

1. Горовенко В., Тютюнник В. Приватні воєнні компанії: міжнародний досвід і можливі шляхи його реалізації в Україні. *Наука і оборона*. 2013. № 3. С. 32–39.
2. Кириченко С. Роль приватних військових компаній у воєнних конфліктах. *Збірник наукових праць Центру воєнно-стратегічних досліджень НУОУ імені Івана Черняхівського*. 2021. С. 12–17. URL: <https://doi.org/10.33099/2304-2745/2021-1-71/12-17>.
3. Кучеренко М. Феномен сучасного найманства. Практика використання ПВК у сучасних збройних конфліктах: висновки для України. URL: <https://cbacenter.ngo/page/fenomen-sucasnogo-naimanstva-praktika-vikoristannia-pvk-u-sucasnix-zbroinix-konfliktax-visnovki-dlia-ukrayini>.
4. Невзоров І. Л., Хотенець П. В. Приватні військові компанії та право: гострі питання, деякі світові тенденції нормативного регулювання. *Підготовка охоронців правопорядку в Харкові (1917–2017 рр.)*. С. 212–214.
5. Сердюк Ф. ПВК в Україні: чому потрібно розвивати ринок приватних оборонних послуг? *Forbes.ua*. URL: <https://forbes.ua/war-in-ukraine/poki-v-ukraini-poboyuyutsya-naumantsiv-inshi-kraini-rozvivayut-rinok-privatnikh-oboronnikh-poslug-yak-ukrainski-pvk-mozhut-pidsiliti-sili-oboroni-rozpoividae-fedir-serdyuk-26072025-31540>.
6. Kokhan H. L. Legal issues of the activity of private military companies: the international aspect. *Scientific notes of taurida national V.I. vernadsky university. series: juridical sciences*. 2020. Vol. 3, no. 2. P. 190–200. URL: <https://doi.org/10.32838/2707-0581/2020.2-3/31>.
7. Pavych A. V. Legal regulation of private military and security companies in united kingdom. *Juridical scientific and electronic journal*. 2020. No. 3. P. 148–151. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2020-3/35>.
8. Savka O. Historical and legal regulation of the activities of private military companies in France. *Economics. Finances. Law*. 2025. Vol. 4. P. 71–77. URL: <https://doi.org/10.37634/efp.2025.4.15>.
9. Savka O. I. Problems of participation of private military companies in modern international political processes. *Uzhhorod national university herald*. Ser.: Law. 2025. Vol. 4, # 88. P. 135–140. URL: <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2025.88.4.20>.

Наталія КОЗАЧУК
кандидат юридичних наук,
доцентка кафедри міжнародного та європейського права
Національного університету «Києво-Могилянська академія»

ЄВРОІНТЕГРАЦІЯ УКРАЇНИ ЯК ДРАЙВЕР ЦИФРОВОЇ ТРАНСФОРМАЦІЇ ТА СТАЛОГО РОЗВИТКУ В МІЖНАРОДНІЙ ТОРГІВЛІ, МИТНИЦІ ТА НА ТРАНСПОРТІ

Ключові слова: *acquis* ЄС, цифрова трансформація, сталий розвиток, транспорт, міжнародна торгівля, митниця, євроінтеграція

Мета дослідження: дослідити роль взаємодії уряду, бізнесу та громадянського суспільства у гармонізації з *acquis* ЄС у сферах міжнародної торгівлі, митниці та транспорту, а також те, як цей процес сприяє цифровій трансформації та сталому розвитку

Виклад основного матеріалу. Євроінтеграція України у сферах міжнародної торгівлі, митниці та транспорту на практиці залежить не лише від формальної гармонізації з вимогами *acquis* ЄС, а й від того, як взаємодіють уряд, бізнес і громадянське суспільство. Така взаємодія розпочинається від стадії гармонізації законодавства, коли розробляється нормативно-правова рамка для відповідності українського законодавства вимогам *acquis* ЄС. На прикладі взаємодій сфер міжнародної торгівлі, митниці та транспорту основоположними є Регламент (ЄС) 2020/1056 про електронну інформацію про вантажні перевезення [1], Регламент (ЄС) 2024/1679 про Транс'європейські транспортні мережі [2], та Регламент (ЄС) 952/2013 про Митний кодекс ЄС [3]. Далі взаємодія між урядом, бізнесом та громадянським суспільством продовжується через розробку та впровадження цифрових рішень, які покликані забезпечити функціонування гармонізованої нормативно-правової рамки. Ще одним важливим етапом, який супроводжує попередні два, є формування державної політики, які має відповідати цілям політик ЄС у відповідних сферах.

Кейс із запровадженням електронної товарно-транспортної накладної (єТТН) [4], та цифрові рішення на кшталт є-Черги [5] показують, що саме така трьохстороння взаємодія перетворює європейські вимоги на робочі цифрові рішення, які сприяють ефективному застосуванню, прозорості та сталому розвитку. Роль уряду полягає у формуванні правової та інституційної рамки, без якої цифровізація не може бути впроваджена. У випадку єТТН Україна розпочала формування національного регуляторного поля як крок до впровадження Регламенту про електронну інформацію про вантажні перевезення, запровадивши експериментальний режим через урядову постанову. Такий підхід важливий з точки зору політики: він дозволяє протестувати модель, зібрати зворотний зв'язок і підготувати підґрунтя для повноцінного закону. Аналогічно, у митній сфері розроблення нового Митного кодексу та консультації з бізнесом

створюють основу для сумісності з принципами Митного кодексу ЄС, забезпечуючи впровадження сумісних цифрових рішень і більшої автоматизації.

Громадянське суспільство виконує дві ключові функції: контролює реальну якість гармонізації з *acquis* ЄС (щоб норми не лишалися формальністю) та підсилює легітимність і довіру через консультації, експертні обговорення і прозорість. Публічні слухання щодо нового Митного кодексу показують, що залучення позадержавних стейкхолдерів зменшує ризик регуляторних помилок, підвищує прийнятність правил для бізнесу й узгоджує реформу з потребами торгівлі. Саме через поєднання цих ролей гармонізація з *acquis* ЄС стає драйвером цифрової трансформації. Уряд створює юридичне визнання цифрових документів і процедур; бізнес забезпечує технічне й операційне масштабування; громадянське суспільство підсилює прозорість і підзвітність, допомагаючи уникати “цифровізації заради цифровізації”. У підсумку цифрові рішення єТТН як фундамент гармонізації з Регламентом про електронну інформацію про вантажні перевезення, е-Черга як інструмент керування формують нову якість державного сервісу і в торгівлі.

Економічний вимір сталого розвитку проявляється у скороченні витрат та часу на оформлення й перетин кордону; соціальний — у зменшенні корупційних ризиків завдяки цифровізації процесів та мінімізації людського фактору, стандартизованим даним і передбачуваним процедурам; екологічний — у зниженні використання паперового документообігу і, відповідно, викидів від транспорту, який очікує в чергах або рухається із затримками, спричиненими неефективними процесами.

Висновки. Отже, досвід України ілюструє, що найкращий результат дають не лише вимоги приведення у відповідність національного законодавства та державної політики з *acquis* ЄС, а узгоджена тристороння взаємодія. Коли уряд формує нормативно-правову рамку і забезпечує інституційну спроможність, бізнес забезпечує технологічне впровадження, а громадянське суспільство гарантує якість, прозорість і довіру, євроінтеграція стає практичним інструментом одночасного прискорення цифровізації та досягнення цілей сталого розвитку у міжнародній торгівлі, митниці та транспорті.

Список використаних джерел

1. Європейський парламент і Рада Європейського Союзу. Регламент (ЄС) 2020/1056 від 15 липня 2020 року про електронну інформацію про вантажні перевезення. Офіційний журнал Європейського Союзу L 249 (31 липня 2020): 33–48. <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>.

2. Європейський парламент і Рада Європейського Союзу. Регламент (ЄС) № 952/2013 від 9 жовтня 2013 року, що встановлює Митний кодекс Союзу (переглянута редакція). Офіційний журнал Європейського Союзу L 269 (10 жовтня 2013). <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj/eng>.

3. Європейський парламент і Рада Європейського Союзу. Регламент (ЄС) 2024/1679 від 13 червня 2024 року про керівні принципи Союзу щодо розвитку транс'європейської транспортної мережі. Офіційний журнал Європейського Союзу L, 2024/1679 (28 червня 2024). <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj/eng>.

4. Міністерство розвитку громад та територій України. 2025. «Впровадження е-TTN: стартував етап тестування операторів електронного документообігу». <https://mindev.gov.ua/news/vprovadzhennia-e-ttn-startuvav-etap-testuvannia-operatoriv-elektronnoho-dokumentobihu>.

5. Міністерство розвитку громад та територій України. 2025b. Наказ № 1028: Про затвердження Правил порядку прибуття вантажних транспортних засобів до міжнародних та міждержавних пунктів пропуску через державний кордон України із застосуванням електронної системи “Електронна черга перетину кордону”. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1116-25#Text>.
