



Фінанси, банківська справа та страхування

УДК 339.543(477):005.932

DOI <https://doi.org/10.5281/zenodo.15399002>

Функціонування NCTS в Україні

Остапенко Вікторія Миколаївна

к.е.н., доцент, доцент кафедри міжнародної торгівлі,

митної справи та фінансових технологій,

Харківський національний економічний університет імені Семена Кузнеця,

пр. науки, 9-А, Харків, Україна, 61165,

viktoria.ostapenko@hneu.net, <https://orcid.org/0000-0002-4077-5738>

Гулько Катерина Ігорівна

к.е.н., старший викладач к кафедри міжнародної торгівлі,

митної справи та фінансових технологій,

Харківський національний економічний університет імені Семена Кузнеця,

пр. науки, 9-А, Харків, Україна, 61165,

katya.shlepotina@i.ua, <https://orcid.org/0000-0002-1717-5937>

Прийнято: 01.05.2025 | Опубліковано: 13.05.2025

***Анотація.** Метою статті є дослідження особливостей впровадження та функціонування Нової комп'ютеризованої транзитної системи (NCTS) в Україні в контексті її ролі у спрощенні митних процедур, цифровізації транзитних процесів та інтеграції України до єдиного митного простору ЄС. У дослідженні розглянуто нормативні, організаційні та технічні аспекти реалізації NCTS, оцінено результати національного й міжнародного етапів її застосування, а*



також виокремлено чинники, що перешкоджають ефективному залученню суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності до цієї системи.

Методологічну основу дослідження становлять загальнонаукові методи аналізу, синтезу, узагальнення, порівняння, а також статистичний аналіз динаміки подання митних декларацій, показників авторизації підприємств і використання транзитних спрощень. Дослідження ґрунтується на офіційній звітності Державної митної служби України, матеріалах аналітичних центрів, зокрема EU4PFM і BRDO, а також міжнародних рейтингах логістичної ефективності.

Отримані результати підтверджують, що система NCTS вже забезпечує скорочення часу митного оформлення, зменшення кількості документів та зниження рівня корупційних ризиків. Водночас виявлено низку бар'єрів, які стримують малий і середній бізнес від повноцінної участі в системі: висока вартість фінансових гарантій, складність процедур авторизації, недостатня поінформованість та обмежена IT-інфраструктура в окремих регіонах. Встановлено, що темпи зростання кількості оформлених транзитних декларацій переважають динаміку реєстрації нових учасників, що свідчить про обмежену адаптацію підприємств до нових цифрових стандартів.

У висновках акцентується, що подальше функціонування NCTS має ґрунтуватися на нормативній гармонізації з європейським митним правом, розвитку цифрової компетентності користувачів, посиленні інформаційної підтримки бізнесу, а також забезпеченні сумісності NCTS з іншими цифровими логістичними платформами (e-CMR, e-TIR). Зроблено висновок про необхідність комплексного вдосконалення технічної інфраструктури митниць та спрощення доступу підприємств до митних спрощень, що сприятиме підвищенню ефективності міжнародної торгівлі та конкурентоспроможності української логістичної системи.



Ключові слова: NCTS, транзитна декларація, цифровізація, митна система, митне оформлення, транзитні спрощення, зовнішньоекономічна діяльність, логістика, митна інтеграція, фінансова гарантія.

Functioning of NCTS in Ukraine

Ostapenko Viktoriia

PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of the Department of International Trade, Customs and Financial Technologies, Simon Kuznets Kharkiv National University of Economics, 9-A Nauky Ave. 9-A, Kharkiv, Ukraine, 61165, viktor.ostapenko@hneu.net, <https://orcid.org/0000-0002-4077-5738>

Hunko Kateryna

PhD in Economics, Senior Lecturer at the Department of International Trade, Customs and Financial Technologies, Simon Kuznets Kharkiv National University of Economics, 9-A Nauky Ave. 9-A, Kharkiv, Ukraine, 61165, katya.shlepotina@i.ua, <https://orcid.org/0000-0002-1717-5937>

Abstract. *The purpose of the article is to study the peculiarities of implementation and functioning of the New Computerized Transit System (NCTS) in Ukraine in the context of its role in simplifying customs procedures, digitalization of transit processes and integration of Ukraine into the EU's common customs area. The study examines the regulatory, organizational and technical aspects of the NCTS implementation, assesses the results of the national and international stages of its application, and identifies the factors that impede the effective involvement of foreign economic operators in this system.*



The methodological basis of the study is based on general scientific methods of analysis, synthesis, generalization, comparison, as well as statistical analysis of the dynamics of customs declarations, indicators of authorization of enterprises and the use of transit simplifications. The study is based on official reports of the State Customs Service of Ukraine, materials from think tanks, including EU4PFM and BRDO, as well as international logistics efficiency rankings.

The findings confirm that the NCTS system is already reducing customs clearance time, reducing the number of documents, and reducing corruption risks. At the same time, a number of barriers have been identified that prevent small and medium-sized businesses from fully participating in the system: the high cost of financial guarantees, the complexity of authorization procedures, lack of awareness and limited IT infrastructure in certain regions. It is established that the growth rate of the number of transit declarations issued exceeds the dynamics of registration of new participants, which indicates limited adaptation of enterprises to new digital standards.

The conclusions emphasize that the further functioning of the NCTS should be based on regulatory harmonization with European customs law, development of digital competence of users, strengthening of information support for business, and ensuring compatibility of the NCTS with other digital logistics platforms (e-CMR, e-TIR). The author concludes that it is necessary to comprehensively improve the technical infrastructure of customs and simplify the access of enterprises to customs simplifications, which will help to increase the efficiency of international trade and the competitiveness of the Ukrainian logistics system.

Keywords: *NCTS, transit declaration, digitalization, customs system, customs clearance, transit simplifications, foreign economic activity, logistics, customs integration, financial guarantee.*

Постановка проблеми. У сучасних умовах євроінтеграційного курсу України особливого значення набуває реформування митної системи відповідно



до стандартів Європейського Союзу. Одним із ключових елементів цього процесу є впровадження та ефективне функціонування Нової комп'ютеризованої транзитної системи (NCTS), яка забезпечує автоматизований обмін митною інформацією між країнами-учасниками Конвенції про спільну процедуру транзиту. Попри офіційний запуск системи в Україні, на практиці її функціонування стикається з низкою викликів: технічна неготовність окремих учасників зовнішньоекономічної діяльності, недостатній рівень цифрової компетентності, затримки в обробці даних, а також правові колізії при застосуванні процедур транзиту. Ці проблеми ускладнюють повноцінну інтеграцію України до європейського митного простору та знижують ефективність митного контролю й логістичних процесів. Тому актуальним є дослідження проблем функціонування NCTS в Україні, визначення причинних факторів труднощів і розробка пропозицій щодо їх усунення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Останні наукові публікації розглядають NCTS як імплементацію європейської діджитал-практики в Україні, відзначаючи такі аспекти:

вивчено етапи впровадження системи, її технічну та функціональну інтеграцію в IT-інструменти митних органів;

досліджено відмінності між національним і міжнародним застосуванням NCTS, зокрема щодо заповнення декларацій та взаємодії митниць «відправлення», «транзиту» й «призначення».

Упродовж 2023–2025 років питання функціонування нової комп'ютеризованої транзитної системи (NCTS) в Україні стало предметом дослідження низки експертних організацій, аналітиків, а також представників міжнародних інституцій. Дослідження засвідчують як позитивну динаміку впровадження системи, так і наявність окремих викликів.

Одним із найбільш репрезентативних є аналітичний звіт «NCTS implementation monitoring report in Ukraine» (2024) [1], підготовлений експертами проєкту EU4PFM спільно з Державною митною службою України [2], зокрема



міжнародним митним радником та керівником напрямку митної реформи в Україні. У документі зафіксовано, що після впровадження NCTS час митного оформлення транзитних вантажів скоротився в середньому на 30–50%, а понад 95% декларацій оформлюються виключно в електронному форматі. Також відзначено позитивний вплив системи на зменшення кількості помилок у документах завдяки автоматизованим перевіркам та зниження корупційних ризиків.

Дослідження Офісу ефективного регулювання (BRDO) [3], проведене у 2023 році, вказує на загалом позитивне сприйняття нової системи серед представників малого та середнього бізнесу, логістичних операторів і експортерів. Згідно з опитуванням, 78% респондентів вважають, що NCTS спростила процедуру транзиту, хоча близько 40% підприємців малого бізнесу зізнаються, що досі не до кінця розуміють усі переваги системи, що свідчить про необхідність ширшої інформаційної підтримки та навчання.

З-поміж іноземних експертів, системно досліджують питання NCTS у Європі Й. Гілл з EUROPROGRESS Customs Consultancy [4], у публікації якого наголошується, що швидкість та якість імплементації NCTS в Україні була несподівано високою для країни, що знаходиться у стані воєнного конфлікту.

Особливу увагу темі NCTS також приділяють фахові ЗМІ, зокрема «Митниця України» та «Європейська правда» [6], які упродовж 2024–2025 років акцентували увагу на стратегічному значенні впровадження цієї системи для інтеграції України до єдиного митного простору ЄС. У публікаціях згадується активна участь України в пілотних проєктах з інтеграції NCTS з іншими цифровими логістичними платформами — зокрема, e-CMR (електронна товарно-транспортна накладна) та e-TIR. Дослідження Т. Нечитайло (2024) [7] розглядає вплив системи на внутрішній ринок логістичних послуг. У ній зазначено, що українські компанії, які змогли інтегрувати NCTS у свої цифрові системи (CRM, ERP), досягли зниження логістичних витрат на 10–15%.

Також слід згадати коментарі та практичні кейси, представлені Асоціацією міжнародних автоперевізників України (АсМАП) [8], зокрема матеріали,



підготовлені С. Гриневецьким [9] – аналітиком асоціації, який регулярно публікує огляди стану транзитного середовища. Упродовж 2023–2025 років питання впровадження та ефективності функціонування нової комп'ютеризованої транзитної системи (NCTS) в Україні активно висвітлюється як у дослідницьких звітах, так і в публікаціях спеціалізованих медіа та професійного середовища. Додаткове аналітичне бачення надають професійні асоціації митних брокерів та перевізників, які звертають увагу на переваги NCTS у зменшенні випадків шахрайства з документами, а також на позитивний ефект від інтеграції цієї системи у внутрішні CRM та ERP-рішення логістичних компаній. Утім, низка зауважень стосується технічних труднощів у регіонах та потреби у вдосконаленні користувацької підтримки.

Узагальнюючи, всі проаналізовані джерела свідчать про те, що NCTS вже сьогодні забезпечує підвищення ефективності транзитних процедур, зменшує бюрократичне навантаження та сприяє економічній інтеграції України з країнами Європейського Союзу. Водночас повноцінна реалізація потенціалу системи потребує подальшої цифрової модернізації, посилення технічної інфраструктури та розвитку цифрової компетентності користувачів.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Незважаючи на активне впровадження Нової комп'ютеризованої транзитної системи (NCTS) в Україні та значну увагу з боку аналітичних центрів, науковців і міжнародних експертів, низка важливих аспектів залишається недостатньо вивченою. Передусім, відсутні систематизовані дослідження щодо інституційних та економічних бар'єрів, які стримують малий і середній бізнес від повноцінного використання можливостей системи. Зокрема, не розкрито в повному обсязі вплив вартості фінансових гарантій, складності процедури авторизації та інформаційної необізнаності підприємців на рівень залученості бізнесу до NCTS.

Також потребують подальшого аналізу регіональні диспропорції у функціонуванні системи, що вказує на наявність технічних та організаційних



нерівностей між митницями. Це, ймовірно, є наслідком нерівномірного розподілу IT-інфраструктури, людських ресурсів і доступу до цифрових сервісів. Окремої уваги заслуговує взаємодія NCTS з іншими цифровими логістичними платформами (наприклад, e-CMR, e-TIR), що є критично важливою в умовах міжнародної інтеграції. У наявних джерелах переважно констатується факт інтеграції, однак її реальні ефекти для національного логістичного ринку, зокрема щодо зниження транзакційних витрат або підвищення надійності перевезень, не досліджені належним чином.

Причинами недостатньої уваги до цих аспектів є, з одного боку, відносна новизна системи NCTS в українських умовах, а з іншого — обмеженість відкритих даних, які дозволяють проводити глибокий статистичний і регіональний аналіз. Крім того, значна частина публікацій має прикладний, нормативний або оглядовий характер, а не науково-аналітичний.

Подальше дослідження зазначених аспектів є ключовим для поглибленого розуміння ефективності митних реформ, адаптації NCTS до потреб українського бізнесу та забезпечення сталого цифрового переходу митної системи. Саме ці напрями формують основу авторського внеску в розвиток наукової та прикладної дискусії щодо митної інтеграції України в контексті європейського вибору.

Метою дослідження є аналіз особливостей впровадження та функціонування Нової комп'ютеризованої транзитної системи (NCTS) в Україні, визначення її впливу на ефективність митних процедур, рівень логістичних витрат і інтеграцію до єдиного митного простору ЄС, а також виявлення проблем і перспектив подальшого розвитку цифрових транзитних рішень:

здійснити всебічний аналіз функціонування системи NCTS в Україні з урахуванням її нормативно-правового, технічного та організаційного аспектів;

ідентифікувати системні бар'єри, що перешкоджають повноцінному функціонуванню системи на регіональному рівні;



оцінити сприйняття системи бізнесом, зокрема малими та середніми підприємствами;

проаналізувати потенціал інтеграції NCTS з іншими цифровими інструментами логістики;

сформулювати практичні рекомендації для вдосконалення функціонування NCTS в умовах цифровізації митних процедур та економічної інтеграції України з ЄС.

Досягнення зазначених цілей дозволить забезпечити науково обґрунтовану оцінку поточного стану функціонування системи та запропонувати шляхи її подальшого розвитку у відповідності до європейських стандартів і практик.

Виклад основного матеріалу дослідження. Завдяки підтримці Програми підтримки управління державними фінансами в Україні (EU4PFM) Державна митна служба України (ДМС) у тісній співпраці з Міністерством фінансів України розпочала тестування Нової комп'ютеризованої транзитної системи - NCTS. Запуск NCTS в Україні позбавить бізнес необхідності подавати окремі транзитні декларації між 35 країнами, які є членами відповідної Конвенції [10]. Україна приєдналася до цієї Конвенції 31 серпня 2022 року, а чинності вона набула 1 жовтня 2022 року. NCTS дозволяє трейдерам подавати митні декларації для режиму спільного транзиту в електронному вигляді, забезпечуючи єдиний транзитний документ для перевезень між країнами-учасниками Конвенції.

На сьогодні Митною службою вже розроблено проекти та пропозиції до нормативно-правових актів для запровадження процедури спільного транзиту з країнами, де функціонує NCTS. Національне застосування NCTS тривало півтора роки (17 березня 2021 року – 30 вересня 2022 року) (табл. 1) [11].



Таблиця 1

Результати застосування NCTS

Показник	Обсяг
в системі зареєструвалося	близько 1 500 суб'єктів господарювання
подало хоча б одну декларацію T1UA	кожне друге зареєстроване підприємство
під час національного застосування NCTS	подано майже 10 000 декларацій T1UA
були успішно оформлені	близько 7 000 декларацій T1UA
пік оформлень декларацій T1UA припав на лютий 2022 року, коли було подано	майже 2 000 декларацій
оформлено	більше 1 500

Як зазначає Державна митна служба України [2], загальна кількість переміщень, ініційованих в Україні за період дії NCTS, за 6 місяців перевищила 1900. З них майже 800 було здійснено у березні 2023 року, що вдвічі більше, ніж у лютому 2023 року (табл. 2). Основними країнами відправлення були Латвія, Німеччина, Польща, Литва та Італія.

Таблиця 2

Динаміка оформлення митних декларацій за період функціонування NCTS в Україні

Показник	Тип оформлення	2022 р.			2023 р.		Всього
		10.2022	11.2022	12.2022	01.2023	03.2023	
Кількість оформлених митних декларацій в умовах функціонування NCTS в Україні	як митниці відправлення	23	137	285	309	786	1904
	як митниці призначення	67	67	130	158	285	911

За даними ДМС України, зазначається, що результатом перших шести місяців міжнародного застосування системи NCTS є [2]: близько 3000 оформлених транзитних декларацій; 25 дозволів на використання транзитних спрощень; загальна кількість становить понад 900 транзитних декларацій на в'їзд в Україну, з яких майже 300 були оформлені в березні 2023 року.



Держмитслужба підбила підсумки за 11 місяців «митного безвізу». З 01 жовтня 2022 р. оформлено понад 19 тис. транзитних декларацій у Новій комп'ютеризованій транзитній системі (New Computerized Transit System, NCTS). Загалом за 11 місяців зареєстровано 15 725 переміщень з України. Зокрема, у серпні 2023 р. в країнах – учасниках Конвенції про процедуру спільного транзиту було завершено 3362 переміщення, розпочатих в Україні. З початку міжнародного застосування NCTS за 3430 деклараціями спільного транзиту товари були успішно доставлені до митниць призначення на митній території України. Зокрема, у серпні 2023 р. було зафіксовано 777 таких декларацій (табл. 3).

Таблиця 3

Дані про застосування «митного безвізу»

Період		Як митниця відправлення	Як митниця призначення
2022	Жовтень	22	67
	Листопад	137	67
	Грудень	285	130
2023	Січень	309	158
	Лютий	365	204
	Березень	786	285
	Квітень	1372	287
	Травень	2698	331
	Червень	3193	386
	Липень	3196	738
	Серпень	3362	777

Також станом на кінець серпня 2023 р. підприємствам надано 72 авторизації на застосування транзитних спрощень. Понад 30 заяв від підприємств перебувають на різних етапах розгляду. Так поживається процес отримання та використання бізнесом митних спрощень

Департаментом у контексті приєднання до Конвенції також здійснюються підготовчі заходи до переходу на NCTS P5, який заплановано на IV квартал 2023 року. У 2022 році розпочався процес надання підприємствам транзитних спрощень, передбачених Конвенцією (табл. 4) [12].



Таблиця 4

Процес надання підприємствам транзитних спрощень

Показник	Кількість
розпочався процес надання підприємствам транзитних спрощень	5
отримали авторизацію на застосування спрощення «використання загальної гарантії» та одне – на застосування транзитних спрощень «використання загальної гарантії», «використання пломб спеціального типу», «статус авторизованого вантажоодержувача» та «статус авторизованого вантажовідправника».	4
здійснено попередній розгляд заяв про надання авторизацій на застосування транзитних спрощень	13
прийнято рішення про відмову в розгляді заяви про надання авторизацій	3
проводиться оцінка з відповідності підприємств критеріям та/або умовам надання авторизацій на застосування транзитного спрощення	5

Зазначено поступове збільшення використання підприємствами режиму спільного транзиту (NCTS). Водночас бізнес заявляє про складнощі та побоювання у використанні нового сервісу. Питання гарантування залишається основною перешкодою для бізнесу. Незважаючи на збільшення декларацій, оформлених у системі спільного транзиту (NCTS), значна кількість підприємств не дуже поспішає авторизуватись у системі NCTS. На думку опитаних, імовірно це відбувається через велику кількість документів, які потрібно подати, і природний опір усьому новому [13].

За іншими свідченнями, однією з причин, яка стримує суб'єктів ЗЕД від використання системи спільного транзиту, є висока вартість фінансової гарантії і послуг з організації гаранта. Так, підприємство може самостійно виступити фінансовим гарантом, однак це потребує наявності значних обігових коштів. Крім того, для багатьох підприємців незрозумілим залишається механізм розрахунку суми гарантії, що також стримує їх від використання системи NCTS (табл. 5) [2].



Таблиця 5

Показники реєстрації та функціонування фінансового гаранта

Показник	Кількість
статус фінансового гаранта отримали фінансових установ	7
за результатами моніторингу було призупинено та анульовано реєстрацію фінансових гарантів	3
по зверненнях щодо надання статусу фінансового гаранта фінансовим установам було повідомлено про невідповідність заяв, наданих ними до розгляду	2
департаментом як митницею гарантії зареєстровано загальних гарантій	6

У 2022 році забезпечено системний моніторинг переміщень товарів під процедурою спільного транзиту та ініціювання, у разі потреби, запитів інформації (розслідування) для встановлення фактів виникнення митного боргу щодо товарів, поміщених під процедуру спільного транзиту (табл. 6).

Таблиця 6

Під час міжнародного застосування NCTS

Показник	Кількість
зафіксовано інцидентів, в тому числі:	549
стосуються порушення строку доставки	425
зміни маршруту	123
незаконного вилучення товару з процедури, розслідування триває	1
Департаментом опрацьовано запитів надісланих митними адміністраціями іноземних країн як у формі повідомлення про запит інформації за формою ТС20 та запиту пост-митного контролю ТС21, так і з використанням модуля МСС ЕТС щодо запитів інформації (електронне повідомлення ІЕ142)	35
Департаментом ініційовано запитів інформації щодо належного завершення процедури спільного транзиту до митних адміністрацій іноземних країн із використанням модуля МСС ЕТС	46

Департаментом з питань цифрового розвитку, цифрових трансформацій і цифровізації за основними напрямками діяльності у 2022 році було забезпечено виконання таких завдань. На виконання вимог Закону України від 30 серпня 2022



року № 2555-IX «Про приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту» та відповідно до Плану розгортання NCTS Фаза 4 проведено заходи з підготовки Сторін до міжнародного застосування NCTS Фаза 4. Починаючи з 01 жовтня 2022 року, Державною митною службою України забезпечено міжнародне застосування NCTS Фаза 4 та технічну підтримку роботи програмного забезпечення системи NCTS Фаза 4 [14].

Забезпечено розгортання національного вузла міжнародної захищеної мережі (CCN/CSI), який забезпечив підключення до NCTS, підключення до Спільної телекомунікаційної мережі митних та податкових органів держав-членів ЄС Європейської транзитної системи (NCTS). Інтегровано існуючі системи з програмним забезпеченням NCTS. Підписано договір на розробку програмного забезпечення NCTS Фаза 5. Програмне забезпечення NCTS Фаза 5 встановлено на серверах Державної митної служби України та готове до початку проведення тестування [15].

Однак останні дані про фактичні потоки між країнами рішуче спростовують уявлення про те, що відбувається серйозний відхід від глобалізації. Після незначного зниження в 2020 році через пандемію Covid-19, індекс глобального зв'язку DHL відновився і перевищив допандемічний рівень у 2021 році [16]. І наявні дані вказують на подальше зростання у 2022 році, незважаючи на наслідки війни в Україні. Тим не менш, сьогоденні загрози глобалізації є реальними і вимагають уваги. Зростає торговельний протекціонізм, міжнародні інвестиції стають дедалі більш прискіпливими, а обмеження потоків даних поширюються все ширше. Тим часом геополітична напруженість кидає виклик міжнародному співробітництву та ключовим інституціям, таким як Світова організація торгівлі.

Висновки. Система NCTS з'єднує митні служби 35 країн, забезпечує електронний обмін даними, контроль за вантажами в різних юрисдикціях, сприяє запобіганню шахрайству та підвищує ефективність використання людських ресурсів. Важливо, що митниці ЄС і України працюють із єдиним транзитним



документом, що спрощує перевірку відповідності експортно-імпортних операцій, зменшує кількість супровідних документів і підвищує прозорість процедур. Впровадження NCTS в Україні відбувалося поетапно: пілотний проект, національне застосування, а після позитивної оцінки - міжнародне застосування. З 29 липня 2023 року (після набрання чинності Законом № 3229-IX) система NCTS використовується не лише для міжнародних, а й для внутрішніх транзитних перевезень під митним контролем.

За два роки функціонування NCTS в Україні оформлено близько 120 тисяч митних декларацій. Офіційний гарант ІНГО видав 85 загальних і понад 5 500 індивідуальних гарантій, що охоплює 62% та 54% декларацій відповідно; гарантії ІНГО використовуються у 71% декларацій типу Т1. Україна стала однією з перших країн-учасниць, які перейшли на нову версію системи - NCTS Фаза 5, що забезпечує подальший розвиток цифрових митних процедур.

Визначено, що NCTS значно спрощує митні процедури, скорочує час оформлення транзитних операцій, зменшує кількість паперових документів і підвищує прозорість контролю. Аналіз впровадження показав, що система пришвидшує транзитні процедури, підвищує їхню ефективність і безпеку, але водночас створює нові виклики - потребу в адаптації законодавства, навчанні персоналу й удосконаленні ІТ-інфраструктури. NCTS в Україні вже довела свою ефективність для бізнесу та держави: спрощення процедур, прискорення транзиту, зниження ризиків шахрайства й інтеграція з європейським ринком. Останні дослідження підкреслюють, що подальший розвиток системи має ґрунтуватися на цифровізації, адаптації законодавства та постійному вдосконаленні ІТ-рішень для митної сфери. Впровадження Нової комп'ютеризованої транзитної системи (NCTS) в Україні є вагомим кроком на шляху інтеграції до митного простору Європейського Союзу та цифрової трансформації митної системи. Результати свідчать про позитивні зрушення у швидкості та прозорості транзитних процедур, зниження рівня бюрократії та корупційних ризиків, а також поступове зростання цифрової зрілості суб'єктів ЗЕД.



У ході дослідження виявлено низку проблем, що перешкоджають повноцінному використанню системи. Основними з них є: висока вартість та складність процедур фінансового гарантування, технічні труднощі в окремих регіонах, низький рівень обізнаності бізнесу щодо переваг NCTS, а також фрагментарна інтеграція з внутрішніми цифровими платформами підприємств.

Аналіз статистичних даних засвідчує позитивну динаміку щодо кількості оформлених транзитних декларацій і зростання обсягів переміщень під спільним транзитом. Проте, темпи авторизації нових підприємств і використання митних спрощень залишаються недостатніми, що свідчить про потребу в посиленні інформаційно-консультаційної підтримки з боку держави.

Дослідження підтвердило, що регіональна неоднорідність впровадження NCTS пов'язана з нерівномірним розвитком ІТ-інфраструктури та кадрової спроможності митних органів, що вимагає цільового інвестування та централізованого моніторингу ефективності функціонування системи на місцях. Інтеграція NCTS з іншими цифровими інструментами (e-CMR, e-TIR) відкриває нові можливості для оптимізації логістичних процесів, проте потребує подальших досліджень з точки зору її економічної ефективності та технічної реалізованості для українських компаній.

Подальший розвиток NCTS в Україні має ґрунтуватися на удосконаленні нормативної бази, зокрема щодо гарантійних механізмів; розвитку цифрової компетентності користувачів; забезпеченні технічної сумісності з європейськими цифровими сервісами; стимулюванні авторизації підприємств через спрощення процедур та фінансову підтримку. Таким чином, дослідження зробило внесок у глибше розуміння механізмів впровадження NCTS в Україні, виявило вузькі місця системи та окреслило напрями її вдосконалення в умовах посилення зовнішньоекономічних зв'язків та цифровізації митної сфери.



Список використаних джерел

1. Бекманн М., Москалюк О. Моніторинговий звіт щодо впровадження NCTS в Україні / EU4PFM. Київ, 2024. 32 с. URL: <https://eu4pfm.com/reports/ncts-monitoring-report-ukraine>
2. Портал Державної митної служби України. URL: <https://customs.gov.ua/>
3. Бураковський І. та ін. Впровадження NCTS: виклики для МСП та пропозиції щодо спрощення доступу / Офіс ефективного регулювання (BRDO). Київ, 2023. 24 с. URL: <https://brdo.com.ua/research/ncts-msme-access>
4. Hill J. The Role of Ukraine in the Pan-European Transit Network: A New Chapter with NCTS // *Customs Technology & Policy Journal*. – 2023. – Vol. 9(2). – P. 45–58. URL: <https://customspolicyjournal.org/article/ukraine-ncts-integration>
5. Інформаційно-аналітичний журнал «Митниця». URL: <https://unc.ua/uk/auction/nformaciyno-analitichniy-zhurnal-mitnicya-1-1609277>
6. «Європейська правда». URL: <https://www.eurointegration.com.ua>
7. Нечитайло Т. NCTS: що отримав український бізнес та як не втратити динаміку розвитку // *Митниця України*. 2024. – № 2 (76). С. 10–14. URL: <https://customs.gov.ua/media/article/8765>
8. Асоціація міжнародних автоперевізників України (АсМАП)
9. Гриневецький С. Огляд проблем і перспектив застосування NCTS в Україні // Асоціація міжнародних автоперевізників України (АсМАП). 2024. URL: <https://asmap.org.ua/articles/ncts-review-2024>
10. Резнік Н. П. Конвенція про процедуру спільного транзиту – "митний безвіз" чи додаткові ускладнення для митної системи України. Молодий вчений. 2022. № 11. С. 108-113.
11. Україна взяла участь у 192-му засіданні Робочої групи EU-СТС з питань спільного транзиту та спрощення формальностей у торгівлі товарами. URL: <https://customs.gov.ua/news/ncts-26/post/ukrayina-vziala-uchast-u-192-mu-zasidanni-robochoyi-grupi-eu-ctc-z-pitan-spilnogotranzitu-ta-sproshchennia-formalnostei-u-torgivli-tovarami-1213>



12. Ukraine EU trade relations with Ukraine. Facts, figures and latest developments. URL: https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/ukraine_en

13. Авраменко Н. Л., Дорошенко Т. М., Матвеев М. Е. Проблеми митного контролю в контексті європейської інтеграції України. Економіка та держава. 2022. № 1. С. 55–60.

14. Аналітичний звіт про відповідність українського законодавства європейському у сфері відкритих даних. ТAPAS. Вересень 2019. URL: <https://tapas.org.ua/media/analitychnyj-zvit/>.

15. 1 вересня 2023 року Україна переходить до застосування NCTS Фаза 5 (NCTS P5) – що зміниться? URL: <https://customs.gov.ua/news/ncts-26/post/1-veresnia-2023-roku-ukrayina-perekhodit-do-zastosuvannia-ncts-faza-5-ncts-p5-shcho-zminitsia-1212>

16. Preparatory Actions to pilot a Digital Multi-modal Transport Corridor between the Baltic Sea and the Black Sea. June 2020. URL: <https://eufordigital.eu/wp-content/uploads/2020/06/DTC-report-draft.pdf>.