



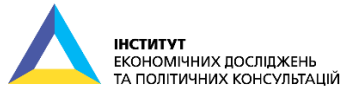
ІНФОРМАЦІЙНО-АНАЛІТИЧНИЙ ВІСНИК

НАШ КОРДОН

Громадський моніторинг перетину кордону в умовах воєнного стану

Випуск 4. Серпень - 2023

Виконавець проекту:



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 проекту «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 проекту «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
ДРУЖНІЙ КОРДОН: оцінки та очікування громадян	5
1. Про дослідження.....	5
2. Спосіб перетину кордону.....	6
3. Час на перетин кордону.....	6
Середній час.....	6
Максимальний час	8
Сумарний середній час	9
4. Контроль при перетині кордону.....	10
5. Проблеми при перетині кордону.....	11
6. Інфраструктура для пасажирів.....	12
7. Задоволеність санітарними умовами	13
8. Якість інтернету та мобільного зв'язку.....	14
Середня оцінка задоволеності.....	14
9. Організація перетину кордону з українського боку	15
10. Організація перетину кордону з іноземного боку	15
Середня оцінка задоволеності.....	16
11. Поведінка Державної прикордонної служби України	16
12. Поведінка Державної митної служби України.....	17
Середня оцінка задоволеності.....	17
Підсумки та пропозиції.....	18
ЧЕСНИЙ КОРДОН: оцінки та очікування бізнесу	19
1. Загальна характеристика експортно-імпоротної діяльності підприємств протягом червня - липня 2023 року .	19
2. Основні результати дослідження.....	21
3. Робота митних органів	22
4. Перешкоди з боку сусідніх країн	22
5. Найбільш позитивний випадок, який трапився при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності протягом попередніх двох місяців	22
6. Рекомендації та пропозиції учасників фокус-груп та глибинних інтерв'ю	23

Вступ

Шановні пані та панове, представляємо вашій увазі четвертий випуск інформаційно-аналітичного вісника «Наш кордон», у якому публікуються 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 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 «АР ЗМІ» (м. Мена, Чернігівська обл.)
- ГО «Стратегія майбутнього» (м. Кропивницький)
- ГО «СФЕРО» (м. Вінниця)

Для збору інформації проводились 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 передував інтерв'ю. Фокус-групи та глибинні інтерв'ю проводяться за допомогою спеціально розробленого гайда, а опитування пасажирів відбувається у форматі F2F інтерв'ю за анкетою зі стандартним набором із чотирнадцяти закритих питань та орієнтовною тривалістю інтерв'ю до десяти хвилин.

У цьому випуску представлено дані, які було зібрано протягом червня - липня 2023 року.

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

ДРУЖНІЙ КОРДОН: оцінки та очікування громадян

1. Про дослідження

Протягом вересня 2022 року – липня 2023 року було проведено 6 хвиль опитування громадян, які перетинали кордон на в'їзд до України.

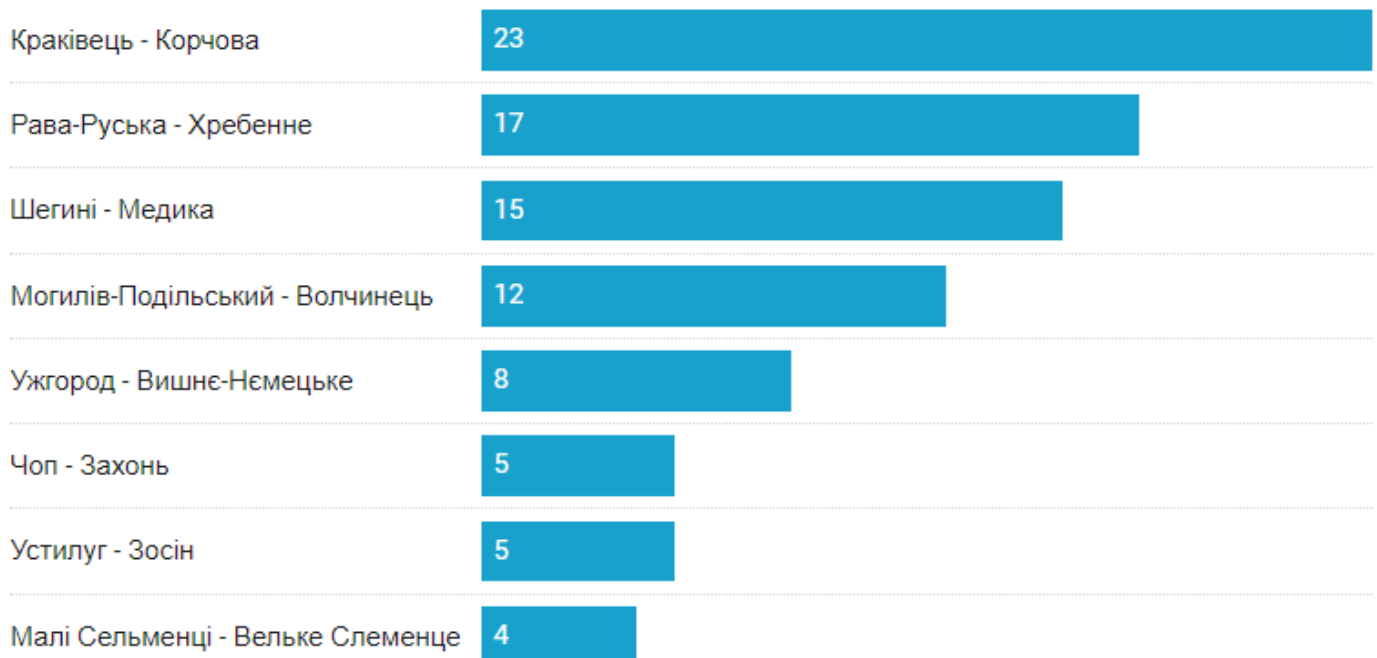
Загалом опитаний 721 респондент із 6-ти регіонів України, із них 146 у червні – липні 2023 року, які протягом місяця до проведення опитування перетинали державний кордон на в'їзд в Україну.

Опитування були проведені у Вінниці - 15 (10%), Луцьку - 34 (23%), Ужгороді - 29 (20%), Чернігові – 10 (7%), Кропивницькому - 30 (21%) та Києві – 28 (19%).

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 та інші.

Найбільша частка, а саме 23% опитаних у червні - липні 2023 року перетинали кордон на КПП «Краківець - Корчова»; 17% респондентів перетинали кордон на КПП «Рава-Руська – Хребенне». Також іще 15% перетинали кордон на КПП «Шегині – Медика». Значно менше опитаних (від 12% до 4%) перетинали кордон на інших КПП.

Рис. 1. Пункти пропуску, % опитаних (червень).



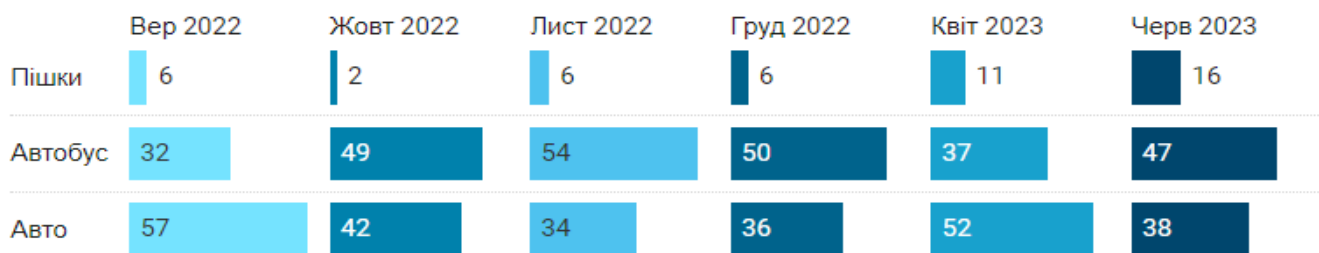
2. Спосіб перетину кордону

Протягом усіх хвиль опитування найбільше респондентів перетинали кордон на в'їзд до України на авто та автобусі.

У структурі опитаних із вересня 2022 року до червня 2023 року відбулися незначні зміни. Збільшилась частка тих, хто перетинав кордон автобусом (із 32% у вересні до 47% у червні), та зменшилась частка тих, хто перетинав кордон автомобілем (відповідно з 57% до 38%).

Частка опитаних, які перетинали кордон пішки, практично не змінилась.

Рис. 2. Спосіб перетину кордону, % опитаних



3. Час на перетин кордону

Середній час

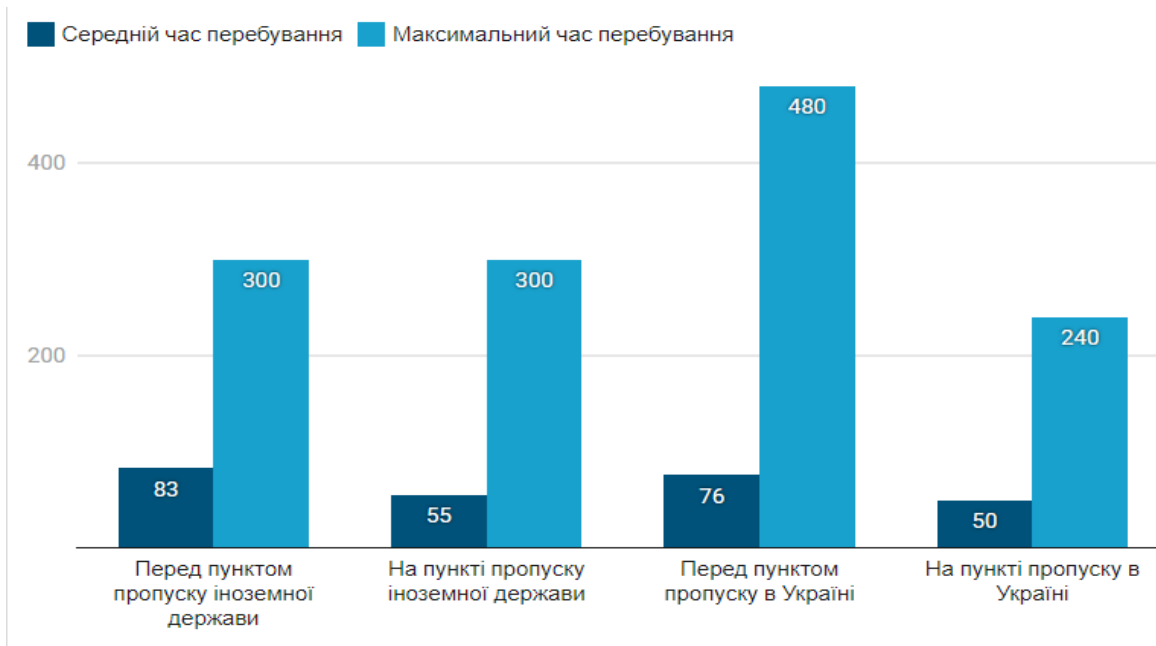
Час при перетині кордону, який представлено в цьому дослідженні, складається з двох показників: (1) час перебування перед пунктом пропуску, (2) час перебування на пункті пропуску. Обидва показники обраховуються для української та закордонних частин пунктів пропуску.

Середній час перебування на кордоні в червні змінився і став ближчим до показників, які були у вересні 2022 року.

У середньому респонденти в червні - липні перебували на пункті пропуску іноземної держави 55 хв, на українському ПП - 50 хв.

Схожа тенденція спостерігається також перед пунктами пропуску. У середньому, перебування перед пунктом пропуску іноземної держави становить 83 хвилини, а перед пунктом пропуску в Україні – 76 хвилин.

Рис. 3. Тривалість перебування на кордоні, хв (червень)



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,

але

максимальний час очікування більший перед ПП в Україні ніж перед іноземними ПП.

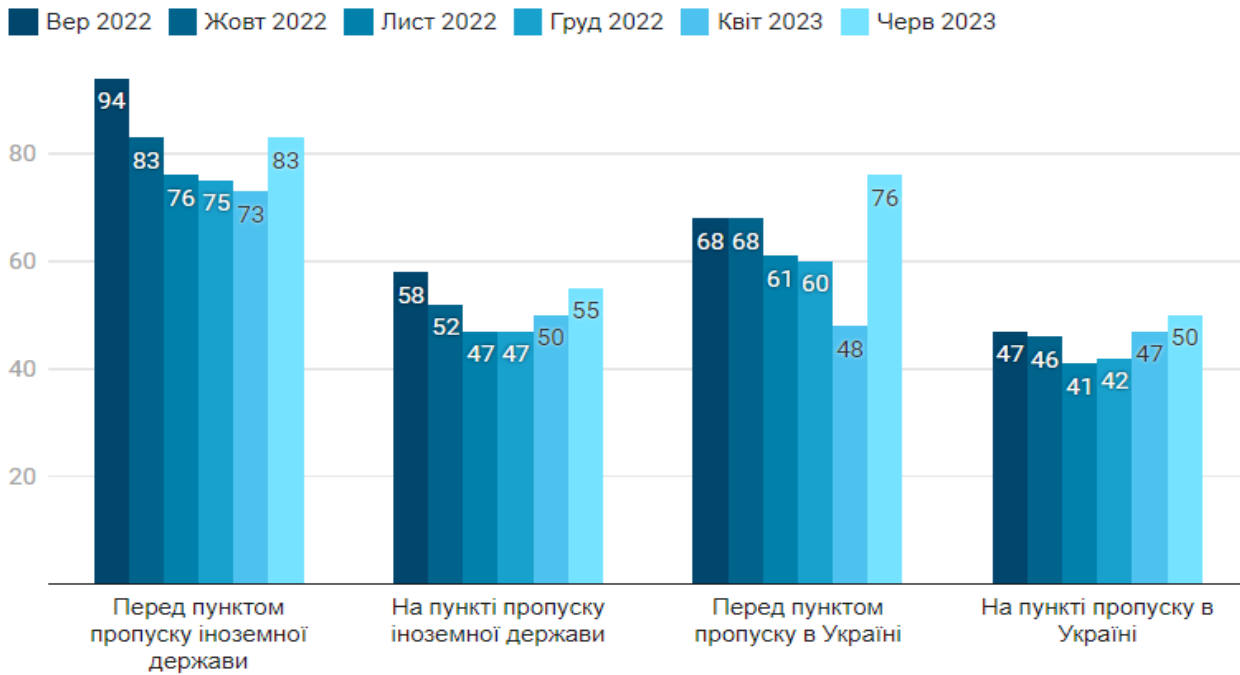
Максимальний час перебування перед пунктом пропуску іноземної держави в червні – липні 2023 року становив 300 хв, у той же час перед пунктом пропуску в Україні – 480 хв.

Максимальний час перебування на пункті пропуску іноземної держави складає 300 хв, на пункті пропуску в Україні - 240 хв.

Як бачимо, у червні - липні випадки максимального часу проходження кордону більш тривалі з українського боку в порівнянні з аналогічними випадками з іноземного боку.

Порівняно з попередніми місяцями, у червні середній час перебування на кордоні збільшився як на пунктах пропуску, так і перед пунктами пропуску з обох сторін. Найбільше зріс середній час перебування перед пунктом пропуску в Україні – на 28 хв порівняно з квітнем. Середній час перебування перед пунктом пропуску іноземної держави також збільшився, а саме на 10 хв. Майже незмінним залишився середній час на пункті пропуску в Україні – 50 хв, на пункті пропуску іноземної держави – 55 хв.

Рис. 4. Середній час перебування на кордоні, хв.

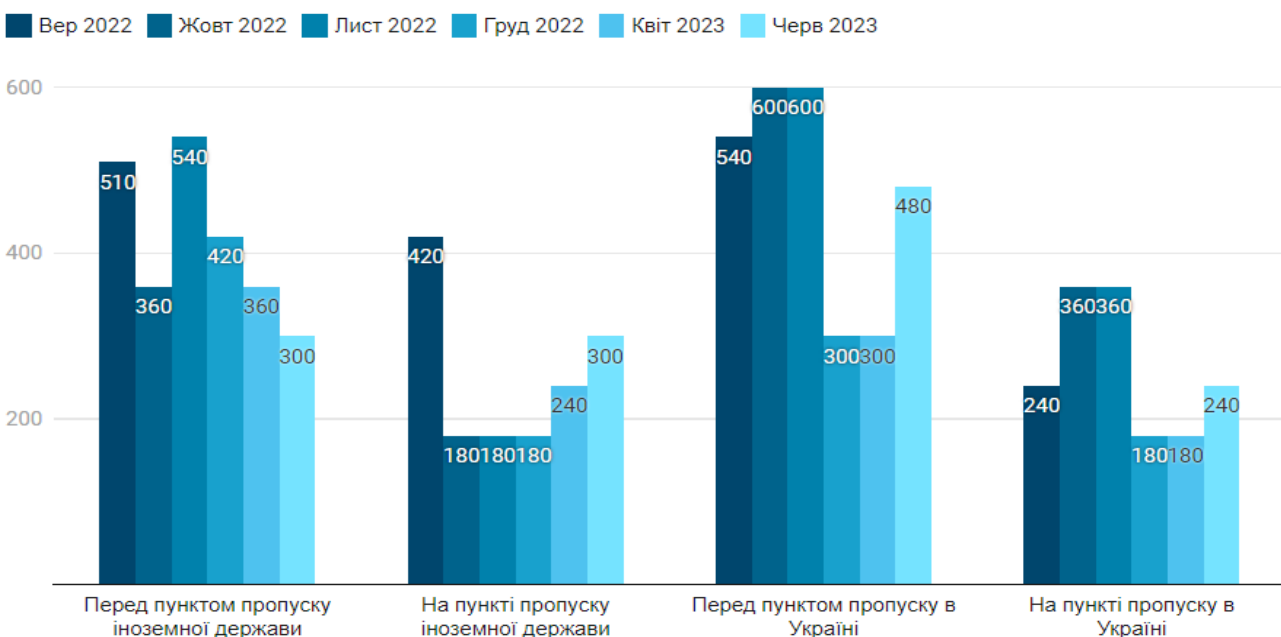


Максимальний час

У червні – липні 2023 року максимальний час перебування на кордоні не змінився на пункті пропуску в Україні в порівнянні з даними за вересень 2022 року. Перед пунктом пропуску в Україні максимальний час перебування на кордоні зменшився на 60 хв із вересня. Водночас, максимальний час перебування на пункті пропуску іноземної держави зменшився на 120 хв, перед пунктом пропуску іноземної держави час зменшився на 210 хв.

Отже, бачимо, що максимальний час перебування на кордоні суттєвіше зменшився з боку іноземної держави, аніж з боку України.

Рис. 5. Максимальний час перебування на кордоні, хв



Сумарний середній час

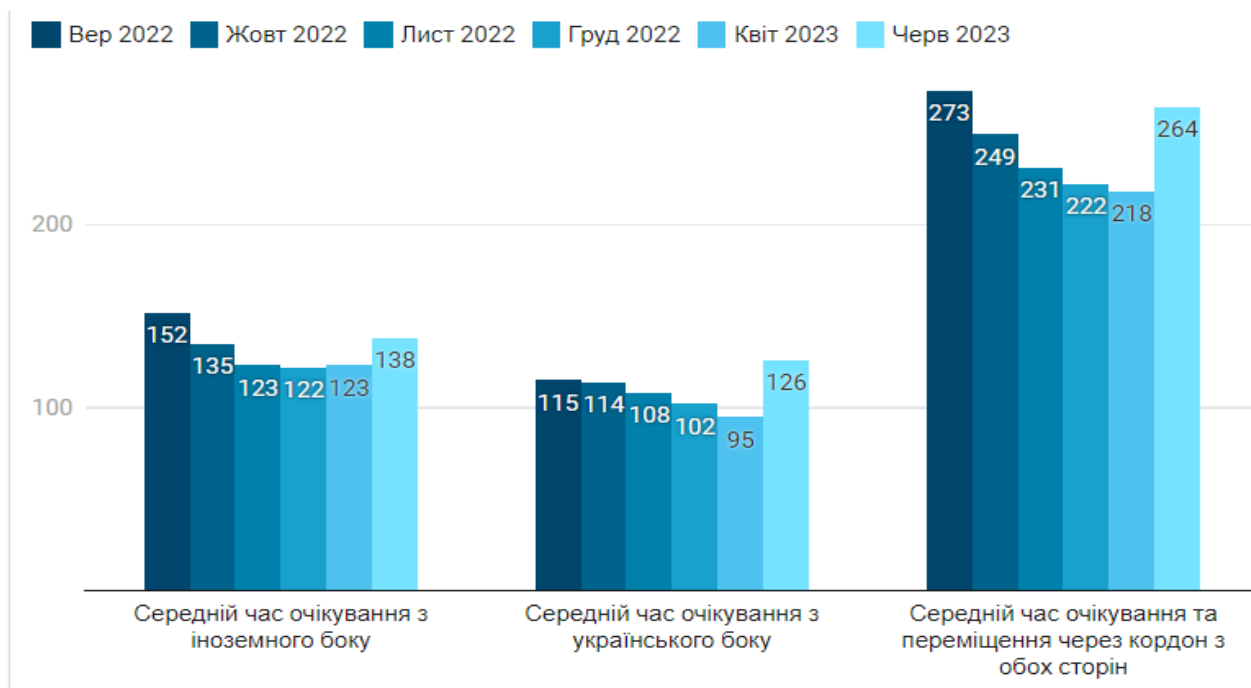
Сумарний середній час очікування з іноземного боку поступово зменшувався кожного місяця:

у червні (138 хв) 2023 року порівняно з вереснем (152 хв) 2022 року.

Середній час очікування з українського боку суттєво зріс у червні та становив 126 хв, у вересні – 115 хв. Середній час, який треба витратити пасажиром на очікування та переміщення через кодон із двох боків, у червні 2023 року становив 264 хв, тобто 4 години 24 хвилини, а у вересні 2022 року – 273 хв, або 4 години 53 хвилини.

Час, витрачений на очікування та проходження кордону з обох боків, мав тенденцію до зменшення, починаючи з вересня 2022 р. до квітня 2023 р. включно. У червні він почав знову зростати.

Рис. 6. Сумарний середній час перебування на кордоні, хв



Отже, 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,

3 години 51 хвилину в листопаді,

3 години 42 хвилини в грудні,

3 години 38 хвилин у квітні,

4 години 24 хвилини у червні.

4. Контроль при перетині кордону

В Україні

Під час перевірки безпеки більше половини респондентів, а саме 56%, зазначили, що їхній паспорт був узятий співробітником ДПСУ (Державної прикордонної служби України). У той же час, 58% опитаних самостійно підходили до віконця паспортного контролю. Ще 35% відповіли, що їхні речі залишалися на місці, і це може означати, що їм не доводилося їх витягати з транспортного засобу або автобуса під час паспортного контролю. 19% стверджують, що до них підходив службовий собака. Лише 4% респондентів вказали, що при перетині кордону їм проводили особистий догляд.

Рис. 7. Як відбувається контроль на кордоні в Україні, % опитаних (червень).



В іноземній державі

Під час перевірки безпеки 47% респондентів давали свій паспорт прикордоннику. 48% опитаних самостійно підходили до віконця паспортного контролю. Ще 35% зазначили, що їм потрібно було вийти з транспортного засобу, 23%, що їхні речі залишались на місці. Лише 5% респондентів вказали, що при перетині кордону їм проводили особистий догляд.

Рис. 8. Як відбувається контроль на кордоні в іноземній державі, % опитаних (червень)

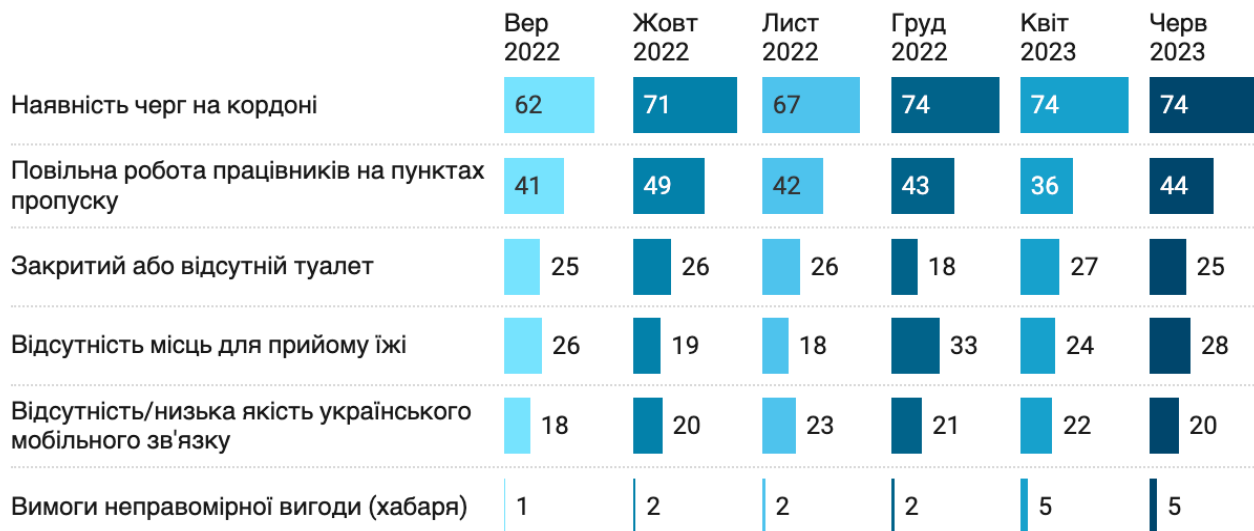


Отже, як бачимо, контроль при перетині кордону в Україні мало чим відрізняється від контролю на перетині кордону в іноземній державі.

5. Проблеми при перетині кордону

Основною проблемою під час перетину кордону для більшості респондентів (74%) стала наявність черг. Ця проблема лідирує протягом усіх хвиль опитування. Другою за значимістю проблемою зазначено повільну роботу працівників на пунктах пропуску (44%), що пов'язано з основною проблемою. Ця тенденція спостерігається з вересня 2022 року по червень 2023 року. Інші недоліки роботи пунктів пропуску були пов'язані з побутовими умовами перебування, як-от: наявність туалету або місця для приймання їжі. Про це зазначили 25% та 28% опитаних відповідно. 20% опитаних вказали на відсутність або низьку якість українського мобільного зв'язку. Наявність проблем із забезпеченням місць для приймання їжі, туалетів та низька якість мобільного зв'язку свідчать про необхідність поліпшення інфраструктури та комунікаційних послуг на кордоні для забезпечення комфорту та безпеки пасажирів. Також не можна оминати того, що 5% респондентів усе ж таки вказують на вимоги неправомірної вигоди, тобто хабаря. Наявність вимог неправомірної вигоди (хабаря) вказує на проблему корупції на кордоні.

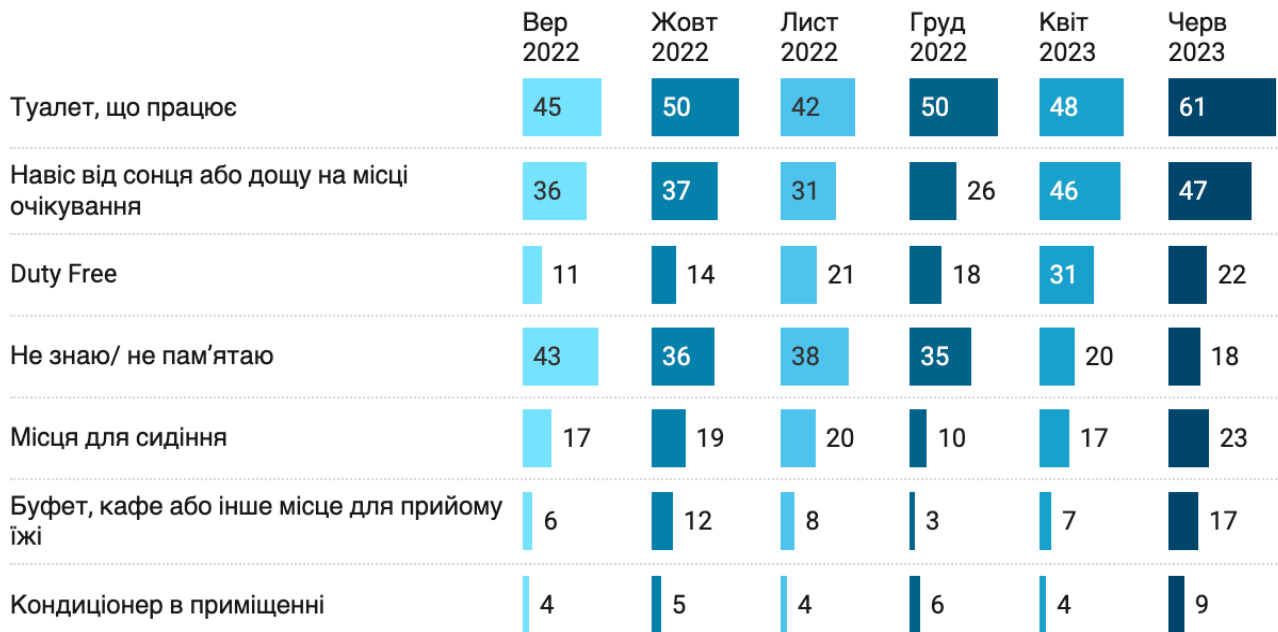
Рис. 9. Проблеми при перетині кордону, % опитаних.



6. Інфраструктура для пасажирів

Лише 61% респондентів, які перетинали кордон у червні, зазначили, що на пункті пропуску є туалет, який працює. Схожі результати були й у вересні 2022 року: про наявність туалету тоді зазначили 45% опитаних. 18% опитаних у червні взагалі не звернули уваги на санітарні умови на пунктах пропуску, у вересні цей відсоток був значно вищим (43%). Другою умовою, якою респонденти були забезпечені, це навів від сонця/дощу - 47% у червні та 36% у вересні відповідно. Значний відсоток опитаних респондентів у червні вказав на наявність Duty Free, а саме 22%. Для порівняння, у вересні про наявність Duty Free зазначали лише 11%. На наявність місць для сидіння вказали 23% опитаних у червні. На наявність кафе або місця для приймання їжі в червні вказали 17% респондентів, у вересні - 6%. Лише 9% опитаних вказали на наявність кондиціонеру в приміщеннях.

Рис. 10. Забезпеченість необхідними умовами, % опитаних.



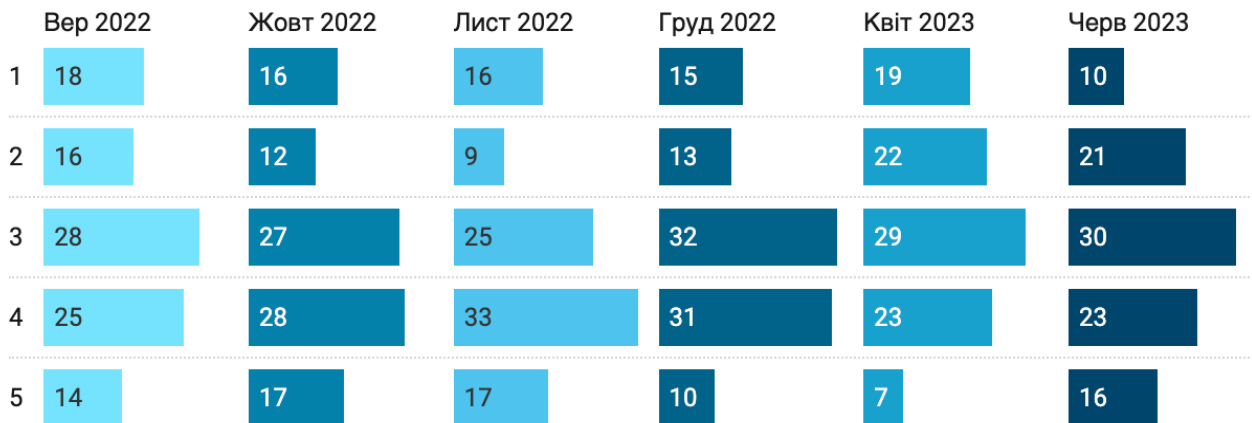
Загалом можна сказати, що є позитивні тенденції в покращенні умов на пунктах пропуску, але є також питання, які потребують подальшого вдосконалення, такі як зменшення черг, забезпечення комфорту та доступу до додаткових послуг для пасажирів.

7. Задоволеність санітарними умовами

З вересня задоволеність санітарними умовами поступово зростала до листопада, але в грудні знову почала спадати, червень 2023 р. не став винятком.

Питання про задоволеність санітарними умовами розділило респондентів майже навпіл, однак усе-таки переважають нейтральні та незадовільні оцінки. Найвищою оцінкою - "5" задоволеність санітарними умовами визначили лише 16% респондентів, а найнижчою "1" - 10% респондентів. Найбільше опитаних (30%) визначили оцінкою "3" рівень санітарних умов. У сумі негативні оцінки переважають над позитивними.

Рис.11. Задоволеність санітарними умовами, % опитаних (на шкалі від 1 до 5, де 1- зовсім незадоволений, 5 - повністю задоволений).

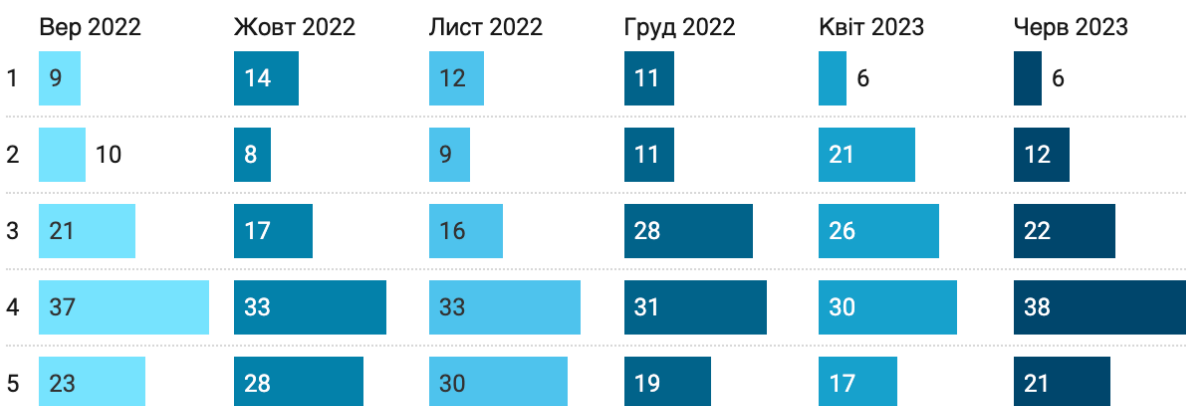


8. Якість інтернету та мобільного зв'язку

У цілому позитивно визначено якість доступу до мережі Інтернет та мобільного зв'язку в червні 2023 року.

Зокрема, найвищу оцінку - "5" поставив 21% опитаних у червні, на "4" оцінили 38% опитаних. Посередньо якість інтернету та мобільного зв'язку оцінили 22%, частково або повністю незадоволеними виявились 18%.

Рис. 12. Якість інтернету та мобільного зв'язку, % опитаних.(на шкалі від 1 до 5, де 1 - зовсім не задоволений, 5 – повністю задоволений)



Середня оцінка задоволеності

Задоволеність санітарними умовами.

Середній рівень задоволеності санітарними умовами залишається стабільним із вересня 2022 року до червня 2023 року, досягнувши значення 3,1 у червні.

Якість інтернету та мобільного зв'язку.

Середня оцінка задоволеності якістю інтернету та мобільного зв'язку знижувалась протягом періоду з вересня 2022 року до квітня 2023 року, однак у червні досягнула значення 3,6.

Існує потреба в поліпшенні як санітарних умов, так і якості інтернету та мобільного зв'язку на пунктах пропуску в Україні, щоб задовольнити вимоги та очікування користувачів.

Рис. 13. Середня оцінка задоволеності, % опитаних (на шкалі від 1 до 5, де 1 - зовсім незадоволений, 5 - повністю задоволений)

	Вер 2022	Жовт 2022	Лист 2022	Груд 2022	Квіт 2023	Черв 2023
Задоволеність санітарними умовами	3.0	3.2	3.2	3.1	2.8	3.1
Якість інтернету та мобільного зв'язку	3.6	3.5	3.6	3.4	3.3	3.6

9. Організація перетину кордону з українського боку

Загалом респонденти позитивно оцінюють організацію перетину кордону з українського боку. У червні більше ніж чверть опитаних, а саме 32%, оцінили організацію перетину кордону з боку України на «5», що є найвищою оцінкою. На «4» оцінив 41%, посередньо, а саме на «3», оцінили 18%. Найнижчу оцінку «1» організації перетину кордону в Україні поставила незначна частка опитаних. Протягом періоду з вересня 2022 року до червня 2023 року відсоток таких оцінок зменшувався і становив лише 2% в червні 2023 року.

У сумі позитивні оцінки переважають над негативними, а отже, пасажери цілком задоволені організацією процедури перетину кордону саме з українського боку.

Рис. 14. Організація процедури перетину кордону з українського боку, % опитаних (на шкалі від 1 до 5, де 1 - зовсім незадоволений, 5 - повністю задоволений)

	Вер 2022	Жовт 2022	Лист 2022	Груд 2022	Квіт 2023	Черв 2023
1	7	4	2	7	1	2
2	10	8	4	7	5	6
3	14	18	18	13	24	18
4	22	26	27	31	41	41
5	47	45	49	43	30	32

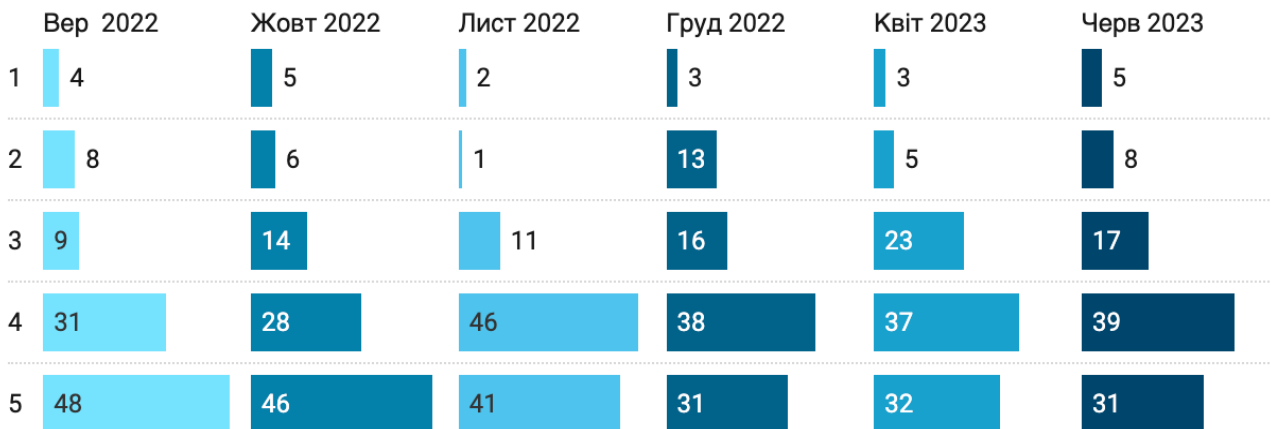
10. Організація перетину кордону з іноземного боку

Схожа тенденція є і з організацією процедури перетину кордону з іноземного боку. Респонденти переважно позитивно оцінюють перетин кордону з іноземного боку. У червні 31% опитаних оцінив організацію перетину кордону на «5», 39% оцінили на «4». Відсоток таких оцінок коливався від 31% до 48% протягом періоду з вересня 2022 року до червня 2023 року. У червні нейтральну оцінку надали 17% респондентів, і 13% пасажирів залишились частково чи повністю незадоволеними.

Загалом більшість опитаних виставляла позитивні оцінки організації перетину кордону з боку іноземної держави. Проте є невеликий відсоток опитаних, які виставляли оцінки «1» та «2», що може

свідчити про наявність певних проблем або недоліків в організації перетину кордону з боку іноземної держави.

Рис. 15. Організація процедури перетину кордону з іноземного боку, % опитаних (на шкалі від 1 до 5, де 1 - зовсім незадоволений, 5 - повністю задоволений)



Середня оцінка задоволеності

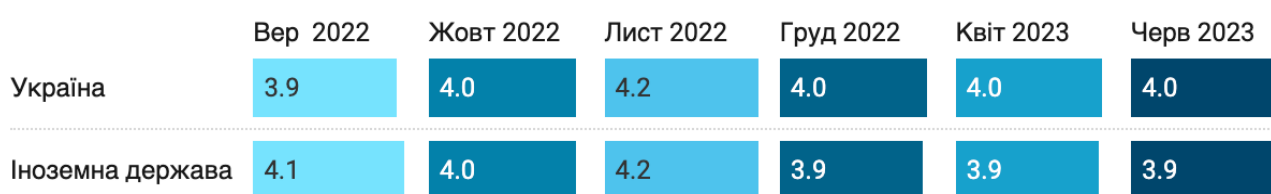
Організація перетину кордону з українського боку

Середня оцінка задоволеності організації перетину кордону в Україні становила від 3,9 до 4 протягом усього періоду від вересня 2022 року до червня 2023 року. Це свідчить про помірну задоволеність опитаних організацією перетину кордону в Україні.

Організація перетину кордону з іноземного боку

Середня оцінка задоволеності організації перетину кордону з боку іноземної держави становила від 4,1 до 3,9 протягом періоду з вересня 2022 року до червня 2023 року. Загалом оцінка залишається стабільно незмінною.

Рис. 16. Середня оцінка задоволеності, % опитаних (на шкалі від 1 до 5, де 1 - зовсім незадоволений, 5 - повністю задоволений)

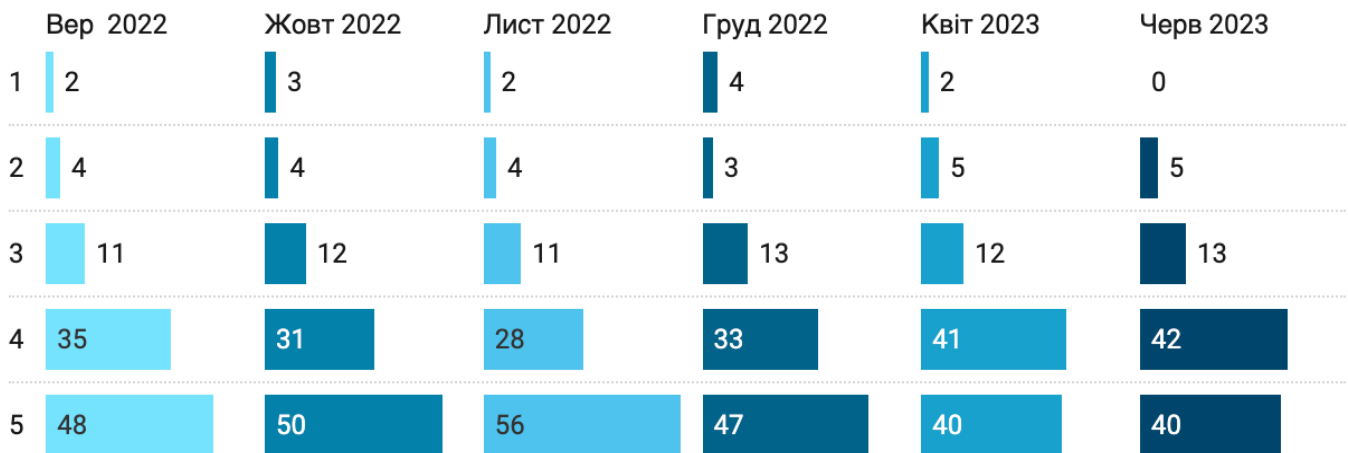


11. Поведінка Державної прикордонної служби України

Якість обслуговування, а саме поведінку співробітників Державної прикордонної служби України, переважно оцінили позитивно. У червні найвищу оцінку «5» поставила майже половина респондентів – 40%, на «4» оцінили 42% респондентів. Нейтральну оцінку надали 13%, та лише 5% опитаних оцінили якість обслуговування співробітників ДПСУ незадовільно.

Рис. 17. Якість обслуговування на пункті пропуску з українського боку, поведінка співробітників Державної прикордонної

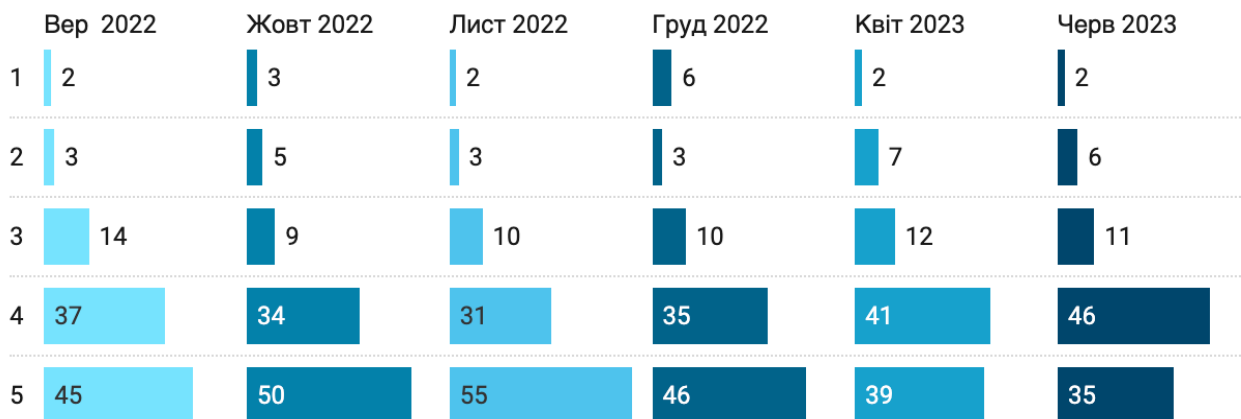
служби України, % опитаних (на шкалі від 1 до 5, де 1 - зовсім незадоволений, 5 - повністю задоволений)



12. Поведінка Державної митної служби України

Респонденти також позитивно оцінили якість обслуговування Державної митної служби України. Найвищу оцінку - "5" поставили аж 35% пасажирів. Значний відсоток респондентів (46%) оцінює поведінку співробітників Державної митної служби України на «4». Нейтрально, тобто на «3», оцінили 11% опитаних, і лише 8% опитаних оцінили незадовільно.

Рис. 18. Якість обслуговування на пункті пропуску з українського боку, поведінка співробітників Державної митної служби України, % опитаних (на шкалі від 1 до 5, де 1 - зовсім незадоволений, 5 - повністю задоволений)



Середня оцінка задоволеності

Поведінка Державної прикордонної служби України:

у період із вересня 2022 року до червня 2023 року середня оцінка задоволеності якістю обслуговування прикордонниками коливалась від 4,1 до 4,3. Це свідчить про те, що опитані в цілому були задоволені якістю роботи прикордонників та їхніми діями на пунктах пропуску.

Поведінка Державної митної служби України:

за той же період часу середня оцінка задоволеності якістю обслуговування митниками також коливалась від 4,1 до 4,3. Це свідчить про те, що опитані також були задоволені якістю роботи митників та їхніми діями на пунктах пропуску.

Рис. 19. Середня оцінка задоволеності, % опитаних (на шкалі від 1 до 5, де 1 - зовсім незадоволений, 5 - повністю задоволений)

	Вер 2022	Жовт 2022	Лист 2022	Груд 2022	Квіт 2023	Черв 2023
Прикордонники	4.2	4.2	4.3	4.2	4.1	4.2
Митники	4.2	4.2	4.3	4.1	4.1	4.1

Підсумки та пропозиції

1. Громадяни України під час своїх закордонних поїздок у середньому витрачали на перетин кордону 4 години 24 хвилини в червні 2023 року.
2. Основною проблемою під час перетину кордону для більшості респондентів (74%) стала наявність черг. Інші недоліки роботи пунктів пропуску були пов'язані з побутовими умовами перебування, як-от: наявність туалету або місця для приймання їжі. На них вказали 25% та 28% опитаних відповідно.
3. Згідно з отриманими даними бачимо, що задоволеність санітарними умовами на досить низькому рівні. Середня оцінка задоволеності за п'ятибальною шкалою становить 3,1.
4. У цілому опитані добре оцінили роботу персоналу Держмитслужби та Держприкордонслужби при здійсненні перетину державного кордону.

За підсумками опитування пасажирів, які протягом місяця до його проведення перетнули державний кордон, сформовано пропозиції з покращення ситуації при перетині громадянами України державного кордону України.

1. Подальша організація на пунктах пропуску місць для приймання їжі та сидіння.
2. Покращення санітарних умов, зокрема наявність чистих вбиралень на самих пунктах пропуску та під'їздах до них.
3. Збільшення кількості працівників Держмитслужби та Держприкордонслужби, які обслуговують відповідні пункти пропуску, задля зменшення кількості черг.
4. Покращення доступу до мереж мобільного зв'язку українських операторів.

ЧЕСНИЙ КОРДОН: оцінки та очікування бізнесу

Протягом червня - липня 2023 року було опитано 50 респондентів у форматі фокус-груп та глибинних інтерв'ю. В опитуваннях брали участь митники, підприємці, що здійснюють зовнішньоекономічну діяльність, митні брокери, перевізники, представники бізнес-асоціацій, волонтери, експерти з митної справи.

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

1. Загальна характеристика експортно-імпоротної діяльності підприємств протягом червня - липня 2023 року

У зв'язку з воєнною агресією росії в Україні переважна більшість оформлень товарів продовжує здійснюватися на кордоні України/ЄС у міжнародних автомобільних пунктах пропуску (МАПП). У зв'язку з цим посилене навантаження на західний кордон України продовжує впливати на терміни поставок товарів та якість логістики. Обмежена пропускна спроможність МАПП залишається однією з нагальних проблем для суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності. Також на швидкість поставок впливає здатність опрацювання відповідної кількості вантажів з боку суміжних країн.

Значна кількість респондентів зазначила сталість експортної складової протягом попередніх двох-чотирьох місяців. Водночас, підприємства аграрного напрямку заявили про скорочення експорту сільгосппродукції. Це пов'язано із запровадженими обмеженнями на ввезення української аграрної продукції з боку окремих європейських країн (Польща, Словаччина, Угорщина). Наприклад, Польща повернула перевірки з боку власної ветеринарної служби. Це, зі свого боку, збільшило черги на українсько-польському кордоні. У деяких виробників та продавців відповідної продукції це призвело до зупинки роботи їхніх підприємств і поставило під загрозу виконання контрактів не тільки з країнами Європи, а й з країнами Азії та Латинської Америки.

Крім цього, експортери зазначили великі черги на митниці з боку Республіки Польщі, зволікання на території митних органів іноземних держав, додаткові перевірки. Зокрема, з польської сторони технічно не вистачає електронних пломб із GPS та інших засобів відстеження транзиту. Це призводить до того, що транзитних вантажів заїжджає більше, ніж польська сторона може опрацювати, а це, у свою чергу, призводить до черг. Є інформація про неформальні накази з боку польської сторони сповільнювати процес проходження через кордон - не більше 2-х машин за годину.

Незважаючи на те, що ринок логістичних послуг адаптувався до умов війни, бізнес продовжує втрачати кошти і контрагентів через логістичну складову. Навіть якщо український постачальник має більш привабливу ціну ніж у конкурентів, іноземні покупці часто відкидають такі пропозиції і надають перевагу більш дорогим варіантам лише через тривалий час поставки з України, що залежить від логістичного плеча і затримок на митницях.

За інформацією перевізників, найбільші черги пасажирських автобусів виникали на МАПП Краківець та Шегині. Через зростання попиту на перевезення кількість рейсів збільшилася на 20% у порівнянні з квітнем - травнем 2023 року. Переважно через розклад руху від вокзалів основна кількість автотранспорту прибуває на кордон у період з обіду до півночі. Крім того, на МАПП Шегині діє пішохідний перехід. Збільшення навантаження на працівників вказаних ПП призводить до

сукупного зростання часу пропуску окремих транспортних засобів через кордон, що призводить до черг.

Опитані позитивно оцінили створення Полтавською митницею телеграм-бота, на якому викладають нормативні документи для інформування бізнесу з можливістю відправити представникам бізнесу запитання в чат-бот. Наголошено на позитивних змінах у ставленні чернігівських митників до імпортерів. У першій половині 2023 року через завищення митної вартості імпортих вантажів підприємці почали відмовлятися від послуг Чернігівської митниці та проходити митні процедури на інших митницях. У зв'язку з цим представники служби почали звертатися до суб'єктів ЗЕД і брокерів, щоб ті повернулися і розмитнювали товари безпосередньо в Чернігівському регіоні.

Напрямки та динаміка експорту

У цілому про масштабний вихід на нові ринки збуту або відновлення довоєнних поставок наразі мова не йде. Але окремі підприємства проводять активну роботу для відновлення свого експорту в окремі країни Європи, а також до Китаю.

Експортна складова за видами продукції також значно не змінилася. Підприємства працюють у межах погодженого асортименту, який у них замовляють, і в межах можливостей своїх виробництв.

Основною причиною скорочення експорту підприємств стали обмеження на ввезення української аграрної продукції з боку вже згаданих Польщі, Угорщини та Словаччини. Зокрема, респонденти зазначили значно ускладнений транзит продукції територією Польщі.

Робота єЧерги на кордоні

Окрема увага під час проведення дослідження була приділена функціонуванню єЧерги на кордоні. Значна кількість респондентів позитивно оцінили її роботу. Це зручно й заощаджує час очікування. Отримано дуже багато позитивних відгуків. «Так, певний час чекати все одно необхідно, але при цьому водіям стало легше планувати поїздки», - зазначили опитані. Також не спостерігалось проблем із підвисанням, чи збоями в роботі цього сервісу. Водночас, на думку деяких опитаних, є свідчення про зловживання й порушення принципу рівності всіх учасників. Зокрема, наводились приклади невчасної актуалізації часу проходження кордону, коли при виїзді зі Львова вказувався один час, а по прибутті на кордон доводилось чекати додатково від 2 до 4 годин. Також були свідчення наявності паралельної черги.

NCTS

Незважаючи на збільшення декларацій, оформлених у системі спільного транзиту (NCTS), значна кількість підприємств не дуже поспішає авторизуватись у системі NCTS. На думку опитаних, імовірно це відбувається через велику кількість документів, які потрібно подати, і природний опір усьому новому. За іншими свідченнями, однією з причин, яка стримує суб'єктів ЗЕД від використання системи спільного транзиту, є висока вартість фінансової гарантії і послуг з організації гаранта. Так, підприємство може самостійно виступити фінансовим гарантом, однак це потребує наявності значних обігових коштів. Крім того, для багатьох підприємців незрозумілим залишається механізм розрахунку суми гарантії, що також стримує їх від використання системи NCTS.

У цьому контексті митні брокери вказують на випадки, за яких деякі брокери країн ЄС (наприклад, Словенії) відмовляються відкривати декларації T1 до місця призначення в Україні, мотивуючи це високим ризиком непостачання товару кінцевому отримувачу і, як наслідок, – наявністю проблем із

закриттям наданої декларації.

Респонденти з острахом очікують на зміни, які заплановані на листопад 2023 року, а саме скасування декларацій типу ЕА, оскільки не всі розуміють, як система буде працювати надалі. Було б доречно надати роз'яснення бізнесу з цього питання шляхом проведення профільних онлайн-заходів.

Інфраструктура

Опитані з Чернігівщини вчергове наголосили на проблемі облаштування терміналу в м. Чернігові, з огляду на втрату чинності положень Митного кодексу, які дозволяли митне оформлення товарів без їх пред'явлення митним органам.

Іншими респондентами зазначено, що стан різних вантажних митних комплексів (ВМК) на митних постах дуже різний: від нещадної експлуатації без ремонтів (ВМК, що введені в дію 10 і більше років тому), так і створення зручного простору для здійснення зовнішньоекономічних операцій згідно зі стандартами США та країн Європи. У будь-якому випадку, відповідна інфраструктура потребує значних фінансових коштів.

2. Основні результати дослідження

2.1 Зазначено поступове збільшення використання підприємствами режиму спільного транзиту (NCTS)

Водночас бізнес заявляє про складнощі та побоювання у використанні нового сервісу. Питання гарантування залишається основною перешкодою для бізнесу.

2.2 Спостерігається позитивний ефект від запровадження механізму єЧерги

Водночас є свідчення про випадки існування «паралельних» черг та помилок при обрахуванні часу перебування на кордоні.

2.3 Зазначено невизначеність та побоювання бізнесу, пов'язані з очікуваною втратою чинності положень Митного кодексу, які дозволяли митне оформлення товарів без їх пред'явлення митним органам.

2.4 Черги на кордоні залишаються основною перешкодою при здійсненні експортно-імпортних операцій, оскільки бізнес продовжує втрачати кошти і контрагентів через логістичну складову.

2.5 Неможливість перевірки митними брокерами достовірності сертифікату Євро-1.

Вставка 1.

Проблема завершення зовнішньоекономічних контрактів, за якими до 24 лютого 2022 року були здійснені платежі на адресу контрагентів з Білорусі та Росії:

- опитані продовжують вказувати на застосування до них заходів валютного контролю за вказаними контрактами;

- через дію Постанови НБУ «Про роботу банківської системи в період запровадження воєнного стану» №18 від 24.02.2022 р залишається проблемою сплата арбітражних зборів до судів іноземних юрисдикцій. Неможливо здійснити оплати за договорами позики, франчайзингу та іншим, що не відносяться до експортно-імпортних поставок. На практиці рішення щодо дозволу на здійснення таких операцій нікому не видаються.

3. Робота митних органів

У ході дослідження, проведеного протягом червня - липня 2023 року, було опитано митників щодо їхнього погляду на ситуацію на митниці. Зокрема, було виділено фактори, які негативно впливають на роботу митних органів (з позиції митників):

- невпевненість у майбутньому у зв'язку з черговим етапом можливого реформування митних органів;
- побоювання щодо зміни статусу посадових осіб митних органів (поступовий перехід на контракти);
- скорочення грошового забезпечення за рахунок скасування премій та різноманітних доплат;
- збільшення кількості перевірок контролюючими органами та внутрішніх контрольних заходів;
- недотримання вимог законодавства щодо незалежності посадових осіб митних органів;
- проблеми організаційного характеру: часті повітряні тривоги та вимкнення електроенергії.

4. Перешкоди з боку сусідніх країн

У ході дослідження окремо приділено увагу перешкодам, з якими стикаються українські підприємства при здійсненні експортно-імпортних поставок з боку сусідніх країн, оскільки частина названих перешкод не залежить від української сторони. Найбільше скарг стосувалося перешкод, які виникають при транзиті територією Польщі або поставках до Польщі.

Основні перешкоди:

- при оформленні декларацій T1 у напрямку України деякі митні брокери країн ЄС (наприклад, Словенії) відмовляються відкривати декларації T1 до місця призначення в Україні, мотивуючи це високим ризиком непостачання товару кінцевому отримувачу і як, наслідок, – наявністю проблем із закриттям наданої декларації;
- з польського боку технічно не вистачає електронних пломб із GPS та інших засобів відстеження транзиту, через що транзитних вантажів заїжджає більше, ніж польська сторона може опрацювати, а це призводить до черг.

5. Найбільш позитивний випадок, який трапився при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності протягом попередніх двох місяців

- позитивно оцінено створення Полтавською митницею телеграм-бота, на якому викладають нормативні документи для інформування бізнесу і є можливість поставити питання.
- позитивно оцінено зміну ставлення до бізнесу з боку Чернігівської митниці.
- у цілому позитивно сприймається запровадження механізму еЧерги на кордоні.

6. Рекомендації та пропозиції учасників фокус-груп та глибинних інтерв'ю

Можливі шляхи вирішення перешкод (від учасників фокус-груп та глибинних інтерв'ю)

1. Збільшення пропускнуої спроможності міжнародних автомобільних пунктів пропуску.
2. Удосконалення механізму функціонування єЧерги.
3. Запровадження на найбільш проблемних ділянках кордону спільного митного та прикордонного контролю.
4. Розгляд можливості впровадження ідеї Полтавської митниці щодо створення аналогічного телеграм-боту іншими регіональними митницями.
5. Спрощення системи перереєстрації або тимчасової зміни місцезнаходження релокованих підприємств.
6. Проведення додаткової роз'яснювальної роботи серед суб'єктів ЗЕД у зв'язку з очікуваним скасуванням декларацій типу ЕА та втратою чинності положень Митного кодексу, які дозволяли митне оформлення товарів без їх пред'явлення митним органам, оскільки не всі розуміють, як будуть надалі здійснюватися відповідні процедури.

Варто зазначити, що рекомендації, сформульовані в [попередніх випусках бюлетеня](#), не втратили своєї актуальності.