

Аналітичний звіт

“Громадська оцінка роботи Волинської та Поліської митниць Держмитслужби”.



ГО «Агенція міжнародної співпраці»

м. Луцьк - 2021

Зміст

1. Вступ	3
2. Основні висновки дослідження	4
3. Інституційні зміни на митниці.	6
4. Методологія громадського моніторингу:	6
Завдання громадського моніторингу в рамках проекту:	6
Як збиралися дані.	7
Опис вибірки	7
4. Оцінка нововведень на митниці	9
4.1. Впровадження нової комп'ютеризованої транзитної системи (NCTS).....	9
4.2. Впровадження інституту Авторизованих економічних операторів (АЕО)	11
4.3. Рівень поінформованості та використання цифрових продуктів митниці («Єдине вікно для міжнародної торгівлі», Business Intelligence та інші)	14
5. Оцінка інфраструктури та сервісу митниці.....	18
Стан інфраструктури митних постів.....	19
Якість доріг, зручність під'їздів.....	21
Технічне оснащення митних постів. Наявність ТО, сканери, ваги.....	22
Робота платіжних терміналів.....	24
Санітарні умови на митних постах	24
Якість обслуговування на митних постах.....	25
Якість мобільного та інтернет-зв'язку.....	26
ЗАГАЛЬНІ НЕДОЛІКИ НА ОБ'ЄКТАХ ІНФРАСТРУКТУРИ МИТНИЦІ:.....	26
6. Корупція на митниці.....	28
Вплив правоохоронних органів вплив на роботу митниці	31
Кроки, які необхідно здійснити для зменшення корупції на митниці.	32
Зміна регуляторних умов для ведення бізнесу.	33
7. Наявність проблем при проходженні різних видів контролю (митного, фітосанітарного, ветеринарно-санітарного, контролю на харчову безпеку) очима різних груп респондентів....	35
8. Реформи на митниці	38
Чи в правильному напрямку рухаються реформи?.....	38
Головні проблеми / позитивні зміни на думку різних груп респондентів	38
Очікувані реформи та очікуваний результат.....	41
Думки та пропозиції респондентів	43
9. Висновки та рекомендації	45

1. Вступ

Метою проекту “Громадська оцінка роботи Волинської та Поліської митниць Держмитслужби” було здійснити громадську оцінку роботи Волинської та Поліської митниць Держмитслужби. Передбачалося визначити успішні аспекти та недоліки в роботі цих митниць, оцінити рівень поінформованості учасників ЗЕД щодо нововведень, які вводяться на митниці. На підставі інформації, отриманої в результаті дослідження - підготувати відповідні рекомендації, спрямовані на поліпшення роботи зазначених митних органів.

Актуальність даного проекту пов’язана із тим, що після переорієнтації товарних потоків із країн СНД на західні ринки, експорт прямує в ЄС через митні пости, розміщені в 3-ьох областях: Закарпатській, Волинській та Львівській, а з них 45% - через міжнародний автомобільний пункт пропуску «Ягодин»(далі - МАПП «Ягодин»)(«Дорогуськ» - з Польської сторони), що у Волинській області¹. Використання згаданого МАПП є найкоротшим та найзручнішим шляхом для перевізників і тому, саме цей пункт переважно використовується, оскільки дозволяє оптимізувати витрати на доставку товарів. Водночас, інфраструктура цього та інших пунктів пропуску не розрахована на сьгоднішні об’єми і не витримує збільшених навантажень, як результат – черги, відсутність сервісу, засміченість території, скарги бізнесу і мешканців навколишніх територій. Ця проблема була визначена як основна під час аналогічного дослідження ГО «АМС» в 2018р. Тому передбачалося дослідити чи покращилося становище з пропускнуою спроможністю МАПП з ЄС, розташованих в межах Волинської області, чи були реалізовані міжнародні проекти в цьому напрямі. Також зібрані думки різних сторін стосовно того, як можна вирішити питання з чергами на пунктах пропуску(далі- ПП) з ЄС.

Проект реалізовано громадською організацією «Агенція міжнародної співпраці» (ГО "АМС"). Організація створена 27.08.2014 року в м. Луцьк. Юридична адреса – 43025, м. Луцьк, вул. Яровиця, 18. Включена до Реєстру неприбуткових організацій згідно рішення №1703184600427 від 23.05.2017р Луцької ОДПІ ГУ ДФС у Волинській області.

Мета ГО «АМС» - задоволення суспільних, економічних, соціальних, науково-технічних, культурних, екологічних, та інших інтересів, зокрема в аспекті розвитку підприємництва та європейської інтеграції, в тому числі шляхом участі в проектах.

¹ Згідно інформації Волинської митниці ДМС

2. Основні висновки дослідження

Нововведення

- Близько половині опитаних учасників ЗЕД відомо про впровадження таких нововведень на митниці, як система NCTS та інститут АЕО, водночас ці знання поверхневі а інформації у вільному доступі недостатньо. Відтак - є необхідність в додаткових навчальних заходах з практичних аспектів користування ними.
- Більшість з тих, кому відомо про запровадження нововведень, планує користуватися ними в майбутньому. Багато підприємств хотіли б отримати статус АЕО, але не всі підходять під критерії його отримання, а впровадження с-ми NCTS зменшить к-сть правопорушень, пов'язаних із поданням митниці недостовірних даних.
- Серед існуючих цифрових продуктів учасники ЗЕД найбільше використовують інформаційний веб-портал «Єдине вікно для міжнародної торгівлі», найменше - інтерактивний модуль аналітики www.bi.customs.gov.ua.

Зручність та інфраструктура.

- Незважаючи на незначне покращення протягом останніх 20х років, інфраструктура пунктів пропуску (ПП) на кордоні з ЄС в межах Волинської області все ще недостатня для діючих об'ємів вантажопотоку. Як наслідок – довгі черги перед ПП. Сервісна інфраструктура недостатня, а санітарні умови на митних постах - серед найчастіше згадуваних проблем учасниками ЗЕД. Відсутність сміттєзбірників, доступу до санітарних послуг у сервісних зонах, освітлення в місцях виникнення черг вимагають значного покращення.
- ПП на кордоні з Республікою Білорусь значно відстають в інфраструктурі, як в порівнянні з ПП на кордоні з ЄС, так і з білоруськими. Це пов'язано із відсутністю делімітації кордону між нашими країнами. Тут необхідна їх розбудова із заміною тимчасових «вагончиків» на капітальні будівлі та перенесенням ближче до лінії державного кордону. Це стосується ПП в сфері діяльності як Волинської, так і Поліської митниць ДМС.
- За останні 2 роки покращилась якість спілкування з митниками, зникло «хамство», проте не завжди можна отримати кваліфіковану консультацію стосовно розмитнення нового товару.

Проходження митного та інших видів контролю, оцінка корупції на митниці.

- Більшість опитаних суб'єктів ЗЕД не мали, або мали незначні проблеми при проходженні митного, та інших видів контролю. Також вони оцінюють рівень корупції на митниці як посередній і вважають, що серед контролюючих органів СБУ має на неї найбільший вплив. Часто цей вплив проявляється у складанні безпідставних протоколів про порушення митних правил.
- Майже 85% опитаних вказали питання визначення митної вартості та класифікації товарів, як значну проблему. Імпортери воліють, щоб митниця приймала до уваги ціну контракту, на думку митниці суб'єкти можуть зловживати цим, та підмінювати документи. Як варіант це формування єдиної та відкритої бази митної вартості єдиної для всіх.

Реформи на митниці:

На думку більшості груп респондентів реформи на митниці рухаються скоріше в правильному напрямку. Також вони вважають, що регуляторні умови для ведення бізнесу покращились протягом останніх двох років, а найбільш позитивним досягненням називають впровадження електронного декларування при експорті та статусу уповноваженого експортера.

Більшість респондентів очікують продовження вже розпочатих реформ, оскільки вважає, що вони вже запроваджені, їх достатньо, треба лише дати час на їх реалізацію.

3. Інституційні зміни на митниці.

Період реалізації проекту співпав із черговою структурною реформою у ДМС України.

Зокрема, на дату затвердження проектної заявки ГО «АМС», Волинська та Поліська митниці мали наступну структуру:

Волинська митниця: Митний пост (далі МП) "Устилуг", МП "Ягодин", МП "Володимир-Волинський", МП "Доманове", МП "Піща", МП "Ковель".

Сфера діяльності Волинської митниці включає ПП на ділянках кордону з Республіками Польща та Білорусь.

Поліська митниця: МП "Рівне", МП "Дубно", МП "Городище", МП "Удрицьк", МП "Сарни", МП "Луцьк", МП "Дольськ".

Сфера діяльності Поліської митниці включає ПП на ділянках кордону тільки з Республікою Білорусь.

В результаті чергової реформи, зокрема згідно Наказу №553 ДМС від 07.12.2020р. у складі Волинської митниці будуть 8 митних постів: «Володимир-Волинський», «Дольськ», «Доманове», «Ковель», «Луцьк», «Піща», «Устилуг», «Ягодин».

В свою чергу Поліська митниця ліквідується, її правонаступницею буде новоутворена Рівненська митниця, в складі якої 6 пунктів пропуску: «Городище», «Дубно», «Прикладники», «Рівне», «Сарни», «Удрицьк». Тобто, 2 митні пости «Дольськ», та ПМ «Луцьк», які раніше територіально знаходились у Волинській області, а функціонально підпорядковувались Поліській митниці, переходять у сферу діяльності реорганізованої Волинської митниці. Слід відмітити, що це довгоочікувана реформа з боку бізнесу Волині, про необхідність якої згадували суб'єкти ЗЕД ще під час реалізованого нашою організацією проекту в 2018р.

Водночас, у вузьких колах підтверджують, що «діюча до 07.12.2020 структура» все-таки буде функціонувати до травня 2021р, оскільки на практиці раніше здійснити не вдасться.

Планується, що кінцевим етапом даної реформи ДМСУ стане створення єдиної юридичної особи.

4. Методологія громадського моніторингу:

Завдання громадського моніторингу в рамках проекту:

- ✓ Визначити бар'єри, які ускладнюють здійснення ЗЕД бізнесом;
- ✓ Визначити як позитивні аспекти в діяльності Волинської та Поліської митниць Держмитслужби, так і ті, які можна покращити та спростити;
- ✓ Оцінити ступінь поінформованості суб'єктів ЗЕД щодо нововведень, які впроваджуються на митниці та ступінь їх використання;

- ✓ Обговорити результати опитування, визначити можливі рішення для спрощення/поліпшення процедур пов'язаних із митним оформленням та контролем товарів;
- ✓ Внести пропозиції щодо покращення роботи Волинської та Поліської(а де-факто вже Рівненської) митниць Держмитслужби України.

Період проведення моніторингу – Січень – Лютий 2021р.

Як збиралися дані.

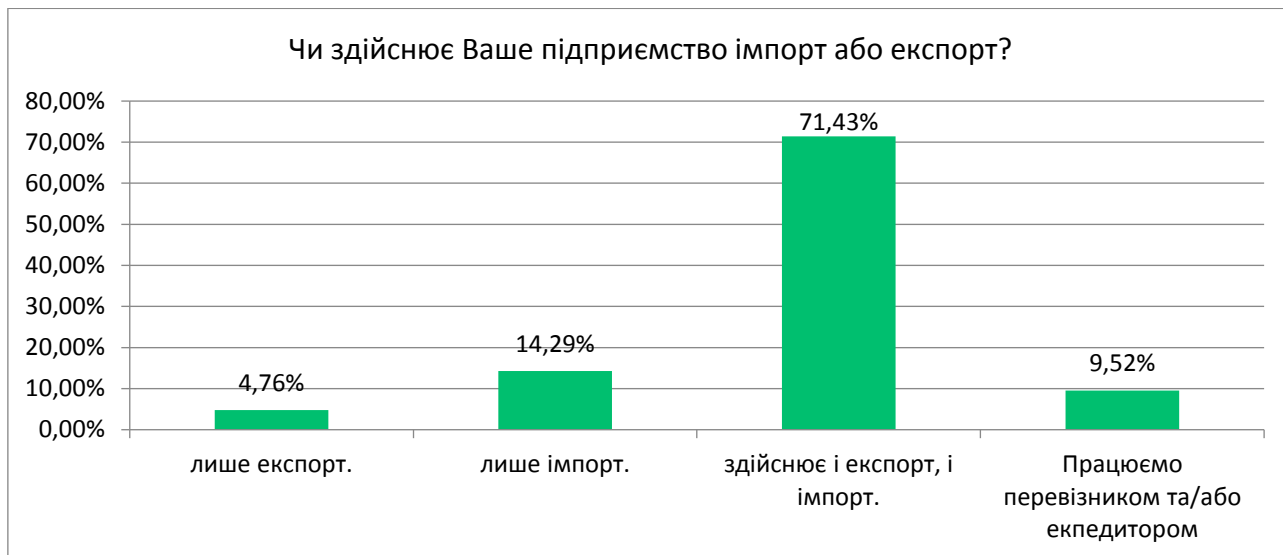
Для збору даних використовувався соціологічний метод проведення глибинних інтерв'ю. Опитування включало заповнення респондентом анкети для самозаповнення та власне самого глибинного інтерв'ю, які проводилися оффлайн та онлайн. За результатами записаних інтерв'ю готувалися їх транскрипти. Зведений аналіз проводився на основі даних анкет для самозаповнення та транскриптів глибинних інтерв'ю.

Опис вибірки

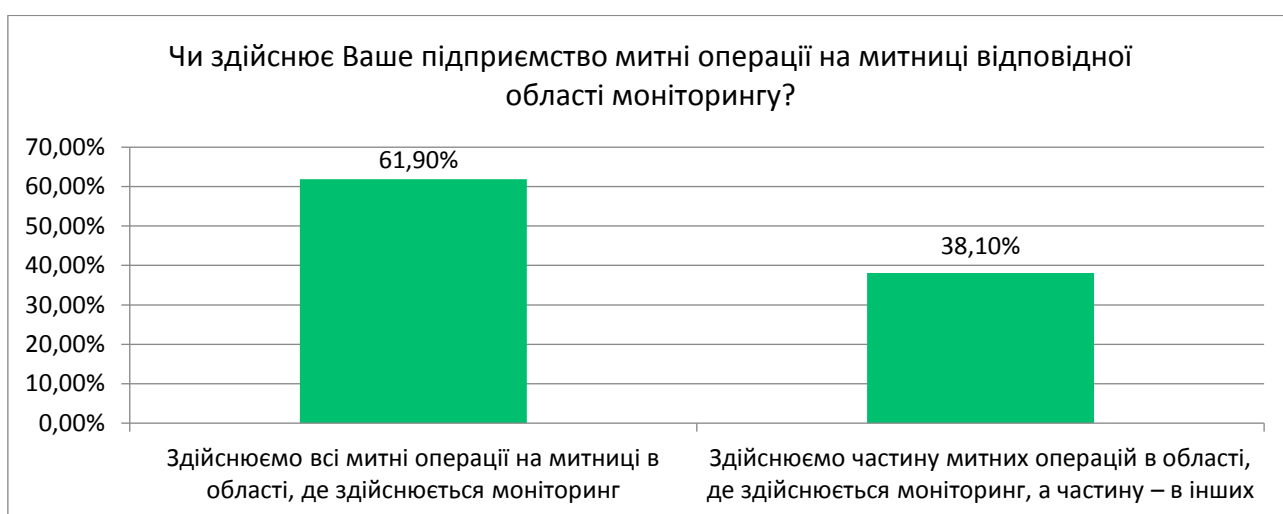
Всього було проведено 33 глибинних інтерв'ю, з них 21 – з суб'єктами ЗЕД, які обслуговуються на Волинській та Поліській митницях Держмитслужби, а також перевізників, що здійснюють міжнародні перевезення вантажів² (11 з них обслуговуються як на Поліській так і на Волинській митницях Держмитслужби, а 5 – тільки на Волинській та 5 – тільки на Поліській). Також проведено 13 глибинних інтерв'ю з іншими сторонами Волинської та Рівненської областей: 5 – з агентами з митного оформлення митних брокерів(далі - агент митного брокера/брокер), 3 – з представниками митниць, 1 – з профільним експертом, 2 – з представниками Держпродспоживслужби(далі - інші контролюючі органи), 1 – з представником бізнес-асоціації (торгово-промислової палати(далі – ТПП)).

71,43% опитаних учасників ЗЕД здійснюють як експортні так і імпортні операції, 14,29% - лише імпорт, 4,76% - лише експорт, 9,52% - це міжнародні перевізники.

² Вважаємо за необхідне пояснити, чому для дослідження були обрані Волинська та Поліська митниці ДМС. Як було зазначено вище, внаслідок реформи ДФС у 2019 р. були утворені Волинська та Поліська митниці ДМС, які не відповідали територіальному розподілу. Зокрема внутрішній МП «Луцьк» та ПП «Дольськ» були віднесені до зони діяльності Поліської митниці ДМС (з ЦО в м. Рівне), незважаючи на той факт, що територіально вони знаходяться у Волинській області. Відтак, багато суб'єктів ЗЕД, які розмитнюються, наприклад на МП «Луцьк»(який відноситься до Поліської митниці ДМС), перетинають кордон з ЄС або Білорусії через ПП Волинської митниці ДМС.



Діаграма «Чи здійснює Ваше підприємство імпорт або експорт?»



Діаграма «Чи здійснює Ваше підприємство митні операції на митниці відповідної області моніторингу?»

62% опитаних здійснюють всі митні операції на митниці в області, де здійснюється моніторинг, 38% - частину митних операцій в області, де здійснюється моніторинг, а частину – в інших.

Щодо юридичної форми респондентів, учасників ЗЕД, то більшість з них засновані у формі ТзОВ – 71% (15), 14,3%(3) – у формі приватного підприємства, 9,5%(2) - ПАТ, та 5%(1) – у формі ФОП.

Щодо секторів економіки респондентів, то більшість з них зайнята в оптовій торгівлі (24%), виробництві (хімічна промисловість -14%, машинобудування – 9,5%, деревообробка – 9,5%, інші виробництва -24%), 9,5% надають транспортні послуги.



Діаграма «Основний вид діяльності підприємства».

Стать та вік опитаних:

Серед опитаних учасників 85%(28) складають чоловіки, а 15% (5) – жінки.

Середній вік опитаних – 42,3 роки.

4. Оцінка нововведень на митниці

4.1. Впровадження нової комп'ютеризованої транзитної системи (NCTS)

Оцінка поінформованості щодо системи NCTS



Діаграма «Рівень поінформованості про нововведення (Система NCTS)».

При оцінці рівня поінформованості щодо нової комп'ютеризованої транзитної системи (NCTS) більшість (62%, 13) опитаних **підприємств-учасників ЗЕД** відповіли що їм відомо про таку систему, 38% опитаних не знають про таку с-му або їм важко відповісти.

Щодо інших груп респондентів, то всі опитані представники **митних органів** проінформовані як щодо системи NCTS так і інституту АЕО. Більшість опитаних **брокерів** (60%) обізнані про систему, тоді як всі **представники інших контролюючих органів** відповіли негативно на аналізоване питання.

Оцінка переваг та недоліків нової комп'ютеризованої транзитної системи (NCTS)

З аналізу проведених глибинних інтерв'ю можна зробити висновок про те, що усі респонденти в більшій мірі вбачають більше переваг від запровадження системи NCTS, ніж недоліків. Серед названих **суб'єктами ЗЕД** переваг наступні:

- *скорочення кількості і строків проходження процедур під час митного оформлення та митного контролю;*
- *спрощення та пришвидшення процесу розмитнення;*
- *система знизить кількість повторюваних дій і прискорить обробку даних завдяки єдиній електронній транзитній декларації;*
- *зменшиться вартість митних процедур;*
- *система сприятиме уникненню простоїв транспортних засобів, завдяки спрощеній процедурі проходження вантажів через кордон;*
- *ускладнення роботи «контрабандистів» та «сірих схем».*

Представники Поліської митниці зазначили, що ключовою перевагою нової транзитної системи є спрощення процедури здійснення митних формальностей в пунктах пропуску, завдяки одному транзитному документі. Також на їх думку, важливим є зменшення витратної частини для імпортерів, перевізників, зменшення часу простою на кордоні, а також можливість додаткового контролю, адже створюватиметься безпосередній обмін інформацією з країнами Європейського союзу, і з іншими країнами-учасниками угоди.

Водночас, **представники Волинської митниці** зауважили, що нова транзитна система зменшить частоту правопорушень, пов'язаних із поданням митниці недостовірних даних, тому що буде узгодженість інформації відповідно до інвойсів та товаросупровідних документів саме в цій системі, відтак їх заміна буде складніша або взагалі не можлива.

Аналізуючи потенційні недоліки нової комп'ютеризованої системи, **представники суб'єктів ЗЕД** відмітили про ймовірність ускладнення процесуальних дій з боку митних органів України, зокрема паралельне застосування попередніх декларацій в перехідний період, тощо.

Серед названих **представниками Поліської та Волинської митниці** можливих недоліків нової комп'ютеризованої транзитної системи були наступні: адаптація до нової системи потребуватиме певного часу; опір змінам, адже не всі митники зможуть швидко навчитись професійно користуватися системою, що може зумовити помилки в роботі.

Представники митниці зазначили, що з метою полегшення роботи на початковому етапі впровадження системи NCTS паралельно існуватиме 2 документи – попередня митна

декларація і T1UA. Протягом 2-го етапу будуть готуватися не тільки митні органи але і бізнес. Тобто певний час обидві опції існуватимуть паралельно і бізнес сам буде обирати, що необхідно подати.

Оцінка планів, щодо практичного застосування системи (NCTS)

33,33% (7 осіб) представників ЗЕД з числа тих, які обізнані про с-му NCTS, планують користуватися нею в майбутньому, зважаючи на потенційні переваги від її використання; 57,14% (12 осіб) на час інтерв'ю не готові були сказати (не знають) чи апробувати на практиці дану систему; решта зазначила, що не планує користуватись системою, оскільки або вона не має відношення до господарської діяльності підприємства, або через інші причини.

Оцінка рівня повноти інформації щодо системи (NCTS)

Представники суб'єктів ЗЕД, відповідаючи на питання повноти та доступності даних в інформаційному просторі про систему (NCTS) зазначили наступне: для більшості респондентів інформації у вільному доступі недостатньо; двоє зауважили, що інформації достатньо, проте вона лише теоретичного спрямування; двоє респондентів зазначили, що в мережі інтернет не зустрічали інформації про систему взагалі.

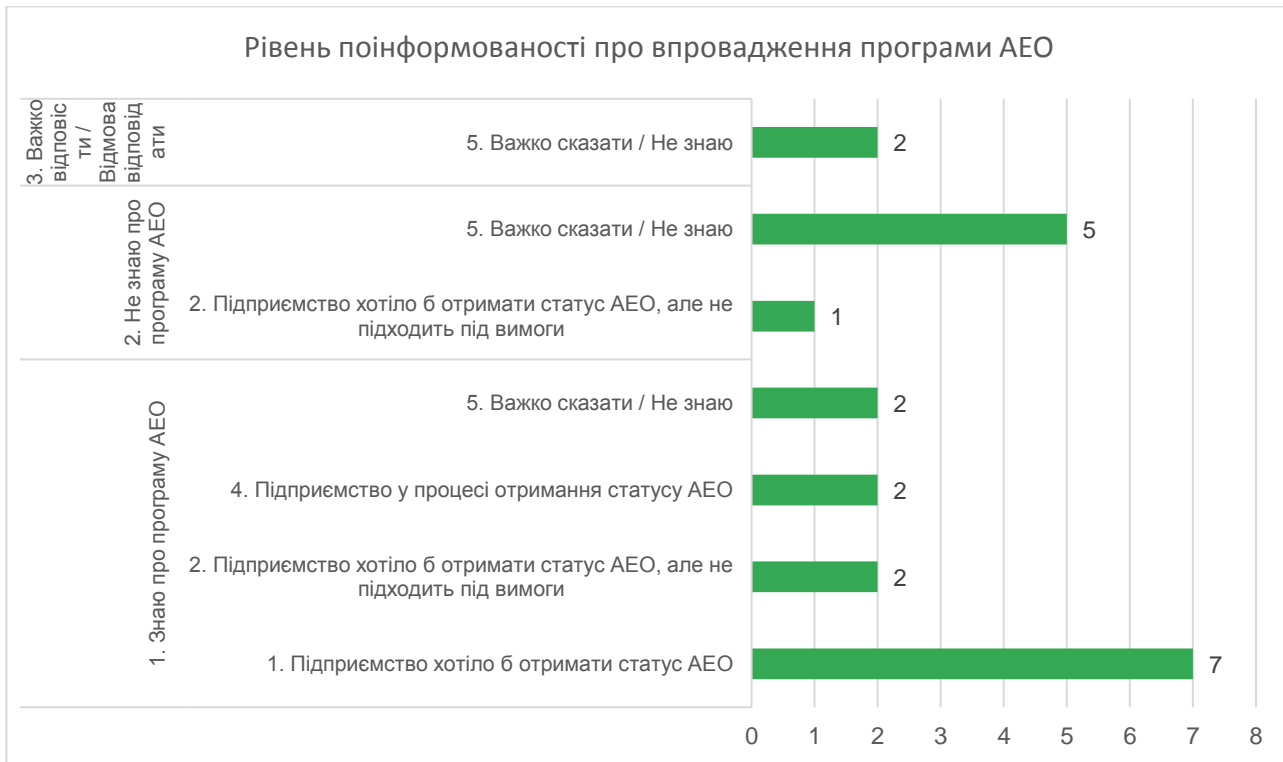
При цьому, слід зауважити, що 100% опитаних вважають інформацію про нову систему цікавою та необхідною, висловлювали побажання та аргументували необхідність проведення навчальних заходів - семінарів, круглих столів, із залученням представників митниці, для більш повного розуміння системи NCTS та механізму її функціонування, а також внесення, за підсумками цих заходів, пропозицій по її поліпшенню.

На думку **представників Поліської митниці** сьогодні в Україні питання запровадження нової системи врегульовані на законодавчому рівні, зокрема у 2019 році прийнятий ЗУ «Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи», а також у 2020 році Постанова КМУ «Деякі питання надання дозволу на застосування спеціального транзитного спрощення». Таким чином, нормативне підґрунтя апробації нової комп'ютеризованої транзитної системи сформоване, але бракує практичних навиків застосування нової системи та відповідного інформаційного роз'яснення.

Опитані **респонденти Волинської митниці** зазначили, про важливість доступу до баз даних транзитних переміщень ЄС, особливо до цінової інформації про товар, адже це дасть змогу бачити реальну митну вартість відповідного товару. Такі зміни покращать співпрацю між митними органами України та іноземних країн, а також знизить частку конфліктних ситуацій в питаннях визначення митної вартості та кодування, а також зловживання з боку окремих суб'єктів ЗЕД в цій сфері.

4.2. Впровадження інституту Авторизованих економічних операторів (АЕО)

Оцінка поінформованості, щодо інституту Авторизованих економічних операторів (АЕО)



Діаграма «Рівень поінформованості про нововведення (Інститут АЕО)».

Результати поінформованості суб'єктів ЗЕД щодо впровадження **інституту АЕО подібні до системи NCTS**: 62% опитаних знають про впровадження інституту Авторизованих економічних операторів; 38% не знають або важко відповісти. Проінформовані про впровадження інституту АЕО і **представники митних органів**. Такі знання підтвердили лише 50% інших контролюючих органів.

Плани щодо отримання суб'єктами ЗЕД статусу АЕО

Проведене опитування **представників суб'єктів ЗЕД** показало, що 33,33% опитаних (7 респондентів) хотіли б отримати статус АЕО; 14,29% (3 респонденти) хотіли б отримати даний статус, але не підходять під вимоги; 9,52% (2 респонденти) знаходяться в процесі отримання статусу АЕО; 42,86% (9 респондентів) затрудняються відповісти чи мають намір отримати статус АЕО.

Оцінка переваг та недоліків інституту АЕО.

Представники суб'єктів ЗЕД, характеризуючи переваги інституту АЕО, виокремили наступні:

- пришвидшення проходження митних процедур – через механізм спрощеного декларування для АЕО, в тому числі можливість розмитнення вантажів без заїзду авто в термінал;
- особливий статус та можливість оптимізації логістичних процесів компанії;
- зменшення затримок на кордоні - оскільки для АЕО буде виділена окрема смуга для проходження кордону;
- відсутність митного огляду;
- зменшення витрат на послуги митних терміналів;
- скорочення терміну доставки вантажів, а отже оптимізація виробничих процесів;

- полегшення процедури оформлення сертифікатів, адже їх не потрібно буде, відправлення товарів преференційного походження можливим буде по інвойсах;
- право АЕО накладати пломби без залучення митного органу.

На думку опитаних **представників Волинської митниці**, інститут АЕО дозволить прискорити проходження митного контролю за рахунок зменшення документів, простоїв на кордонах, визнання пломб, зменшення митних процедур на кордоні. **Представники Поліської митниці** зазначили, як ключову перевагу - застосування спеціальних спрощень, підтвердження безпеки і надійності для суб'єкта ЗЕД, що отримують статус АЕО.

На думку опитаних **агенти митних брокерів**, з отриманням статусу АЕО, підтверджується надійність компанії, брокер отримує можливість стати частиною ланцюга поставок АЕО-компаній. Довгострокова перспектива співпраці виглядає так: АЕО-С (постачальник) + АЕО-Б (перевізник, склад, митний декларант) + АЕО-С (покупець). Таким чином, декларанти матимуть змогу подавати декларації від підприємств зі статусом АЕО.

Крім того, опитані **агенти митних брокерів** зазначили, що коли брокер отримає статус уповноваженого економічного оператора, то в нього відповідно будуть преференції, зокрема не тільки суб'єкт ЗЕД зможе здійснювати платежі, а і митний брокер теж; уповноважені економічного оператора зможуть резервувати платежі за суб'єктів ЗЕД.

Серед недоліків інституту АЕО **суб'єкти ЗЕД** зазначили:

- складність процедури отримання статусу, зокрема необхідність збору великого масиву документів;
- довготривалість процедури - 120 днів;
- великий перелік вимог для отримання статусу;
- великий термін очікування(180днів) для повторної подачі документів для отримання статусу АЕО, у разі виявлення будь-яких недоліків при первинній перевірці документів;
- ймовірність зловживання перевагами статусу АЕО з боку окремих компаній;
- прискіплива увага інших контролюючих органів.

Один із брокерів зазначив, що у Митному Кодексі прописано, що статус АЕО дається на кожен конкретний митний код товару (УКТЗЕД). Власне, основний недолік це те, що статус АЕО дається тільки на код товару, а не на весь перелік продукції. Він зауважив, що у ситуації, коли підприємство експортує 450 кодів, а йому дають лише на 10 кодів статус АЕО, виникає ряд незручностей. В Білорусі АЕО дають або на всі операції та перелік товарів або не дають взагалі. Серед незручностей відмічають також те, що статус АЕО дає можливість випускати товари і використовувати їх до оформлення декларації, але, на момент в'їзду, один курс валют, а на момент розмитнення може буде інший, в умовах щоденної курсової нестабільності в Україні, питання поставити товар на прихід і застосування відповідного курсу потрібно врегулювати.

Оцінка розуміння функціонування інституту АЕО.



Діаграма «Чи зрозуміла для Вас процедура отримання статусу АЕО».

Результати глибоких інтерв'ю засвідчили, що 33,33% опитаних **представників суб'єктів ЗЕД** (7 осіб) вважають процедуру отримання статусу АЕО зрозумілою (хоча на практиці не у всіх моментах); 33,33% (7 осіб) вважають не зрозумілою зазначену процедуру; 33,33% (7 осіб) зазначили, що їм важко відповісти на дане питання. Можна резюмувати що для більшості суб'єктів ЗЕД процедура не зрозуміла.

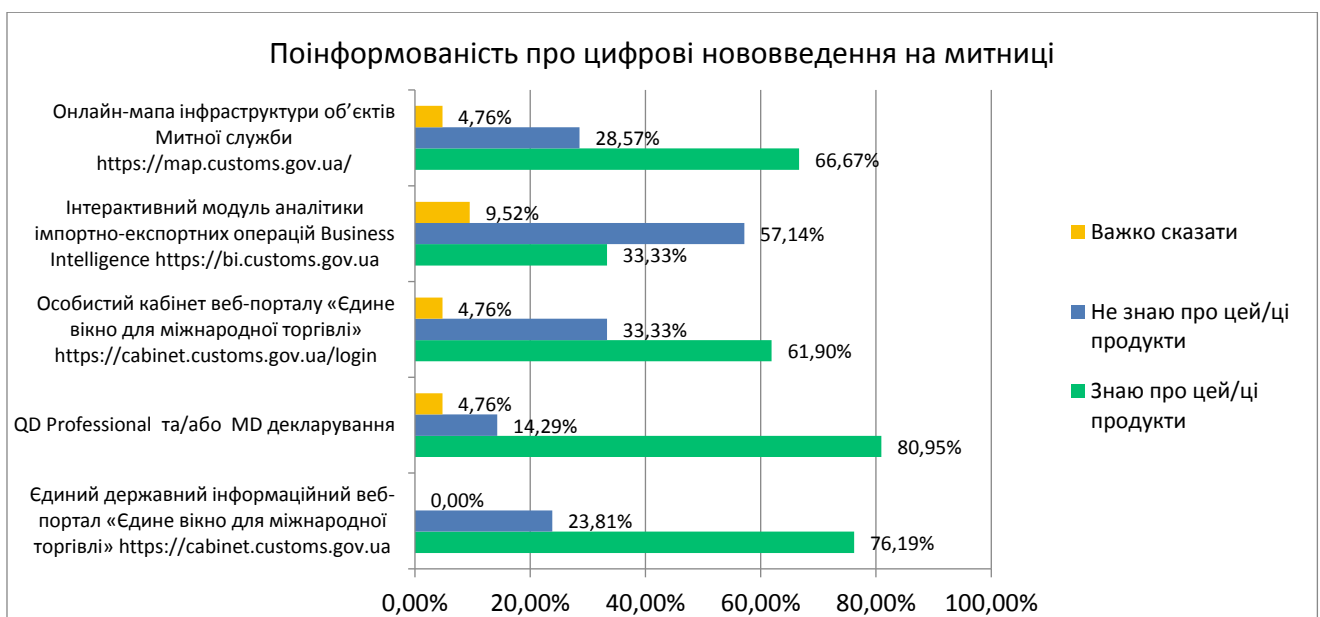
Оцінка рівня повноти інформації, щодо інституту АЕО.

Опитані **представники суб'єктів ЗЕД** в лівій частці вважають, що інформації про інститут АЕО в інформаційному просторі, в тому числі в мережі Інтернет, достатньо, вона є актуальною та цікавою, проте доцільним було б запровадження органами державної влади практичних консультацій, щодо процедури отримання статусу АЕО.

На думку **представників ДМС**, інформації, щодо інституту АЕО достатньо, в тому числі щодо процесуального порядку, строків отримання статусу та переліку необхідної документації.

4.3. Рівень поінформованості та використання цифрових продуктів митниці («Єдине вікно для міжнародної торгівлі», Business Intelligence та інші)

Оцінка поінформованості, щодо цифрових продуктів митниці



Діаграма «Поінформованість про цифрові нововведення на митниці».

Аналізуючи результати глибоких інтерв'ю на предмет поінформованості респондентів про цифрові продукти митниці, слід зауважити, що опитування стосувалось таких продуктів як:

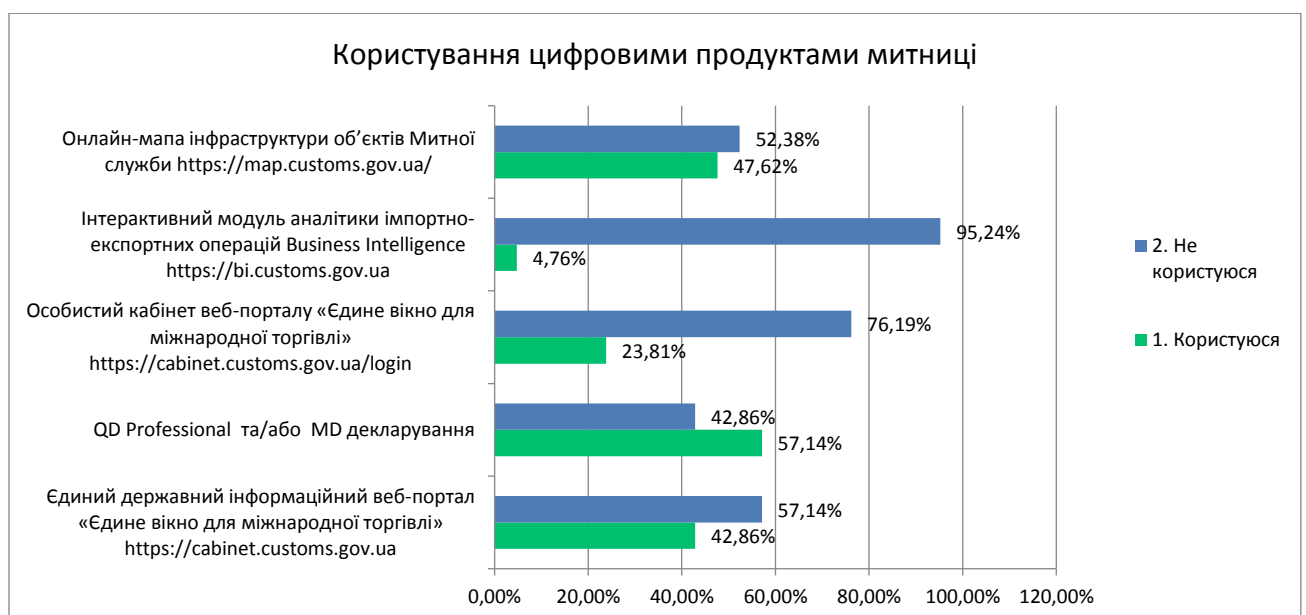
- ✓ єдиний державний інформаційний веб-портал «Єдине вікно для міжнародної торгівлі»;
- ✓ QD Professional та/або MD декларування;
- ✓ особистий кабінет веб-порталу «Єдине вікно для міжнародної торгівлі»;
- ✓ інтерактивний модуль аналітики імпортно-експортних операцій;
- ✓ онлайн-мапа інфраструктури об'єктів Митної служби України.

Зокрема, дослідження поінформованості **представників суб'єктів ЗЕД** про єдиний державний інформаційний веб-портал «Єдине вікно для міжнародної торгівлі» показало, що 76% респондентів знають про даний цифровий продукт; 24% не поінформовані. При цьому, про особистий кабінет веб-порталу «Єдине вікно для міжнародної торгівлі» знають 62% респондентів; 33,3% не знають та 4,8% (1 респондент) було важко відповісти на дане питання.

З поміж опитаних **представників митних органів**, 100% опитаних знають про веб-портал «Єдине вікно для міжнародної торгівлі». Аналогічно 100% **представників контролюючих органів** знають про даний цифровий продукт митниці.

Опитані **представники суб'єктів ЗЕД**, а саме 33,33% (7 респондентів) знають про інтерактивний модуль аналітики імпортно-експортних операцій та 66,67% (14 респондентів) поінформовані про онлайн-мапу інфраструктури об'єктів Митної служби України. З поміж опитаних представників **митних органів**, 60% опитаних знають про дані цифрові продукти.

Оцінка використання цифрових продуктів митниці



Діаграма «Користування цифровими продуктами митниці»

Аналізуючи аспект практичного використання цифрових продуктів митниці слід зауважити, що 42,86% опитаних (9 осіб) **представників суб'єктів ЗЕД** зазначили, що використовують єдиний державний інформаційний веб-портал «Єдине вікно для міжнародної торгівлі» та 23,81% опитаних (5 осіб) користуються особистим кабінетом веб-порталу «Єдине вікно для міжнародної торгівлі». Респонденти зазначили, що на порталі проглядають розділ консультації, новини та зміни законодавства.

Дослідження показало, що 57,14% опитаних **представників суб'єктів ЗЕД** користуються програмою MD Declaration. При цьому опитані відмітили, що у випадках, коли не працює програма MD Declaration використовують «Єдине вікно», для перегляду статусу оформлення вантажів.

Лише один з опитаних зазначив, що використовує інтерактивний модуль аналітики імпортно-експортних операцій, а саме респондент зауважив, що на підприємстві, яке він представляє, здійснюють аналіз статистичної інформації, за багатьма критеріями, використовуючи продукт Business Intelligence. Крім того, 47,62% (10 осіб) використовують онлайн-мапу інфраструктури об'єктів ДМС України.

З поміж опитаних **представників митниці**, 100% респондентів користуються єдиним державним інформаційним веб-порталом «Єдине вікно для міжнародної торгівлі»; 40% використовують в роботі продукт Business Intelligence та 40% використовують онлайн-мапу інфраструктури об'єктів ДМС України.

Опитані **представники Поліської митниці** зазначили що «Єдине вікно для міжнародної торгівлі» сьогодні є єдиним порталом, через який проходить вантаж для здійснення контрольних функцій іншими органами, відмінними від митних, зокрема це ветеринарний, санітарний контроль, тощо. Статистична обробка даних, на порталі, щодо здійснення експортно-імпорتنних операцій має довідково-рекомендаційний характер. **Представники Волинської митниці** відмітили, що портал хороший, фактично це «єдине вікно» до якого приєднані всі контролюючі служби, практично усі їхні документи видаються в електронному вигляді і завантажуються на портал, що дуже зручно для суб'єктів господарювання.

Оцінка функціональних можливостей цифрових продуктів митниці

Представники суб'єктів ЗЕД, характеризуючи, позитивні функціональні можливості цифрових продуктів митниці виокремили наступні: функціонал в цілому зручний у використанні; багато інформації можна перевірити (коди, верифікацію); можна анонімно поскаржитись на роботу митниці; інформацію на порталі знайти легко. Разом з тим, **представники суб'єктів ЗЕД** зазначили, що функціональність порталу доречно розширити, наприклад, додати можливість створити митну декларацію.

Представники Поліської митниці зазначили, що функціонал оцінюють позитивно. На думку опитаних, усе функціонує нормально, контроль за функціонуванням «єдиного вікна» покладено на Державну митну службу, відповідно ДМС України приділяє багато уваги, щоб не було ніяких збоїв, так як час проходження митних формальностей впливає на загальний результат. **Представники Волинської митниці** відмітили, що з їхньої сторони також немає зауважень, щодо функціоналу цифрових продуктів, а проблеми виникають як правило в технічних аспектах, як то збій роботи мережі чи техніки.

На думку представників Держпродспоживслужби функціонал продукту «Єдине вікно для міжнародної торгівлі» не приведено у повну відповідність до законодавства. Нова, 971³ Постанова в дію вступила, а сам інтерфейс єдиного вікна для контролюючих органів, включно і для Держпродспоживслужби, не доопрацьований у відповідність до її вимог. Тому неможливо працювати в рамках Постанови, так як нереалізовані прості рішення, які мають приймати споживачі. Постанова №364, якою був затверджений порядок роботи в єдиному вікні – втратила чинність, а всі рішення залишились ще з 364 Постанови, і не приведено у відповідність до ст.319⁴ Митного кодексу України(далі - МКУ). Наразі 364-а Постанова втратила чинність, і прийнято нову Постанову №971 і вже в ній прописані рішення, які мають відповідати ст.319 МКУ, але містить цілий ряд невирішених та не прописаних питань. Тобто не вистачає функціоналу, того який має бути.

Оцінка пропозицій, щодо покращення цифрових продуктів митниці

Представники **суб'єктів ЗЕД**, виокремили наступні пропозиції, щодо вдосконалення цифрових продуктів митниці:

- потрібно систематично оновлювати та додавати дані на єдиний державний інформаційний веб-портал «Єдине вікно для міжнародної торгівлі»;
- крім загальної інформації по країні, на порталі доцільно галузево структурувати інформацію. Варто окремо винести питання, як контрагенти можуть знайти ринки збуту чи нових партнерів, для прикладу, по сільському господарству;
- розробити альтернативну версію, максимально наближену по функціоналу до «MD Declaration»;
- розробити окремо «інформаційне вікно», як виключно довідкове;
- усунути проблему в цифровому документообігу - поганий мережевий зв'язок з митницею та часте «зависання бази» (Єдиної автоматизованої інформаційної системи Державної митної служби України - ЄАІС ДМСУ);
- слід вдосконалити зручність користування порталом, доцільно доповнити додаткову інформацію для перевізників, зокрема дані про швидкість перетину кордону та наявність черг.

Представники контролюючих органів наголосили на необхідності привести відповідність даного порталу «Єдине вікно для міжнародної торгівлі» до законодавства (971-ої Постанови) а також налагодити обмін інформації з іншим програмним забезпеченням контролюючих органів

Представники Поліської митниці зазначили, що єдине що можна було б покращити це синхронізація часу роботи органів Держпродспоживслужби та митниць ДМС України.

Аналізуючи пропозиції, щодо продукту Business Intelligence **представники Поліської митниці** зауважили, що в роботі вони користуються своїми інформаційними ресурсами (базами даних), а продуктом Business Intelligence користуються, для ознайомлення, з метою аналізу деяких макроекономічних показників в Україні. Модуль Business Intelligence дозволяє

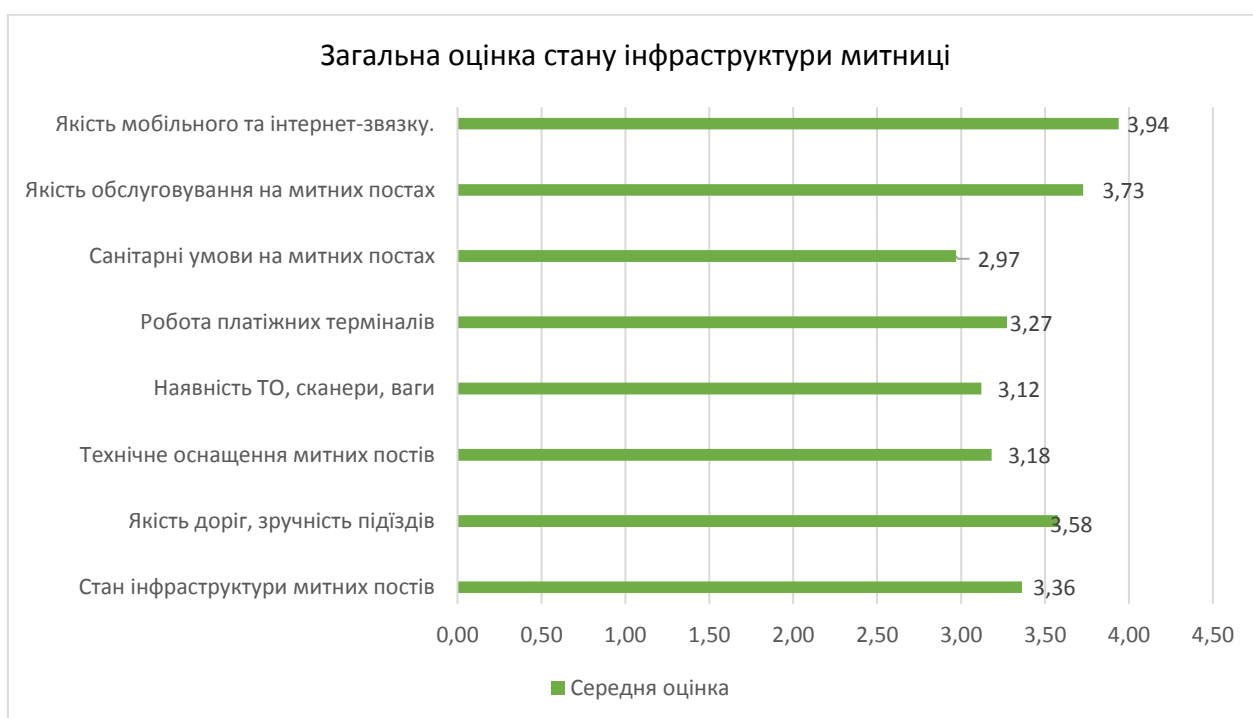
³ [1] Про затвердження Порядку взаємодії між декларантами, їх представниками, іншими заінтересованими особами та митними органами, іншими державними органами, установами та організаціями, уповноваженими на здійснення дозвільних або контрольних функцій щодо переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України, з використанням механізму "єдиного вікна" та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України

⁴ [2] Стаття 319. Взаємодія митних органів з іншими уповноваженими органами під час переміщення товарів через митний кордон України

прослідкувати позитивне/негативне сальдо торгового балансу не тільки по окремим товарам, але і окремо по країнам, по країнам походження, по кодам УКТЗЕД, зробити порівняльний аналіз з аналогічним періодом минулого року. Респонденти зазначили, що як і будь-який програмний продукт, даний також можна покращити, проте на сьогодні інформації є достатньо, для роботи митників.

Представники Поліської митниці, щодо функціональності модулю Business Intelligence зазначили, що для митниці інформації достатньо, щодо додаткової функціональності, то респонденти зауважили, що необхідно опитати в першу чергу бізнес та їх потреби господарської діяльності.

5. Оцінка інфраструктури та сервісу митниці



Діаграма «Загальна оцінка стану інфраструктури митниці».

Загальна середня оцінка інфраструктури митних постів – 3,36.

Слід зауважити, що при спробах оцінити стан інфраструктури та сервісів Волинської та Поліської митниць виникли деякі труднощі, так як більшість опитаних суб'єктів ЗЕД обслуговуються і на Волинській і на Поліській митницях водночас. Зокрема, велика частина здійснює митне оформлення на МП «Луцьк» (який функціонально підпорядковується Поліській митниці), а кордон перетинає у ПП (Ягодин, Устилуг), які відносяться до сфери діяльності Волинської митниці.

Також більшість респондентів однозначні в думці, що стан інфраструктури необхідно розглядати окремо: митних постів та пунктів переходу. Для Волинської митниці також необхідно поділити митні переходи в залежності від ділянки кордону, це відповідно ПП на кордоні з Республікою Польща та Республікою Білорусь. Поліська митниця має ПП на ділянці

кордону виключно з Республікою Білорусь. В ході опитування було визначено, що наразі ДМСУ спрямовує більшість ресурсів на розвиток ПП на кордоні з ЄС (що пов'язано з пріоритетами в розвитку торговельних відносин), а ПП на кордоні з Білорусією потребують покращення, як в Рівненській, так і у Волинській областях.

Також слід відмітити, що наразі всі пункти пропуску в Рівненській області закриті на карантин, ще з 7 квітня 2020 року,

Стан інфраструктури митних постів

Волинська митниця ДМСУ.

Представники суб'єктів ЗЕД відзначають слабку пропускну здатність на ПП, особливо це стосується МАПП «Ягодин», через який спрямований найбільший товаропотік та пасажиропотік до ЄС. Як відомо, це зумовлено географічним розташуванням ПП, його розміщенням по кордону по річці Західний Буг на транспортному коридорі Європейського значення (E-373). Це спричиняє виникнення значних черг на ПП.

Тому цей МАПП першочергово потребує розбудови та покращення. Існуючі напрацювання по розбудові цього ПП викладені в висновках та рекомендаціях до цього звіту.

- ✓ Ключовою проблемою для підприємств-перевізників є черги та відсутність сервісу для далекобійників на кордоні. До прикладу, у МАПП «Ягодин» водії змушені часто ночувати в авто. Вони відзначають, що сервіси не є одні з найгірших, але стоячи в черзі за 2 км. неможливо знайти туалет та ніде придбати води. Іноді немає освітлення. **Окремо перевізники звертають увагу, що в межах МАПП «Ягодин» станом на сьогодні всі експортні вантажі змушують проходити сканування, при цьому сканер стоїть на в'їзд в Україну, відтак експортні та імпорتنі потоки змушені перетинатись, що призводить до ще більших затримок і додаткових корупційних ризиків.**
- ✓ ПП «Устилуґ» потребує покращення, а пункт пропуску в Ратнівському районі («Доманово») на кордоні з Республікою Білорусь заходиться в критичному стані, на думку учасників ЗЕД. Інфраструктура їх застаріла, потребує уваги та модернізації. Оскільки основна частина споруд зведена в 90-х роках і ремонту з того часу не було.
- ✓ Біля ПП немає жодного сервісу. Коментар респондента: «Сьогодні 01 лютого, на вулиці -10 градусів морозу, а на МАПП «Ягодин» стоять водії, стоять громадяни, щоб перетнути кордон, а жодного кафе поблизу немає. Ходить бабуся, яка продає там чай і каву. Те ж саме і з туалетами, елементарних речей там немає».
- ✓ Ті респонденти, які мали досвід оформлення на МАПП «Краковець» (Львівська область), стверджують, що там зручніше, оскільки є електронна черга, водій отримує талон і знає в який день і о котрій годині буде оформлення. Відповідно можна планувати подальші дії, чи їхати на паркінг, чи чекати.
- ✓ Деякі респонденти зазначають, що є затримки з оформленням, часто не пов'язані з нашою стороною – це так званий «тихий або італійський страйк»

польських митників - небажання швидко оформляти вантажі. Інша проблема відсутність дозволів на міжнародні перевезення, оскільки поряд із поживавленням торгівлі, Польща з 2014 року поступово зменшує квоту таких дозволів для України, з 260тис у 2014 до 160тис у 2021 році. Відтак, необхідно проводити спільну роботу на найвищому міждержавному рівні.

- ✓ На МП «Ковель» відсутня рампа в зоні митного контролю. Машина заїжджає в термінал, і коли відбувається митний огляд потрібно якось потрапляти в автомобіль на висоту орієнтовно півтора метра.
- ✓ В цілому, респонденти відзначають незначне покращення в інфраструктури ПП та МП, але воно не відповідає загальним темпам розвитку.

Респонденти з боку **контролюючих та митних органів** резюмують, що в порівнянні з Львівською областю, зона діяльності Поліської та Волинської митниць дещо відстає, а на білоруському напрямку інфраструктура перебуває у критичному стані. На думку представників Волинської митниці, проблема з білоруською частиною кордону полягає у тому, що ПП там розміщені по тимчасовій схемі функціонування внаслідок відсутності делімітації кордону з Білорусією - це тимчасові споруди типу «малої архітектурної форми», старі «модулі». Навіть найбільший ПП Доманово на цій ділянці сформовано із старих модулів. Потрібні капітальні споруди безпосередньо на ділянках кордону, адже зараз вони знаходяться за 4-7 км від лінії Держкордону.

Поліська митниця ДМСУ.

Вже класично, існує питання до структури та локації центру Поліської митниці: більшість респондентів не розуміють, чому розміщуючись у обласному центрі - Луцьку, вони зобов'язані їздити в місто Рівне сусіднього регіону за окремими «дозволами та підписами». Нагадаємо, на даний час це питання вже вирішено – згідно нової територіальної реформи ДМСУ, МП «Луцьк» віднесено до сфери діяльності Волинської митниці ДМСУ.⁵

Більшість опитаних респондентів досить схвально відгукуються щодо митного посту «Луцьк» - інфраструктура досить сучасна, зручне місце розташування, є паркінг, гарний термінал і всі зручності.

До рекомендацій щодо його покращення учасники ЗЕД відносять:

- ✓ не вистачає паркомісць для клієнтів та мала кількість місць (в час пік) для самого вантажного автотранспорту.
- ✓ потребу у більшій кількості інформаційних матеріалів на стендах та стільців для відвідувачів МП.
- ✓ не вистачає закритої оглядової території (площадки). Якщо погодні умови несприятливі, існує ризик пошкодження транспортної упаковки, а відповідно і можливість пошкодити товар.

Представники Поліської митниці констатують, що всі ПП на кордоні (з Білорусією) потребують оновлення, аналогічно ділянці кордону у Волинській області.

⁵ Див. Розділ 2: Інституційні зміни на митниці. До реформи Держмитслужби в грудні 2020р., МП «Луцьк», територіально знаходяться в м. Луцьк, функціонально підпорядковувалася Поліській митниці ДМС.

Учасники анкетування з Рівненської області теж зазначають, що з березня 2021 року всі пункти пропуску на кордоні з Республікою Білорусь закриті через карантин, але інфраструктура дозволяє обслуговувати пасажирський та вантажний потік. На цих пунктах потік був невеликий, через маленькі пости. Водночас існують проблеми з туалетами, каналізацією та водою, тому було б добре покращити ці умови.

Якість доріг, зручність під'їздів

Волинська митниця ДМСУ.

Респонденти (як учасники ЗЕД, так і інші групи опитаних) зазначають, що протягом останніх 20х років стан доріг у Волинській області покращився, багато роботи було зроблено в 2020р. Особливо це стосується польського напрямку (Ягодин, Устилуг), гірша ситуація із під'їздами до ПП на ділянках кордону з Білорусією.

- ✓ До населених пунктів Шацьк і Любомль збудована нова траса, а з м. Ковеля до смт. Ратне, далі на ПП «Доманово» потрібно будувати як дорогу так і інфраструктуру, залучаючи до цього і бізнес, вважає Волинська митниця.
- ✓ Дорога до МАПП «Ягодин» та під'їзди в задовільному стані, є заправки та парковки, невелика кількість кафе та готель. Деякі учасники скаржились, що перед в'їздом на МАПП «Ягодин» надто високі «лежачі поліцейські», і для низьких автомобілів це «випробування».
- ✓ Враховуючи той факт, що період анкетування співпав із періодами снігопадів, суб'єкти додатково звертали увагу на нечищеність доріг в місцях пунктів пропуску через державний кордон України, міст був переповнений і були складнощі в його проїзді. (МАПП Ягодин).
- ✓ Незважаючи на покращення, загалом стан доріг ще далекий від ідеального, зокрема це стосується і їх розширення до чотирьох смуг.

Поліська митниця ДМСУ.

Високі оцінки суб'єктів ЗЕД отримав митний пост «Луцьк», де все організовано чітко (під'їзні шляхи, інфраструктура, всі зручності для перевізників та відвідувачів).

Також учасники відзначають що у **Рівненській області** певні ділянки доріг чудові, але:

- ✓ на білоруському напрямі стан доріг критичий;
- ✓ до Дубровиці дорога теж жахлива;
- ✓ до м.Сарни дорога є, а від м.Сарни до кордону дорога потребує капітального ремонту;
- ✓ потребує закінчення ремонтних робіт міст через річку Горинь в районі населеного пункту Ремчиці;
- ✓ до Луцька з Рівного дорога вкрай погана, в основному це Рівненська область та особливо це стосується 10км-ої ділянка перед м. Рівне.

Про це ж свідчать представники Поліської митниці оцінюючи стан доріг Рівненській області як гірший, в порівнянні з Волинською.

Волинська митниця ДМСУ.

Малу пропускну спроможність на пунктах пропуску 20 % респондентів пов'язують з нестачею технічного оснащення. Респонденти–учасники ЗЕД відмічають, що технічне оснащення ПП не відповідає сучасним вимогам. Навіть коли воно присутнє і встановлене, є нюанси з їх роботою (незрозуміло чи воно завжди працює).

- ✓ Майже половина опитаних скаржились на проблеми зі зв'язком, збоями в роботі «митної бази» (не в області, а ЄАІС ДМСУ), через недостатню потужність серверів, вони не витримують навантаження, через це виникають затримки із завантаженням митних декларацій, та початком митного оформлення.
- ✓ Застаріле комп'ютерне обладнання. За словами опитаних суб'єктів ЗЕД є випадки, коли «митники приходять із своїми картриджами, щоб друкувати, напевне ще і зі своїм папером».
- ✓ Якщо «спрацювала «система ризиків» (автоматизована система управління ризиками, далі - АСУР), то всі чекають доки ту машину будуть розтентовувати, для огляду митником, що створює затримку інших».
- ✓ Опитані учасники кажуть, що потрібні сучасні ваги, сканери, які пришвидшують проходження кордону та звісно наявність навантажувачів на митних терміналах. Іноді суб'єкти ЗЕД разом з водіями повинні самостійно вивантажувати товар, щоб занести товар на ваги для зважування.
- ✓ З позитивних моментів є те, що на МАПП «Ягодин» встановили рентген, який дає можливості для сканування вмісту вантажів та самих транспортних засобів, але зараз одночасно обстежується одне авто, при можливості по 2 авто одночасно, потребує оптимізації сам процес і організація руху при заїзді на рентген, оскільки це займає багато додаткового часу.

На думку представників **Волинської митниці**:

- ✓ комп'ютерне забезпечення цілком нормальне. Пункти пропуску оснащені достатньо. Минулого року отримали нові сервери - так як швидкість оформлення в значній мірі залежить від каналів зв'язку.
- ✓ Щодо питання сканерів, то потрібно розділяти європейську та білоруську ділянки кордону. Пункти пропуску на кордоні з Білорусією оснащені набагато слабше. На європейському напрямку, на МАПП «Ягодин» крім сканера типу Рапіскан, встановили стаціонарний сканер, і за день сканується орієнтовно до 100 автомобілів. Якщо на «Ягодині» є і ваги і сканер – то на «Доманово» (ПП на кордоні з Білорусією) таке обладнання відсутнє. Через останній ПП багато оформляється транзитних вантажних автомобілів з Туреччини, та у зворотньому напрямку до Румунії. Фактично ПП Доманово зараз дуже слабо оснащений, ні ваг, ні сканера – це все потрібно встановити, щоб забезпечити прискорення цих процедур та ризиків потрапляння контрабанди в Україну.

У європейському напрямку, Україна значно поступається у технічному оснащенні польським сусідам. Якщо порівняти залізничний ПП «Ізов» (м.Володимир-Волинський з сторони України та м.Грубешів на Польщі), то на Грубешові стоїть сканер для вантажних вагонів та вага, і коли проходить залізничний состав на ЄС - все зважується і сканується. На станції «Ізов» такого ще немає. Тому планується підключення його електрифікації, відтак буде і розбудова самого ПП. Очікується, що до цього процесу підключиться і Укрзалізниця.

Поліська митниця ДМСУ.

Суб'єкти ЗЕД, які обслуговуються на Поліській митниці також скаржаться на слабе технічне оснащення митних постів та пунктів пропуску на кордоні з Республікою Білорусь. А обладнання якщо і є, то воно не завжди сучасне.

- ✓ Зона митного контролю мала, транспорт стоїть на дорозі, коли не може заїхати;
- ✓ На постах немає сканерів, металошукачів. «На деяких постах крім «щупа» іншого обладнання немає. Сканери є тільки на великих пунктах пропуску. Це дуже незручно, бо водіям треба вивантажуватись, завантажуватись для огляду»;
- ✓ На термінал, коли потрібно забезпечити повний огляд вантажу, необхідно навантажувач(відсутній), людей, які за це відповідають теж немає, чужих на територію не пускають і виникають проблеми (МП «Луцьк»);
- ✓ На МП «Луцьк» достатньо поставити хорошого вагового комплексу зі сканером, бо ваговий комплекс є, але він встановлений вже давно.

Поліська митниця зазначає, що в Рівненській області функціонує 5 пунктів переходу: 1 повітряний (м. Рівне), 1 залізничний, 1 для пасажирського перевезення в с. Удрицьк Дубровицького району, та два автомобільні (1 міждержавний і 1 міжнародний). Міждержавний – Прикладники, міжнародний – Городище.

Якщо аналізувати, то в Городищі інфраструктура дуже позитивна, там капітальна будівля, розділення полос, вказівники, гідні умови праці для прикордонників та митників. Інша ситуація в ПП «Прикладники». Там ще старі «вагончики» та умови праці потребують значного поліпшення. Стан доріг задовільний, але щось постійно ремонтується, то міст потрібно ремонтувати, то асфальтувати, у цих випадках перекривається дорога. Фактично роботи ведуться, іде покращення. Діючі технічні засоби митного контролю на сьогоднішній день вже дуже застарілі. Сканерів, ваг, зчитувачів номерів немає, є тільки металошукачі, ендоскопи, ваги тільки стаціонарні, до 200 кг. Комплексу вагового немає також. Такий термінал є тільки в пункті пропуску Городище, ні в Удрицьку ні в ПП Аеропорт, ні в Прикладниках його немає.

Недоліком на МАПП «Городище» є відсутність боксу для поглибленого огляду, розвантажувальної техніки, вагових комплексів, а металошукачі не відповідають сучасним вимогам.

Робота платіжних терміналів

Волинська митниця ДМСУ

Слід зауважити, що більше 50% респондентів не стикалися на кордоні з платіжними терміналами, тому не змогли прокоментувати це питання. Учасники ЗЕД пояснюють це так: «платіжні термінали є, але ми ними не користуємось. До підприємства це немає ніякого відношення. Готівковими коштами не користуємось, все платимо безготівково».

- ✓ Суб'єкти, які користувалися терміналами, зазначають, що проблем не виникало.
- ✓ Деякі респонденти оплачують через термінали парковку – все гаразд, система працює.

На думку представників Волинської митниці на пунктах переходу проблем з платіжними терміналами нині немає. Спочатку було відділення банку «РайфайзенБанкАваль», зараз розміщене відділення державного «Укргазбанку», були певні труднощі, але зараз все добре працює.

Поліська митниця ДМСУ

Розглядаючи питання зі сторони Поліської митниці та напрямку перетину кордону з Білорусією, то термінал є тільки в ПП Городище, ні в Удрицьку ні в ПП Аеропорт, ні в Прикладниках його немає.

Коментар одного з респондентів: «Наприклад на ПП Дольськ взагалі відсутні будь-які платіжні системи чи банківські установи, там просто ніде сплатити нічого. Тому митники просто отримують гроші, які потрібно внести в банківську установу. По завершенню зміни ці кошти везуться в банк. В 21ому столітті це неприйнятно, вважає респондент. Це і для самих митників ризик, так як вони збирають певну суму коштів, які потрібно внести. А людина може втратити ці кошти, загубити. Це неправильно, як сприйме цю інформацію скажімо прибалт, який їде через ПП Дольськ. Він ніколи в житті не повірить що ці кошти митник буде здавати до державного бюджету чи на рахунок. Він думає що це просто якесь «обілечування» поза державним контролем, яке береться в чийсь кишеню, і ніхто не буде це сприймати. А це наше обличчя».

На митному посту «Луцьк» працюють декілька терміналів, є відділення банку, тому все гаразд. Єдиний негатив, за словами респондентів, - велика комісія.

Санітарні умови на митних постах

Слід відмітити, що ця категорія отримала найменшу оцінку (2,97) з усіх оцінюваних в розділі «Інфраструктура».

Волинська митниця ДМСУ

Знову ж розглядати дане питання необхідно виходячи з того чи ми говоримо про ПП, чи МП.

- ✓ Зокрема на «Ягодині», досить часто явище довгих черг. Сервіси не є одні з найгірших та стоячи у двокілометровій черзі знайти туалет не можливо, придбати воду ніде. Потрібні хоча б біотуалети, де очікують перевізники та смітники вздовж дороги, хоча б один на 100 метрів.
- ✓ На самому МАПП «Ягодин» у 2020 році проведенні були ремонтні роботи в туалетах, тому нині вони в задовільному стані. Суб'єкти ЗЕД також побачили позитив у відміні тут плати за користування туалетом (було 5 грн, при цьому на Польщі вартість 2 злотих - 14грн.).
- ✓ Якщо говорити про МАПП «Ягодин» і перебування авто на мості між Україною та Польщею, то там взагалі нема можливості скористатися вбиральною, а черги тут бувають на годину і більше.
- ✓ Ратнівський (ПП «Доманово») та інші пункти пропуску бажають бути кращими, потрібно все усучаснити.

Представники Волинської митниці вважають, що у випадку санітарних умов є нюанси не так по ПП, а по під'їзних шляхах, де виникають черги. Інфраструктура вже виходить за межі компетенції митниці, території підпорядковуються ОТГ, які не виділяють на це кошти. Облавтодор виділяє кошти тільки на магістральні дороги, і тільки весною. Сервісні зони фактично у всіх діючих ПП потребують покращення.

Поліська митниця ДМСУ

- ✓ НА МП “Луцьк” все гаразд умови прекрасні є туалети, душові кабінки, чисто - питань не виникає.
- ✓ Учасники ЗЕД з Рівненської області стверджують, що є проблема з туалетами, каналізацією, водою в ПП, відповідно вони потребують покращення.
- ✓ Поліська митниця коментує, що в Аеропорту та МАПП Городище – санітарні умови достатні, нормальні, а в ПП Прикладники і Удрицьк – негативні умови.

Якість обслуговування на митних постах

Більшість учасників ЗЕД відмічають, що порівняно з минулими роками робота митниці дещо поліпшилась. За останні 2 роки покращилась якість спілкування з митниками, зникло «хамство». Опитані респонденти вважають, що переважна більшість працівників митниці – це адекватні висококваліфіковані фахівці, які готові дати консультацію в межах своїх повноважень.

- ✓ Високо оцінили професійність кадрів у ПП «Ягодин», відмічено що тут працівники компетентні, завжди можна отримати фахові консультації та знайти рішення в складних ситуаціях.
- ✓ На митних переходах є моменти, залежно від зміни: До прикладу, перевізник в середу зранку приїхав на кордон (з 9:00 перезміна), без десяти хвилин 7 митники вже документи не приймають. Це обурює, бо ще 2 години до перезмінки, а митник сидить книжку читає.

- ✓ коли перетинаєш кордон автомобілем, який зареєстрований не на тебе, митні органи вимагають доручення, хоча зараз воно не обов'язкове. Тим самим спонукають до корупції.

На Поліській митниці в цілому персонал митниці доброзичливий та кваліфікований. Водночас, ряд суб'єктів поскаржились, що на МП «Луцьк» митні інспектори не завжди дуже доброзичливі до клієнтів. Також тут не завжди можна отримати вичерпну інформацію по питаннях, коли бувають нові товари і практично немає до кого звернутись. Не зовсім цивілізовано виглядає Луцький митний пост в плані черговості, неможливо викликати митника, водії ходять по кабінетами не знають що й де. Нема чергових, брак інспекторів.

Загалом можна резюмувати, що на протязі останніх років ситуація з якістю обслуговування покращилась, але вона не є такою докорінною, тому необхідно покращувати і надалі.

Якість мобільного та інтернет-зв'язку

Волинська митниця

Щоб дати об'єктивну оцінку, потрібно давати по кожному структурному митному органу окремо.

- ✓ На ПП є місця, де мобільний інтернет не підтримується, або дуже слабкий.
- ✓ На ПП «Ізов» немає інтернету і ледве тягне мобільний зв'язок. Це звичайно велика проблема і в реалізації єдиного вікна, і роботи, і для обміну інформацією в мережі інтернет.
- ✓ В «Дольськ» і «Пулемець» трішки гірша ситуація із мобільним зв'язком.
- ✓ На Ягодинському напрямку діючі електричні лінії не витримують, необхідно будувати нові електромережі, як причину називають кілька новозбудованих АЗС, котрі забирають велику потужність.

Поліська митниця ДМСУ

На МП «Луцьк» все добре з мобільним зв'язком та інтернетом, є мережа вай-фай. Але окремі суб'єкти скаржаться на слабкість його сигналу, а деякі взагалі вважають що його там немає.

Поліська митниця зазначає, що існує проблема з інтернетом, з мобільним зв'язком на залізничному переході «Удрицьк». Там покриття немає, стаціонарний є на залізничній станції, але митникам він не доступний. По решті є і покриття і вай-фай.

Аналогічна ситуація і з ПП «Дольськ» Поліської митниці, там теж є серйозні проблеми із мобільним зв'язком. Стан його не покращився з 2018 року, коли ГО «АМС» приймала участь в аналогічному проєкті та досліджувала Волинську митницю ДМСУ.

Працівники Поліської митниці також поскаржились на погану якість мобільного зв'язку на ПП «Городище». Wi-Fi є, він доступний для клієнтів.

ЗАГАЛЬНІ НЕДОЛІКИ НА ОБ'ЄКТАХ ІНФРАСТРУКТУРИ МИТНИЦІ:

Волинська митниця ДМСУ

- ✓ Черги на ПП в європейському напрямку внаслідок малої пропускної спроможності. Необхідне розширення пропускної спроможності пунктів пропуску, особливо МАПП «Ягодин» та «Устилуг».
- ✓ Відсутність необхідної інфраструктури на підїзді та в сервісній зоні пунктів пропуску, туалетів, смітників
- ✓ Необхідне обов'язкове виділення окремої полоси для руху вантажних автомобілів: коли є черга з вантажних автомобілів, то людям на легкових авто неможливо проїхати, теж змушені чекати в чергах з вантажівками.
- ✓ Необхідна парковка для відвідувачів, в наявності лише для працівників митниці (МАПП Ягодин).
- ✓ Для вантажних автомобілів має бути паркінг з відповідною інформацією (електронне табло) о котрій годині має виїзжати автомобіль, так є на Польщі. Це дає можливість водію 2-3 години відпочити, а не стояти в черзі машина за машиною. В цьому питанні може допомогти запровадження вже згадуваної вище електронної черги.
- ✓ в межах МАПП «Ягодин» необхідний сканер в напрямку виїзду з України
- ✓ Устилуг вже багато років не мав ні будівництва, ні розбудови. Його потрібно розбудувати та технічно переоснащувати.

Поліська митниця ДМСУ

Пункти пропуску на ділянках кордону з Республікою Білорусь:

- ✓ Необхідна побудова капітальних будівель для роботи працівників митних і прикордонних органів, заміна старих тимчасових будівель (вагончиків)
- ✓ Недостатнє технічне оснащення, в першу чергу ваговимірювальними комплексами, сканерами, оновити системи відеоспостереження для контролю.
- ✓ Погана якість мобільного сигналу на деяких ПП на кордоні з Білорусією.

МП Луцьк:

- ✓ В періоди напливу вантажних авто(початок та кінець тижня, коли приїздить імпорт та проходять оформлення експортні вантажі) митний термінал не може прийняти всі автомобілі. Не всі можуть заїхати в зону митного контролю, створюються великі черги, а без заїзду в зону митного контролю не можна здійснити митне оформлення. Необхідно розширювати термінал.
- ✓ Необхідне поліпшення пропускної системи на МП «Луцьк»⁶. Як мінімум – покращення організації системи пропусків, або побудова нового сучасного терміналу.

⁶ Митний пост «Луцьк» орендує площі у СП «Модерн-Експо». Це територія великого заводу, на якому є свої працівники. Представники суб'єктів ЗЕД скаржаться, що коли у святкові або вихідні дні закривається центральний вхід, вони змушені ходити через прохідну підприємства «Модерн-Експо». За їх словами, це

- ✓ Варто розширити кількість місць в кафе, з метою уникнення черг.

Ще один загальний недолік, про який згадували респонденти – на сайті Держприкордонслужби не працюють камери спостереження на пунктах пропуску з сусідніми державами (<https://dpsu.gov.ua/ua/border/>)

6. Корупція на митниці.

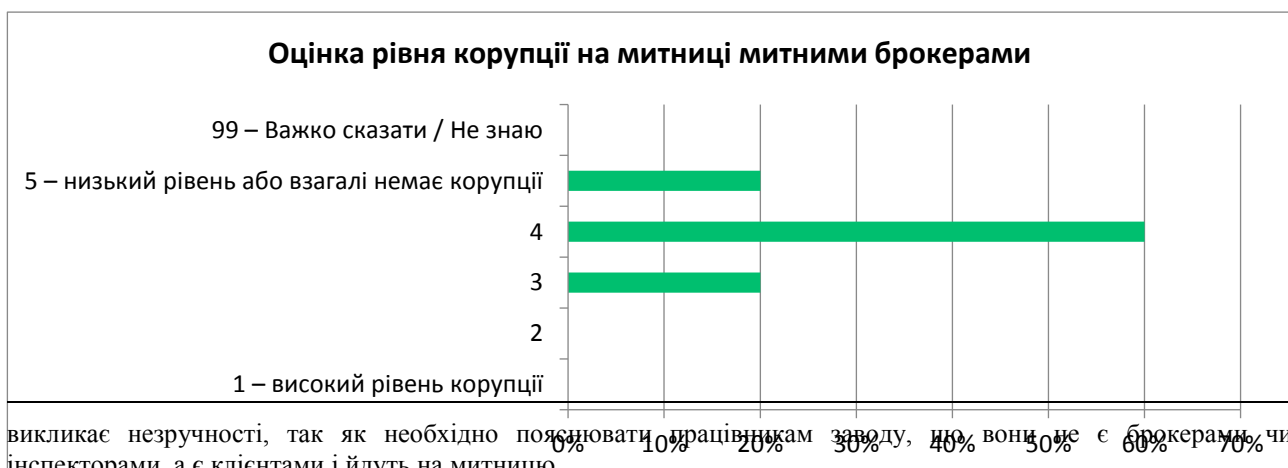
Корупція є актуальним питанням, яке завжди враховується при оцінці роботи Держмитслужби в рамках проведення різних опитувань. Нижче подано думки різних груп респондентів щодо ситуації з корупцією на митних постах, пунктах пропуску та в цілому на митницях.

Згідно діаграми поданої нижче, майже 25% представників підприємств-учасників ЗЕД вважають, що рівень корупції на досліджуваних митницях є посереднім, дві групи в межах 10% кожна, мають кардинально різні думки від найнижчого до найвищого рівнів корупції. Четверть опитаних утрималась від оцінки.



Діаграма «Оцінка рівня корупції на митниці представниками підприємств-учасників ЗЕД»

Інша група респондентів, агенти з митного оформлення митних брокерів, дотримуються думки, що рівень корупції на митниці є ближчим до низького.



викликає незручності, так як необхідно пояснювати працівникам заводу, що вони не є брокерами, чи інспекторами, а є клієнтами і йдуть на митницю.

Діаграма «Оцінка рівня корупції на митниці митними брокерами»

Корупція – це системне явище, і оцінювати рівень корупції тільки на митниці неправильно, зазначають представники митних органів. Станом на сьогодні, зафіксовано зниження кількості скарг на корупцію, що легко можна перевірити (на відкритих ресурсах ДМСУ). Створюються всі умови, для того, щоб зменшити особисті контакти суб'єктів з митниками - оформлення митних документів здійснюється безконтактно в системі електронного декларування, працює єдине вікно, діють чіткі часові рамки оформлення декларацій. Відбувається одноосібне митне оформлення, коли один інспектор має розпочати та завершити оформлення, а якщо виникають якісь додаткові питання долучається керівник, а за його запитом залучається спеціалізований підрозділ.

На думку представників митниці, існує загальна думка про митницю, що це самий корумпований орган, проте це питання постійно контролюється Держмитслужбою, проводиться профілактична та роз'яснювальна робота. Факти корупції є, але вони викорінюються і керівництвом митниці, і правоохоронними органами. Це дійсно гостра проблема, яка на сьогодні потребує вирішення, не тільки на митниці а і в загальнодержавному масштабі, зазначають респонденти цієї групи.

На думку одного із опитуваних, про корупцію можна говорити за двома критеріями: як про це говорить бізнес, і як на це реагують правоохоронні органи. Тобто, чи є виявлені факти корупції, чи справи скеровуються до суду, чи засуджуються особи. Всі реформи, які відбуваються на митниці протягом останніх п'яти років, відбуваються не стільки з метою реформувати митницю і побудувати нову модель її роботи, а для того, щоб змінити певних людей, керівників, вважає респондент. Саме під такою «маркою» ліквідується попередня структура і створюється нова та набираються нові працівники та команда. Все робиться аби змінювати людей, проте окремі респонденти зауважують що існують випадки, коли за призначення на посаду в службі просять чималу винагороду.

Експерт наводить приклад, коли внаслідок чергової реформи на митниці відбулася чергова зміна людей, а заробітна плата лишилась на тому ж рівні, орієнтовно 10 тис.грн, що впливає на якість роботи та спонукання корупції. Відповідно, корупційні ризики досить високі. Вони є, були і будуть. До прикладу, елементарні речі, як затягування процедури митного оформлення, спонукають до корупції. Діюче законодавство дає митному інспектору безліч можливостей в правовому колі, затягувати митне оформлення, що в свою чергу спричиняє додаткові витрати та ризики для бізнесу, такі як простій транспорту, псування вантажу і т.д. При цьому притягнути за такі дії до відповідальності практичної можливості не

має. Ці всі штучні перепони спонукають учасників ЗЕД, завчасно домовлятися з працівниками митниці аби вони просто не затягували час.

Більшість митних брокерів припустили що корупція є, але вони з нею або не зустрічались, або її мало, ніхто відкрито не вимагає. Робота митниці налагоджена і все працює, як годинник.

Значна частина представників бізнесу відповіли, що з корупцією не стикалися, а інша частина зазначила, що її рівень значно зменшився. Проте є відсоток підприємств, для яких це питання стоїть гостро, і часто корупція проявляється у купівлі черги на кордоні, пришвидшені митного оформлення, або уникнення штучних проблем.

З думкою, що **корупція на митниці не є проблемою, а радше способом вирішення проблем** більшість представників підприємств-ЗЕД, не погодились, зазначаючи при цьому, що є інспектори, які завжди роблять свою роботу добре, і за це не потрібно платити. Інші респонденти вважають, що це дійсно може бути способом вирішення, але виключно у конкретних випадках, а не масово.

Брокери з даним твердженням не погоджуються, адже корупція – це протиправна діяльність. Митниця – це сервісний орган, який повинен надавати певні послуги для бізнесу, і без перебільшення, це державний орган, в якому працюють люди, які отримують заробітну плату із державного бюджету, від тих самих суб'єктів ЗЕД. Тому, звісно не можна розглядати корупцію як позитивне явище.

Існує уявлення про те, що для успіху бізнесу підприємцям потрібно підтримувати неформальні стосунки з представниками різних органів влади у вигляді додаткового заохочення. З цим твердженням погоджуються лише деякі представники опитуваних підприємств-учасників ЗЕД, а більшість суб'єктів говорить про те, що така неформальна допомога все ж існує, але вони не стикались з цим явищем. Інші суб'єкти зазначають, що зростання кваліфікації персоналу підприємства нівелює необхідність налагодження неформальних стосунків з представниками різних контролюючих органів. Останню думку поділяють і брокери, говорячи про те, що у бізнесу, який працює чесно і прозоро, немає потреби давати хабарі.

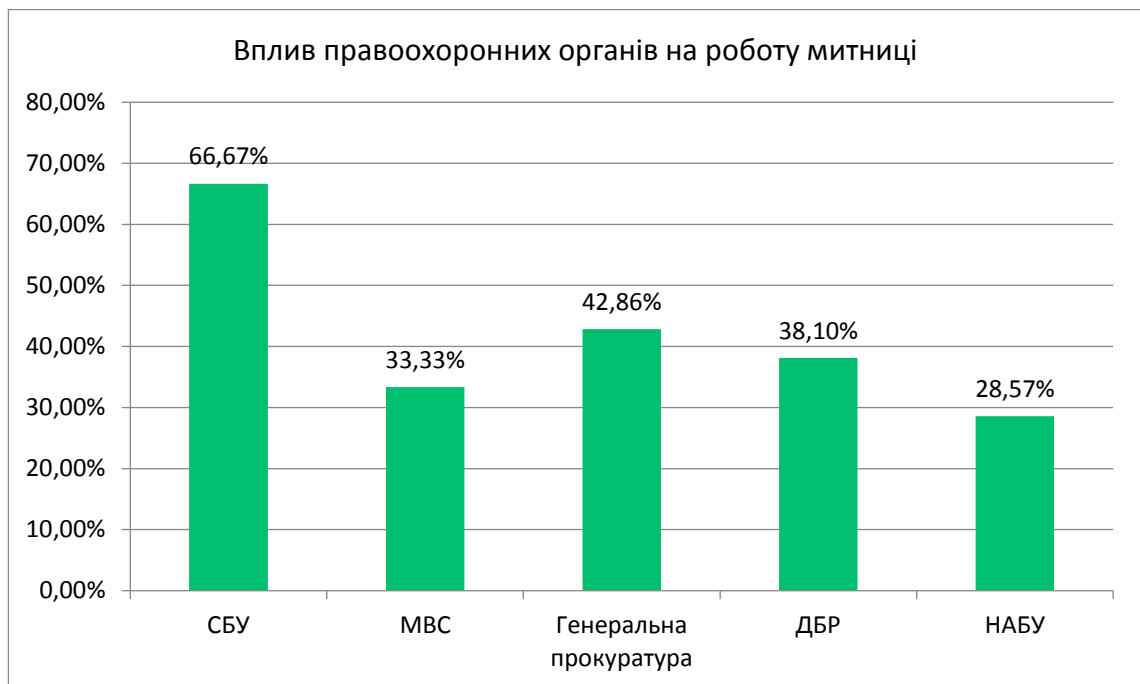
Зі сторони **представників митниці**, неформальні стосунки не повинні мати місце взагалі, і не впливають на рішення щодо оформлення, оскільки декларування здійснюється виключно в електронному форматі та на підставі поданих документів.

На питання чи наявність **неформальних стосунків свідчить про корупцію або не є проявом корупції**, більшість суб'єктів ЗЕД відповіли – ні, не є корупцією. Проте, висловлювались думки і про те, що це є проявом традиції, частково можуть принести деякий

успіх формальний, але точно не вирішення проблем. Третина суб'єктів ЗЕД заявили, що неформальні стосунки завжди свідчать про корупційну складову.

Інші групи респондентів, такі як брокери та представники контролюючих органів, вважають, що неформальні стосунки ще ні про що не свідчать, хоча і в деяких окремих випадках можуть мати незначний вплив на роботу.

Вплив правоохоронних органів вплив на роботу митниці



Діаграма «Вплив правоохоронних органів на роботу митниці».

В рамках опитування було поставлене питання чи впливають правоохоронні органи, такі як МВС, СБУ, НАБУ та інші на роботу митниці. Більшість респондентів усіх груп відповіли позитивно, стверджуючи при цьому, що такий вплив дійсно має місце. 66,7% з них вважають, що найбільший вплив на митницю має СБУ. Деякі суб'єкти ЗЕД говорили про контролюючу функцію, яка має позитивний вплив на якість роботи працівників Держмитслужби. Однак, часто цей вплив проявляється у складанні безпідставних протоколів про порушення митних правил, за ініціативи цих же служб. На думку одного з респондентів, митники, з одного боку і прикриваються цими листами, хоча і не зобов'язані їх виконувати, а з іншого боку, їм простіше виконувати ці вказівки аби в подальшому не створювали їм проблем, штучних перепон в роботі та не реєстрували кримінальні провадження. Це свого роду форма тиску, і вирішити цю проблему можна шляхом заборони на проведення будь-яких слідчих дій, за виключенням, коли це стосується зброї, наркотиків або інших небезпечних товарів. На думку іншого респондента, в зоні митного контролю, митний контроль повинні здійснювати

виключно митні органи. Митниця аргументує цей вплив виключно нормативними документами.

Окремо перевізники звертають увагу, що Державна прикордонна служба України (далі-Держприкордонслужба) МВС України, на підставі підзаконних актів, виконує не притаманну цій службі функцію контролю за товарами та транспортними засобами, що також створює додаткові затримки та корупційні ризики, в той час, як це - пряма функція митної служби.

Кроки, які необхідно здійснити для зменшення корупції на митниці.

Представники **учасників ЗЕД** назвали наступні кроки для зменшення корупції:

- ✓ Забезпечення працівників митниці достатнім рівнем зарплати, соціальним пакетом та гарантовано-високою пенсією.
- ✓ Максимальна автоматизація та прозорість процесів оформлення документів, виключення людського фактору.
- ✓ Адаптацію українського законодавства до європейських норм, для того аби синхронізувати рух документів. До прикладу, запровадження NCTS, обмін інформацією в режимі онлайн. Продовжуючи останню думку, якби українські митники бачили документи, які подаються на митниці виїзду, то це знизило б корупційні ризики та пришвидшило сам процес митного оформлення.

На думку **брокерів**, перше і найважливіше є вирішити питання з митною вартістю, тобто зробити її відкритою. Митниця повинна приймати ті документи, які подає бізнес, а якщо є підстави сумніватися у автентичності документів та що митна вартість занижена, то застосовувати цивілізований механізм перевірки цієї ціни. Один із респондентів стверджує, що через одне оформлення митна вартість ставиться під сумнів, і падає підозра на нечесність бізнесу. Деякі брокери однозначно стверджують, що питання визначення митої вартості це основна на сьогодні проблема, котра спонукає до корупції, і що якщо зробити вартість прозорою, то 90% проблем корупції буде вирішено.

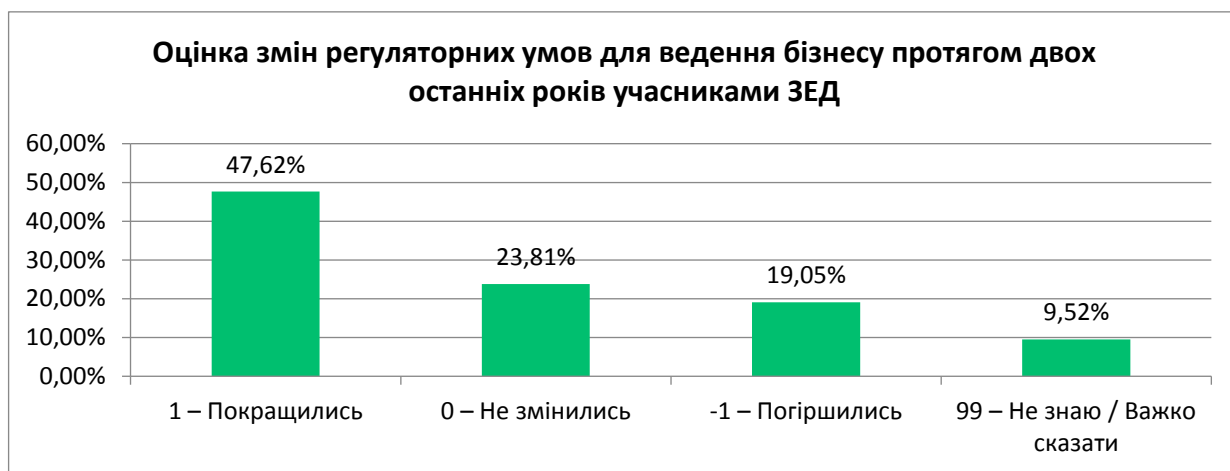
Представники **митниці** вважають, що гідна оплата праці матиме значний вплив на зменшення корупції. Проте, один з найперспективніших кроків – це зменшення суб'єктивного людського впливу на процес митного оформлення. Потрібно, щоб питання щодо оформлення вантажів вирішувала автоматизована система аналізу ризиків, а пост митний аудит здійснювався після пропуску товарів. Обмін інформацією на міждержавному

рівні базами даних теж дуже важливий, і на сьогоднішній день він вже працює між Україною та Білорусією. За наявності невідповідності у документах, автоматично система інформує сторони та проводиться системний аналіз ризиків. На думку іншого представника митниці, повинні бути однакові та прозорі тарифи по всій Україні, та у вільному доступі до перегляду.

Зміна регуляторних умов для ведення бізнесу.

Позитивні для бізнесу зміни, які відбулися на митниці протягом останніх 2ох років

На думку майже половини опитаних учасників ЗЕД, регуляторні умови для ведення бізнесу покращились протягом останніх двох років, водночас 20% опитаних вважають, що вони погіршилися, майже 24% вважають, що вони не змінилися.



Діаграма «Оцінка змін регуляторних умов для ведення бізнесу протягом останніх двох років учасниками ЗЕД».

Слід відмітити що найбільше позитивних змін відмічають великі платники податків, малий бізнес не такий позитивний в оцінці.

Більшість суб'єктів відмітили, що найбільшим «плюсом» стало введення **електронного декларування**, що позитивно вплинуло на час та швидкість оформлення. Також цьому сприяло введення електронного документообігу, як наслідок – зменшення паперових документів. Також зазначається, що із введенням електронного декларування зменшилось число контролюючих органів, дозволів (ІНШІ).

Серед інших позитивних нововведень (В порядку кількості згадувань):

- ✓ Покращилась якість обслуговування - як наслідок заміни старих кадрів новими, зникло «хамство», водії вантажівок стали менше скаржитись на митників. Великі платники податків також зазначають, що є розуміння, повага зі сторони митників.

- ✓ Наявність електронного кабінету, введення «єдиного вікна», як наслідок – зменшення фізичних контактів з митниками.
- ✓ Покращення інфраструктури МП та ПП, вони стали більш охайними, розширення пропускну здатності (але все одно вона бажає кращого).
- ✓ Покращення технічного забезпечення
- ✓ Покращення санітарних умов на ПП (з'явилися нові туалети).

Інші групи опитаних респондентів (Брокери, митні органи, ТПП та інші контролюючі служби) також відзначають покращення регуляторних умов для бізнесу за аналізований період. Вони фактично одностайні в своїх оцінках з учасниками ЗЕД та відзначають введення електронного декларування як основну позитивну зміну.

Серед інших позитивних нововведень:

- ✓ Адаптація митного законодавства відповідно до стандартів ЄС (уповноважений експортер, спільний транзит, поступове впровадження АЕО, NCTS), автоматизація митного контролю, перехід від тотального - до вибіркового контролю.
- ✓ Збільшилась кількість кваліфікованого персоналу на митниці;
- ✓ Реформа митниці, поділ на ДПС і ДМС;
- ✓ Вирішено питання із попередніми повідомленнями, оформляються автоматично, швидко та якісно.

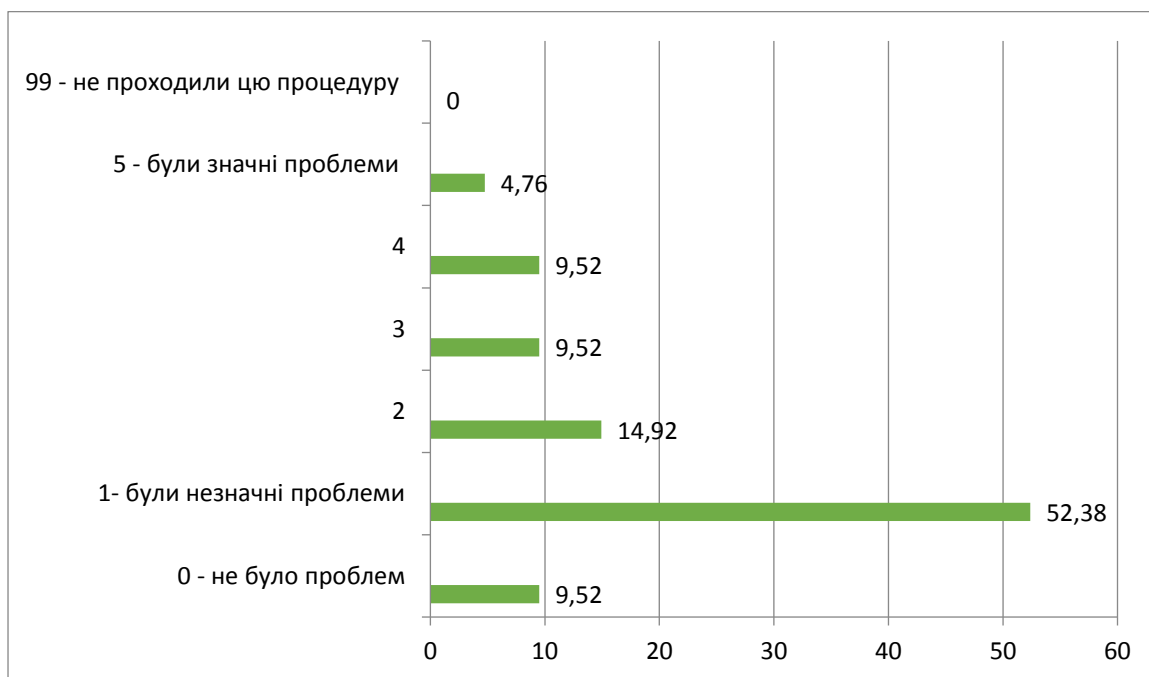
Не такими позитивними у своїх оцінках були представники Держпродспоживслужби. На їх думку, функціонал єдиного вікна необхідно покращувати. Зокрема вони відмітили такі моменти, які вимагають покращення:

- ✓ скановані в форматі "pdf" документи, в «єдиному вікні» жодна система не може розпізнати і як наслідок - провести по них аналіз ризиків;
- ✓ немає співпраці (з митницею), немає спільних нарад, вирішення питань, щоб донести питання та проблеми один до одного, немає ніяких навчань, відколи його впровадили ніхто не робив.
- ✓ Зміни провели, функціонал створення справ контролюючими органами не відмінили. Хоча згідно прийнятої постанови №971 Держпродспоживслужба не має права створювати справи. А функціонально це залишилось, як наслідок виникають корупційні ризики (ризики того, що хтось буде робити те, що не передбачено законодавством).

7. Наявність проблем при проходженні різних видів контролю (митного, фітосанітарного, ветеринарно-санітарного, контролю на харчову безпеку) очима різних груп респондентів.

Шляхом анкетування опитано 21 суб'єкт ЗЕД, які працюють на Волинській та Поліській митниці. Результати опитування наведено в діаграмах:

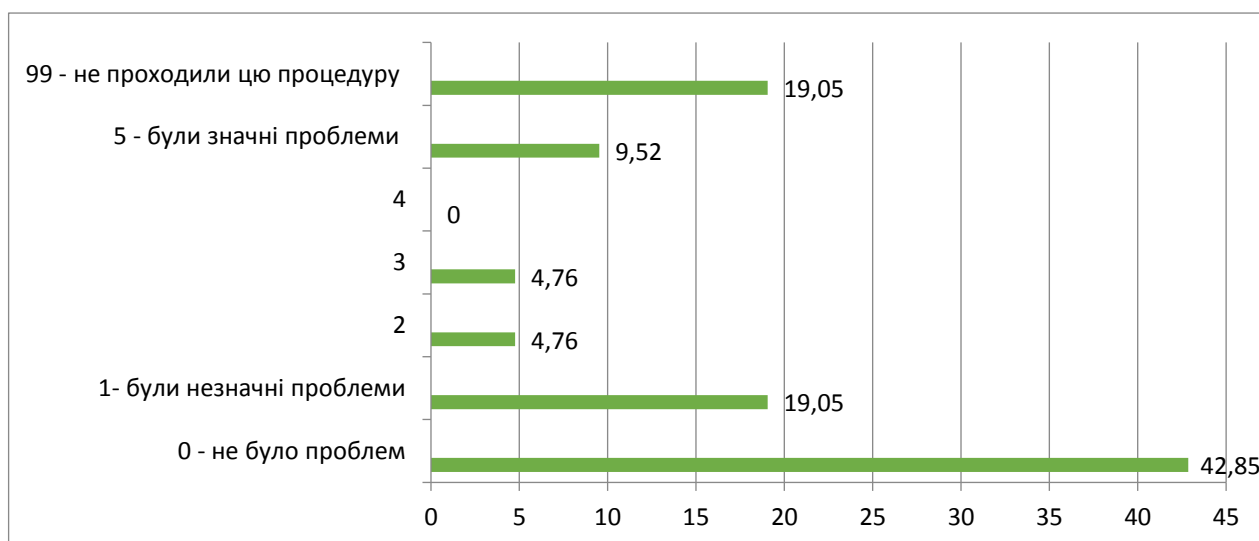
7.1. Наявність проблем при проходженні митного контролю:



Діаграма «Наявність проблем при проходженні митного контролю»

9,52% опитаних респондентів відповіли, що не мали проблем з проходженням митного контролю, 85,72% - мали незначні проблеми, і лише 4,76% - мали значні проблеми. Тому можна констатувати, що більшість опитаних не мали, або мали незначні проблеми в при проходженні митного контролю.

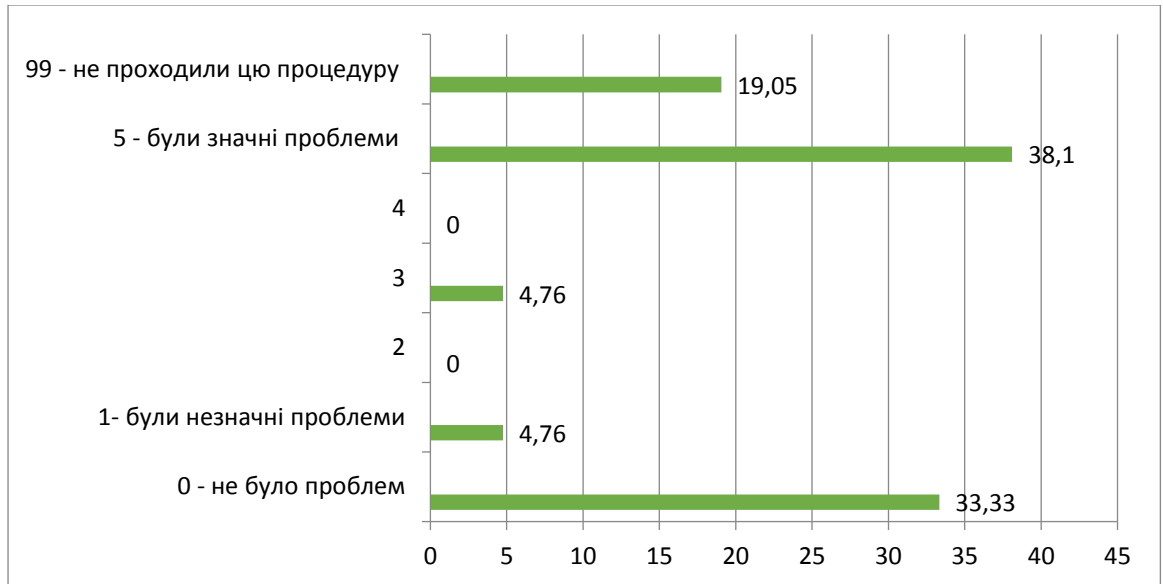
7.2. Наявність проблем при проходженні фітосанітарного контролю:



Діаграма «Наявність проблем при проходженні фітосанітарного контролю»

Майже 43% опитаних респондентів відповіли, що не мали проблем з проходженням фіто санітарного контролю, 28,57 % - мали незначні проблеми, і лише 9,52% - мали значні проблеми. Тому можна констатувати, що більшість опитаних не мали, або мали незначні проблеми в при проходженні фіто-санітарного контролю.

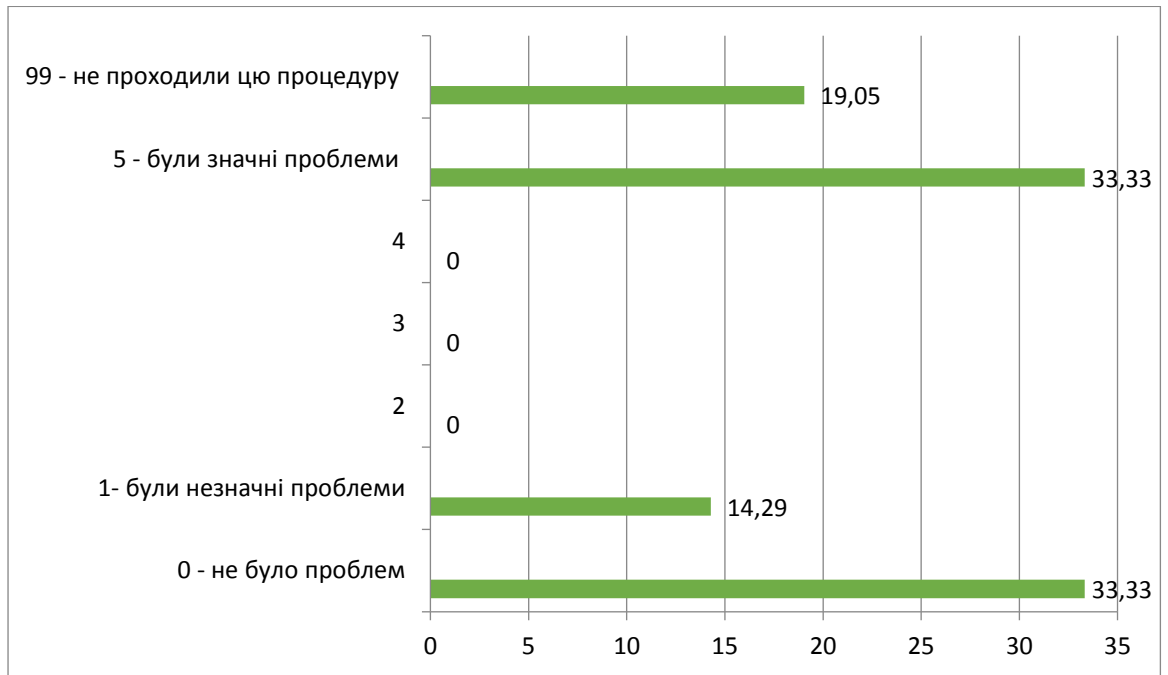
7.3. Наявність проблем при проходженні ветеринарно-санітарного контролю:



Діаграма «Наявність проблем при проходженні ветеринарно-санітарного контролю»

33,33% опитаних респондентів відповіли, що не мали проблем з проходженням ветеринарно-санітарного контролю, 9,52% - мали незначні проблеми, 19,05% - не проходили цю процедуру, і 38,10% - мали значні проблеми. Тому можна констатувати, що більш, ніж третина опитаних не мали, або мали незначні проблеми в при проходженні митного контролю, третина опитаних мали значні проблеми.

7.4. Наявність проблем при проходженні контролю на харчову безпеку:



Діаграма «Наявність проблем при проходженні контролю на харчову безпеку».

33, 33% опитаних респондентів відповіли, що не мали проблем з проходженням ветеринарно-санітарного контролю, 14,29% - мали незначні проблеми, 19,05% - не проходили цю процедуру, і 33,33% - мали значні проблеми. Тому можна констатувати, що майже половина опитаних не мали, або мали незначні проблеми в при проходженні митного контролю, третина опитаних мали значні проблеми.

8. Реформи на митниці

Чи в правильному напрямку рухаються реформи?



Діаграма «Чи в правильному напрямку рухаються реформи на митниці».

На думку більшості (42,42%) опитаних респондентів (вкл. суб'єктів ЗЕД, контролюючих органів, брокерів) реформи на митниці рухаються скоріше в правильному напрямку, 15,15% переконані, що рухаються в правильному напрямку. Не знають про реформу лише 6,06%, важко сказати – 21,21%. 6,06% вважають, що реформи рухаються в неправильному напрямку.

В розрізі груп респондентів: представники ЗЕД налаштовані досить оптимістично – 57,1% вважають, що реформи рухаються скоріше в правильному напрямку, 4,8% - в правильному, 23,8% - важко сказати, і лише 4,8% не знали, що відповісти.

40% брокерів вважає, що реформи рухаються скоріше в неправильному напрямку, 20% - скоріше в правильному, 20% - в правильному, 20% - було важко відповісти.

50% контролюючих органів вважають, що реформи рухаються в правильному напрямку, 50% - відмовились коментувати.

40% представників митних органів та ТПП вважають, що реформи рухаються в правильному напрямку, 20% - в правильному, 20% - в неправильному, 20% - не коментували.

Головні проблеми / позитивні зміни на думку різних груп респондентів

А.) Респонденти, представники ЗЕД, зазначили головні проблеми:

1. **Питання митної вартості та класифікації товарів.** Приблизно 85% опитаних вказали, що це для них значна проблема. Багато імпортерів зазначають, що необхідно брати до уваги ціну угоди/контракту, і притримуватися її як це відбувається в ЄС. Останній рік експертні висновки ТПП щодо підтвердження митної вартості не беруться до уваги. Єдине на що зважає митниця це бюлетень Асоціації УКРПАПІР, яка має меморандум з

Держмитслужбою та Укрпромзовнішекспертиза, що природньо викликає запитання. Бюлетень УКРПАПІР складається раз на місяць. Виробники надають ціни згідно підписаних контрактів, умов поставок, рекомендованих цін. Але бувають випадки, що цей бюлетень теж не впливає на підтвердження митної вартості. Щодо класифікації товарів, то часто митники банально пропонують код з вищою ставкою мита та навіть за наявності роз'яснювальної і додаткової технічної документації переконати складно, навіть неможливо. До прикладу при імпорті товарів в Україну, іноземні брокери декларують товари під певним кодом. В Україні ці коди часто до уваги не беруть взагалі, хоча УКТ ЗЕД побудований на Гармонізованій системі опису та кодування товарів, що затверджена Всесвітньою митною організацією, як і системи кодування переважної більшості країн Європи.

2. **Затримки при перетині кордону** (швидкість перетину, черги, оформлення, відсутність синхронізації з прикордонниками (видаються паперові талончики на в'їзд і на виїзд), є потреба розширити зону митного контролю - мала кількість полос, і це стримує рух). Ця проблема особливо актуальна для Волинської області, і була визначена як основна ще в 2018 році. Частина учасників ЗЕД вбачає корінь проблеми і в значній мірі в затримках в оформленні з польської сторони тому для її вирішення потрібне на міждержавному Українсько-Польському рівні, можливо із залучення вищих органів ЄС. Окремо перевізники звертають увагу, що в межах МАПП «Ягодин» станом на сьогодні всі експортні вантажі змушують проходити сканування, при цьому сканер стоїть на в'їзд в Україну, відтак потоки змушені перетинатись, що призводить до ще більших затримок і додаткових корупційних ризиків. При цьому прикордонники виконують не притаманну цій службі функцію контролю за товарами та транспортними засобами, що також створює додаткові корупційні ризики, в той час як це пряма функція митної служби.
3. **Технічне оснащення митниці** не завжди досконале та сучасне (програми, комп'ютери, поганий інтернет на певних пунктах пропуску, зв'язок, технічне обладнання - ваги, сканери, їх або немає взагалі, або вони не працюють).
4. **Низьке матеріальне (заробітна плата) та слабе технічне забезпечення митників**, що спонукає працівників митниці до корупції та корупційних дій.
5. Один з респондентів вбачає значною проблемою відміну режиму ЄА, пропонують залишити цей режим без змін.

Б.) Представники контролюючих органів та інші суб'єкти серед основних проблем зазначили:

1. Митна вартість. Знову ж таки на першому місці по кількості згадувань стоїть питання митної вартості. Респонденти вважають, що коригування митної вартості не передбачено законодавством України, було б добре відкрити доступ до бази митної вартості, для того, щоб представники бізнесу могли оцінювати ризики та аналізувати вартість товару із

врахуванням розмитнення. Митниця по цьому питанню консультації не надає, а якщо і надасть, то без гарантії на те, що митна вартість на момент розмитнення буде такою ж. Багато респондентів висловили думку що сьогодні питання митної вартості – це те, що породжує корупцію та стримує розвиток бізнесу. Якщо вирішити питання із прозорістю митної вартості – 90% корупції буде вирішено.

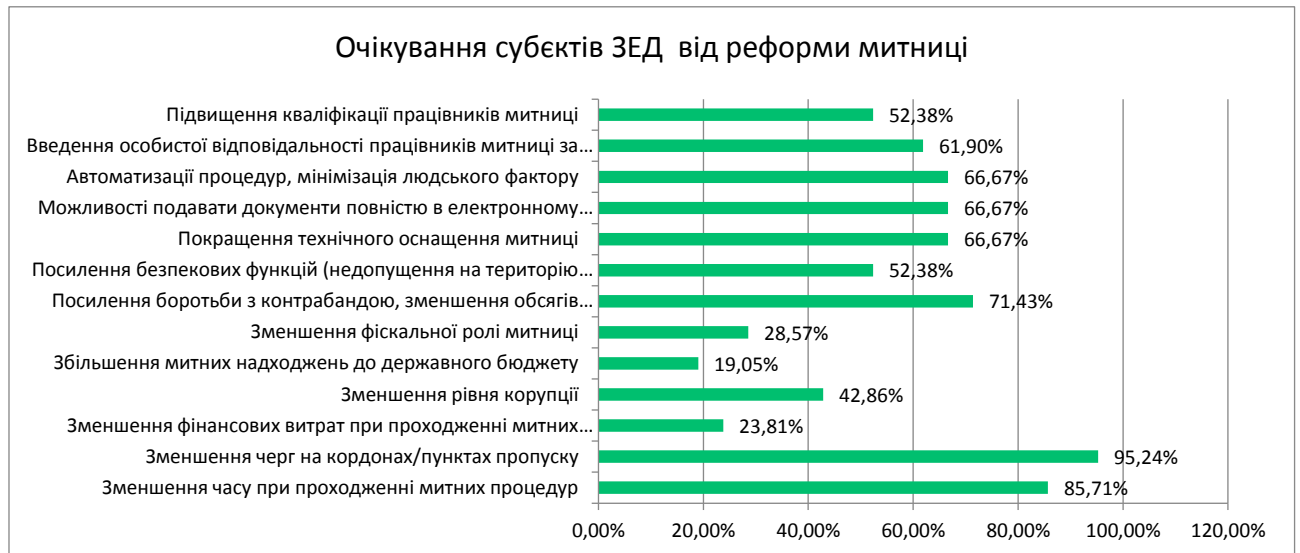
2. Інфраструктурні проблеми. Це знову ж таки необхідність розбудови діючих ПП, та побудови нових, що стосується Волинської митниці ДМСУ. Поліська митниця зазначила про необхідність побудови капітальних споруд замість існуючих тимчасових на ділянці кордону з Білорусією.

3. Технічне та матеріальне забезпечення митників. Зокрема питання достойної оплати праці, соціальний захист фахівців митниці, підняття іміджу митника як держслужбовця. Також зазначена проблема форменого одягу для митників (за словами митників, станом на сьогодні зовсім немає забезпечення та часто працівники митниці забезпечують себе самостійно за власний кошт).

4. **Брокери, експерти та ТПП** вважають за проблему деякі **процедурні питання** – надмірна формальність, безпідставне складання протоколів про порушення митних правил, безпідставне затягування процедур митних формальностей, митного оформлення і затримання вантажів. Слід також зазначити, що деякі брокери (а також суб'єкти ЗЕД) піддають сумніву необхідність ЗДП (Загальна декларація прибуття), не розуміють для чого вона була введена. Вважають це зайвою роботою, яка немає сенсу(потрібна роз'яснювальна робота).

5. Питання митних інтересів та митної безпеки. Відсутність оперативно-розшукової роботи. Деякі представники митниці зазначили про необхідність створення структурного підрозділу митниці, який би займався цим напрямком роботи, та вважають, що цими питаннями повинні займатись виключно митні органи.

Щодо позитивних змін, то практично всі респонденти зазначили, що значним і позитивним кроком є запровадження **електронного декларування**, запровадження уповноваженого експортера та поступове впровадження систем NCTS і AEO – це вирішить проблему митної вартості для тих, хто отримує статус, - бо буде застосована єдина ціна на ринку. Більшість вважає, що багато вже зроблено на законодавчому рівні - на сьогодні є достатньо нормативних актів, які дають митниці можливість працювати швидко і оперативно.



Діаграма «Очікування суб'єктів ЗЕД від реформи митниці».

Щодо очікуваних реформ, то приблизно 40% респондентів зазначили, що не мають фахових знань та компетенцій, щоб коментувати питання реформ на митниці, це справа виключно політиків, та фахівців. Митниця повинна розуміти в чому проблеми і ініціювати зміни.

Інші респонденти, ті хто здійснюють ЗЕД, зазначили такі очікування від реформ:

1. Частина респондентів очікують продовження розпочатих реформ, оскільки вважає, що вони вже запроваджені, їх достатньо, треба лише дати час на їх реалізацію. На сьогодні маємо ситуація, коли не закінчивши одну реформу ми розпочинаємо нову, що кардинально відрізняється від попередньої. Реформування митниці щороку може призвести до митного колапсу. До нововведень не завжди готові і митниця, і учасники ЗЕД. Потрібне краще інформувати суб'єктів ЗЕД. (До прикладу, на вихідні підприємство потрапило під впровадження митницею «загальної декларації про прибуття». 4 авто простоювали, ніхто не був готовий. Навіть митниця. Не було чіткого алгоритму дій. Лише на практиці, методом проб та помилок, дійшли до логічних рішень оформлення. Має бути напрацювання, практика – тестовий режим нововведень. Впровадження ЗДП⁷ має бути протестовано та адаптовано для всіх учасників ринку (майданчик, сайт, програма).
2. Респонденти очікують, що внаслідок реформ відбудеться максимальна автоматизація процесів та мінімальний вплив інспекторів на оформлення декларації. Вважають необхідним зробити відкриту базу, щоб клієнт міг побачити на якій стадії митне оформлення його вантажу. Процедуру оформлення має бути максимально прозорою та відкритою.
3. Важливим у реформуванні є кадрове питання. Серйозно і виважено підійти до формування кадрів митниці: ретельно добирати кадри, можливо робити заміну, або ж повністю комплектувати новими кадрами, змінювати світогляд і ставлення до роботи, формувати когорту професіоналів, забезпечити матеріально і технічно, надати

⁷ ЗДП – скорочення від «Загальна декларація прибуття».

достойні умови праці, іноземне стажування. Вище керівництво ДМСУ має складатись з високоосвічених, незаангажованих та аполітичних фахівців.

4. Є очікування більш рішучих та конкретних дій у боротьбі з корупцією. Системно. Аби було розуміння, що все вчиняється згідно законодавства, і за гроші нічого не вирішити. Боротьба потягне за собою зміни і на митниці, і у правоохоронних органах. Має бути загальний, всеохоплюючий ефект. Просто зміна керівників – нічого не дасть. У вищого керівництва є на це всі можливості, але має бути ще бажання і загальнодержавна політика та воля.
5. Важливо здійснити уніфікацію системи класифікації товарів з ЄС, та уніфікацію всієї митної системи до європейських норм, а також вирівняти ставки мита на різні товари для нівелювання потенційно можливих зловживань у цій сфері.
6. Частина респондентів вважає, що реформувати лише митницю не має сенсу, оскільки вона залежить і від інших реформ, усе потрібно змінювати комплексно. Мова йде не лише про реформування митниці, а взагалі про всю фіскальну систему в Україні: зменшення обігу готівки, фіскалізація торгових операцій, введення касових операцій (зокрема, законодавчі норми, вступ у дію яких вже другий чи третій раз переносять), має бути можливість відслідковувати рух товарів від кордону до покупця. Дуже велика проблема – це контроль інтелектуальної власності, тому що багато потрапляє контрафактних товарів з Китаю та Туреччини, в Україні воно взагалі не контролюється, або контролюється але є корупційна складова, а часто цей механізм використовують як засіб додаткових платежів з імпортерів, хоча останнім часом це більш-менш врегульовано.

Що стосується опитаних респондентів – **представників митниці і інших органів**, то ними були зазначені наступні очікування:

- a. Має бути максимальна довіра до експортерів та імпортерів, зменшити формальний підхід до роботи, налагодити обмін інформацією між Україною, ЄС та іншими країнами-найбільшими торговельними партнерами, незалежно від того чи буде проводитися огляд чи ні. Це викоринить можливість підміни документів з «ламанням» ціни, ваги, інших критеріїв які впливають на визначення митних платежів.
- b. Не приймати поспішних рішень стосовно проведення реформ, визначити на довгострокову перспективу, якою ми маємо бачити митницю і йти по цих етапах. Не починати зі зміни працівників, керівників. Серед працюючих нині людей – переважна більшість це порядні та достойні люди. При належному фінансовому стимулюванні та соціальному забезпеченні вони якісно виконуватимуть роботу.
- c. Має бути подальша автоматизація і уніфікація процесів. Брокери прагнуть уникнення ручного регулювання – щоб інспектор не міг в ручному режимі створювати ризики (згідно митного кодексу інспектор вправі створити частковий огляд), відсутності контактів між суб'єктами ЗЕД, брокерами і інспекторами митниці. Щоб брокер в електронному вигляді міг сформувати пакет документів і відправити їх інспектору, а інспектор, без контакту із суб'єктами та брокером міг прийняти рішення про завершення оформлення або відмову в оформленні.

Брокерські компанії бачать митницю суто сервісним органом. Натомість представники митниці акцентують увагу на зменшенні суб'єктивного впливу на митне оформлення, щоб сама система автоматизованого оформлення здійснювала всі аналізи ризиків. Представник Поліської митниці зазначив: «В нас 2 реформування було в минулому році, в грудні місяці, зараз уже реформування наступне. Ці кроки мають дати якісь зміни позитивні. Щось аналізувати і давати вже якісь висновки – наразі рано. Щодо результатів, яких вона б мала досягти – це зменшення часу митних формальностей, збільшення надходжень митних платежів до бюджету, оплата праці, соціальне забезпечення працівників митних органів.» Що до того, що митниця має бути сервісним органом, представники митниці не погоджуються і вважають, що контролююча функція має бути обов'язково.

- d. Є також думки, що початих реформ достатньо. Потрібно лише їх систематизувати та прискорити. Максимально відійти від складних бюрократичних процедур, весь процес має бути прозорим і зручним для громадян і підприємств. Зараз наріжний камінь – митна вартість, деякі неврегульованості в законодавстві приводять до скарг на дії митниці. Також розвиток прикордонної інфраструктури для забезпечення синхронної, паритетної роботи з ПП на суміжній стороні. Оптимальним було б запровадження на більшості ПП спільного митного контролю. Але це двосторонній процес на міждержавному рівні. Митний і прикордонний контроль маю бути синхронізовані.

ОТЖЕ, опитані респонденти бачать реформовану митницю в наступних складових:

1. Персональний склад митниці в особі її працівників, які є висококваліфікованими, свідомими, діють лише в межах чинного законодавства, мають достойне матеріальне забезпечення, та здатні на високому рівні виконувати сервісні і контролюючі функції.
2. Процедури автоматизовані, законодавство, інформаційні бази (в т.ч. по митній вартості) уніфіковані з ЄС.
3. Корупційні ризики зведені до мінімуму.
4. Інфраструктура і сучасне технічне забезпечення дозволяє безперебійно та швидко здійснювати митне оформлення та пропуск вантажів і транспорту через кордон, черг - не має.
4. Реформування розпочато, і тут головне, бути послідовними, його продовжити і довести до успішного закінчення.

Думки та пропозиції респондентів

Щодо окремих думок та пропозицій респондентів, то слід зазначити:

1. По питаннях митної вартості можна врахувати досвід Туреччини: у них існує запровадження, за яким товар по митному коду повинен коштувати не менше як....(і встановлена мінімальна межа). Є загальнодоступний калькулятор, в який вноситься код і суб'єкту або митному органу доступна сума всіх платежів. Це все регулюється відповідною постановою Уряду і сприяє рівним умовам учасникам експортних і імпортних операцій.

2. Суб'єкти ЗЕД пропонують встановити на пропускних пунктах сучасні ваги, сканери, які б при заїзді авто на митницю, автоматично визначали вагу, номерний знак машини, - ця та інша інформація завантажувалась в митну базу, щоб можна було одразу звірити із поданими документами.
3. Перевізники пропонують МАПП «Ягодин» змінити підходи до сканування експортних вантажів застосовуючи аналіз ризиків(АСАУР). А Держприкордонслужбу позбавити права здійснювати функцію контролю за товарами та транспортними засобами, оскільки це пряма функція митної служби.
4. Багато респондентів вважають запровадження **електронної черги** однією із можливих короткострокових стратегій вирішення проблеми черг на кордонах, хоча існують окремі думки, що це абсолютно не панацея, і навіть тут можуть бути зловживання⁸. Також представники митниці вважають, що ініціатива її створення має йти від самих же перевізників, АСМАП⁹, і пізніше надати доступ прикордонникам контролювати чергу.
5. На думку суб'єктів ЗЕД та брокерів, вирішення питання з митною вартістю зменшить корупцію на митниці на 90%.
6. Щодо кадрового забезпечення митниці були пропозиції кожні 3 роки робити обмін кадрами, щоб зменшити корупційні ризики. Щоб працівники передавали досвід одне одному. Максимально стандартизувати роботу кожного митника. Поставити відеонагляд за працівниками митниці. Або запровадити нагрудні відео реєстратори для митників, інформація з яких може зберігатись на хмарних сховищах. Зробити відкриту базу, щоб клієнт міг побачити на якій стадії митне оформлення його вантажу. Потрібно зробити процедуру оформлення максимально прозорою та відкритою.
7. Спростити процедуру отримання АЕО (лише анкета самооцінки 300 стор.). Зрозуміла і простіша процедура отримання статусу спростить роботу експортерів, митниці, стимулюватиме бізнес до отримання статусу і прозорі роботи.

⁸ Як відомо, у ПП «Краковець» така електронна черга вже запроваджена в пілотному режимі і на думку респондентів це досить зручно - є електронна черга, водій отримує талон і знає в який день і о котрій годині буде оформлення. Відповідно можна планувати подальші дії, чи їхати на паркінг, чи чекати. Але саме впровадження ел. черги не ліквідує чергу, тому питання має вирішуватися комплексно, в першу чергу інфраструктурно, а також із залученням прикордонних партнерів. Респонденти вважають, що при діючій інфраструктурі, наприклад Ягодині – вона не буде працювати.

⁹ АСОЦІАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВІЗНИКІВ УКРАЇНИ

9. Висновки та рекомендації

Нововведення на митниці

Більше половини опитаних учасників ЗЕД відомо про впровадження таких нововведень на митниці, як система NCTS та інститут АЕО, але ці знання поверхневі, інформації у вільному доступі недостатньо, відтак є необхідність в додаткових навчальних заходах, семінарах з практичних аспектів.

Більшість з тих, кому відомо про запровадження нововведень, планує користуватися ними в майбутньому. Багато підприємств хотіли б отримати статус АЕО, але не всі підходять під критерії його отримання, крім того скаржаться на великий перелік вимог та довготривалість процедури, а також значний термін на повторну подачу після відмови з технічних якихось питань. Одним з недоліків вбачають можливість присвоєння статусу лише для деяких позицій товару. Щодо системи NCTS, то це може бути позитивним кроком до прискорення процесів на всіх стадіях та зменшення правопорушень, пов'язаних із поданням митниці недостовірних даних.

Серед існуючих цифрових продуктів, таких як єдиний державний інформаційний веб-портал «Єдине вікно для міжнародної торгівлі», особистий кабінет на цьому порталі, інтерактивний модуль аналітики імпортно-експортних операцій, онлайн-мапа інфраструктури об'єктів Митної служби України учасники ЗЕД найбільше знають і користуються першим. На порталі переглядають статус оформлення вантажів, проглядають розділ консультації, новини та зміни до законодавства.

Найменше використовується інтерактивний модуль аналітики www.bi.customs.gov.ua, лише один респондент зауважив що за допомогою нього здійснює аналіз статистичної інформації.

Зручність та інфраструктура.

Підсумовуючи результати дослідження, слід констатувати, що більшість пунктів пропуску на кордоні з країнами ЄС не розраховані навіть на актуальний потік транспорту, а об'єми вантажопотоку і надалі зростатимуть. Сервісна інфраструктура пунктів пропуску на кордоні з Республікою Польща недостатня. Окрім того в межах МАПП «Ягодин» станом на сьогодні всі експортні вантажі змушують проходити сканування, при цьому сканер стоїть на в'їзд в Україну, відтак потоки змушені перетинатись, що призводить до ще більших затримок та корупційних ризиків. Практично вся територія біля вже діючих пунктів пропуску забудована хаотично. Немає чіткого розпланування, необхідного автомобільного та громадського сервісу.

Санітарні умови на митних постах - серед найчастіше згадуваних проблем учасниками ЗЕД, та тих об'єктів інфраструктури, які отримали найменшу оцінку в опитуванні. Відсутність сміттєзбірників, доступу до санітарних послуг у сервісних зонах, та в місцях виникнення черг є проблемою вже тривалий час. Респонденти відзначають незначне покращення, але ситуація ще далека від оптимальної.

Більшість учасників ЗЕД відмічають, що порівняно з минулими роками, за останні 2 роки покращилась якість спілкування з митниками, зникло «хамство».

Проходження митного та інших видів контролю, оцінка корупції на митниці.

Більшість опитаних суб'єктів ЗЕД не мали, або мали незначні проблеми при проходженні митного, та інших видів контролю. Також вони оцінюють рівень корупції на митниці як посередній і вважають, що серед контролюючих органів СБУ має на неї найбільший вплив. Часто цей вплив проявляється у складанні безпідставних протоколів про порушення митних правил.

Окремим питанням ставиться чітке розмежування функцій прикордонної та митної служб на кордоні. Сьогодні, підзаконними актами прикордонній службі надано повноваження окрім прямої функції - контролю за переміщенням осіб через митний кордон України, здійснювати не притаманну та дублюючу функцію контролю за товарами та транспортними засобами, а це безпосередня функція митної служби. Це створює додаткові затримки митного оформлення та корупційні ризики.

Майже 85% опитаних вказали питання визначення митної вартості та класифікації товарів, як значну проблему. Імпортери воліють, щоб митниця приймала до уваги ціну контракту, на думку митниці суб'єкти можуть зловживати цим, та підмінювати документи. Як варіант це формування єдиної та відкритої бази митної вартості єдиної для всіх.

Реформи на митниці:

На думку більшості груп респондентів реформи на митниці рухаються скоріше в правильному напрямку. Також 47,6% опитаних учасників ЗЕД вважають що регуляторні умови для ведення бізнесу покращились протягом останніх двох років, а найбільшим позитивним досягненням називають впровадження електронного декларування при експорті та статусу уповноваженого експортера.

Більшість респондентів очікують продовження вже розпочатих реформ, оскільки вважає, що вони вже запроваджені, їх достатньо, треба лише дати час на їх реалізацію.

Рекомендації:

1. Необхідні додаткові навчальні заходи, семінари для бізнесу по користуванню нововведеннями та цифровими продуктами.
2. Необхідно добиватися від європейських партнерів доступу до повного функціоналу програми NCTS, включно з даними щодо митної вартості товару, який перевозиться. (Згідно попередньої інформації представників митниці обмін даними щодо вартості товару з європейською стороною не передбачається).
3. Загальні рекомендації по вдосконаленню цифрових продуктів:
 - ✓ Систематично оновлювати та додавати дані на веб-портал «Єдине вікно для міжнародної торгівлі»;
 - ✓ Крім загальної інформації по країні, на порталі доцільно галузево структурувати інформацію. Окремо винести питання, як контрагенти можуть знайти ринки збуту чи нових партнерів, наприклад по с/г.;

- ✓ Усунути технічні проблеми в цифровому документообігу – поганий зв'язок з митницею, часте «зависання» ЄАІС ДМСУ.
 - ✓ Слід вдосконалити аспект зручності користування порталом, доцільно доповнити додаткову інформацію для перевізників, зокрема дані про швидкість перетину кордону та наявність черг та запровадження електронних черг.
4. Необхідно змінити підходи до проходження сканування автомобілів у напрямку експорту: у короткостроковій перспективі здійснювати на підставі аналізу ризиків(АСАУР), а у майбутньому все ж таки ставити скануючу установку у напрямку експорту, для уникнення перетину імпорتنих та експортних потоків, що ще більше затримує митне оформлення та створює корупційні ризики.
 5. Потрібно чітко розмежувати функції Держприкордонслужби та Держмитслужби: прикордонники відповідають за рух фізичних осіб через кордон, а митники – за рух товарів та транспортних засобів;
 6. Необхідна розбудова діючих ПП та побудова нових, в першу чергу із спільним контролем. Враховуючи те, що розбудова ПП вимагає значних фінансових ресурсів та часу, одним із шляхів виходу в даній ситуації могло б бути запровадження електронної черги¹⁰ по всій ділянці кордону з ЄС, з попереднім автоматичним визначенням черги в процесі завершення митного оформлення на внутрішній митниці з урахуванням часу доїзду від місця оформлення до пункту пропуску та специфіки товару(швидкопсувний).
 7. В зв'язку із відсутністю делімітації кордону з Республікою Білорусь необхідні:
 - сама делімітація кордону, що дасть можливість повноцінно розбудувати ПП на кордоні з Білорусією, з заміною «вагончиків» на капітальні будівлі;
 - покращення технічного забезпечення;
 - перенесення ПП ближче до лінії державного кордону;Це стосується ПП як в сфері діяльності Волинської так і Поліської митниць ДМС.
 8. Необхідне поліпшення санітарно-гігієнічних умов біля пунктів пропуску для водіїв ТЗ, які перебувають в очікуванні перетину кордону з Республікою Польща, особливо біля МАПП «Ягодин» та «Устилуґ». На думку представників митниці, до розбудови таких сервісних зон повинні долучатися і прилеглі ОТГ.
 9. Потрібно покращити якість покриття мобільного інтернету покоління 3G та 4G(LTE) на ПП «Ізов», «Дольськ», «Пулемець», Удрицьк», «Городище».
 10. Для вирішення проблем із митною вартістю товарів необхідні відкриття доступу до баз митної вартості, запровадити єдиний підхід та рівень митної вартості для всіх

¹⁰ Робота у напрямі розбудови Ягодин вже здійснюється і органами обласної влади. В лютому поточного року депутати облради ухвалили рішення про подання до ВР щодо надання дозволу на припинення користування земельною ділянкою 9Га особливо цінних земель. Ці землі треба вилучити з постійного користування ДП «Прибузьке лісове господарство», щоб в подальшому використати під розширення МПП «Ягодин» (<https://www.volynnews.com/news/all/punkt-propusku-yahodyn-planuiut-rozshyryty/>).

У жовтні 2020 року пресслужба Офісу президента повідомила, що Укравтодор у 2021 році планує розширити і реконструювати українсько-польський пункт пропуску «Ягодин», а також частину траси М-07/Е373 після Ковеля до кордону, щоб вона була першої категорії.

учасників, обмін базами даних із сусідніми країнами (в першу чергу ЄС та найбільшими торгівельними партнерами).

11. Для зменшення корупції потрібні наступні кроки:

- Забезпечення працівників митниці гідним розміром заробітної плати, соціальним пакетом та гарантовано-високою пенсією.
- Максимальна автоматизація оформлення документів, прозорість всіх процесів, максимальне виключення людського фактору.
- Адаптація українського законодавства під європейські норми, для синхронізації документів (запровадження системи NCTS, обмін інформацією в режимі онлайн).

12. Обмежити контроль з боку СБУ та МВС шляхом заборони на проведення будь-яких слідчих дій, за виключенням, коли це стосується зброї, наркотиків або інших небезпечних та заборонених до переміщення через державний кордон товарів.

Цей аналітичний звіт був підготовлений в рамках проекту Підтримка «Громадської ініціативи «За чесну та прозору митницю» за сприяння Європейського Союзу (https://ec.europa.eu/info/aid-development-cooperation-fundamental-rights_en), який реалізується Інститутом економічних досліджень та політичних консультацій. Зміст цієї публікації є виключною відповідальністю ГО «Агенція міжнародної співпраці» і жодним чином не відображає точку зору Європейського Союзу.