



## **МОНІТОРИНГ ЗМІН У МИТНІЙ СФЕРІ ПІСЛЯ ЗАПРОВАДЖЕННЯ В УКРАЇНІ ВОЄННОГО СТАНУ**

**Проведено Асоціацією митних брокерів України у співпраці з Інститутом економічних досліджень і політичних консультацій в рамках проекту «Підтримка громадської ініціативи» «За чесну і прозору митницю», який реалізується ІЕД, за сприяння Європейського Союзу та співфінансування МФ «Відродження» та ATLAS Network**

**Автори:**

**Ірина Демченко, канд. екон. наук**

**Наталія Демченко**

**Київ 2023**

## ЗМІСТ

<b>1. Вступ .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Рекомендації, підготовлені за результатами Громадського моніторингу.....</b>	<b>4</b>
<b>3. Методологія дослідження.....</b>	<b>6</b>
3.1. Методи громадського моніторингу.....	6
3.2. Методи збору даних.....	6
3.3. Обробка та аналіз даних.....	7
3.4. Обмеження.....	7
<b>4. Актуальні тенденції здійснення експортних операцій, проблеми та шляхи вирішення.....</b>	<b>8</b>
4.1. Основні тенденції.....	8
4.2. Проблеми при здійсненні експортних операцій .....	8
4.3. Особливості проходження митних процедур у суміжних країнах.....	10
<b>5. Актуальні тенденції здійснення імпорتنих операцій, проблеми та шляхи вирішення.....</b>	<b>11</b>
<b>6. Оцінка діяльності митниць Державної митної служби під час воєнного стану....</b>	<b>13</b>
<b>7. Міжнародне застосування NCTS в Україні.....</b>	<b>14</b>
<b>Висновки.....</b>	<b>15</b>

## 1. Вступ

Протягом квітня-жовтня 2023 року Асоціація митних брокерів України у співпраці з громадською організацією «Інститут економічних досліджень та політичних консультацій» в рамках проєкту «Підтримка Громадської ініціативи «За чесну та прозору митницю», який реалізується ІЕД за сприяння Європейського Союзу, та співфінансування Міжнародного фонду «Відродження» та ATLAS Network, впроваджувала проєкт **«Моніторинг змін у митній сфері, пов'язаних із запровадженням в Україні воєнного стану»**.

Після введення воєнного стану в Україні однією з перших інституцій, діяльність якої зазнала відчутних змін, стала митниця. Нововведення були оперативною відповіддю на різке зростання безпекових і макроекономічних ризиків. Зміни стосувалися порядку здійснення імпорتنих та експортних операцій, роботи митних органів, правового регулювання ввезення окремих груп товарів тощо. Війна зумовила органи державної влади встановити нові правила, до яких представники бізнесу повинні швидко адаптуватись.

Паралельно здійснюється імплементація всіх правових норм для приєднання України до NCTS, в тому числі надання можливостей українському бізнесу отримувати інші спрощення відповідно до процесу євроінтеграції (наприклад – статус Авторизованого економічного оператора (АЕО)).

Інформація, яка регулярно збирається та обговорюється членами Асоціації, свідчить про збереження перешкод, з якими стикаються суб'єкти ЗЕД під час здійснення митного оформлення, включаючи наявність корупційних складових, відсутність коректних і прозорих підходів щодо визначення митної вартості, складнощі пов'язані з транспортною логістикою, нерозуміння процесу отримання спрощень (загальна гарантія, статус АЕО) тощо. Посилення громадського контролю за процесом митного оформлення в умовах війни, впровадження за його результатами колективних адвокаційних заходів з боку неурядових організацій можуть змінити ситуацію на краще, адже сприятимуть доланню штучних перешкод для суб'єктів ЗЕД, здійсненню зовнішньоекономічної діяльності за європейськими підходами та зміцненню обороноздатності України в цілому.

Ця публікація була б неможливою без активної участі в фокус-групах небайдужих до теми дослідження українських експертів, митних брокерів і представників бізнес-структур.

## 2. Рекомендації, підготовлені за результатами Громадського моніторингу

### *Митним органам/органам державної влади:*

- Розширити пропускну спроможність пунктів пропуску за рахунок розвитку інфраструктури (відкриття нових пунктів пропуску на кордоні з ЄС);
- Надати можливість здійснення спільного митного та прикордонного контролю за прикладом пунктів пропуску на кордоні Україна-Молдова (МАПП «Паланка»), де загальний час оформлення одного автомобіля зазвичай не перевищує 30 хвилин.
- Збільшити кількість працівників митних органів на пунктах пропуску
- Підвищувати рівень кваліфікації співробітників регіональних митниць, у тому числі заздалегідь проводити роз'яснювальні заходи щодо нововведень у законодавстві, порядку здійснення оформлення товарів у різних митних режимах за участі представників регіональних митниць з метою забезпечення уніфікованого підходу на всій території України
- Забезпечити ведення комунікації митного інспектора та митного брокера щодо кожного митного оформлення винятково в режимі онлайн, що надасть можливість оперативного направлення додаткових документів для підтвердження митної вартості за необхідності, а також надання роз'яснень за запитом інспектора
- Уніфікувати та надати у зрозумілому для митних брокерів форматі вимоги щодо експорту особистих речей громадянами
- Стандартизувати вимоги до переліку документів, необхідних до надання представниками бізнесу при здійсненні оформлень товарів у різних митних режимах (без особливостей в залежності від регіону митниці)
- Запобігти маніпуляціям при підтвердженні митної вартості. Суб'єкти ЗЕД зацікавлені у розробленні та імплементації стандартних алгоритмів дій працівників митниці під час здійснення контролю правильності визначення митної вартості, класифікації, країни походження товарів, правомірності використання пільг і преференцій із сплати митних платежів до, під час і після їх випуску в заявлений режим. Впровадження митного пост-аудиту може розглядатися як індикатор наближення митної практики до європейських стандартів
- Продовжувати розробляти та впроваджувати сучасні ІТ-рішення з метою оперативного надання інформації суб'єктам ЗЕД та підтримки комунікації між митниками та представниками бізнесу (мобільні додатки, Telegram-боти, Telegram-канали, сервіси типу helpdesk, тощо)

### *Бізнесу:*

- Спостерігати за станом черг на пунктах пропуску онлайн та на підставі отриманих даних приймати рішення щодо вибору найменш завантаженого МАПП

- Співпрацювати з ДМСУ в імplementації кращого досвіду та міжнародних практик
- Звертатися на helpdesk ДМСУ у разі виникнення проблемних питань щодо оформлення декларацій у системі NCTS
- ***Профільним асоціаціям:***
- Організувати системні заходи з метою роз'яснення нововведень, які відбуваються на митниці, за участі представників малого та середнього бізнесу, а також працівників ДМСУ
- Сприяти суб'єктам ЗЕД в отриманні спрощень, які надає статус АЕО

### **3.      Методологія дослідження**

Метою дослідження став моніторинг змін процедури митного оформлення товарів у зв'язку з повномасштабною військовою агресією Росії проти України.

Моніторинг був спрямований на збір і аналіз даних щодо таких складових:

- Актуальні тенденції здійснення експортних операцій (основні проблеми та шляхи їх вирішення).
- Найважливіші проблемні питання під час оформлення імпорتنих операцій та шляхи їх вирішення.
- Оцінка діяльності Держмитслужби під час воєнного стану (комунікація співробітників митниці з представниками бізнесу, зміни після запровадження в Україні воєнного стану).

#### **3.1.   Методи громадського моніторингу**

Виходячи із розуміння громадського моніторингу як процесу відстеження силами громадськості загальних процесів і змін, що відбуваються у суспільному житті, його дані мають відображати передусім громадську думку щодо важливих державних і управлінських рішень. Тому обрані для моніторингу методи мали передбачати можливість системного та об'єктивного вивчення громадської та експертної думок щодо предмету моніторингу – діяльності регіональних митниць. Найкращими для цього є соціологічні методи – різні види опитувань окремих цільових груп (ЦГ), діяльність яких напряму пов'язана із роботою митних органів. Це передусім – митні брокери, які користуються послугами митниць, представники підприємств – суб'єктів ЗЕД. Важливим джерелом даних є експерти – науковці та спеціалісти, які сьогодні залучені до аналізу економічної, зокрема митної політики, розробки нових законодавчих актів і нормативно-правових документів, що регулюють діяльність митних органів, а також досвідчені професіонали, які беруть активну участь у діяльності профільних недержавних об'єднань тощо.

#### **3.2.   Методи збору даних**

Для реалізації громадського моніторингу було обрано метод фокус-групових дискусій з митними брокерами та експертами (за допомогою програмного забезпечення Zoom). Всього проведено 4 фокус-групи, в яких взяло участь 26 респондентів.

ФГД 1 – 07.04.23 – 7 учасників

ФГД 2 – 18.05.23 – 6 учасників

ФГД 3 – 14.07.23 – 6 учасників

ФГД 4 – 22.09.23 – 7 учасників

Фокус-групи проводились за спеціально розробленим гайдом, до якого увійшли актуальні питання щодо проблем під час здійснення оформлення експорту та імпорту вантажів, оцінки діяльності регіональних митниць Держмитслужби тощо.

Рекрут респондентів для участі в фокус-групах був здійснений ініціативною групою, створеною при Асоціації митних брокерів України, шляхом прямого звернення до індивідуальних і колективних членів Асоціації, відправлення письмових запрошень до суб'єктів, які надають послуги з митного оформлення. Також до участі у фокус-групах було запрошено експертів з митної справи.

Наприкінці періоду моніторингу також було проведено одне глибинне інтерв'ю з експертом з метою обговорення та уточнення основних тенденцій, що відбулись у процедурах митного оформлення товарів в Україні впродовж 2023 року.

### **3.3. Обробка та аналіз даних**

Під час фокус-груп (за згодою учасників) вівся аудіозапис. На основі запису підготовлено 4 стенограми фокус-групових дискусій у форматі .docx.

За результатами глибинного інтерв'ю з експертом підготовлено звіт.

Аналіз стенограм інтерв'ю здійснений за допомогою методу аналітичної індукції, що передбачає класифікацію даних, їх кластеризацію та аналітичні узагальнення.

### **3.4. Обмеження**

Фокус-групові дискусії та глибинні інтерв'ю як метод дослідження відносяться до якісної соціології. Вони здебільшого спрямовані на вивчення досвіду та думок представників цільової аудиторії, які найкраще у силу своєї професійної діяльності представляють реальну ситуацію щодо роботи регіональних митниць. Реалізоване дослідження не претендує на те, що отримані дані та висновки представляти як репрезентативні (на відміну від кількісних досліджень). Але усі опитані є професіоналами, мають досвід взаємодії з митними органами під час повномасштабної війни і водночас особами, зацікавленими у покращенні роботи митниць і створенні зручних, прозорих умов для митного оформлення, спеціалістами, які були готові ділитися своїми знаннями, пропозиціями стосовно подальших кроків із реформування митних органів.

До участі в фокус-групах не вдалось залучити усіх запрошених респондентів через їх високу завантаженість.

## **4. Актуальні тенденції здійснення експортних операцій, проблеми та шляхи вирішення**

### **4.1. Основні тенденції**

У зв'язку з воєнною агресією росії в Україні переважна більшість оформлень товарів здійснюється на кордоні України/ЄС у міжнародних автомобільних пунктах пропуску (МАПП). Навантаження на західний кордон України є чималим, а пропускна спроможність міжнародних автомобільних пунктів пропуску залишається однією з нагальних проблем.

До початку воєнної агресії росії в Україні об'єми оформлень вантажів на автомобільних пунктах пропуску були в три рази меншими.

Починаючи з травня 2023 року, пропускна спроможність погіршилася у зв'язку з протестами зі сторони Польщі. Спочатку протестували виробники сільськогосподарської продукції (сої, пшениці), потім - перевізники, оскільки для європейських перевізників залишилися квоти на дозволи зі сторони України, на відміну від українських перевізників, для яких Європейські країни відмінили дозвільну систему з 24 лютого минулого року.

Ситуація на автомобільних пунктах пропуску дещо покращилась після запровадження електронної черги, проте це не вирішило проблему завантаженості. З травня 2023 року електронна черга функціонує у тестовому режимі на пунктах пропуску «Рава-Руська», «Краковець», «Порубне», «Ужгород». Раніше вона працювала лише у МАПП «Ягодин». Поблизу кордонів створено майданчики для автомобілів, але вони дуже малі, розраховані максимально на 200 машин. Найпроблемніший пункт пропуску з найбільшою чергою – МАПП «Ягодин», де орієнтовний час оформлення однієї машини – 1 година. Враховуючи довжину черги, яка станом на травень 2023 року становила 35 км, жодний електронний механізм не спроможний розв'язати проблему такого масштабу.

Необхідність пломбування товару та неможливість проведення цієї процедури у міжнародних автомобільних пунктах пропуску призводить до чималих черг до найближчих терміналів поблизу західного кордону (у м. Львів наприклад). Завантаженість терміналів у східних регіонах (м. Запоріжжі) є значно меншою. Адже переважна більшість товару зберігається поблизу кордону з країнами ЄС.

Протягом серпня-вересня 2023 року учасники фокус-групи відзначили зростання кількості експортних операцій, яке пов'язані з сезоном збору та вивозу аграрної продукції. Основними країнами експорту залишаються країни Європейського Союзу, Молдова, Туреччина, Ізраїль, США, Ліван.

### **4.2. Проблеми при здійсненні експортних операцій**

Основною проблемою, якою найбільше занепокоєний бізнес, є наявність черг на кордоні. Механізм «Електронної черги», на жаль, не вирішує зазначену проблему.



На практиці цей механізм часто-густо не пришвидшує проходження кордону, проте й навіть гальмує. На думку учасників фокус-груп, почерговий під`їзд машин у визначений час дещо затримує оформлення, так як в живій черзі за цей час теоретично могло б оформитись більше машин. Прискорене проходження кордону передбачено для транспортних засобів, які перевозять продукцію, що швидко псується. Проте на практиці така перевага не завжди працює.

Ключовою причиною наявності черг на кордоні є застаріла інфраструктура пунктів пропуску та низька пропускна спроможність. Водії спостерігають за завантаженістю пунктів пропуску онлайн та на підставі отриманих даних приймають рішення щодо вибору певного пункту пропуску для перетину кордону. Подекуди вони віддають перевагу більшим витратам часу на дорогу, аби скоротити очікування у чергах й зекономити загальні витрати часу. Адже очікування для перевізників, експедиторів і логістичних операторів на МАПП коштують надто дорого.

Впродовж всього періоду моніторингу тривалість очікування перед пунктом пропуску могла становити добу та більше. Такий значний час очікування зумовлений не лише застарілою інфраструктурою МАПП, проте й кадровою проблемою. У ДМСУ не вистачає працівників митних органів на пунктах пропуску. Якщо з центрального апарату ДМСУ направляється вказівка регіональним митницям прискорити процес оформлення вантажів у пунктах пропуску – тоді оформлення відбувається швидше. Проте таке пришвидшення не має відбуватися за рахунок обмеження часу на здійснення митного контролю, тому нагальною проблемою є необхідність збільшувати кількість представників митних органів.

Наявність значних черг і затримок, пов`язаних із проходженням кордону, зумовлює зростання вартості фрахту, а подекуди і відмови перевізників брати завантаження за певними напрямками.

Актуальним питанням залишається уніфікація та надання у зрозумілому для представників бізнесу (митних брокерів) форматі вимог щодо експорту особистих речей громадянами. На разі мають місце ситуації, коли інспектори на внутрішніх митницях не беруться за оформлення таких декларацій, пропонуючи митним брокерам надавати цю послугу безпосередньо на кордоні, а митні брокери в свою чергу мають багато відкритих питань щодо оформлення таких декларацій.

Процедура оформлення товарів відрізняється за регіонами України. На думку митних брокерів, відсутність уніфікованих вимог до переліку документів, необхідних до надання представниками бізнесу, є вагомою перешкодою для подолання корупції на митниці та формування дійсно ринкових конкурентних умов діяльності митних брокерів, суб`єктів ЗЕД тощо.

Впродовж періоду моніторингу мали місце затримки з видачею сертифікатів EUR-1: відомо про випадки, коли вимагається більший перелік документів, а також довше необхідно чекати на отримання сертифікату.

### **4.3. Особливості проходження митних процедур у суміжних країнах**

Орієнтовний час проходження кордону із суміжними країнами, включаючи час очікування у нейтральній зоні, перед МАПП суміжної країни та на її МПП, може становити близько однієї години. Проте такий варіант є оптимістичним. Буває, що проходження кордону займає і до однієї доби. Основною причиною тривалого оформлення є час очікування у чергах перед пунктами пропуску.

У залежності від характеру вантажу та деталей, вказаних у товаросупровідних документах (вантажовідправник, вантажоодержувач, товар), європейські митники можуть ініціювати догляд товару з повним або частковим розвантаженням транспортного засобу або вимагати додаткові документи. Проте такі випадки були за період моніторингу, скоріше, поодинокими на відміну від черг на кордоні. Більше перешкод для українського бізнесу виникають не через представників митних органів прикордонних країн, а через роботу митників на території України.

## 5. Актуальні тенденції здійснення імпорتنих операцій, проблеми та шляхи вирішення

На думку суб'єктів ЗЕД, оформлення вантажів у режимі імпорту не стало простішим протягом періоду моніторингу.

*Основні проблемні питання при здійсненні імпорту вантажів:*

- підтвердження митної вартості;
- митні огляди однорідних товарів (функціонуванням Автоматизованої системи аналізу та управління ризиками (АСАУР));
- «табличний» підхід у розрахунку митних платежів на транспортні засоби і відсутність уніфікованого підходу та єдиної системи на всіх митних постах;
- тривалість процедури проходження фітоконтролю на підкарантинні товари;
- оформлення експрес-відправлень у випадках, коли товар фізично знаходиться в іншому місті.

Питання підтвердження митної вартості при імпорті вантажів порушували під час кожної з ФГД усі респонденти, діяльність яких пов'язана з оформленням імпорتنих операцій. Негативною практикою є прийняття на фінальному етапі митного оформлення неочікуваного рішення про підняття митної вартості. На жаль, учасники дискусій неодноразово стикалися із такими викликами як до, так і впродовж повномасштабної війни. Бувають ситуації, коли на один і той самий товар різними митницями по-різному визначається митна вартість. Учасники фокус-груп впевнені, що у Державної митної служби України наявні інструменти для врегулювання питання визначення митної вартості шляхом введення уніфікованого та зрозумілого підходу до її визначення. Для цього потрібно передусім політичне рішення на найвищому рівні.

Митні брокери погоджуються у тому, що необхідно на законодавчому рівні визначити вичерпний перелік документів, що обов'язково надаються для підтвердження митної вартості товарів та який гарантовано унеможливив безпідставне підвищення митної вартості представниками митниці.

Учасники ФГД звертали увагу, що оформлення товару в режимі «імпорту» часто відбувається «за таблицями». Тобто представники митних органів використовують наявні табличні дані та приймають рішення з приводу митної вартості на конкретно ввезений товар, що виконує, на думку представників бізнесу, передусім функцію наповнення бюджету, а також не враховує, наприклад, несправності транспортного засобу, які можуть значно впливати на його ціну.

Також має місце різниця у розрахунках митних платежів на транспортні засоби різними брокерами, що зумовлює недобросовісну конкуренцію між компаніями через непрозорий, «табличний» підхід у розрахунку митних платежів та відсутності уніфікованого підходу та єдиної системи на всіх митних постах.

Митні брокери не задоволені функціонуванням Автоматизованої системи аналізу та управління ризиками (АСАУР). Практичний приклад її неефективності: представники міжнародної логістичної компанії працювали над оформленням товару за державною угодою між Європейським Союзом та Україною – *Слампочки*. Було ввезено 180 авто з лампочками і з них майже 170 потрапили на митний догляд. Проте за такими поставками митні платежі не сплачуються згідно з Постановою Кабміну. На митницю писали листи – проте система ризиків продовжувала спрацьовувати.

Наявна проблема тривалості процедури проходження фітоконтролю на підкарантинні товари: кожна партія при наявності навіть фітосертифікату продавця їде в лабораторію, яка знаходиться в іншому місті, у зв'язку з чим процедура проходження фітоконтролю займає 2 доби.

Митні брокери надають перевагу оформленню однотипних товарів у режимі «імпорту». У разі якщо клієнт надає складні документи або потенційні ризикові, брокери можуть відмовити в оформленні з метою запобігання ускладненої комунікації з представниками митних органів та спрацювання Автоматизованої системи аналізу та управління ризиками (АСАУР) на конкретну поставку.

Бізнес відзначає проблематику митного оформлення експрес-відправлень у випадках, коли товар фізично знаходиться в іншому місті. При цьому навіть наявність статусу АЕО не скасовує проведення обов'язкових доглядів партій товару, незважаючи на відсутність затверджених процесів.

Митні брокери очікують на зміни, які заплановані на листопад 2023 року, а саме – відміну декларацій типу ЕА. Оскільки чимало представників бізнесу не розуміють як система буде працювати надалі у зв'язку з вказаними змінами, представникам Державної митної служби України було б доречно заздалегідь надати роз'яснення бізнесу під час проведення профільних онлайн-заходів, розміщення спеціальних інформаційних повідомлень на сайті тощо.

## **6. Оцінка діяльності митниць Державної митної служби під час воєнного стану**

З початком війни комунікація бізнесу та представників митниці покращилась. Представники бізнесу підкреслюють зацікавленість митних інспекторів сприяти роботі бізнесу, допомагати суб'єктам господарювання. Проте не вистачає рівня кваліфікації кадрів через їх високу мобільність і оновлення. Багато досвідчених представників митниці звільнились, у т.ч. через мобілізацію.

Варто зазначити, що якість комунікації варіює за окремими регіонами. Є митниці, де питання вирішуються швидко та компетентно. Водночас є митниці, коли навпаки взаємодія здійснюється, на думку представників бізнесу, повільно та неефективно. Питання, які виникають: незрозумілі направлення на митний огляд, ініціація митного огляду наприкінці часового регламенту оформлення машини, затягування митних оформлень вантажів тощо.

Окремо бізнес відмічає високий рівень якості комунікації з представниками центрального апарату ДМСУ.

У цілому учасники групи відмічали, що комунікація з митними інспекторами відбувається достатньо ефективно на митницях, де учасники здійснюють оформлення вантажів, адже взаємодія відбувається на постійній основі.

Митні брокери прагнуть ведення комунікації щодо кожного митного оформлення з інспектором винятково в режимі онлайн. Це надасть можливість оперативного надання додаткових документів для підтвердження митної вартості, за необхідності, а також надання роз'яснень за іншими запитами інспекторів.

Запровадження нововведень через зміни у законодавстві на практиці відбуваються повільно. Часто-густо цей процес гальмується інспекторами на місцях, у т.ч. через очікування вказівок і роз'яснень від центрального апарату ДМСУ. Для подолання цих перешкод, на думку учасників фокус-груп, необхідно підвищувати рівень кваліфікації співробітників регіональних митниць. У тому числі заздалегідь проводити роз'яснювальні заходи щодо нововведень у законодавстві, порядку здійснення оформлення товарів у різних митних режимах за участі представників регіональних митниць з метою забезпечення уніфікованого підходу на всій території України.

Є певні позитивні нововведення на регіональних митницях, а саме: полтавська митниця створила Телеграм-бот, де викладають нормативні документи для інформування бізнесу. Існує також можливість відправити запитання у бот для представників бізнесу.

## 7. Міжнародне застосування NCTS в Україні

Перехід України на міжнародний рівень застосування NCTS відбувся 1 жовтня 2022 року. Робота у системі NCTS на міжнародному рівні дає змогу суб'єктам ЗЕД відкривати декларації T1 безпосередньо в Україні. Порівняно з періодом застосування NCTS на національному рівні та початковими етапами подачі декларацій T1 UA (весна-осінь 2021 року) впродовж останніх місяців оформлення відбувалися набагато швидше та їх кількість суттєво збільшується. Це свідчить про опанування українськими митниками навичок, необхідних для роботи у новій системі.

Бізнес рухається в синергії з Державною митною службою України із взаєморозумінням і підтримкою. Деякі українські компанії подають декларації в електронній системі NCTS понад два роки. Мали місце деякі перешкоди при оформленні декларацій в системі NCTS з боку Польщі, а саме польські митники вимагали внесення певних даних до декларацій T1, які не передбачені Конвенцією про процедуру спільного транзиту. Через технічні обмеження українські компанії не могли ці дані внести в декларацію, а поляки зі своєї сторони не могли зазначити дані прочитати. Питання було порушено на спільній конференції з АсМАП і наразі на стадії вирішення.

Оформлення українських декларацій T1 європейськими митниками на кордоні відбувається переважно оперативно. Має місце людський фактор. Наприклад, водій може випадково надати не той номер декларації або неповний пакет документів. Проте в цілому українські декларації приймаються, а машини оформлюються митниками суміжних європейських країн.

Все більше митних брокерів зацікавлені та планують отримувати спеціальні спрощення, щоб мати можливість оформлювати та подавати декларації T1, незважаючи на складність підготовки заявки на отримання спрощення за загальною фінансовою гарантією.

Актуальною, на думку представників бізнесу, залишається організація заходів, де б надавалися роз'яснення щодо роботи в системі, а також процесу підготовки та заповнення документів, необхідних для отримання спрощень.

Щодо отримання статусу АЕО: для своїх компаній митні брокери здебільшого не бачать очевидних переваг в отриманні статусу АЕО-Б та АЕО-С. Перелік українських підприємств, які вже мають статус АЕО, вкрай обмежений. Важливим є також уточнення деяких митних брокерів, що спрощення, пов'язані з отриманням статусу АЕО, доступні для великих підприємств, а не для малого бізнесу.

Від профільних асоціацій бізнес очікує сприяння в отриманні спрощень, які надає статус АЕО.

## **Висновки**

Моніторинг змін у процедурах митного оформлення товарів у зв'язку з повномасштабною військовою агресією росії проти України був із зацікавленістю сприйнятий та підтриманий його ключовою аудиторією – представниками ЗЕД, митними брокерами та експертами, які спеціалізуються на питаннях реформування органів, що реалізують митну політику в Україні.

За результатами моніторингу, що включав проведення 4 фокус-групових дискусій з представниками бізнесу впродовж квітня – жовтня 2023 р. та 1 глибинне інтерв'ю з експертом, основними проблемами та перешкодами, пов'язаними з процедурами митного оформлення товарів в умовах війни, є:

### **1. Черги на кордонах, що є наслідками:**

- Обмеженої пропускної спроможності МАПП через фізично і морально застарілу інфраструктуру поряд із західним кордоном України;
- Кадровою проблемою (не вистачає працівників митних органів на пунктах пропуску);
- Браку інвестицій в умовах війни;
- Недостатньо ефективною роботою механізму «Електронна черга» (почерговий під'їзд машин у визначений час дещо затримує оформлення, так як в живій черзі за цей час теоретично могло б оформитись більше машин);
- Відсутності домовленості з європейськими країнами щодо спільного митного контролю (приклад - пункт пропуску на кордоні Україна-Молдова (МАПП «Паланка»), де загальний час оформлення одного автомобіля зазвичай не перевищує 30 хвилин)

### **2. Обмеження експорту – імпорту через**

- Ускладнену транспортну логістику;
- Підтвердження митної вартості;
- «Табличний» підхід у розрахунку митних платежів на транспортні засоби та відсутність уніфікованого підходу та єдиної системи на всіх митних постах;
- Відсутність уніфікованого підходу до процедури оформлення товарів за регіонами України;
- Затримки з видачею сертифікатів EUR-1.

### **3. Затримки оформлення вантажів через**

- Чималі черги до найближчих терміналів поблизу західного кордону (у м. Львів наприклад);
- Митні огляди однорідних товарів (функціонуванням Автоматизованої системи аналізу та управління ризиками (АСАУР));
- Тривалість процедури проходження фітоконтролю на підкарантинні товари.

За результатами проведеного дослідження було розроблено рекомендації щодо поліпшення умов здійснення митного оформлення адресовані митним органам, українським підприємствам – суб'єктам ЗЕД і бізнес-асоціаціям.