

DOI: <https://doi.org/10.32782/2308-1988/2026-58-22>

УДК 339.543:656.1

Скибінський Олександр Станіславович

кандидат економічних наук,
професор кафедри менеджменту і міжнародного підприємництва,
Національний університет «Львівська політехніка»
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6537-3658>

Сивохіп Павло Сергійович

аспірант,
Національний університет «Львівська політехніка»
ORCID: <https://orcid.org/0009-0007-9496-8803>

Солтис Роман Андрійович

аспірант,
Національний університет «Львівська політехніка»
ORCID: <https://orcid.org/0009-0000-7592-2403>

Oleksandr Skybinskyi, Pavlo Syvokhip, Roman Soltys

Lviv Polytechnic National University

**МЕТОДИЧНИЙ ПІДХІД ДО ОЦІНЮВАННЯ
ІНТЕНСИВНОСТІ РОБОТИ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ УКРАЇНИ
В КОНТЕКСТІ ОПТИМІЗАЦІЇ МИТНИХ ПРОЦЕДУР****METHODICAL APPROACH TO ASSESSING
THE INTENSITY OF OPERATION OF UKRAINE'S BORDER
CROSSING POINTS IN THE CONTEXT OF CUSTOMS
PROCEDURES OPTIMIZATION**

Анотація. У статті здійснено оцінювання інтенсивності роботи та рівня завантаженості контрольних пунктів пропуску України як ключового елемента митного регулювання. Надано характеристику інтенсивності роботи контрольних пунктів пропуску у Львівській, Волинській, Чернівецькій та Закарпатській областях України. Загалом здійснено оцінювання для 14 пунктів пропуску за показниками пропускної спроможності, часу обслуговування і оформлення транспортних засобів та їх фактичного потоку. Сформовано шкалу рівня завантаженості контрольних пунктів пропуску. На основі представлених показників побудовано матрицю кластерів інтенсивності роботи пунктів пропуску України. Така матриця покаже, які із пунктів пропуску є схожими за завантаженістю і обсягом руху транспортних засобів. У статті надано ключові рекомендації, які сприятимуть розвитку митного регулювання країни.

Ключові слова: митне регулювання, митна система, митні органи, контрольні пункти пропуску, рівень завантаженості.

Summary. The article assesses the intensity of work and the level of workload of checkpoints of Ukraine as a key element of customs regulation. The approaches of scientists to the study of problems of customs regulation, the customs system and the work of individual checkpoints of the country are analyzed. This article provides a characteristic of the intensity of work of checkpoints in Lviv, Volyn, Chernivtsi and Zakarpattia regions of Ukraine. Today it is difficult to assess the workload of checkpoints, therefore, it is relevant to search for approaches to determine the level of their workload in order to optimize the work of checkpoints and increase the efficiency of their functioning. In total, an assessment was carried out for 14 checkpoints according to the indicators of throughput capacity, service time and registration of vehicles and their actual flow. A scale of the level of workload of checkpoints has been formed. A negative value of the workload level would be observed if the indicator exceeds 1. This would indicate overloading of both checkpoints and employees, which, in turn, could lead to errors and negatively affect the efficiency of customs regulation in general. Based on the presented indicators, a matrix of clusters of work intensity of checkpoints in Ukraine was constructed. Such a matrix will show which checkpoints are similar in terms of workload and volume of vehicle traffic. To construct the specified matrix, it is important to form clear stages for selecting input data and normalizing them. Adhering to the proposed sequence will lead to obtaining a correct, visual and comparative assessment of the work intensity of checkpoints, which will allow to identify the most busy

and reserve checkpoints and make justified management decisions to optimize their work. The constructed matrix indicates the presence of three cluster groups based on similarities that require different levels of optimization of customs procedures. The article provides key recommendations that will contribute to the development of the country's customs regulation and the work of customs authorities.

Keywords: customs regulation, customs system, customs authorities, checkpoints, workload level.

Постановка проблеми. Аналіз і дослідження роботи митних органів є важливим елементом митного регулювання, оскільки саме від ефективності їх діяльності залежить обсяг митних платежів та надходжень [8]. Інтенсивність роботи митних органів можна оцінювати за діяльністю контрольних пунктів пропуску. Згідно з даними Державної прикордонної служби України [9] в Україні функціонує 204 пункти пропуску та 32 пункти контролю. На сьогодні важко оцінити завантаженість пунктів пропуску, тому актуальним є пошук підходів до визначення рівня їх завантаженості з метою оптимізації роботи контрольних пунктів пропуску та підвищення ефективності їх функціонування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання митного регулювання та роботи митних органів розглядається у працях і дослідженнях багатьох науковців [1–7]. Гіжевський В.К. [1] показує етапи еволюції митної системи України, а також наголошує на необхідності її реформування. Авторами розкрито пропозиції з вирішення проблем митного регулювання України.

У статті Кузьміна О.Є. та Оліховського В.С. [5] досліджено управління імпорними процесами, зокрема здійснено сіткове моделювання з метою ефективності їх візуалізації. Авторами також здійснено аналізування пропускну спроможності вантажних автомобілів у контрольних пунктах пропуску між Україною і Польщею. Відповідно дослідження науковців показало, що сіткове моделювання сприяє прозорості та прогнозованості імпорних операцій.

Пахолок О.В. [7] здійснює аналізування митних режимів, компоненти митного регулювання, а також важливі напрямки реформування митної системи у відповідності до міжнародних норм. У роботі Критенко О.О. [4] висвітлено важливість взаємодії митних органів з органами державної влади як один із чинників боротьби з контрабандою і засобів економічної безпеки країни.

Характеристика митно-тарифного регулювання України та країнах ЄС наведена у працях Ляшевської В.І. [6] Зокрема, авторами досліджено негативні чинники, які стримують розвиток України у порівнянні з іншими країнами. Відповідно у статті наведено послідовні кроки з метою покращення митної системи для країн.

Попри те, що дослідження митного регулювання та митної системи розглядається авторами на достатньому рівні, більшість з них не наголошує, що важливим чинником розвитку митного регулювання є дослідження роботи митних органів, зокрема і контрольних пунктів пропуску.

Мета статті. Основна мета статті полягає у забезпеченні оптимізації митних процедур та підвищення ефективності митного регулювання шляхом дослідження роботи контрольних пунктів пропуску України, інтенсивності їх роботи і рівня завантаженості. Відповідно для досягнення мети необхідним є побудова матриці кластерів інтенсивності роботи контрольних пунктів пропуску, яка сприятиме ефективному обґрунтуванню управлінських рішень та забезпечення якісної роботи.

Вклад основного матеріалу дослідження. Загалом у країні відповідно до класифікаційного поділу виділяють міжнародні, міждержавні та місцеві пункти пропуску та контролю. Відповідно до іншої класифікаційної ознаки пункти пропуску і контролю поділяють за видом сполучення на: автомобільні, повітряні, морські, поромні, річкові, залізничні та пішохідні [9]. Таким чином, інтенсивність та завантаженість роботи контрольних пунктів пропуску визначається їхнім типом та видом сполучення.

З метою визначення ефективності роботи нами було проаналізовано роботу 14 пунктів пропуску у різних областях України, а саме: у Львівській, Волинській, Чернівецькій та Закарпатській областях. Зокрема, участь у аналізуванні взяли 6 пунктів пропуску Львівської, 2 – Волинської, 4 – Чернівецької та 2 – Закарпатської областей (див. табл. 1). Основними критеріями аналізування були пропускну спроможність автомобілів, час обслуговування (очікування у черзі) одного автомобіля за годину, час оформлення одного автомобіля, фактичний потік та рівень завантаженості контрольних пунктів пропуску.

Важливо відмітити, що рівень завантаженості (1) контрольних пунктів пропуску відношенням фактичного потоку автомобілів до пропускну спроможності (рис. 1) [9]:

$$P_3 = P_{a\phi} / P_c, \quad (1)$$

де $P_{a\phi}$ – фактичний потік авто за год., P_c – пропускну спроможність авто за год.

Негативне значення рівня завантаженості спостерігалось б у разі перевищення показника 1. Це свідчило б про перезавантаженість як пунктів пропуску, так і працівників, що, у свою чергу, могло б призводити до помилок і негативно впливати на ефективність митного регулювання загалом. Відповідно до даних, представлених у таблиці 1, можна зробити висновок, що серед 14 проаналізованих пунктів пропуску 5 мають дуже високий рівень завантаженості, 5 – високий, а 4 – середній.

Таблиця 1 – Характеристика інтенсивності роботи пунктів пропуску України у 2025 р.

Регіон країни (область)	Пункт пропуску	Пропускна спроможність (авто/год)	Час обслугов. 1 авто (хв.)	Час оформлен. 1 авто (хв.)	Фактичний потік (авто/год)	Рівень завантаженості
Львівська	Краківець – Корчова	70–71	30–120	4	63	0,9
Львівська	Рава-Руска – Хребенне	70–71	60–90	4	63	0,9
Львівська	Шегині – Медика	60–67	90–180	4	58	0,91
Львівська	Грушів – Будомеж	40–42	30–120	4	31	0,76
Львівська	Нижанковичі – Мальховіце	Менше 50	60–90	4	34	0,76
Львівська	Смільниця – Кросьценко	Менше 25	15–60	4	15	0,6
Волинська	Устилуг – Зосин	29	30–90	4	22	0,75
Волинська	Ягодин – Дорогуськ	160	30–120	4	144	0,9
Чернівецька	Мамалига – Крива	Менше 20	60–120	4	12	0,6
Чернівецька	Велика Косниця – Хрушка	Менше 20	60–90	4	12	0,6
Чернівецька	Виноградівка – Вулканешть	Менше 20	60–120	4	12	0,6
Чернівецька	Порубне – Сірет	Менше 20	60–180	4	15	0,75
Закарпатська	Чоп (Тиса) – Захонь	230	30–120	4	207	0,9
Закарпатська	Лужанка – Берегшурань	195	30–120	4	146	0,75

Джерело: сформовано авторами за [9, 10]

Дуже високий	Високий	Середній	Низький
1–0,81	0,8–0,61	0,6–0,41	0,4–0

Рисунок 1 – Шкала рівня завантаженості пунктів пропуску країни

Джерело: побудовано авторами за [12]

Серед представлених пунктів пропуску Шегині-Медика має найвищий рівень завантаженості – 0,91. З дуже високим рівнем завантаженості (0,9) також є Краківець – Корчова, Рава-Руска – Хребенне, Ягодин – Дорогуськ та Чоп (Тиса) – Захонь. Високий рівень завантаженості (0,75–0,76) мають наступні пропускні пункти: Грушів – Будомеж, Нижанковичі – Мальховіце, Устилуг – Зосин, Порубне – Сірет, Лужанка – Берегшурань. Інші пункти пропуску мають середній рівень завантаженості в межах 0,6 – Смільниця – Кросьценко, Мамалига – Крива, Велика Косниця – Хрушка, Виноградівка – Вулканешть. Таким чином, найбільш завантажені міжнародні пункти пропуску зосереджені у Львівській, Волинській та Закарпатській областях, що свідчить про необхідність оптимізації їх роботи та можливого розширення пропускної спроможності для зменшення черг і підвищення ефективності митного контролю.

З метою наочного відображення інтенсивності роботи запропонованих пунктів пропуску у табл. 1 необхідним є побудова матриці відстаней [11, 12], яка покаже, які із пунктів пропуску є схожими за завантаженістю і обсягом руху транспорт-

них засобів. Для побудови зазначеної матриці важливим є формування чітких етапів щодо вибору вихідних даних, їх нормування. Послідовність етапів для побудови матриці інтенсивності роботи пунктів пропуску наведено на рис. 2. Дотримання запропонованої послідовності призведе до отримання коректної, наочної та порівняльної оцінки інтенсивності роботи пунктів пропуску, що дозволить виділити найбільш завантажені та резервні пункти та зробити обґрунтовані управлінські рішення щодо оптимізації їх роботи.

Отже, запропонована послідовність містить 6 послідовних етапів, в основі яких лежить збір вихідних даних та показників з метою визначення інтенсивності роботи пунктів пропуску. Саме від кількості запропонованих показників залежатиме достовірність побудови точності матриці та закладеної у ній інформації. Наступним етапом є нормування даних, оскільки всі запропоновані показники повинні бути співвимірними. Отримавши необхідні індикатори можна будувати матрицю, яка допоможе визначити подібності та відмінності у пунктах пропуску. Окрім цього, така матриця дасть можливість ідентифікувати показники драй-



Рисунок 2 – Послідовність етапів для побудови матриці кластерів інтенсивності роботи пунктів пропуску

Джерело: побудовано авторами

вери, які сприяють розвитку митних процедур, а також визначити ті, які стримують такий розвиток. Таким чином, відповідальні особи матимуть практичні рекомендації, щодо впливу на процеси митного регулювання в конкретних пунктах про-

пуску та підвищення ефективності їх функціонування. Матриця інтенсивності роботи пунктів пропуску України у 2025 р. наведена на рис. 3.

Побудована матриця свідчить про наявність трьох кластерних груп за ознаками подібності.

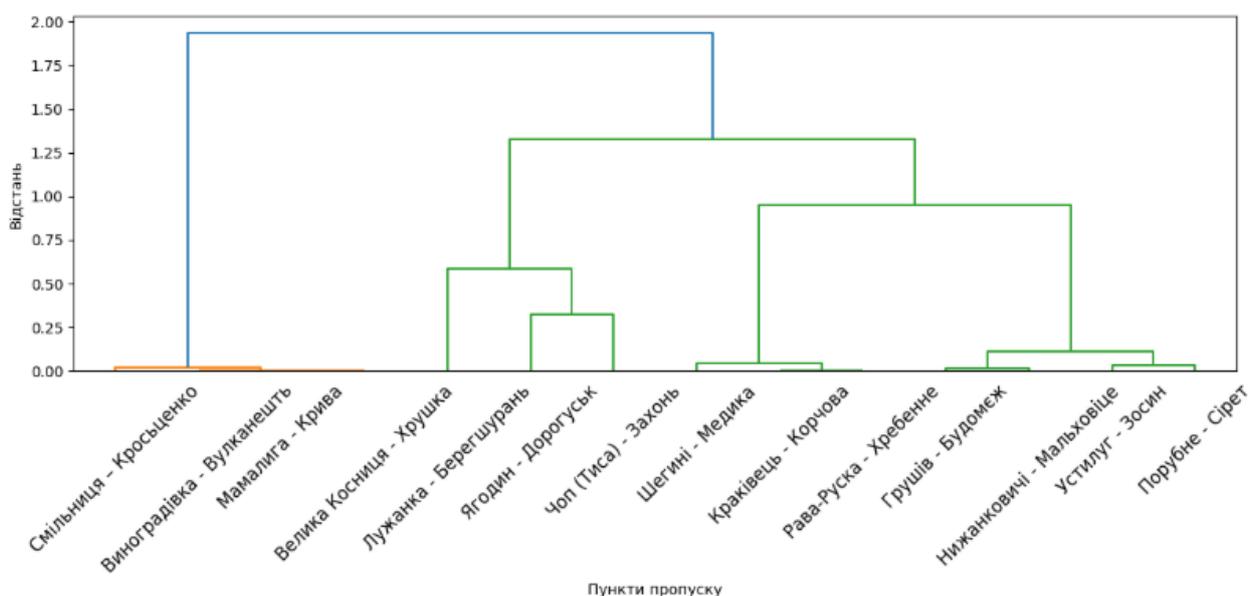


Рисунок 3 – Матриця кластерів інтенсивності роботи пунктів пропуску України у 2025 р.

Джерело: побудовано авторами на основі [9, 10]

Таким чином, перша група включає наступні пункти пропуску: Смільниця – Кросьценко, Мамалига – Крива, Виноградівка – Вулканешть, Велика Косниця – Хрушка, які є найменш завантаженими та характеризуються низьким фактичним потоком транспортних засобів. У другу групу кластерів входять: Устилуг – Зосин, Грушів – Будомеж, Нижанковичі – Мальховіце, Порубне – Сірет, які показують збалансовані показники пропускної спроможності та навантаження транспортних засобів. І третя група кластерів – з найбільшою інтенсивністю завантаження: Краківець – Корчова, Рава-Руська – Хребенне, Шегині – Медика, Ягодин – Дорогуськ, Чоп (Тиса) – Захонь.

Отже, кластер 3 потребує негайної оптимізації митних процедур та розвантаження роботи на даних пропускних пунктах. Відповідно відповідальним особам необхідно шукати резервні рішення з метою підвищення ефективності митного регулювання.

Висновки. У результаті проведеного дослідження було здійснено оцінювання інтенсивності роботи та рівня завантаженості контрольних пунктів пропуску України як важливої складової системи митного регулювання. Обґрунтовано, що ефективність функціонування митних органів значною мірою залежить від пропускної спроможності пунктів пропуску, фактичного транспортного потоку та організації митних процедур. Практична цінність дослідження полягає у можливості використання запропонованого методичного підходу органами державної влади та митними органами для прийняття обґрунтованих управлінських рішень, спрямованих на зменшення черг, підвищення прозорості митних процедур та загальної ефективності митного регулювання. Подальші дослідження доцільно спрямувати на розширення переліку показників оцінювання та застосування запропонованого підходу до інших видів пунктів пропуску і напрямів міжнародного сполучення.

Список використаних джерел:

1. Гіжевський В. К., Бабенко В. В. Митне регулювання зовнішньоекономічної діяльності в Україні: історія і сучасність. *Вчені записки Університету «КРОК»*. 2019. № 4 (56). С. 34–40. DOI: <https://doi.org/10.31732/2663-2209-2019-56-34-40>
2. Заходжай К. В., Рудик Н. В., Сивульська Н. М. Митне регулювання України у довоєнний і воєнний періоди. *Проблеми економіки*. 2024. № 1 (59). С. 112–120.
3. Іванченко Е. П. Європейські орієнтири правового регулювання митної брокерської діяльності. *Київський часопис права*. 2025. № 2. С. 225–234. DOI: <https://doi.org/10.32782/klj/2025.2.30>
4. Критенко О. О., Ковальов В. Г. Регулювання взаємодії митних органів з органами державної влади в Україні. *Публічне управління та митне адміністрування*. 2025. № 1 (44). С. 16–21.
5. Кузьмін О. Є., Оліховський В. С. Особливості сіткового моделювання процесів імпортової діяльності: бізнесові та інноваційні підходи, кадрове забезпечення та логістичні механізми. *Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення та проблеми розвитку*. 2025. № 1 (13). С. 188–196.
6. Ляшевська В. І., Сіладі К. Б., Подлипян І. В. Особливості митного регулювання в Україні та країнах ЄС. *Держава та регіони*. 2019. № 5 (110). С. 18–22.
7. Пахолук О. В., Джюбинський А. В., Безп'ятко О. В. Вплив митного регулювання на розвиток зовнішньоекономічної діяльності. *Економіка та суспільство*. 2024. Вип. 67. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-67-174>
8. Державна митна служба України. Оцінка діяльності митних органів. Офіційний сайт. URL: <https://customs.gov.ua/otsinka-diialnosti> (дата звернення: 25.01.2026).
9. Державна прикордонна служба України. Пункти пропуску та пункти контролю. URL: <https://dpsu.gov.ua/uk/punkti-propusku-punkti-kontrolyu> (дата звернення: 25.01.2026).
10. На кордоні. Інформаційний портал. URL: <https://nakordoni.eu/uk> (дата звернення: 25.01.2026).
11. De la Fuente A. *Mathematical Methods and Models for Economists*. Cambridge: Cambridge University Press, 2000.
12. Oleksiv I., Lema H., Vankovych L., Chapran S. Analysis of the relationship between CSR elements applying isomorphic distances. *Lecture Notes on Data Engineering and Communications Technologies*. 2025. Vol. 242. P. 417–426.

References:

1. Gizhevskiy, V. K., & Babenko, V. V. (2019). Mytne rehulivannia zovnishnoekonomichnoi diialnosti v Ukraini: istoriia i suchasnist [Customs regulation of foreign economic activity in Ukraine: history and modernity]. *Vcheni zapysky Universytetu "KROK"*, no. 4(56), pp. 34–40. DOI: <https://doi.org/10.31732/2663-2209-2019-56-34-40> (in Ukrainian)
2. Zakhodzhai, K. V., Rudyk, N. V., & Syvulska, N. M. (2024). Mytne rehulivannia Ukrainy u dovoiennyi i voiennyi periody [Customs regulation of Ukraine in the pre-war and wartime periods]. *Problemy ekonomiky*, no. 1(59), pp. 112–120. (in Ukrainian)
3. Ivanchenko, E. P. (2025). Yevropeyski oriientyry pravovoho rehulivannia mytnoi brokerskoj diialnosti [European guidelines for legal regulation of customs brokerage activities]. *Kyivskiy chasopys prava*, no. 2, pp. 225–234. DOI: <https://doi.org/10.32782/klj/2025.2.30> (in Ukrainian)
4. Krytenko, O. O., & Kovalov, V. H. (2025). Rehulivannia vzaiedonii mytnykh orhaniv z orhanamy derzhavnoi vlady v Ukraini [Regulation of interaction between customs authorities and public authorities in Ukraine]. *Publichne upravlinnia ta mytne administruvannia*, no. 1(44), pp. 16–21. (in Ukrainian)

5. Kuzmin, O. Ye., & Olikhovskiy, V. S. (2025). Osoblyvosti sitkovoho modeliuвання protsesiv importnoi diialnosti: biznesovi ta innovatsiini pidkhody, kadrove zabezpechennia ta lohistychni mekhanizmy [Features of network modeling of import activity processes]. *Management and Entrepreneurship in Ukraine*, no. 1(13), pp. 188–196. (in Ukrainian)
6. Liashevska, V. I., Siladi, K. B., & Podlypian, I. V. (2019). Osoblyvosti mytnoho rehuliuвання v Ukraini ta krainakh YeS [Features of customs regulation in Ukraine and EU countries]. *Derzhava ta rehiony*, no. 5(110), pp. 18–22. (in Ukrainian)
7. Pakholiuk, O. V., Dzhubynskiy, A. V., & Bezpiatko, O. V. (2024). Vplyv mytnoho rehuliuвання na rozvytok zovnishnoekonomichnoi diialnosti [Impact of customs regulation on foreign economic activity development]. *Ekonomika ta suspilstvo*, no. 67. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-67-174> (in Ukrainian)
8. State Customs Service of Ukraine. (2026). Otsinka diialnosti mytnykh orhaniv [Assessment of customs authorities' performance]. Available at: <https://customs.gov.ua/otsinka-diialnosti> (in Ukrainian)
9. State Border Guard Service of Ukraine. (2026). Punkty propusku ta punkty kontroliu [Border crossing points and control points]. Available at: <https://dpsu.gov.ua/uk/punkti-propusku-punkti-kontrolyu> (in Ukrainian)
10. Na kordoni. (2026). Informatsiinyi portal [Information portal]. Available at: <https://nakordoni.eu/uk> (in Ukrainian)
11. De la Fuente, A. (2000). *Mathematical methods and models for economists*. Cambridge: Cambridge University Press.
12. Oleksiv, I., Lema, H., Vankovych, L., & Chapran, S. (2025). Analysis of the relationship between CSR elements applying isomorphic distances. *Lecture Notes on Data Engineering and Communications Technologies*, no. 242, pp. 417–426.

Дата надходження статті: 29.01.2026

Дата прийняття статті: 12.02.2026

Дата публікації статті: 27.02.2026