість логістичних маршрутів до затримок і зростання ролі електронного документообігу. Удосконалення в цій сфері має передбачати чіткі інструкції для митних органів і бізнесу, прозорий порядок фіксації технічних збоїв, єдині правила переходу до резервних процедур і належне інформування учасників ринку про порядок дій у кризових ситуаціях [24; 84]. Такий підхід дасть змогу мінімізувати логістичні втрати навіть у разі тимчасової недоступності електронних сервісів.

Шостим пріоритетним напрямом є підвищення якості даних та аналітичної спроможності системи управління ризиками. Перехід до нових фаз NCTS і взаємодія з ICS2 означають, що значення правильності, повноти та стандартизованості даних у транзитних деклараціях буде зростати. Європейська Комісія прямо пов'язує фазу 6 з новими безпековими елементами даних [35; 68; 69; 74; 77]. Для України це означає потребу посилити контроль якості введеної інформації, підготувати користувачів до роботи з новими структурами даних, удосконалити автоматизовані перевірки та поглибити аналіз ризиків. У практичному вимірі це важливо не лише для митної безпеки, а й для логістики: чим менше помилок у даних, тим менший ризик затримок, дооформлень, коригувань і порушення графіків поставок.

Сьомим напрямом удосконалення є розвиток гарантійного механізму та його тісніше узгодження з потребами бізнесу. Поширення комплексних гарантій і підвищення гнучкості їх використання мають важливе значення для масштабування NCTS як інструменту міжнародного транзиту. У 2025 році Держмитслужба відзначала суттєве зростання обсягів гарантування і кількості

фінансових гарантій у межах спільного транзиту [3]. Це свідчить про посилення ролі гарантійного механізму, але водночас вказує на потребу його подальшого вдосконалення. Йдеться про скорочення адміністративних витрат на оформлення гарантій, підвищення зручності їх електронного адміністрування, розвиток інформаційних сервісів для відстеження гарантійного покриття та ширше використання інструментів, сумісних із європейськими цифровими рішеннями у сфері гарантій [3; 24; 59].

Восьмим напрямом є поглиблення інтеграції NCTS у національну митно-логістичну інфраструктуру. Для спеціальності «міжнародна логістика та митна справа» це один із найважливіших аспектів, оскільки ефективність спільного транзиту залежить не лише від рішень митниці, а й від готовності логістичних центрів, терміналів, складів та інших елементів інфраструктури працювати в умовах цифрового транзиту. Європейська практика показує, що авторизовані об'єкти бізнесу стають точками фактичного початку і завершення транзитних операцій [84; 86]. Для України це означає, що розвиток NCTS має супроводжуватися розширенням мережі об'єктів, здатних працювати за спрощеними транзитними процедурами, підвищенням цифрової готовності складів і терміналів, а також інтеграцією митних і логістичних процесів у межах єдиного інформаційного середовища [5; 19; 84; 86].

Дев'ятим напрямом є інституційний розвиток і стабільний діалог з бізнесом. Держмитслужба підкреслювала, що цифровізація, модернізація кордону, митні спрощення та наближення до стандартів ЄС були пріоритетами взаємодії з бізнесом у 2025 році [24]. Такий підхід є правильним, однак подальше вдосконалення NCTS потребуватиме більш системної моделі зворотного зв'язку. Йдеться про регулярні консультації з професійними об'єднаннями перевізників, митних брокерів, гарантійних товариств, логістичних операторів, а також великих експортерів та імпортерів. Це дасть змогу швидше виявляти процедурні проблеми, адаптувати інструкції до практичних потреб користувачів і підвищувати рівень довіри до системи. У стратегічному вимірі це важливо тому, що ефективна NCTS має бути не лише нормативно правильною, а й зручною для реального ринку [24; 82].

Таблиця 3.3

Пріоритетні напрями удосконалення функціонування системи спільного транзиту в Україні та очікувані результати їх реалізації

Напрямок удосконалення	Зміст заходів	Очікуваний результат	Значення для міжнародної логістики та митної справи
Перехід до NCTS Phase 6	Оновлення системи відповідно до нових вимог ЄС та інтеграції з ICS2	Технічна сумісність із сучасною архітектурою європейського транзиту	Підвищення надійності транзиту та сумісності інформаційних потоків
Розширення транзитних спрощень	Активніше надання статусів авторизованого вантажовідправника і вантажоодержувача	Зростання частки спрощених транзитних операцій	Скорочення часу оформлення та простоїв транспорту
Цифровізація адміністративних рішень	Електронне подання та розгляд заяв щодо авторизацій, гарантій, пломб і спрощень	Менше бюрократичних процедур, швидший розгляд рішень	Полегшення доступу бізнесу до митних сервісів
Посилення helpdesk і навчальної підтримки	Розвиток консультаційних сервісів, інструкцій, FAQ, тестових середовищ	Зменшення кількості помилок і технічних труднощів користувачів	Підвищення зручності роботи декларантів, брокерів і перевізників
Удосконалення ВСР-процедур	Чіткі резервні сценарії дій на випадок недоступності системи	Збереження безперервності транзитних перевезень	Мінімізація логістичних затримок у кризових ситуаціях
Підвищення якості даних і ризик-аналізу	Контроль повноти й коректності даних, автоматизовані перевірки, аналітика ризиків	Менше формальних помилок і затримок, точніший контроль	Підвищення передбачуваності й безпеки логістичних операцій
Розвиток гарантійного механізму	Спрощення адміністрування гарантій і ширше використання комплексних гарантій	Більша гнучкість фінансового забезпечення транзиту	Полегшення планування перевезень і зниження адміністративних витрат
Інтеграція з логістичною інфраструктурою	Розширення використання авторизованих об'єктів бізнесу, цифрова готовність складів і терміналів	Ближчий зв'язок між митними та логістичними процесами	Підвищення ефективності міжнародних ланцюгів постачання
Інституційний діалог із бізнесом	Регулярні консультації з перевізниками, брокерами, гарантами, логістичними операторами	Швидше виявлення проблем і адаптація процедур до практики	Підвищення довіри до NCTS та її практичної корисності для ринку

Джерело: складено автором на основі [3; 5; 9; 19; 22; 24; 59; 68; 69; 74; 82; 84; 86].

Як видно з табл. 3.3, запропоновані напрями вдосконалення NCTS мають не ізольований, а системний характер. Їх реалізація дає змогу одночасно підвищити технічну стійкість системи, скоротити адміністративні бар'єри, покращити якість сервісу для бізнесу та посилити інтеграцію України до європейського транзитного простору [3; 24; 69; 74].

Особливо важливо, що більшість із цих заходів мають прямий вплив на міжнародну логістику: від швидкості митного оформлення і використання авторизованих об'єктів до безперервності маршрутів у разі технічних збоїв. Саме тому вдосконалення NCTS в Україні слід розглядати як інвестицію не лише в митне адміністрування, а й у конкурентоспроможність національної логістичної системи [19; 24; 84; 86].

Отже, пріоритетні напрями удосконалення функціонування системи спільного транзиту в Україні мають комплексний характер. Вони охоплюють технічну модернізацію, розвиток спрощень, цифровізацію адміністративних рішень, сервісну підтримку користувачів, резервні процедури, аналітику даних, гарантійний механізм, інтеграцію з логістичною інфраструктурою та інституційний діалог із бізнесом. У сукупності ці кроки спрямовані не лише на підтримання працездатності NCTS, а й на підвищення її стратегічного значення як інструменту сприяння торгівлі, модернізації митного адміністрування та поглиблення інтеграції України до європейського митного простору [3; 9; 22; 24; 59; 69; 74].

Висновки до третього розділу

У третьому розділі роботи досліджено перспективні напрями розвитку системи спільного транзиту NCTS у контексті євроінтеграції України. На основі аналізу європейського досвіду встановлено, що ефективне функціонування спільного транзиту забезпечується поєднанням уніфікованої правової бази, спільної цифрової інфраструктури, митних спрощень, централізованого електронного адміністрування рішень, сервісної підтримки користувачів і резервних процедур на випадок технічних збоїв. З'ясовано, що для України

найбільшу практичну цінність мають такі елементи європейського досвіду, як розвиток інститутів авторизованого вантажовідправника і вантажоодержувача, ширша цифровізація процедур, удосконалення helpdesk-механізмів, тестових середовищ і резервних процедур, а також підготовка до нових етапів розвитку системи, пов'язаних із фазою 6 та взаємодією з іншими цифровими рішеннями ЄС.

У ході дослідження стратегічного впливу застосування NCTS на спрощення митних формальностей та розвиток міжнародної торгівлі обґрунтовано, що значення цієї системи виходить далеко за межі суто митного адміністрування. NCTS сприяє перенесенню значної частини формальностей в електронний формат, скорочує паперовий документообіг, підтримує ризик-орієнтований контроль, зменшує часові та адміністративні витрати суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності і підвищує передбачуваність міжнародного переміщення товарів. Для спеціальності «міжнародна логістика та митна справа» особливо важливо, що система безпосередньо впливає на ефективність логістичних ланцюгів, стабільність маршрутів, точність планування поставок і загальну конкурентоспроможність зовнішньоторговельних операцій.

Визначено пріоритетні напрями удосконалення функціонування системи спільного транзиту в Україні. До них належать своєчасний перехід до NCTS Phase 6, розширення практики транзитних спрощень, подальша цифровізація адміністративних рішень, розвиток сервісної та консультаційної підтримки користувачів, удосконалення резервних процедур, підвищення якості даних і системи управління ризиками, розвиток гарантійного механізму, інтеграція NCTS з логістичною інфраструктурою та посилення інституційного діалогу з бізнесом. Доведено, що реалізація цих напрямів дасть змогу не лише зберегти сумісність України з європейськими вимогами, а й підвищити ефективність митного адміністрування, зміцнити довіру бізнесу до системи та розширити практичне використання NCTS у міжнародних перевезеннях.

Отже, результати третього розділу підтверджують, що NCTS є не лише інструментом митного контролю, а й важливим чинником модернізації

національної митної та логістичної системи. Подальший розвиток цієї системи в Україні має здійснюватися на основі поєднання європейського досвіду, цифрової модернізації, сервісної орієнтації митних процедур та інституційної співпраці з бізнесом. Саме такий підхід забезпечить поглиблення інтеграції України до європейського митного простору, спрощення міжнародного транзиту та створення кращих умов для розвитку зовнішньої торгівлі.

ВИСНОВКИ

У кваліфікаційній роботі здійснено теоретичне узагальнення та практичне обґрунтування ролі системи спільного транзиту NCTS як інструменту інтеграції України до європейського митного простору. За результатами дослідження сформульовано такі висновки.

1. Встановлено, що NCTS не є самостійною митною процедурою, а являє собою електронну систему адміністрування союзного і спільного транзиту. Вона забезпечує подання декларацій, обмін повідомленнями між митними органами, контроль переміщення товарів і завершення транзитної операції. Її сутність полягає у поєднанні правових, організаційних і цифрових механізмів управління транзитом. Саме тому NCTS доцільно розглядати як один із ключових інструментів цифровізації митного адміністрування та практичного зближення національних митних систем із європейськими стандартами.

2. Доведено, що нормативно-правове регулювання транзитних процедур у ЄС та Україні має багаторівневий характер. У праві Європейського Союзу його основу становлять Митний кодекс Союзу, Конвенція про процедуру спільного транзиту, а також делеговані та імплементаційні акти, які деталізують правила застосування транзиту. В Україні функціонування системи спільного транзиту забезпечується нормами Митного кодексу України, міжнародними зобов'язаннями за Конвенцією та підзаконними актами, що визначають порядок реалізації її положень. Це свідчить про поступове формування сумісної моделі правового регулювання, орієнтованої на європейські підходи.

3. Обґрунтовано, що роль NCTS у гармонізації митної системи України з європейськими стандартами є комплексною. Вона проявляється у правовому зближенні через уніфікацію правил транзиту, в інституційному зближенні через спільні механізми контролю та відповідальності, у цифровому зближенні через інтеграцію до єдиного електронного середовища, а також у логістичному зближенні через скорочення часу проходження формальностей, зменшення паперового документообігу та підвищення передбачуваності міжнародних перевезень.

4. Встановлено, що впровадження NCTS в Україні відбувалося послідовно і поетапно: від формування правової бази та пілотного проєкту – до національного застосування, міжнародного використання та подальшої технічної модернізації. Така логіка запровадження дала змогу забезпечити не формальний запуск системи, а її реальне входження у вітчизняну митну практику. У результаті NCTS стала не лише інструментом виконання міжнародних зобов'язань України, а й практичним механізмом модернізації митної сфери.

5. З'ясовано, що організаційно-технологічний механізм застосування NCTS в Україні є складною, але внутрішньо узгодженою системою. Його основу становлять багатоканальне електронне подання декларацій, стандартизований обмін повідомленнями, інтегрований гарантійний механізм, система авторизацій і транзитних спрощень, сервісна підтримка користувачів та резервні процедури на випадок технічних збоїв. Це свідчить про перехід від традиційної паперової моделі митного супроводу до сервісно-контрольної моделі, заснованої на цифровій взаємодії та управлінні ризиками.

6. Оцінка ефективності функціонування NCTS в Україні показала стійку позитивну динаміку за основними показниками. Йдеться про зростання кількості оформлених транзитних декларацій, збільшення кількості успішно завершених переміщень, розширення використання транзитних спрощень, посилення гарантійного механізму та поширення системи як на міжнародний, так і на внутрішній транзит. Це дає підстави стверджувати, що NCTS в Україні вже стала не експериментальним проєктом, а дієвим інструментом сучасного митного адміністрування.

7. Доведено, що стратегічний вплив NCTS виходить за межі суто митно-технічного значення. Система сприяє спрощенню митних формальностей, підвищує стабільність і передбачуваність логістичних маршрутів, зменшує адміністративні бар'єри для бізнесу, підтримує розвиток міжнародної торгівлі та зміцнює позиції України в європейському митно-логістичному середовищі. Отже, NCTS доцільно розглядати як інструмент не лише митної інтеграції, а й ширшої економічної та логістичної модернізації.

8. На основі узагальнення європейського досвіду визначено, що подальше вдосконалення функціонування системи спільного транзиту в Україні має бути пов'язане з кількома пріоритетними напрямками. До них належать своєчасний перехід до фази 6 NCTS, розширення практики транзитних спрощень, подальша цифровізація адміністративних рішень, посилення служби підтримки та навчальної допомоги для користувачів, удосконалення резервних процедур, підвищення якості даних і системи управління ризиками, розвиток гарантійного механізму, інтеграція з логістичною інфраструктурою та поглиблення інституційного діалогу з бізнесом.

Отже, мету кваліфікаційної роботи досягнуто, а поставлені завдання виконано. Проведене дослідження підтвердило, що система спільного транзиту NCTS є одним із найбільш дієвих інструментів інтеграції України до європейського митного простору. Її подальший розвиток має важливе значення для підвищення ефективності митного адміністрування, зміцнення міжнародної логістики, спрощення зовнішньоторговельних операцій та поглиблення євроінтеграційного курсу України.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Грін О. Цифрові технології інституційної взаємодії митних органів та бізнес-середовища в Україні / О. Грін, О. Микуляк, М. Петик // Економіка та суспільство. – 2025. – № 80. – DOI: 10.32782/2524-0072/2025-80-137.
2. Дейнеко І. В. Процедура спільного транзиту: правові засади та основні принципи / І. В. Дейнеко // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Право. – 2025. – DOI: 10.24144/2307-3322.2025.92.5.22.
3. «Митний безвіз» 2025: рекордний рік системи спільного транзиту (NCTS) [Електронний ресурс] / Державна митна служба України. – 08.01.2026. – URL: <https://customs.gov.ua/news/ncts-26/post/mitnii-bezviz-2025-rekordnii-rik-sistemi-spilnogo-tranzitu-ncts-2596> (дата звернення: 18.03.2026).
4. 18 лютого 2026 року Угорщина переходить на NCTS Фаза 6 [Електронний ресурс] / Державна митна служба України. – 17.02.2026. – URL: <https://customs.gov.ua/news/ncts-26/post/18-liutogo-2026-roku-ugorshchina-perekhodit-na-ncts-faza-6-2653> (дата звернення: 18.03.2026).
5. Авторизований вантажовідправник та авторизований вантажоодержувач [Електронний ресурс] : методичні матеріали / Державна митна служба України. – URL: <https://customs.gov.ua/web/content/6940?download=true&unique=1840bce4c3af26f3ead630693ee077f85e1203ae> (дата звернення: 02.04.2026).
6. Держмитслужба підвела підсумки найрезультативнішого періоду «митного безвізу» [Електронний ресурс] / Державна митна служба України. – 08.04.2024. – URL: <https://customs.gov.ua/news/ncts-26/post/derzhmitsluzhba-pidvela-pidsumki-nairezultativnishogo-periodu-mitnogo-bezvizu-1555> (дата звернення: 22.03.2026).
7. Доступно про всі спрощення для бізнесу у процедурі спільного транзиту (NCTS): як отримати та скористатися ними? [Електронний ресурс] /

- Державна митна служба України. – 01.03.2023. – URL: <https://customs.gov.ua/news/ncts-26/post/dostupno-pro-vsi-sproshchennia-dlia-biznesu-u-protseduri-spilnogo-tranzitu-ncts-iaak-otrimati-ta-skoristatsia-nimi-1093> (дата звернення: 21.03.2026).
8. Запитання та відповіді: NCTS [Електронний ресурс] / Державна митна служба України. – URL: <https://customs.gov.ua/forum/?tag=ncts-140> (дата звернення: 21.03.2026).
9. Крок до NCTS Фаза 6: Держмитслужба уклала контракт на розробку нової версії системи [Електронний ресурс] / Державна митна служба України. – URL: <https://customs.gov.ua/news/ncts-26/post/krok-do-ncts-faza-6-derzhmitsluzhba-uklala-kontrakt-na-rozrobku-novoyi-versiyi-sistemi-2289> (дата звернення: 02.04.2026).
10. Методичні рекомендації щодо заповнення транзитних декларацій на товари при їх поміщенні у митний режим транзиту на умовах Конвенції про процедуру спільного транзиту із використанням нового Порталу трейдера [Електронний ресурс] / Державна митна служба України. – URL: <https://customs.gov.ua/web/content/15963?download=true> (дата звернення: 21.03.2026).
11. Першому підприємству в Україні надано дозвіл на застосування спеціального транзитного спрощення в NCTS [Електронний ресурс] / Державна митна служба України. – 17.05.2022. – URL: <https://customs.gov.ua/news/ncts-26/post/pershomu-pidpriemstvu-v-ukrayini-nadano-dozvil-na-zastosuvannia-spetsialnogo-tranzitnogo-sproshchennia-v-ncts-862> (дата звернення: 20.03.2026).
12. Підсумки «митного безвізу» 2023 [Електронний ресурс] / Державна митна служба України. – 04.01.2024. – URL: <https://customs.gov.ua/news/ncts-26/post/pidsumki-mitnogo-bezvizu-2023-41-tisiacha-oformlenikh-tranzitnikh-deklaratsii-ta-182-avtorizatsiyi-na-zastosuvannia-tranzitnikh-sproshchen-1440> (дата звернення: 20.03.2026).

13. Підсумки «митного безвізу» за 2024 рік [Електронний ресурс] / Державна митна служба України. – 16.01.2025. – URL: <https://customs.gov.ua/news/ncts-26/post/pidsumki-mitnogo-bezvizu-za-2024-rik-ukrayinskii-biznes-okhoche-koristuietsia-protseduroiu-spilnogo-tranzitu-1981> (дата звернення: 22.03.2026).
14. Підсумки «митного безвізу» у II кварталі 2024 [Електронний ресурс] / Державна митна служба України. – 10.07.2024. – URL: <https://customs.gov.ua/news/ncts-26/post/pidsumki-mitnogo-bezvizu-u-ii-kvartali-2024-popri-perekhid-na-ncts-faza-5-kilkist-oformlenikh-deklaratsii-zrosla-u-porivnianni-z-poperednim-rekordnim-kvartalom-1663> (дата звернення: 22.03.2026).
15. Результати «митного безвізу» за II кв. 2025 року [Електронний ресурс] / Державна митна служба України. – 10.07.2025. – URL: <https://customs.gov.ua/news/ncts-26/post/rezultati-mitnogo-bezvizu-za-ii-kv-2025-roku-rekordni-maizhe-34-tis-tranzitnikh-deklaratsii-2264> (дата звернення: 22.03.2026).
16. Результати перших півроку міжнародного застосування NCTS [Електронний ресурс] / Державна митна служба України. – 04.04.2023. – URL: <https://customs.gov.ua/news/ncts-26/post/rezultati-pershikh-pivroku-mizhnarodnogo-zastosuvannia-ncts-maizhe-3000-oformlenikh-tranzitnikh-deklaratsii-ta-25-avtorizatsii-na-zastosuvannia-tranzitnikh-sproshchen-1121> (дата звернення: 20.03.2026).
17. Рік застосування NCTS на національному рівні: досягнення та перспективи [Електронний ресурс] / Державна митна служба України. – 15.04.2022. – URL: <https://customs.gov.ua/news/ncts-26/post/rik-zastosuvannia-ncts-na-natsionalnomu-rivni-dosiagnennia-ta-perspektivi-804> (дата звернення: 20.03.2026).
18. Служба підтримки з питань спільного транзиту Держмитслужби [Електронний ресурс] / Державна митна служба України. – 12.12.2024. – URL: <https://customs.gov.ua/news/ncts-26/post/sluzhba-pidtrimki-z-pitan->

spilnogo-tranzitu-derzhmitsluzhbi-pratsiue-z-metoiu-nadannia-tekhnichnoyi-ta-konsultatsiinoyi-pidtrimki-koristuvacham-elektronnoyi-tranzitnoyi-sistemi-i-priimaie-zapiti-tsilodobovo-2045 (дата звернення: 21.03.2026).

19. Спільний транзит (NCTS) [Електронний ресурс] / Державна митна служба України. – URL: <https://customs.gov.ua/rezhim-spilnogo-tranzitu-ncts> (дата звернення: 18.03.2026).
20. Технічна документація для трейдерів (суб'єктів ЗЕД) та розробників програмного забезпечення для роботи з електронною транзитною системою NCTS – Phase 5 [Електронний ресурс] / Державна митна служба України. – 2023. – URL: <https://customs.gov.ua/web/content/9554?download=true> (дата звернення: 21.03.2026).
21. Три роки «митного безвізу» в Україні: бізнес здійснив понад 231 тис. транзитних перевезень за допомогою системи NCTS [Електронний ресурс] / Державна митна служба України. – 01.10.2025. – URL: <https://customs.gov.ua/news/ncts-26/post/tri-roki-mitnogo-bezvizu-v-ukrayini-biznes-zdiisniv-ponad-231-tis-tranzitnikh-perevezen-za-dopomogoiu-sistemi-ncts-2447> (дата звернення: 22.03.2026).
22. Україна розпочала розробку системи NCTS Фаза 6 [Електронний ресурс] / Державна митна служба України. – 19.08.2025. – URL: <https://customs.gov.ua/news/ncts-26/post/ukrayina-rozpochala-rozrobku-sistemi-ncts-faza-6-2367> (дата звернення: 18.03.2026).
23. Україна успішно розпочала застосування NCTS Фаза 5 [Електронний ресурс] / Державна митна служба України. – 22.04.2024. – URL: <https://customs.gov.ua/news/ncts-26/post/ukrayina-uspishno-rozpochala-zastosuvannia-ncts-faza-5-1581> (дата звернення: 18.03.2026).
24. Цифровізація, модернізація, довіра: як митниця змінювала взаємодію з бізнесом у 2025 році [Електронний ресурс] / Державна митна служба України. – URL: <https://customs.gov.ua/news/it-transformatsiia->

- 62/post/tsifrovizatsiia-modernizatsiia-dovira-iak-mitnitsia-zminiuvava-
vzaiemodiiu-z-biznesom-u-2025-rotsi-2619 (дата звернення: 02.04.2026).
25. Деякі питання реалізації положень Митного кодексу України щодо надання авторизацій : постанова Кабінету Міністрів України від 27.09.2022 № 1092 // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. – URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/1092-2022-%D0%BF> (дата звернення: 18.03.2026).
26. Дугінець Г. Авторизований економічний оператор: переваги та проблеми імплементації в світі / Г. Дугінець, М. Вдовиченко // Економіка та суспільство. – 2024. – № 64. – DOI: 10.32782/2524-0072/2024-64-73.
27. Думанська І. Ю. NCTS як імплементація європейської діджитал-практики спільного транзиту в Україні / І. Ю. Думанська, А. Ю. Співак // *Innovation and Sustainability*. – 2022. – № 4. – С. 60–70. – DOI: 10.31649/ins.2022.4.60.70.
28. Заяц В. В. Процедура спільного транзиту: стратегія та стан впровадження в Україні / В. В. Заяц, В. Й. Титор, В. А. Курилов // *Світ фінансів*. – 2022. – № 3(72). – С. 83–98.
29. Заяц В. European transit system: organizational and legal aspects of determining obligations secured by guarantees / В. Заяц, В. Титор // *Світ фінансів*. – 2023. – № 4. – С. 129–143. – DOI: 10.35774/sf2023.04.129.
30. Золоторова О. AEO concept in EU customs reform / О. Золоторова, Т. Караваєв, Г. Дугінець // *Scientia Fructuosa*. – 2025. – Vol. 159, № 1. – P. 75–89. – DOI: 10.31617/1.2025(159)05.
31. Капітанець С. В. Детермінанти національного застосування нової комп'ютеризованої транзитної системи (NCTS) / С. В. Капітанець, А. І. Брендак // *Економіка та суспільство*. – 2022. – № 39. – DOI: 10.32782/2524-0072/2022-39-84.
32. Капітанець С. В. Структура та функціонал Служби підтримки нової комп'ютеризованої транзитної системи (NCTS) / С. В. Капітанець, В. В.

- Заяц // Економіка та суспільство. – 2022. – № 42. – DOI: 10.32782/2524-0072/2022-42-69.
33. Капітанець С. В. Борг та механізм гарантування його погашення в рамках Конвенції про процедуру спільного транзиту / С. В. Капітанець, О. А. Фрадинський, Н. Г. Шкуренко // Сталий розвиток економіки. – 2023. – № 1(46). – DOI: 10.32782/2308-1988/2023-46-8.
34. Караваєв Т. Authorized economic operator: world experience / Т. Караваєв, Г. Дугінець, О. Ніканорова // Foreign Trade: Economics, Finance, Law. – 2022. – № 2(121). – DOI: 10.31617/zt.knute.2022(121)03.
35. Ковальов В. Діджиталізація процедур митного контролю та оформлення / В. Ковальов, Є. Гармаш, К. Р. Вакаї // Проблеми сучасних трансформацій. Серія: право, публічне управління та адміністрування. – 2026. – № 19. – DOI: 10.54929/2786-5746-2026-19-01-07.
36. Конвенція про процедуру спільного транзиту : міжнародний документ від 20.05.1987 // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. – URL: https://zakon.rada.gov.ua/go/994_002-87 (дата звернення: 18.03.2026).
37. Мельник О. В. Нова комп'ютеризована транзитна система: сутність та перспективи / О. В. Мельник // Економіка та суспільство. – 2024. – № 59. – URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/3384> (дата звернення: 18.03.2026). – DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-59-38>.
38. Мельник Т. Зовнішня торгівля України у контексті процедури спільного транзиту / Т. Мельник, М. Ковальова // Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. – 2023. – № 5(130). – С. 4–17. – DOI: 10.31617/3.2023(130)01.
39. Митний кодекс України : Кодекс України від 13.03.2012 № 4495-VI // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. – URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/4495-17> (дата звернення: 18.03.2026).

40. «Митний безвіз» – ухвалено рішення про запрошення України до митних конвенцій про процедуру спільного транзиту та спрощення торгівлі товарами [Електронний ресурс] / Міністерство фінансів України. – 07.07.2022. – URL: https://mof.gov.ua/uk/news/mitnii_bezviz__ukhvaleno_rishennia_pro_zapros_hennia_ukraini_do_mitnikh_konventsii_pro_protседuru_spilnogo_tranzitu_ncts_ta_sproshchennia_torgivli_tovarami-3514 (дата звернення: 20.03.2026).
41. 17 березня розпочався етап національного застосування Нової комп'ютеризованої транзитної системи [Електронний ресурс] / Міністерство фінансів України. – 17.03.2021. – URL: https://mof.gov.ua/uk/news/17_bereznia_rozpochavsia_etap_natsionalnogo_zastosuvannia_novoi_kompiuterizovanoi_tranzitnoi_sistemi-2777 (дата звернення: 18.03.2026).
42. Розпочала роботу фінальна оціночна місія ЄС щодо готовності участі України у міжнародному застосуванні NCTS та приєднання до міжнародних митних конвенцій [Електронний ресурс] / Міністерство фінансів України. – 23.06.2022. – URL: https://mof.gov.ua/uk/news/rozpochala_robotu_finalna_ot_sinochna_misiia_ies_shchodo_gotovnosti_uchasti_ukraini_u_mizhnarodnomu_zastosuvanni_ncts_ta_priiednannia_do_mizhnarodnikh_mitnikh_konventsii-3492 (дата звернення: 20.03.2026).
43. Міщенко І. В. Європейські системи митного транзиту та перспективи їх застосування в Україні / І. В. Міщенко // Університетські наукові записки. – 2021. – № 6(84). – С. 111–121. – DOI: 10.37491/UNZ.84.10.
44. Пашко П. Авторизований економічний оператор: шляхи розвитку, його вплив на процеси при митному оформленні, ризики застосування / П. Пашко, Г. Мирошніченко, Ю. Штик // Економічний вісник Донбасу. – 2024. – № 1(29). – С. 110–117. – DOI: 10.31474/1680-0044-2024-1(29)-110-117.
45. Про внесення змін до Митного кодексу України та інших законів України щодо деяких питань виконання глави 5 розділу IV Угоди про асоціацію між

- Україною та Європейським Союзом : Закон України від 15.08.2022 № 2510-IX // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. – URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/2510-20> (дата звернення: 20.03.2026).
46. Про затвердження Порядку заповнення митних декларацій окремих типів : наказ Міністерства фінансів України від 22.12.2020 № 795 (втратив чинність 11.11.2022) // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. – URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/z0076-21> (дата звернення: 18.03.2026).
47. Про затвердження Порядку реалізації положень Конвенції про процедуру спільного транзиту на території України : наказ Міністерства фінансів України від 07.10.2022 № 325 // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. – URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/z1309-22> (дата звернення: 18.03.2026).
48. Про приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту : Закон України від 30.08.2022 № 2555-IX // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. – URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/2555-20> (дата звернення: 18.03.2026).
49. Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи : Закон України від 12.09.2019 № 78-IX (втратив чинність 01.10.2022) // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. – URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/78-20> (дата звернення: 18.03.2026).
50. Руда Т. В. Міжнародний досвід застосування процедури спільного транзиту / Т. В. Руда // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. – 2022. – № 6(2). – С. 45–49. – DOI: 10.31891/2307-5740-2022-312-6(2)-8.
51. Руда Т. В. Особливості застосування процедури спільного транзиту в контексті норм міжнародного законодавства / Т. В. Руда // Інноваційна економіка. – 2022. – № 1. – С. 163–168. – DOI: 10.37332/2309-1533.2022.1.22.

52. Руда Т. В. Передумови запровадження процедури спільного транзиту в Україні / Т. В. Руда, У. О. Дзюргалюк // Інноваційна економіка. – 2022. – № 4. – DOI: 10.37332/2309-1533.2022.4.5.
53. Сем'яник В. О. Розвиток електронних сервісів у системі митного адміністрування України / В. О. Сем'яник // Економіка. Фінанси. Право. – 2026. – № 1. – DOI: 10.37634/efp.2026.1.8.
54. Cedilnik M. Flow of Goods Across Customs Territories / M. Cedilnik // Naše gospodarstvo / Our Economy. – 2013.
55. Chen L. A Study of the Role of Customs in Global Supply Chain Management and Trade Security Based on the Authorized Economic Operator System / L. Chen, Y. Ma // Journal of Risk Analysis and Crisis Response. – 2015. – Vol. 5, issue 2. – P. 87–92. – DOI: 10.2991/jrarc.2015.5.2.2.
56. Chung W. Customs Agents and Trade Facilitation / W. Chung, R. Elliott, Y. Han, A. Navas // CEPR Discussion Paper. – 2025. – No. 20482.
57. Commission Delegated Regulation (EU) 2015/2446 of 28 July 2015 supplementing Regulation (EU) No 952/2013 of the European Parliament and of the Council as regards detailed rules concerning certain provisions of the Union Customs Code // EUR-Lex. – URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32015R2446> (date of access: 18.03.2026).
58. Commission Implementing Regulation (EU) 2015/2447 of 24 November 2015 laying down detailed rules for implementing certain provisions of Regulation (EU) No 952/2013 // EUR-Lex. – URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32015R2447> (date of access: 18.03.2026).
59. Commission Implementing Regulation (EU) 2025/512 of 13 March 2025 on technical arrangements for developing, maintaining and employing electronic systems for the exchange and storage of information under Regulation (EU) No 952/2013 [Electronic resource]. – URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202500512 (date of access: 02.04.2026).

60. Convention on a common transit procedure of 20 May 1987 // EUR-Lex. – URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/convention/1987/415/2017-12-05/eng> (date of access: 18.03.2026).
61. Dalton S. The Importance of Applying Lean Innovation for Enhancing Harmonization of Customs Procedures in Context of Digitalization of Customs Administration – A Case Study of Serbia / S. Dalton, B. Stosić // *Lex Localis*. – 2021. – Vol. 19, no. 2. – P. 305–327. – DOI: 10.4335/19.2.305-327(2021).
62. Association agreement with Ukraine [Electronic resource] // EUR-Lex. – URL: <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/association-agreement-with-ukraine.html> (date of access: 18.03.2026).
63. Customs transit / Union and common transit [Electronic resource] / European Commission // *Taxation and Customs Union*. – URL: https://taxation-customs.ec.europa.eu/customs/customs-procedures-import-and-export/customs-transit_en (date of access: 18.03.2026).
64. Customs Transit Quick Info [Electronic resource] / European Commission. – 11.03.2019. – URL: https://taxation-customs.ec.europa.eu/system/files/2019-03/11_taxud_ucc_customs_transit_quick_info_en.pdf (date of access: 18.03.2026).
65. Customs: Ukraine to join the Common Transit Convention and the Convention on the Simplification of Formalities in Trade in Goods on 1 October 2022 [Electronic resource] / European Commission. – 05.09.2022. – URL: https://taxation-customs.ec.europa.eu/news/customs-ukraine-join-common-transit-convention-and-convention-simplification-formalities-trade-goods-2022-09-05_en (date of access: 20.03.2026).
66. EU Customs Data Model Guidance Document [Electronic resource] / European Commission. – URL: https://taxation-customs.ec.europa.eu/system/files/2021-01/eucdm_guidance_document_en.pdf (date of access: 02.04.2026).
67. Guidance for economic operators on the use of the common customs transit procedure for goods going to and coming from Ukraine [Electronic resource] / European Commission. – 2023. – URL:

- customs.ec.europa.eu/document/download/4dab7158-3038-4040-a394-706ab414265c_en?filename=Guidance+Common+Transit+procedure+trade+with+UA.pdf (date of access: 18.03.2026).
68. Import Control System 2 (ICS2) [Electronic resource] / European Commission. – URL: https://taxation-customs.ec.europa.eu/customs/customs-security/import-control-system-2_en (date of access: 02.04.2026).
69. New Computerised Transit System (NCTS) [Electronic resource] / European Commission // Taxation and Customs Union. – URL: https://taxation-customs.ec.europa.eu/online-services/online-services-and-databases-customs/new-computerised-transit-system-ncts_en (date of access: 18.03.2026).
70. Single administrative document (SAD) [Electronic resource] / European Commission. – URL: https://taxation-customs.ec.europa.eu/single-administrative-document-sad_en (date of access: 02.04.2026).
71. Standing with Ukraine: How customs and tax policy contributes to EU response [Electronic resource] / European Commission. – 22.02.2023. – URL: https://taxation-customs.ec.europa.eu/news/standing-ukraine-how-customs-and-tax-policy-contributes-eu-response-2023-02-22_en (date of access: 18.03.2026).
72. Transit Manual [Electronic resource] / European Commission. – URL: https://taxation-customs.ec.europa.eu/system/files/2017-06/transit_manual_en.pdf (date of access: 02.04.2026).
73. Transit Manual [Electronic resource] / European Commission. – Brussels, 2021. – URL: https://taxation-customs.ec.europa.eu/system/files/2021-06/transit_manual_june_2020_en.pdf (date of access: 18.03.2026).
74. Union Customs Code work programme [Electronic resource] / European Commission // Taxation and Customs Union. – URL: https://taxation-customs.ec.europa.eu/customs/union-customs-code/union-customs-code-work-programme_en (date of access: 18.03.2026).
75. Grainger A. Customs and Trade Facilitation: From Concepts to Implementation / A. Grainger // World Customs Journal. – 2008. – Vol. 2, no. 1. – P. 17–30.

76. Ilchenko O. Common customs transit procedure for Ukraine: legal aspects / O. Ilchenko // *Visegrad Journal on Human Rights*. – 2023. – DOI: 10.61345/1339-7915.2023.1.12.
77. Jedidah W. K. Effect of Digital Technologies on Trade Facilitation at Nairobi's Customs Stations: Moderating Role of User Competence / W. K. Jedidah, D. Gitonga, J. Tenai // *Journal of Finance and Accounting*. – 2025. – Vol. 5, issue 9. – P. 45–61. – DOI: 10.70619/vol5iss9pp45-61-679.
78. Kafeero E. Customs and Trade Facilitation in the East African Community (EAC) / E. Kafeero // *World Customs Journal*. – 2008. – Vol. 2, no. 1. – P. 63–71. – DOI: 10.55596/001c.91320.
79. Kril R. Common Transit Procedure and NCTS Implementation: The Case of Ukraine / R. Kril // *Lex Portus*. – 2021. – Vol. 7, no. 3. – P. 32–59. – DOI: 10.26886/2524-101X.7.3.2021.2.
80. Lebid V. Study of Efficiency of Simplification of Customs Formalities on the Digitalization Basis / V. Lebid, T. Anufriyeva, H. Savenko, V. Skrypnyk // *Technology Audit and Production Reserves*. – 2021. – Vol. 1, no. 4(57). – P. 49–53. – DOI: 10.15587/2706-5448.2021.225627.
81. Popa I. Best Practices in Customs Procedures / I. Popa, M. G. Belu, D. M. Paraschiv, A. M. Marinoiu // *Amfiteatru Economic*. – 2015. – Vol. 17, no. 40. – P. 1095–1107.
82. Help Desk SISC / Central Service Desk [Electronic resource] / PUESC. – URL: <https://puesc.gov.pl/en/pomoc> (date of access: 02.04.2026).
83. Regulation (EU) No 952/2013 of the European Parliament and of the Council of 9 October 2013 laying down the Union Customs Code (recast) // *EUR-Lex*. – URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32013R0952> (date of access: 18.03.2026).
84. Customs Transit: Customs Operational Guide. Part 2 [Electronic resource] / Revenue Commissioners (Ireland). – URL: <https://www.revenue.ie/en/tax-professionals/tdm/customs/transit/general/part2-transit-customs-operational-guide.pdf> (date of access: 02.04.2026).

85. NCTS-P5 Information for the Trade [Electronic resource] / Revenue Commissioners (Ireland). – URL: <https://www.revenue.ie/en/customs/documents/electronic/ncts-p5-information-for-the-trade.pdf> (date of access: 02.04.2026).
86. Transit [Electronic resource] / Revenue Commissioners (Ireland). – URL: <https://www.revenue.ie/en/customs/businesses/transit-temp-storage/transit/index.aspx> (date of access: 02.04.2026).
87. Trade facilitation [Electronic resource] / World Trade Organization. – URL: https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_e.htm (date of access: 02.04.2026).
88. Trade facilitation policy tools [Electronic resource] / World Trade Organization. – URL: https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/tptfca_04_policy_tools_e.pdf (date of access: 02.04.2026).

ДОДАТКИ

Додаток А

Основні електронні повідомлення, що використовуються в NCTS

Повідомлення	Зміст	Етап процедури	Практичне значення
Подання декларації	Передача даних до митниці відправлення	Початок процедури	Запуск транзитної операції
Присвоєння MRN	Реєстрація переміщення	Після прийняття декларації	Ідентифікація операції
Випуск у транзит	Дозвіл на переміщення	Після перевірки	Початок фактичного транзиту
Повідомлення про прибуття	Фіксація прибуття товару	Митниця призначення	Початок завершення процедури
Результати контролю	Повідомлення про результати перевірки	Завершення процедури	Підстава для закриття операції
Розшук неприбулого вантажу	Додаткові запити	У разі проблеми	Контроль ризикової операції

Додаток Б
Структура транзитної декларації у фазі 5 NCTS

Рівень декларації	Що містить	Практичне значення
Рівень декларації	Загальні дані про транзитну операцію	Ідентифікує всю операцію
Рівень мастер-відправлення	Загальні дані про відправлення	Відображає логіку основного перевезення
Рівень домашнього відправлення	Дані щодо окремих партій / відправників / одержувачів	Дає змогу оформлювати консолідовані вантажі
Рівень товарної одиниці	Дані про конкретні товари	Забезпечує деталізацію товарної інформації

Додаток В

Транзитні спрощення у системі спільного транзиту та їх практичне значення для бізнесу

Спрощення	Сутність	Кому корисне	Практичний ефект
Загальна гарантія	Одна гарантія для кількох операцій	Декларантам, перевізникам, брокерам	Зменшення адміністративного навантаження
Зменшення референтної суми	Часткове зниження гарантійного забезпечення	Надійним операторам	Зниження фінансового навантаження
Звільнення від гарантії	Можливість працювати без гарантійного забезпечення в межах дозволу	Найбільш надійним суб'єктам	Максимальне спрощення
Авторизований вантажовідправник	Відправлення без пред'явлення товарів митниці	Логістичним центрам, складам, великим експортерам	Скорочення часу на старті операції
Авторизований вантажоодержувач	Отримання без пред'явлення товарів митниці	Імпортерам, складам, терміналам	Швидше завершення транзиту
Пломби спеціального типу	Використання власних затверджених пломб	Перевізникам і логістичним операторам	Гнучкіша організація перевезень

Додаток Г

Резервна процедура дій у разі технічної недоступності NCTS

1. Виявлення технічного збою.
2. Фіксація проблеми користувачем або митним органом.
3. Звернення до Служби підтримки.
4. Підтвердження неможливості використання NCTS.
5. Перехід до резервної процедури.
6. Документування транзитної операції.
7. Відновлення електронного обміну після усунення збою.
8. Закриття резервної процедури в установленому порядку.

Додаток Д
Вихідні статистичні дані щодо застосування NCTS
в Україні у 2020–2025 рр.

Рік / період	Етап застосування NCTS	Оформлено / подано транзитних декларацій	Переміщення, розпочаті в Україні та завершені в інших країнах-учасниках Конвенції	Переміщення, розпочаті в інших країнах та завершені в Україні	Внутрішній транзит із застосуванням NCTS	Авторизації / транзитні спрощення	Гарантії / гарантійний механізм
16.11.2020 – 16.03.2021	Пілотний етап	15 декларацій T1UA	–	–	–	Участь 5 підприємств	–
17.03.2021 – 30.09.2022	Національне застосування	майже 5 000 поданих декларацій T1UA, з них понад 3 200 оформлено митницями	–	–	–	Понад 1 000 зареєстрованих підприємств	9 фінансових гарантів
01.10.2022 – 31.12.2022	Початок міжнародного застосування	понад 700 транзитних декларацій	дані окремо за рік не виділено	дані окремо за рік не виділено	дані не виділено	Початок надання авторизацій у міжнародному режимі	Початок використання взаємно визнаних гарантів
10.2022 – 03.2023	Перші 6 місяців міжнародного застосування	понад 900 декларацій на в'їзд в Україну	понад 1 900 переміщень, розпочатих в Україні	понад 900 декларацій на в'їзд в Україну	дані не виділено	25 авторизацій на застосування транзитних спрощень	Використання фінансових гарантів у міжнародному форматі
2023	Масштабування міжнародного застосування	41,9 тис. транзитних декларацій	понад 33,6 тис.	понад 7,6 тис.	1,3 тис.	57 підприємств пройшли оцінку відповідності; 182 авторизації	46 загальних гарантів; 2 997 індивідуальних гарантів
2024	Розширення застосування та перехід на фазу 5	понад 94 тис. транзитних декларацій	понад 73 тис.	понад 21 тис.	3,2 тис.	Кількість підприємств з авторизаціями у I кварталі зросла з 57 до 101; надано 121 авторизацію	109 загальних гарантів; 10 151 індивідуальна гарантія
2025	Стабільне повномасштабне застосування	майже 142 тис. транзитних декларацій	майже 96,5 тис.	понад 45,5 тис.	24,5 тис.	Розширення практики транзитних спрощень; 11 суб'єктів мали звільнення від гарантії на понад 57 млн євро	87 загальних гарантів на суму майже 300 млн євро; 22 701 індивідуальна гарантія на суму понад 1 млрд євро; загальний обсяг гарантування – майже 4,3 млрд євро

Додаток Е

Приклад практичного сценарію застосування NCTS у міжнародному перевезенні Україна → Польща → Німеччина

Етап	Дія учасника	Дія митниці	Результат у NCTS
1	Декларант подає декларацію	Митниця відправлення перевіряє дані	Декларацію прийнято
2	Надається гарантія	Перевіряється чинність гарантії	Присвоюється MRN
3	Перевізник вирушає	Митниця транзиту фіксує проходження	Маршрут підтверджено
4	Товар прибуває до місця призначення	Митниця призначення перевіряє прибуття	Операцію завершено
5	Гарантія вивільняється	Митниця відправлення отримує результат	Процедуру закрито