



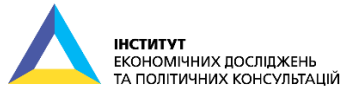
ІНФОРМАЦІЙНО-АНАЛІТИЧНИЙ ВІСНИК

НАШ КОРДОН

Громадський моніторинг перетину кордону в умовах воєнного стану

Випуск 2. Січень 2023

Виконавець проєкту:



Громадська організація «Інститут економічних досліджень та політичних консультацій»

Фінансова підтримка:



Проект реалізується за фінансової підтримки Європейського Союзу



Міжнародний фонд «Відродження»



Atlas Network

Автори звіту:

Оксана Кузяків, виконавча директорка ГО «Інститут економічних досліджень та політичних консультацій», керівниця проєкту «Підтримка Громадської ініціативи «За чесну та прозору митницю»

Дар'я Шаповалова, молодша наукова співробітниця ГО «Інститут економічних досліджень та політичних консультацій»

Андрій Бутін, старший науковий співробітник ГО «Інститут економічних досліджень та політичних консультацій»

Публікацію підготовлено в рамках проєкту «Підтримка громадської ініціативи «За чесну та прозору митницю», який фінансується Європейським Союзом та співфінансується МБФ «Відродження» та благодійним фондом ATLAS Network (США). Її зміст є виключно відповідальністю ГО «Інститут економічних досліджень та політичних консультацій» і не обов'язково відображає позицію Європейського Союзу, МФ «Відродження» чи ATLAS Network.

ГО «ІНСТИТУТ ЕКОНОМІЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ ТА ПОЛІТИЧНИХ КОНСУЛЬТАЦІЙ»

01054 Київ, Україна, вул. Рейтарська 8/5-А,

тел.: +38(044) 278-63-42; +38 (044) 278-63-60; факс: +38(044) 278-63-36

institute@ier.kyiv.ua

www.ier.com.ua

[Facebook ІЕД](#)

[Facebook За чесну та прозору митницю](#)

[Телеграм-канал «Чесна митниця»](#)

Зміст

Вступ	4
ДРУЖНИЙ КОРДОН: оцінки та очікування громадян	5
1. Про дослідження	5
2. Спосіб перетину кордону	5
3. Час на перетин кордону	6
Середній час	6
Максимальний час	7
Сумарний середній час	9
4. Контроль при перетині кордону	10
5. Проблеми при перетині кордону	10
6. Інфраструктура для пасажирів	11
7. Задоволеність санітарними умовами	11
8. Якість інтернету та мобільного зв'язку	12
Підсумки та пропозиції	13
ЧЕСНИЙ КОРДОН: оцінки та очікування бізнесу	14
1. Про дослідження	14
2. Експортна діяльність під час війни	14
3. Основні проблеми, що заважають експортно-імпортній діяльності	14
4. Зауваження до роботи митних органів	16
5. Рекомендації та пропозиції учасників фокус-груп	17

Вступ

Шановні пані та панове, представляємо вашій увазі перший випуск Інформаційно-аналітичного вісника «Наш кордон», у якому публікуватимуться результати громадського моніторингу якості надання сервісів органами влади при перетині державного кордону.

Моніторинг ґрунтується на результатах дослідження, метою якого є отримання зворотного зв'язку від громадян та бізнесу щодо задоволеності послугами під час перетину кордону та формування відповідних рекомендацій.

Предметом дослідження є як оцінки та очікування бізнесу щодо перешкод у здійсненні експортно-імпоротної діяльності, так і оцінки та очікування громадян України щодо якості послуг, отриманих при перетині державного кордону між Україною та країнами Європейського Союзу і Республікою Молдова від Держмитслужби та Держприкордонслужби України.

Моніторинг проводиться ІЕД спільно з партнерами та учасниками Громадської ініціативи «За чесну та прозору митницю». Методологічна підтримка партнерам надається ІЕД, а збір даних здійснюється щомісяця партнерами ІЕД:

- Асоціація митних брокерів України (м. Київ)
- ГО «Агенція міжнародної співпраці» (м. Луцьк)
- ГО «Карпатські обрії» (м. Ужгород)
- ГО «Разом до громадянського суспільства» (м. Чернігів)
- ГО «Стратегія майбутнього» (м. Кропивницький)
- ГО «СФЕРО» (м. Вінниця)

Для збору інформації використовувались фокус-групи та глибинні інтерв'ю з представниками бізнесу і стандартизовані інтерв'ю пасажирів, які перетнули державний кордон на в'їзд в Україну протягом місяця, що передувало інтерв'ю. Фокус-групи та глибинні інтерв'ю проводяться за допомогою спеціально розробленого гайда, а опитування пасажирів відбувається у форматі F2F інтерв'ю за анкетною зі стандартним набором чотирнадцяти закритих питань і орієнтовною тривалістю інтерв'ю до десяти хвилин.

У цьому випуску представлено дані, які було зібрано протягом чотирьох хвилок моніторингу у вересні, жовтні, листопаді та грудні 2022 року.

Звіт складається з двох розділів, перший називається «Дружній кордон». У розділі представлено результати опитування пасажирів. У другому розділі, який називається «Чесний кордон», представлено точку зору бізнесу на основі проблеми та виклики під час здійснення експортно-імпорتنних операцій.

ДРУЖНІЙ КОРДОН: оцінки та очікування громадян

1. Про дослідження

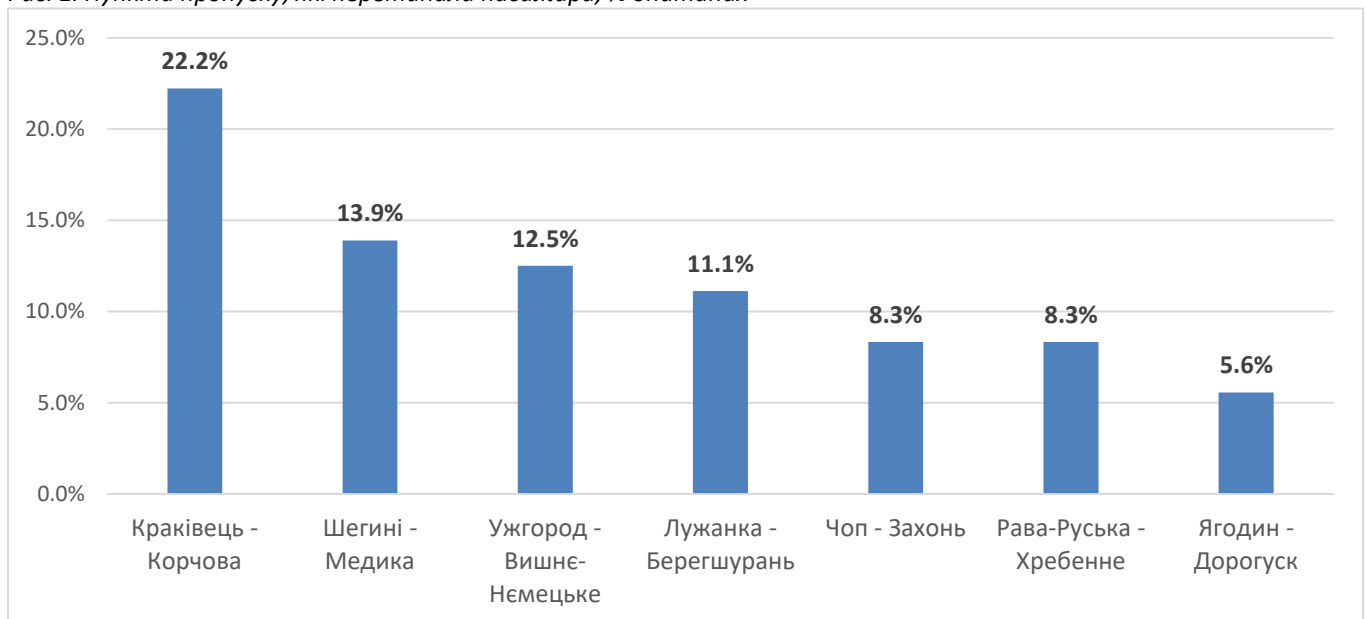
Протягом вересня - грудня 2022 року було проведено 4 хвили опитування громадян, що перетинали кордон на в'їзд до України.

Загалом опитано 419 респондентів із 5-ти регіонів України, із них 72 у грудні, які протягом місяця до проведення опитування перетинали державний кордон на в'їзд в Україну.

Опитування у грудні були проведені у Вінниці - 12 (16,7%), Луцьку – 19 (26,4%), Ужгороді - 17 (23,6%), Чернігові - 3 (4,2%), Кропивницькому - 21 (29,2%).

Пасажири, які взяли участь в опитуванні, перетинали такі пункти пропуску: Краківець, Устилуг, Чоп, Шегині, Ягодин, Рава-Руська, Лужанка, Убля, Вишне-Немецьке, Грушів, Угринів, Солотвино, Косино, Перемишль, Могилів-Подільський, Рені, Медика та інші. Найбільша частка, а саме 22,2% респондентів перетинали кордон у грудні на КПП «Краківець - Корчова». Значна частка (13,9%) опитаних перетинали кордон на КПП «Шегині – Медика», КПП «Ужгород – Вишне-Немецьке» - 12,5%, КПП «Лужанка – Берегшурань» - 11,1%. Значно менше опитаних (від 8,3% до 5,6%) перетинали кордон на інших КПП.

Рис. 1. Пункти пропуску, які перетинали пасажери, % опитаних



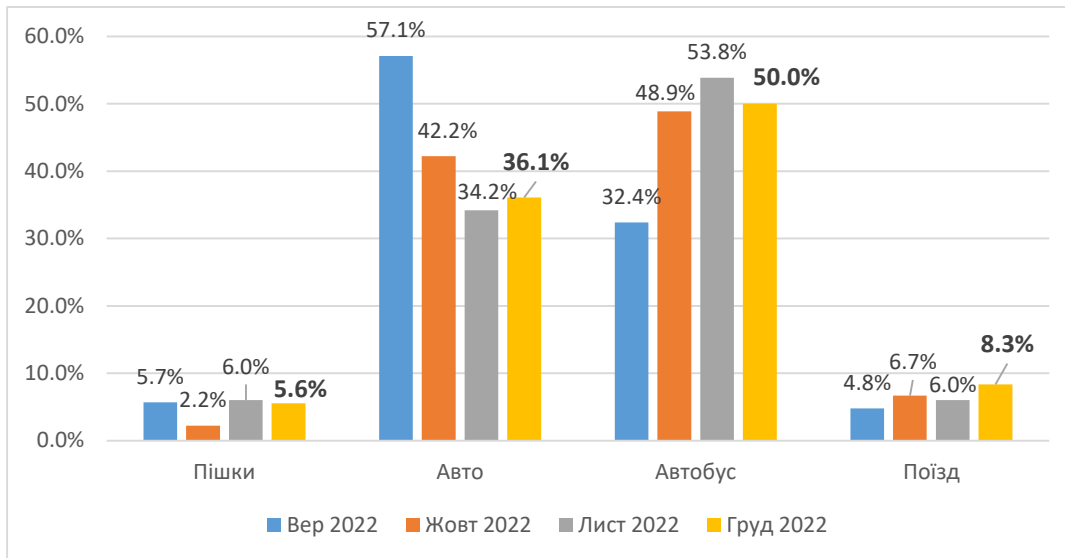
2. Спосіб перетину кордону

Протягом чотирьох місяців опитувань найбільше респондентів перетинали кордон на в'їзд до України на авто та автобусі.

У структурі опитаних із вересня до грудня відбулися зміни. Збільшилась частка тих, хто перетинав кордон автобусом (з 32,4% у вересні до 50,0% у грудні), та зменшилась частка тих, хто перетинав кордон автомобілем (відповідно з 57,1% до 36,1%).

Частка тих опитаних, які перетинали кордон або пішки, або залізницею, практично не змінилась.

Рис. 2. Спосіб перетину кордону, % опитаних



3. Час на перетин кордону

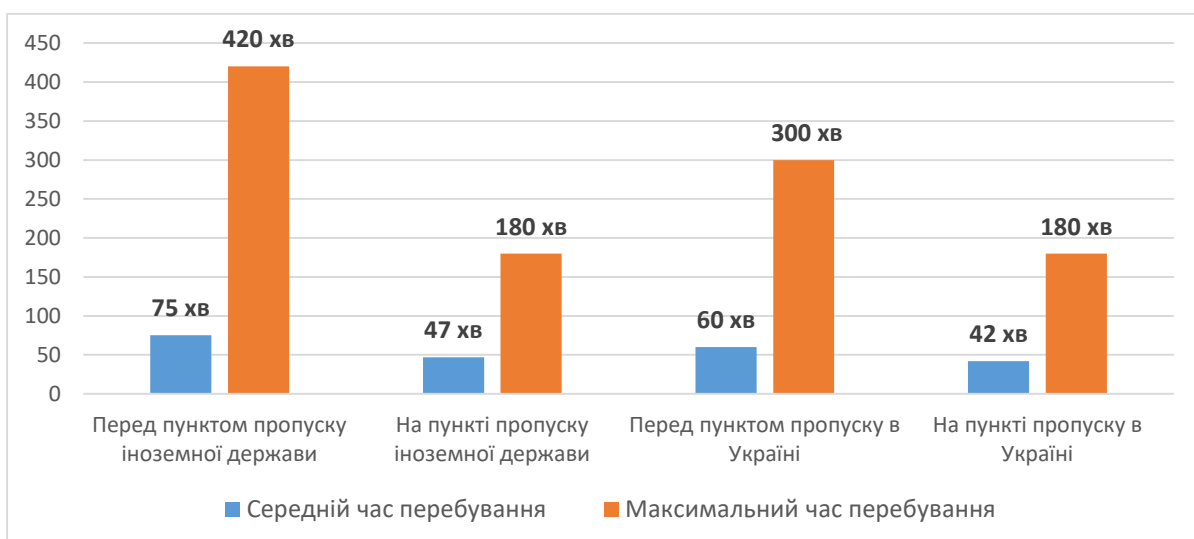
Середній час

Час при перетині кордону, який представлено в цьому дослідженні, складається з двох показників: (1) час перебування перед пунктом пропуску, (2) час перебування на пункті пропуску. Обидва показники обраховуються для української та закордонних частин пунктів пропуску.

У середньому респонденти у грудні перебували на пункті пропуску іноземної держави 47 хв, на українському ПП - 42 хв.

Схожа тенденція спостерігається також перед пунктами пропуску. У середньому перебування перед пунктом пропуску іноземної держави становить 75 хвилин, а перед пунктом пропуску в Україні – 60 хвилин.

Рис. 3. Тривалість перебування на кордоні, за результати опитування листопада, % опитаних



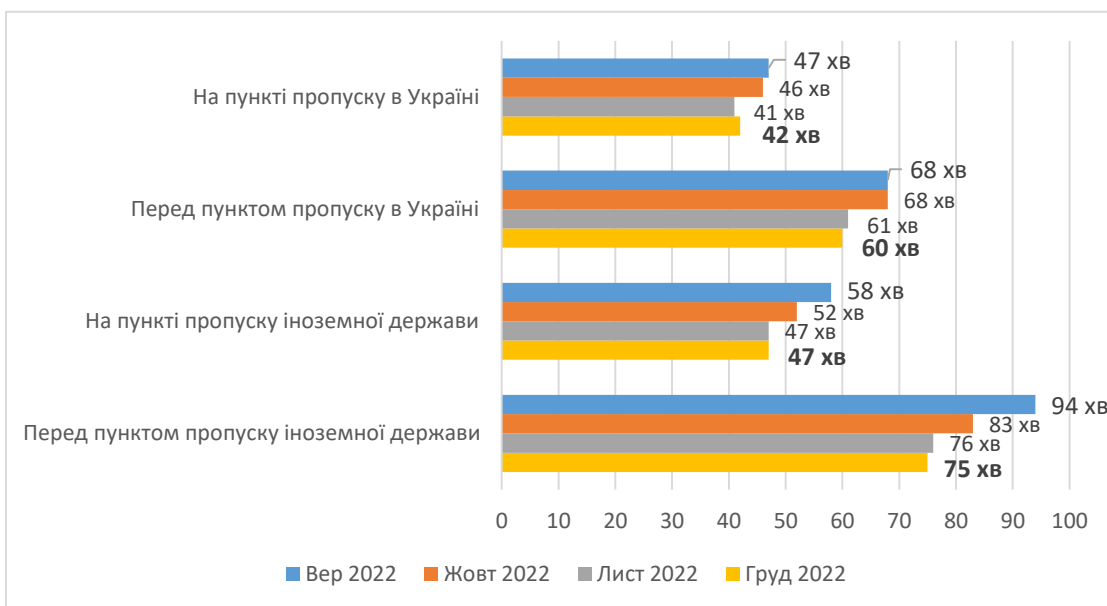
Отже, у середньому, на перетин іноземного пункту пропуску потрібно більше часу ніж на перетин пункту пропуску з українського боку під час в'їзду до України.

Максимальний час перебування перед пунктом пропуску іноземної держави у грудні становив 420 хв, у той час як перед пунктом пропуску в Україні – 300 хв. Водночас максимальний час перебування на пункті пропуску іноземної держави та України співпадає і складає 180 хв.

Як бачимо, у грудні випадки максимального часу проходження кордону більш тривалі з іноземного боку у порівнянні з аналогічними випадками з українського боку.

Порівняно з попередніми місяцями, у грудні **середній час перебування на кордоні зменшився** як на пунктах пропуску, так і перед пунктами пропуску з обох сторін. Найбільше зменшився середній час перебування перед пунктом пропуску іноземної держави – на 19 хв, найменше змінився середній час на пункті пропуску в Україні – на 5 хв.

Рис. 4. Середній час перебування на кордоні, % опитаних



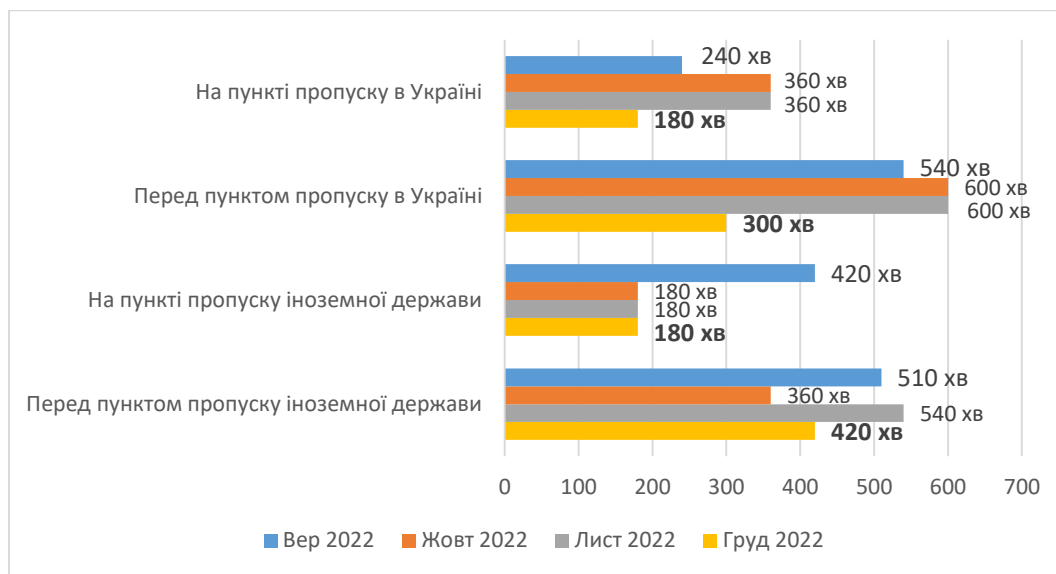
Максимальний час

У грудні максимальний час перебування на кордоні зменшився на пункті пропуску в Україні - на 60 хв, порівняно з даними вересня місяця, та перед пунктом пропуску в Україні – на 240 хв.

Водночас максимальний час перебування на пункті пропуску іноземної держави зменшився на 240 хв, перед пунктом пропуску іноземної держави зменшився на 90 хв.

Суттєве зменшення часу перебування на кордоні, імовірно, можна пояснити меншою (недопредставленістю) кількістю респондентів у грудні місяці та зменшенням кількості громадян, які в'їжджали в Україну.

Рис. 5. Максимальний час перебування на кордоні, % опитаних

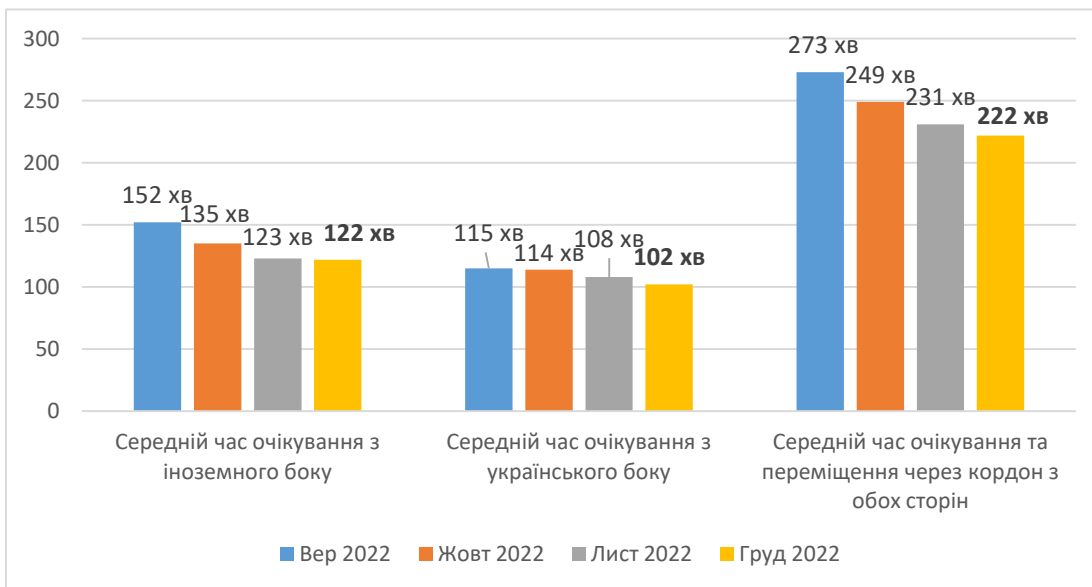


Сумарний середній час

Сумарний середній час очікування з іноземного боку поступово зменшувався кожного місяця, у грудні (122 хв) порівняно з вереснем (152 хв). Середній час очікування з українського боку змінився найменше, у грудні він становив 102 хв, у вересні – 115 хв. Середній час, який треба витратити пасажиром на очікування та переміщення через кордон із двох боків у грудні становив 222 хв, тобто 3 години 42 хвилини, а у вересні – 273 хв, або 4 години 53 хвилини.

Час, витрачений на очікування та проходження кордону з двох боків, має тенденцію зменшуватись, починаючи з вересня, до грудня включно.

Рис. 6. Сумарний середній час, витрачений на очікування та проходження процедур з двох боків, хв.



Отже, громадяни України під час своїх закордонних поїздок у середньому витрачали на перетин кордону у 2022 році:

4 години 33 хвилини у вересні,

4 години 9 хвилин у жовтні,

3 години 51 хвилину в листопаді

3 години 42 хвилини у грудні.

4. Контроль при перетині кордону

Під час перевірки безпеки чверть респондентів (24%) давали свій паспорт співробітнику ДПСУ. У той же час 16% опитаних самостійно підходили до віконця паспортного контролю. Ще 18% зазначили, що їхні речі залишались на місці, 15% зазначили, що їм потрібно було вийти з транспортного засобу. Жоден респондент не вказав, що при перетині кордону їх паспорт залишався у них.

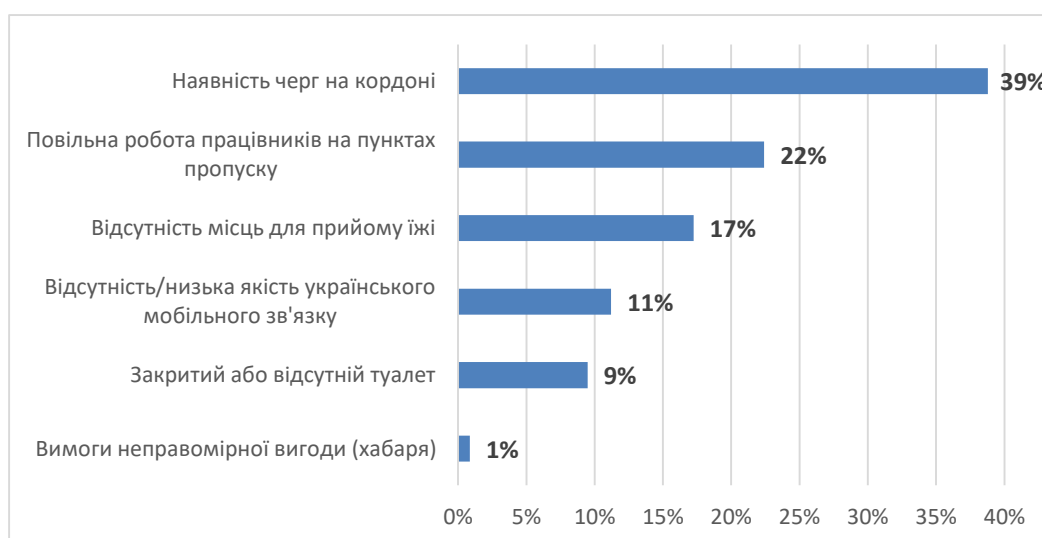
Рис. 7. Як відбувається контроль на кордоні, % опитаних.



5. Проблеми при перетині кордону

Основною проблемою під час перетину кордону для більшості респондентів (39%) стала наявність черг. Другою за значимістю проблемою зазначено повільну роботу працівників на пунктах пропуску (22%), яка перекликається з основною проблемою. Інші недоліки роботи пунктів пропуску були пов'язані з побутовими умовами перебування, як-от: наявність туалету або місця для прийому їжі. Їх зазначили 9% та 17% опитаних відповідно. 11% опитуваних вказали на відсутність або низьку якість українського мобільного зв'язку. Також не можна оминати того, що 1% респондентів усе ж таки вказує на вимоги неправомірної вигоди, тобто хабаря.

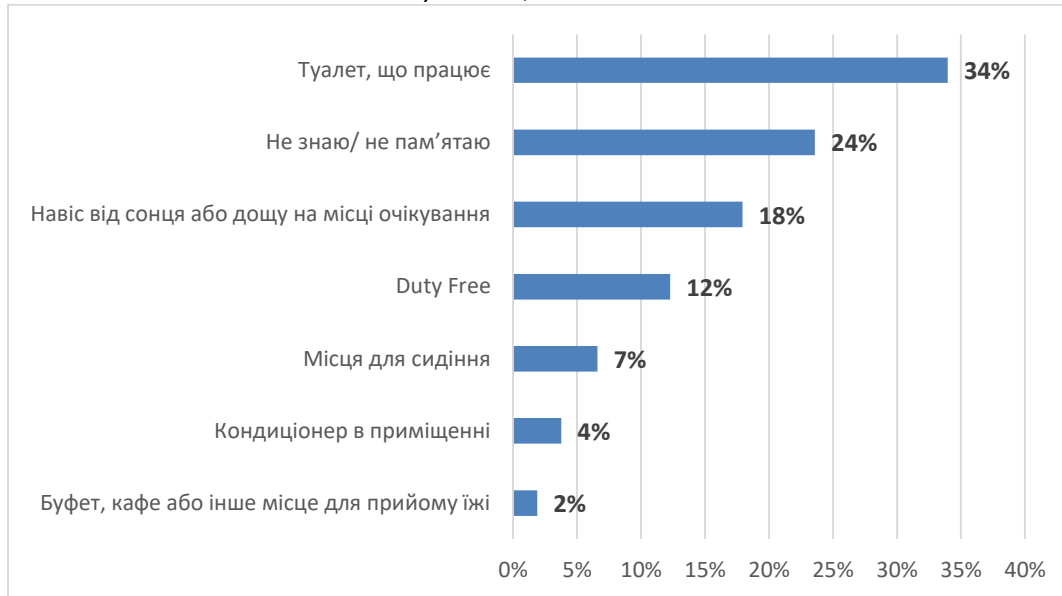
Рис. 8. Проблеми при перетині кордону, % опитаних.



6. Інфраструктура для пасажирів

Лише 34% респондентів, які перетинали кордон у грудні зазначили, що на пункті пропуску наявний туалет, який працює, ще майже чверть (24%) взагалі не звернула увагу на санітарні умови на пунктах пропуску. Другою умовою, якою респонденти були забезпечені це навіс від сонця/дощу (18%). Значний відсоток респондентів вказав про наявність Duty Free, а саме 12%. Про наявність місць для сидіння зазначили 7% опитаних. Кондиціонер в приміщенні позначили 4% респондентів. Лише 2% опитаних відмітили наявність кафе, або місця для прийому їжі.

Рис. 9. Забезпеченість необхідними умовами, % опитаних.



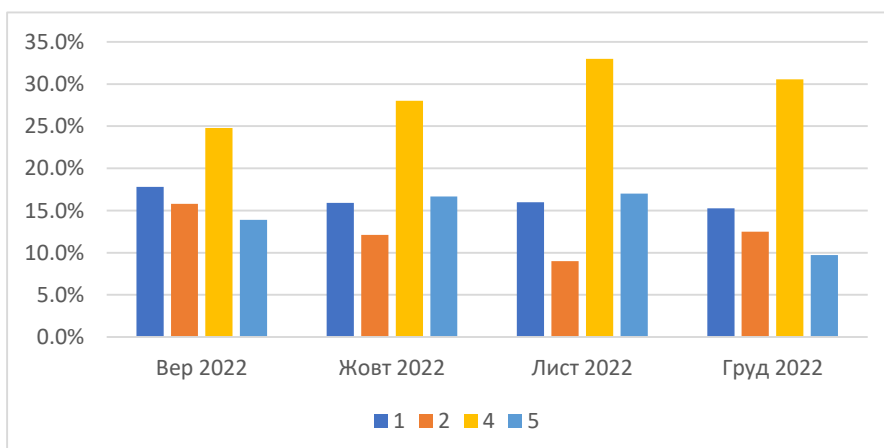
7. Задоволеність санітарними умовами

З вересня задоволеність санітарними умовами поступово зростала до листопада, але у грудні знову почала спадати.

Найбільше зросла оцінка «4» – на 5,8 в.п. та «3» на 4,2 в.п. та зменшилась оцінка «5» – на 4,2 в.п., оцінка «2» зменшилась на 3,3 в.п., «1» на 2,4 в.п.

У грудні 31,9% пасажирів відзначили задоволеність санітарними умовами на «3» та 30,6% на «4».

Рис.10. Задоволеність санітарними умовами, % опитаних (на шкалі від 1 до 5, де 1 зовсім не задоволений, 5 повністю задоволений).



Середня оцінка задоволеності в грудні за п'ятибальною шкалою становить – 3,1.

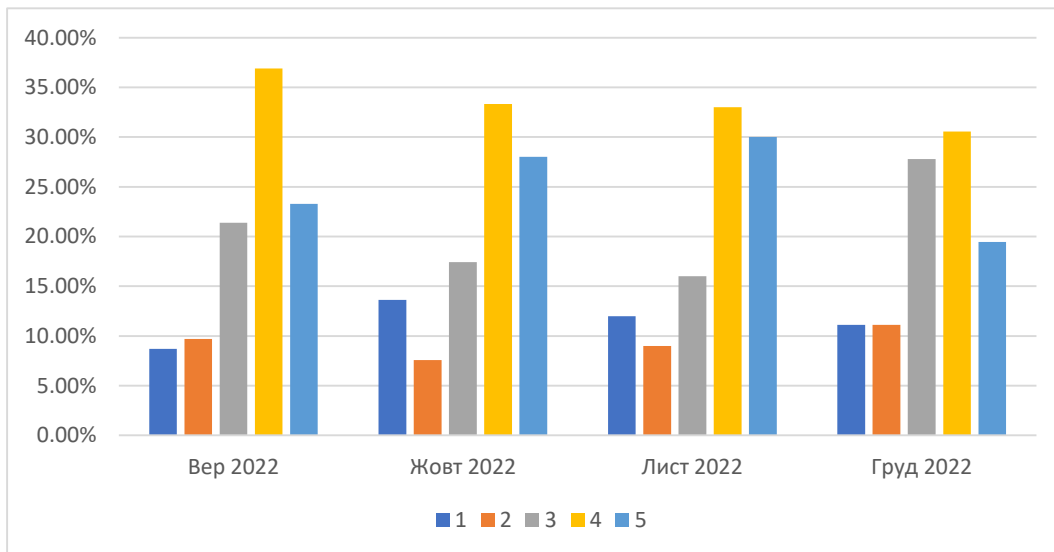
8. Якість інтернету та мобільного зв'язку

Протягом усієї осені спостерігається тенденція до зростання оцінки якості інтернету та мобільного зв'язку, однак у грудні спостерігаємо різке зменшення.

Оцінка «5» зменшилась на 3,9 в.п., відповідно оцінки «1» та «2» зросли на 3,8 в.п.

У грудні 27,8% пасажирів відзначили якість інтернету та мобільного зв'язку на «3», 30,6 на «4» та лише 19,4% - на «5».

Рис. 11. Якість інтернету та мобільного зв'язку, % опитаних.(на шкалі від 1 до 5, де 1 зовсім не задоволений, 5 повністю задоволений)



Середня оцінка задоволеності в грудні за п'ятибальною шкалою становить - 3,6.

Підсумки та пропозиції

1. Громадяни України під час своїх закордонних поїздок у середньому витрачали на перетин кордону 4 години 33 хвилини у вересні, 4 години 9 хвилин у жовтні 2022 року, 3 години 51 хвилину в листопаді та 3 години 42 хвилини у грудні.
2. У середньому, на перетин закордонного пункту пропуску пішло більше часу ніж на перетин українського пункту пропуску.
3. Час, витрачений на очікування та проходження кордону з двох боків, має тенденцію зменшуватись, починаючи з вересня, до грудня включно.
4. Основною проблемою під час перетину кордону для більшості респондентів (39%) стала наявність черг. Інші недоліки роботи пунктів пропуску були пов'язані з побутовими умовами перебування, як-от: наявність туалету або місця для прийому їжі. На них вказали 9% та 17% опитаних відповідно.
5. З вересня задоволеність санітарними умовами поступово зростає до листопада включно, однак у грудні зменшується, що, ймовірно пов'язано з меншою кількістю опитаних пасажирів. Середня оцінка задоволеності в грудні за п'ятибальною шкалою становить – 3,1.
6. Протягом усієї осені спостерігається тенденція до зростання оцінки якості інтернету та мобільного зв'язку. Середня оцінка задоволеності в грудні за п'ятибальною шкалою становить - 3,6.

Пропозиції з покращення умов при перетині громадянами України державного кордону України.

1. Організація на пунктах пропуску місць для прийому їжі, особливо в зимовий період.
2. Запровадження регулярного онлайн-моніторингу перетину кордону (після завершення війни).
3. Покращення санітарних умов, зокрема наявність чистих вбиралень на самому пункті пропуску та під'їздах до них.
4. Збільшення кількості працівників Держмитслужби та Держприкордонслужби, які обслуговують відповідні пункти пропуску.
5. Покращення доступу до мереж мобільного зв'язку українських операторів.

ЧЕСНИЙ КОРДОН: оцінки та очікування бізнесу

1. Про дослідження

У вересні – грудні 2022 року було проведено 22 фокус-групи та 24 глибинних інтерв'ю, у яких узяв участь 181 респондент. В опитуванні брали участь підприємці, що здійснюють зовнішньоекономічну діяльність, митні брокери, перевізники, представники бізнес-асоціацій торгово-промислових палат, органів державної та місцевої влади, експерти в митній справі.

Опитування проводилися у Вінницькій, Волинській, Дніпропетровській, Закарпатській, Чернігівській, Київській областях та місті Києві.

2. Експортна діяльність під час війни

Основним напрямом експорту серед опитаних підприємств залишаються країни Європейського Союзу. Збільшується частка відправки товарів до Балтійських країн (Литви, Латвії та Естонії). При цьому, новим та незвичним напрямком експорту для підприємців, зокрема Чернігівщини, став Азербайджан. На фоні припинення поставок до Республіки Білорусь, Республіки Молдова, Казахстану, рф і збільшення поставок до країн ЄС підприємці намагаються експортувати до Азербайджану та використовувати морські порти Гданська, Гамбургу, Константи. У цілому, ускладнення поставок та черги на кордоні роблять дорожчою і менш конкурентоспроможною українську продукцію на зовнішніх ринках.

Незважаючи на складнощі, окремі експортери зазначили більш лояльне ставлення контрагентів, надання більш м'яких умов поставок, відстрочення платежів, збільшення термінів поставки тощо.

Вставка 1 Проблеми із зовнішньоекономічними контрактами у підприємців Чернігівської та Волинської областей.

Під час проведення фокус-групи окремою проблемою визначено неможливість завершення зовнішньоекономічних контрактів, за якими до 24 лютого 2022 року були здійснені платежі на адресу контрагентів з Білорусі, через неможливість повернути передплату або отримати товар, що потребує законодавчого врегулювання (у частині неповернення валютних коштів).

Зокрема, є випадки, коли українські підприємства ще до 24 лютого 2022 року замовили товар, зробивши передплату, але отримати його не змогли, оскільки жодний пункт пропуску в Чернігівській області не працює. Доставка через територію третіх країн занадто дорога. При цьому білоруський контрагент відмовляється повернути передплату. Фактично українські підприємства потрапили в пастку і не можуть повернути ані товару, ані коштів. У цьому контексті важливо, щоб держава не застосовувала до таких підприємств будь-яких санкцій.

3. Основні проблеми, що заважають експортно-імпортній діяльності

За даними респондентів, до основних перешкод у здійсненні зовнішньоекономічної діяльності слід віднести такі:

- значні черги на пунктах пропуску на західному кордоні, що викликані комплексом причин, серед яких переорієнтація основних товарних і людських потоків на західний кордон України та неготовність до збільшеного навантаження на пункти пропуску з боку суміжних країн; складнощі в країн-партнерів (довготривала процедура проходження фітосанітарного контролю на території Угорщини та Польщі), недостатність залізничного рухомого складу в Польщі);
- наявність боргів за контрактами, укладеними до 24 лютого 2022 р., та високі ризики щодо укладання нових довготривалих контрактів;
- проблеми з логістикою, подорожчання послуг перевезення і значне збільшення термінів поставок;
- відсутність домовленостей з європейськими партнерами щодо здійснення спільного митного контролю;

- при оформленні декларацій Т1 в Україні - супротив європейських митників, які налаштовують водіїв перевізників користуватися сервісом європейських агенцій з митного оформлення;
- відмови іноземних партнерів у співпраці через небезпеку і ризики невиконання договорів через війну.

Обмежена фізична спроможність пунктів пропуску на західному кордоні. Унаслідок збройної агресії росії проти України переважна більшість оформлень товарів здійснюється на кордоні Україна/ЄС у міжнародних автомобільних пунктах пропуску (МАПП), що значно збільшило навантаження на більшість пунктів пропуску західного кордону України. Завантаженість також вплинула й на залізничні перевезення. Обмежена спроможність (МАПП) залишається однією з актуальних проблем, яка безпосередньо впливає на обсяги міжнародної торгівлі та конкурентоспроможність української продукції на зовнішніх ринках через збільшення часу, а отже й вартості доставки продукції. Про цю проблему говорили учасники всіх фокус-груп.

Недостатньо інформації про процедури режиму спільного транзиту («митинй безвіз»). Більшість учасників дослідження знали про те, що в Україні з 1 жовтня 2022 року започатковано міжнародне застосування режиму спільного транзиту (NCTS). Водночас, респонденти вважають, що бізнес недостатньо активно використовує режим спільного транзиту. Основними причинами було названо недостатність інформації про його функціонування, учасникам фокус-груп процедури режиму спільного транзиту здалися складними та незрозумілими. Було наголошено, що для більш успішного просування використання NCTS потрібна більша кількість зустрічей і додаткових роз'яснень для бізнесу.

Проблеми з доступом до фінансових ресурсів. Серед іншого, учасники дослідження з Чернігівщини та Волині висловили свої побоювання, що потенційно негативно можуть вплинути на їхню діяльність. У першу чергу, це тимчасова зупинка фінансування державою кредитної програми 5 – 7 - 9%, а також можливість скасування мораторію на експорт лісу-кругляку. Також до перешкод опитані віднесли брак інвестицій в умовах війни.

Інфраструктура (приклад м. Чернігів). Неодноразово респонденти згадували відсутність зрушень у добудові митного терміналу в місті Чернігові, що негативно впливає на діяльність суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності області. На митному пості, який розташований у місті, здійснюють лише окремі операції, але він не розрахований на прийом великогабаритних вантажів.

Черги на кордоні. Власники транспортних компаній та водії автобусів міжнародного сполучення зазначили, що основною проблемою при перетині кордону, на їхню думку, залишається наявність черг та значний час очікування на пунктах пропуску. На їхню думку, основною причиною затримок є недостатня ефективність діяльності службовців як митної, так і прикордонної служб. При цьому, ця критика торкалась як українських службовців, так і представників відповідних служб суміжних країн: Угорщини, Польщі, Румунії та Словаччини. Серед претензій зазначали недостатній професійний рівень прикордонників і митних службовців та надмірне затягування окремих процедур без аргументованого пояснення. Особливе занепокоєння респондентів викликало одностороннє зменшення пропускнуої спроможності на пунктах пропуску з боку угорської сторони.

Вартість послуг із перевезень зростає. Респонденти вказують на значне збільшення вартості послуг із перевезення вантажів з боку українських кампаній. Перевізники пояснювали це відсутністю завантаження на зворотному шляху. Водночас, іноземні компанії відмовляються їхати в Україну, що створило відсутність конкуренції. Іноземні компанії, що надають послуги малому та середньому бізнесу, UPS, TNT, DHL, припинили роботу в Україні через військову агресію РФ. Після 24 лютого 2022 року майже одразу відновила роботу лише Нова Пошта та Meest express. Це зумовило ускладнення роботи та необхідність перебудови логістики постачання. Як можливе вирішення ситуації пропонується створення великого логістичного хабу на кордоні, який би міг вирішити цю проблему.

4. Зауваження до роботи митних органів

Респонденти навели такі проблеми в роботі митних органів:

- проблеми з отриманням сертифіката про відсутність рослинних захворювань для експорту продукції, (для отримання відповідного сертифіката підприємство мало відбирати зразки в період вегетації рослин, чого, із об'єктивних причин, не робилося);
- втрати внаслідок відсутності чітких графіків відключень електроенергії у жовтні-грудні 2022 року, а також збільшення витрат, пов'язаних із процедурами митного оформлення через повітряні тривоги і відключення електропостачання на митницях;
- зростання кількості митних оглядів із жовтня 2022 року, що зумовлює необхідність заїзду вантажів на термінали, і як наслідок - додаткові часові та матеріальні витрати;
- митні огляди однорідних товарів (повторне зважування вантажу);
- неможливість здійснювати оплату митних платежів одразу із застосуванням преференцій при оформленні митних декларацій;
- непрозоре визначення митної вартості;
- випадки корупції на митниці для «пришвидшення» проходження митних процедур;
- зловживання при ввезенні гуманітарної допомоги;
- нестача кваліфікованих кадрів на митниці;
- позитивну оцінку отримала система «Шлях», яка дозволяє зменшити час на перетин кордону учасниками зазначеної системи. Водночас, було зазначено неможливість підключення до неї підприємців із мікроавтобусами, що певною мірою обмежує можливості представників малого бізнесу.

5. Рекомендації та пропозиції учасників фокус-груп

Інфраструктура

1. Необхідність створення логістичного хабу на західному кордоні України.
2. Добудова додаткових колій на пунктах пропуску і виведення на них «проблемного» транспорту.
3. Необхідність відкриття митного терміналу у м. Чернігові.

Процедури

4. Впровадження електронної черги на кордоні з прив'язкою до номера митних декларацій та моніторинг динаміки руху машин у черзі (митники та прикордонники).
5. Опрацювання можливості надання митникам доступу у програму «Інспектор-2006» поза робочим часом, що дасть можливість оперативного оформлення вантажів, враховуючи аварійні та планові відключення електропостачання;
6. Організація більш спрощеного проїзду кордону для постійних учасників автобусного сполучення.

Персонал митниці

7. Збільшення кількості інспекторів на митницях.

Міжнародні відносини

8. Активізація перемовин із сусідніми країнами з метою організації спільного контролю на кордоні та збільшення пропускнуої спроможності МПП суміжних країн, зокрема Угорщини.
9. Налагодження більш ефективної комунікації з представниками митниць Болгарії, Грузії (переміщення з морських портів).

Комунікація митних органів із бізнесом

10. Продовження заходів із популяризації використання українськими підприємствами режиму спільного транзиту (NCTS).
11. Відновлення регулярних зустрічей представників регіональних митниць із бізнесом.
12. Організація «Гарячої телефонної лінії» для підприємців з метою можливості отримання оперативних консультацій телефоном;
13. Цифровізація актуального реєстру (переліку) працюючих контролюючих служб у додатку «Дія».

Митні брокери

14. Обов'язковий екзамен, який підтверджує кваліфікацію агентів із митного оформлення без необхідності навчання на профільних курсах.
15. Підтвердження кваліфікації агентами через певний час ведення митно-брокерської діяльності (додатково визначити термін та умови).
16. Зняття відповідальності з компанії за індивідуальні помилки окремих митних агентів.
17. Відкриті, сучасні електронні реєстри в додатку «Дія»: компаній-митних брокерів, агентів із митного оформлення, навчальних організацій, які пропонують курси агентів із митного оформлення.