

ГО „Асоціація регіональних засобів масової інформації”

Аналітичний звіт

**за результатами реалізації проекту
„Громадська оцінка роботи Північної митниці Держмитслужби
у Чернігівській області”**

Чернігів 2021

Матеріал підготовлено в рамках проекту „Підтримка Громадської ініціативи „За прозору та чесну митницю”, який реалізується Інститутом економічних досліджень та політичних консультацій за сприяння Європейського Союзу, та співфінансування МФ „Відродження” та ATLAS Network.

Автор звіту

Гапоненко Дмитро, керівник проекту, доцент національного університету „Чернігівський колегіум” імені Т. Г. Шевченка.

Зміст публікації є виключною відповідальністю ГО „АРЗМІ” і жодним чином не відображає точку зору Європейського Союзу, МФ „Відродження” та/або ATLAS Network.

ГО „Асоціація регіональних засобів масової інформації”
15600, Чернігівська область, м. Мена вул. Робітничка, 2
infocn7@gmail.com
<http://cntime.cn.ua/arzmi>

Зміст

1. Загальна характеристика і методологія дослідження	4
2. Поінформованість, плани і очікування від нововведень на митниці у 2021 р.	5
2.1. Нова комп'ютеризована транзитна система (NCTS).....	5
2.2. Інститут авторизованих економічних операторів (АЕО).....	7
3. Особливості використання і функціональність цифрових продуктів	9
3.1. Єдиний державний інформаційний веб-портал „Єдине вікно для міжнародної торгівлі” (https://cabinet.customs.gov.ua)	9
3.2. Особистий кабінет веб-порталу „Єдине вікно для міжнародної торгівлі” (https://cabinet.customs.gov.ua/login).....	10
3.3. Інтерактивний модуль аналітики імпортно-експортних операцій Business Intelligence (https://bi.customs.gov.ua).....	11
3.4. Онлайн-мапа інфраструктури об'єктів Митної служби (https://map.customs.gov.ua)	12
3.5. QD Proffesional і MD декларування	13
4. Інфраструктура та сервіс.....	14
5. Корупція	16
6. Загальні оцінки та рекомендації	19
Висновки	22
Додатки.....	23

1. Загальна характеристика і методологія дослідження

Упродовж січня – квітня 2021 р. громадською організацією „Асоціація регіональних засобів масової інформації” було реалізовано проект: „Громадська оцінка роботи Північної митниці Держмитслужби у Чернігівській області”.

В Україні триває реформа митниці. У вересні 2020 р. Кабінет Міністрів України затвердив роботу Державної митної служби у форматі єдиної юридичної особи, через що реорганізації підлягає і Північна митниця Держмитслужби з центром у Чернігові. Окрім того, вже впроваджено і заплановано чимало нововведень, ефективна імплементація яких потребує оперативного зворотного зв'язку від усіх учасників процесу реформи.

За для збору необхідної інформації було проведено 30 глибинних інтерв'ю серед суб'єктів зовнішньо-економічної діяльності (далі ЗЕД), які здійснюють митні операції у Чернігівській області, представників митниці, торгово-промислової палати, контролюючих органів, митних брокерів і експертів.



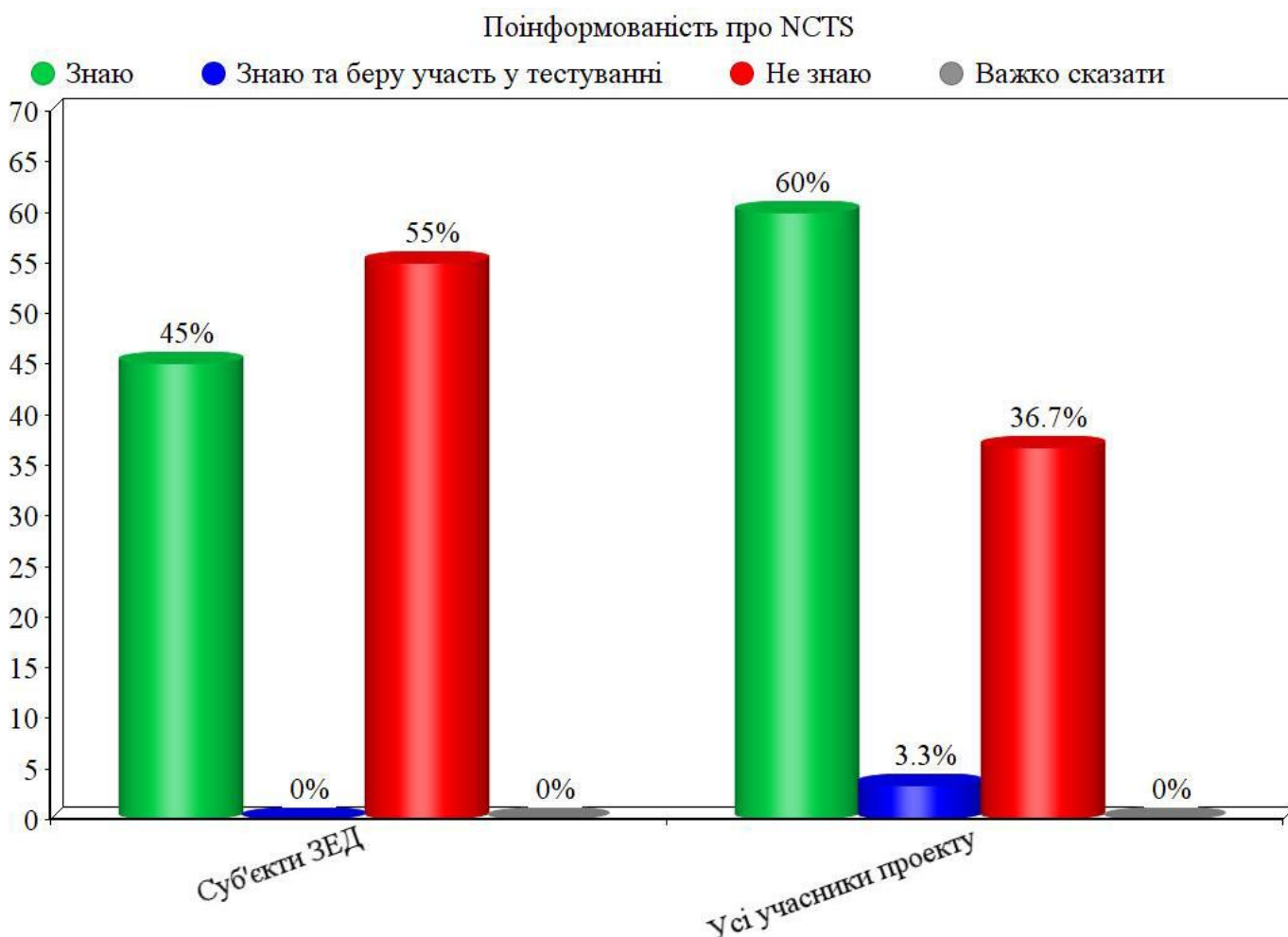
З метою одержання достовірних результатів виконавці проекту намагалися охопити якомога ширше коло суб'єктів ЗЕД як за напрямками основної діяльності, так і за організаційними формами (Додаток А).

2. Поінформованість, плани і очікування від нововведень на митниці у 2021 р.

2.1. Нова комп'ютеризована транзитна система (NCTS)

У рамках виконання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, з листопада 2020 р. в тестовому режимі розпочалося впровадження режиму спільного транзиту, а на офіційному сайті Держмитслужби створили спеціальний розділ з цього приводу.

За результатами опитування підприємців було встановлено, що тільки 45 % з них знають про запуск нової комп'ютеризованої транзитної системи і жоден з них не бере участі в її тестуванні. Якщо проаналізувати відповіді усіх учасників проекту, то стає зрозумілим, що митники, брокери, представники ТПП і контролюючих органів краще обізнані у даній проблематиці. При цьому те, як саме буде проходити процедура перетину кордону, більшість опитаних знають тільки у загальних рисах, наголошуючи на тому, що не мають відповідного практичного досвіду роботи з системою.



Серед переваг запровадження NCTS учасники дослідження зазначили наступні:

- прямий обмін даними між митницями;
- можливість проходження митних процедур без подвійного контролю;
- використання документів єдиного зразка;

- прозорість;
- спрощення і зменшення бюрократичних процедур;
- скорочення строків митного оформлення;
- посилення контролю за переміщенням товарів;
- вирішення проблеми черг на кордонах;
- зменшення витрат підприємців, пов'язаних з проходженням митного контролю.*

Натомість, недоліки NCTS респонденти вбачають у необхідності встановлення нового програмного забезпечення, навчання особового складу та спеціалістів на підприємствах. Хоча, переважна більшість вважає, що доки система працює в тестовому режимі, казати про недоліки зарано.

В цілому, на думку учасників проекту, NCTS дозволить зменшити терміни перетину кордону завдяки роботі в електронному форматі за єдиним алгоритмом, але є й ті, хто ставиться до цього скептично, пояснюючи свою думку тим, що із впровадженням системи, доведеться додатково реєструватися і витратити ще більше часу на оформлення документів.

Подібна ситуація і по можливому впливу системи на рівень корупції. Одні підприємці зазначили, що мінімізація людського фактору і подальша автоматизація процедур цьому сприятиме, інші – не вбачають у запланованих змінах дієвого механізму боротьби з корупцією.

Так само, серед опитаних не було явної одностайності щодо можливого зменшення правопорушень, пов'язаних із поданням до митниці недостовірних даних з використанням NCTS. Респонденти наголосили, що спокусу подавати недостовірні дані система спільного транзиту самостійно не вирішить – це комплексна проблема, яка потребує спільної роботи всіх учасників процесу і напряму залежить від суб'єктів ЗЕД, а саме, у якому полі вони працюють – законному, чи не законному.

Також варто зазначити, що відповідаючи на це питання деколи підприємці плутали подання завідомо недостовірних даних і випадкові технічні помилки під час оформлення документів та висловлювали впевненість у тому, що NCTS повинна блокувати неправильно заповнені документи, що зведе їхню кількість до мінімуму.

Щодо труднощів у процесі адаптації до системи, учасники проекту зазначили можливі проблеми на початковому етапі користування, тривалість якого буде напряму залежати від складності програми і швидкості реакції Держмитслужби у випадку не передбачуваних ситуацій, Окрім того, слід звернути увагу на технічне забезпечення митних постів та пунктів пропуску, стабільність електропостачання, якість Інтернет зв'язку і потужність серверів митниці.

Загалом, підприємці, які знають про запровадження NCTS збираються нею скористатися одразу, а дехто планує витримати паузу і подивитися на досвід інших. Рідше лунали думки, що може повторитися ситуація як з „Єдиним вікном”, коли всіх просто м'яко „попросять”.

Станом на сьогодні, інформації про NCTS достатньо, але вона переважно поширена у ЗМІ, через що учасникам дослідження бракує нормативної документації,

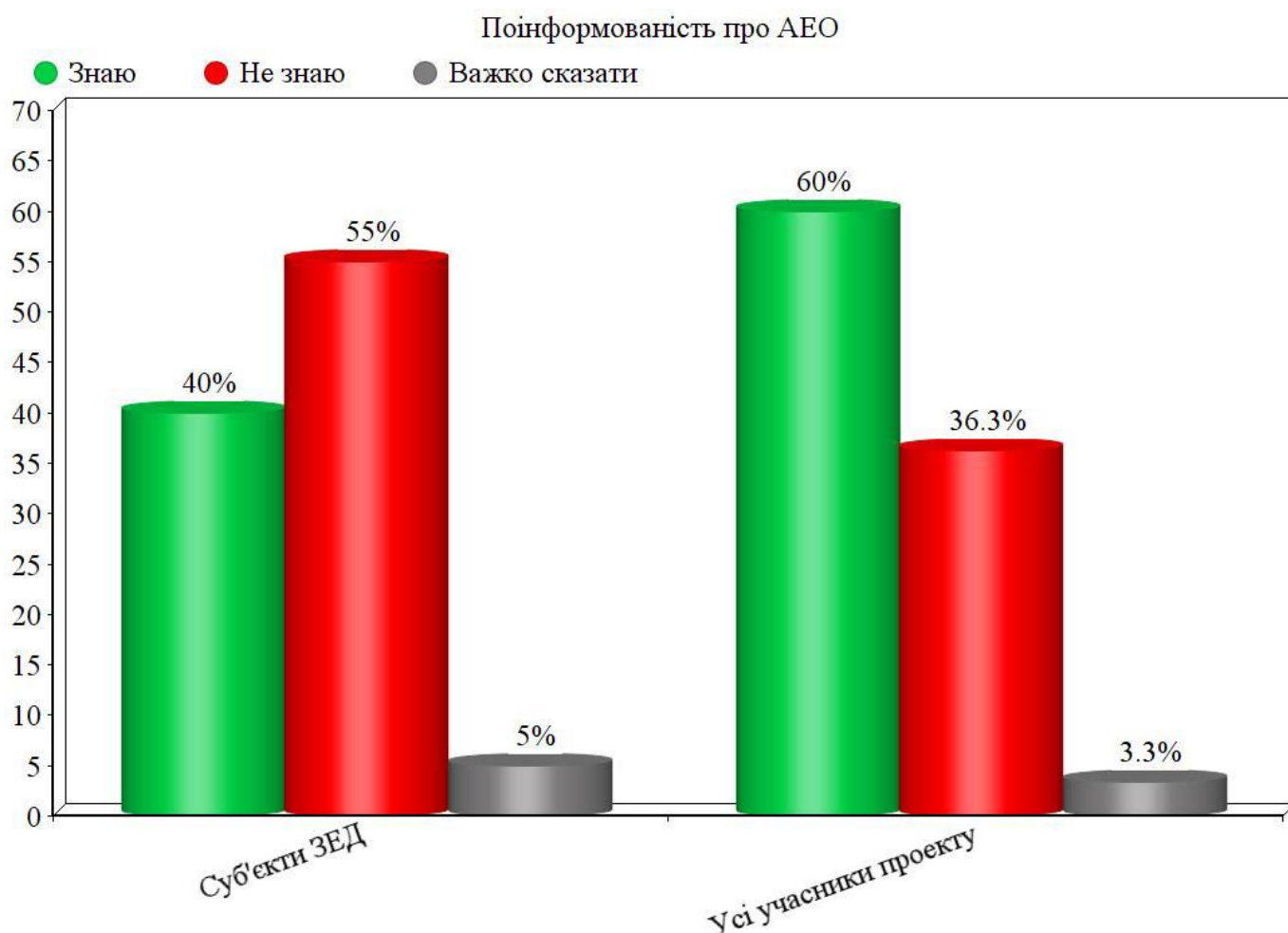
* Суб'єкти ЗЕД у своїх відповідях вказали, що не розраховують на зменшення фінансових витрат внаслідок впровадження NCTS.

оскільки змін у митному кодексі з цього приводу немає. Також вони наголошують на необхідності проведення серії навчань як для бізнесу, так і для працівників митниці по завершенню тестового режиму. Брокери вказали на невизначеність способів гарантій і переліку вантажів, які підпадають під гарантію.

2.2. Інститут авторизованих економічних операторів (АЕО)

7 листопада 2019 р. набув чинності Закон „Про внесення змін до Митного кодексу України щодо деяких питань функціонування авторизованих економічних операторів”, а у вересні 2020 р. Держмитслужба зареєструвала першу заяву щодо набуття статусу АЕО.

Не дивлячись на відносно тривалу історію імплементації даної норми, лише 40 % серед опитаних суб'єктів ЗЕД чули про інститут авторизованих економічних операторів. Разом з тим, окремі представники приймали участь в обговоренні особливостей набуття статусу у Чернігівській ТПП і в он-лайн семінарі, організаторам якого виступила митниця. Якщо подивитися на результати у розрізі всіх учасників проекту, то як і у випадку з NCTS, відсоток поінформованих респондентів відчутно зростає.



Переважна більшість опитаних у достатній мірі розуміє, які переваги може набути їхнє підприємство у разі отримання статусу АЕО. Так само схвально до вказаної новації ставляться і митні брокери, проте, наголошують, що лише незначна

кількість суб'єктів господарювання Чернігівщини планує отримати цей статус. Загалом, серед позитивних сторін були зазначені наступні:

- рівноправне партнерство з країнами Євросоюзу і однакові умови проходження митних процедур;
- зменшення часових витрат на підготовку документів брокерами;
- загальне спрощення і зменшення кількості перевірок;
- оформлення вантажу за місцезнаходженням без заїзду на термінал;
- самостійне накладання пломб;
- довіра з боку митниці.

Далеко не всі підприємці, які знають про дану новацію, детально ознайомлені з критеріями отримання статусу, проте, це не завадило їм виділити такі недоліки: занадто громіздка процедура, тривалий період сертифікації і не до кінця зрозумілі механізми спрощення.

Внаслідок цього, на нашу думку, відповідаючи на питання про плани подання документів до Держмитслужби, суб'єкти ЗЕД поділилися на наступні групи:

1. Будуть подавати документи, пояснюючи це значним обсягом експорту товарів власного виробництва.
2. Будуть подавати документи, але не впевнені, що отримають статус АЕО.
3. Не впевнені і чекають на додаткові консультації у ТПП.
4. Не будуть подавати документи.

Ще один потенційний недолік впровадження інституту вказали митники. В процесі запровадження необхідно розробити належний рівень контролю за дотриманням митних правил, підприємствами, які отримають статус АЕО, за принципом – довіряй, але перевіряй. Тим більше, що Україна мала негативний досвід функціонування „зелених списків” суб'єктів господарювання, серед яких було зафіксовано чимало зловживань.

Щодо критеріїв, які можуть стати на заваді отримання статусу АЕО були вказані:

- проблеми з проходженням митниці у попередні роки;
- робота з підакцизними товарами;
- здійснення експортно-імпортних операцій у статусі фізичної особи підприємця;
- складність утримання в штаті висококваліфікованих сертифікованих працівників, які, досягнувши певного рівня, переїжджають до Києва.

Що стосується наявної інформації про інститут АЕО, то її більш ніж достатньо, а серед побажань з цього приводу підприємці хотіли б бачити більш чітке роз'яснення критеріїв отримання статусу. Чому певному підприємству і на яких підставах дали згоду чи відмовили, щоб чітко розуміти власні можливості.

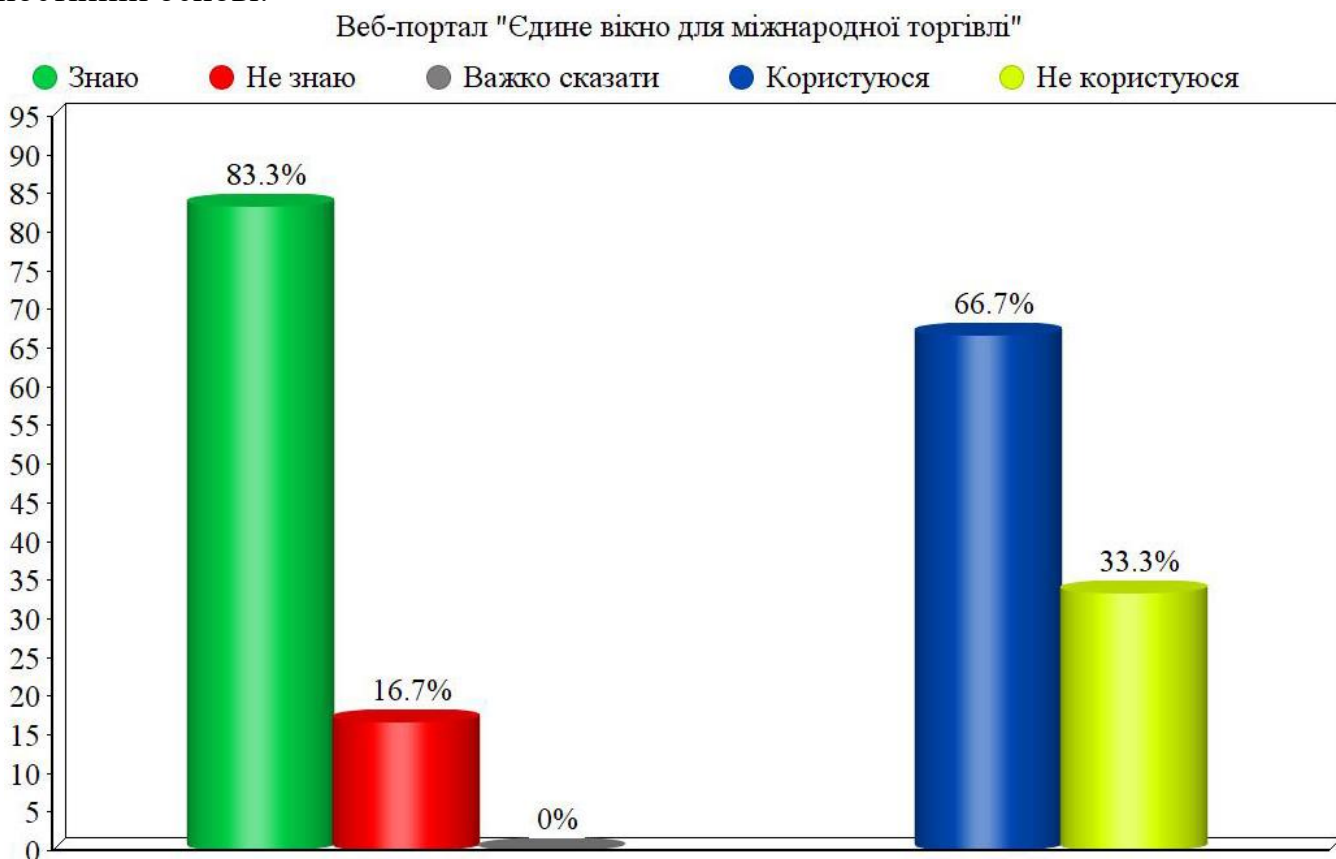
Крім того, респонденти вказали, що останнім часом відсутній якісний діалог між митниками і брокерами, не проводяться навчання, як це було раніше, через що можуть скластися різні уявлення про переваги і недоліки отримання статусу АЕО. Проте, показовим є той факт, що працівники митниці також розуміють проблему і наявність певного інформаційного вакууму, пов'язаного з тим, як на практиці будуть реалізовуватися спрощення, передбачені впровадження інституту АЕО. В чому буде результат – або окремі смуги, або позачергове обслуговування тощо.

3. Особливості використання і функціональність цифрових продуктів

3.1. Єдиний державний інформаційний веб-портал „Єдине вікно для міжнародної торгівлі” (<https://cabinet.customs.gov.ua>)

У червні 2020 р. Державна митна служба України розмістила всі сервіси, а також інформацію про них на новому офіційному веб-порталі [customs.gov.ua](https://cabinet.customs.gov.ua), тому одним із завдань проекту було вивчення особливостей використання, функціональності нового продукту.

В результаті було встановлено, що переважна більшість учасників проекту (83,3 %) знають про існування порталу, а дві третини – користуються ним на постійній основі.



Разом з тим, характер використання „Єдиного вікна для міжнародної торгівлі” досить різноманітний. Відповіді суб’єктів ЗЕД різняться від перегляду останніх нововведень і пошуку інформації довідкового змісту (адреси митних постів, переліки необхідних документів, реєстрів, кодів зовнішньо-економічної діяльності), до повідомлень від брокерів (статус декларацій, зміни в реквізитах тощо). Окремі респонденти зазначили, що портал для них є своєрідним „робочим столом”. Брокери використовують телефонний довідник митниць, працюють з класифікацією товарів, надають доступи клієнтам до попередніх повідомлень і інформації про проходження митних декларацій. Контролюючі органи перевіряють залучення інспекторів до проходження профільного контролю, при цьому функціонал порталу дає їм можливість зорієнтуватися, що досліджувати і як. Митники – отримують заявки, здійснюють митний контроль і ведуть діалог з декларантами.

При цьому абсолютно всі опитувані зійшлися на тому, що функціональність і робота порталу забезпечується на належному рівні і не викликає зауважень чи

проблем, а одним з побажань було подальше вдосконалення і наповнення ресурсу в тому ж напрямі. Особливо ним задоволені митники, які в режимі адміністратора можуть переглядати які справи знаходяться в роботі, які очікують на реакцію, а які вже закриті. Окрім того, у керівництва є можливість контролю роботи інспекторів.

Щодо можливого покращення роботи „Єдиного вікна для міжнародної торгівлі”, то респонденти хотіли б мати аналітичний інструментарій для визначення квот, порівняння цін тощо, а також максимально об’єднати і уніфікувати сервіси. Також, на важливості останнього аспекту наголосили й митники – щоб рішення усіх органів, які видають дозвільну документацію, відображалися на порталі. Разом з тим, були й зауваження. На думку учасників дослідження, портал має складну структуру з великою кількістю розділів і підрозділів.

Загалом, респонденти позитивно оцінюють функціонування portalу, підтвердженням чому є те, що жоден з них не зміг вказати, якої інформації бракує.

3.2. Особистий кабінет веб-порталу „Єдине вікно для міжнародної торгівлі” (<https://cabinet.customs.gov.ua/login>)

Дані щодо поінформованості і користування персональним кабінетом практично не відрізняються від попередніх показників по порталі, а незначне їх відхилення пов’язане з тим, що блок питань про особистий кабінет не стосувався респондентів з числа митників, контролюючих органів і ТПП.

Особистий кабінет веб-порталу "Єдине вікно для міжнародної торгівлі"



У персональному кабінеті суб’єкти ЗЕД оформлюють загальні декларації прибуття, здійснюють контроль за рухом митних декларацій, а також отримують інформацію про ціни і класифікацію товарів.

Загалом оцінка функціональності, навігації і наявності необхідної інформації, так само, залишається на високому рівні, а брокери оцінили якісну адаптованість кабінету для різних гаджетів, що дає можливість працювати з будь-якого пристрою

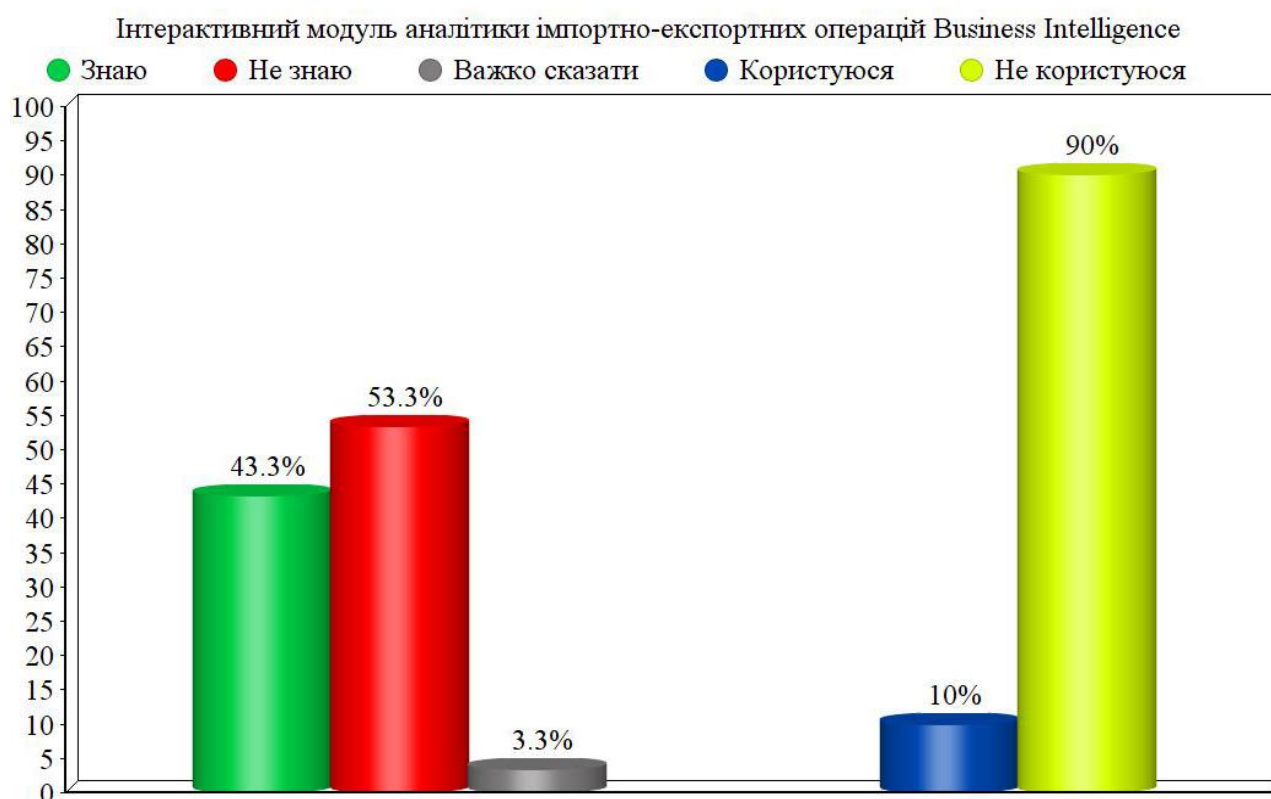
в будь-який час. Щодо покращень, то підприємці хотіли б бачити у персональному кабінеті відкриту інформацію щодо декларування вантажів за кодом ТН ЗЕД із зазначенням експорту по окремим країнам. Натомість, брокерам не вистачає можливостей отримувати інформацію про межі цінової політики за кодом товару. Часто трапляються ситуації, коли клієнти планують замовити певний товар і намагаються прорахувати наперед можливу оціночну вартість. На їх думку, можливість передбачити вартість, хоча б орієнтовно, дозволила б зменшити ризики і збільшити кількість суб'єктів ЗЕД.

Серед причин, чому підприємці не користуються порталом „Єдине вікно для міжнародної торгівлі” і особистим кабінетом одні респонденти зазначили, що просто не знали про їх існування, інші аргументували це браком часу і відсутністю прямої необхідності, оскільки здійснюють незначну кількість експортно-імпорتنих операцій, або працюють через митних брокерів. Крім того, серед опитаних було чимало керівників підприємств, які знають про зазначені цифрові продукти, але здійснення митних операцій не входить до їх посадових обов'язків.

Також, у ході інтерв'ювання і аналізу одержаної інформації нами було встановлено, що подекуди респонденти плутали портал „Єдине вікно для міжнародної торгівлі” і, безпосередньо особистий кабінет, а тому окремі твердження і оцінки можуть перетинатися, або не в повній мірі відповідати характеристикам вище вказаних інтернет-ресурсів.

3.3. Інтерактивний модуль аналітики імпортно-експортних операцій Business Intelligence (<https://bi.customs.gov.ua>)

Значно менша кількість учасників дослідження знає про інтерактивний модуль аналітики імпортно-експортних операцій Business Intelligence, а регулярно ним користується лише незначна частина опитаних.

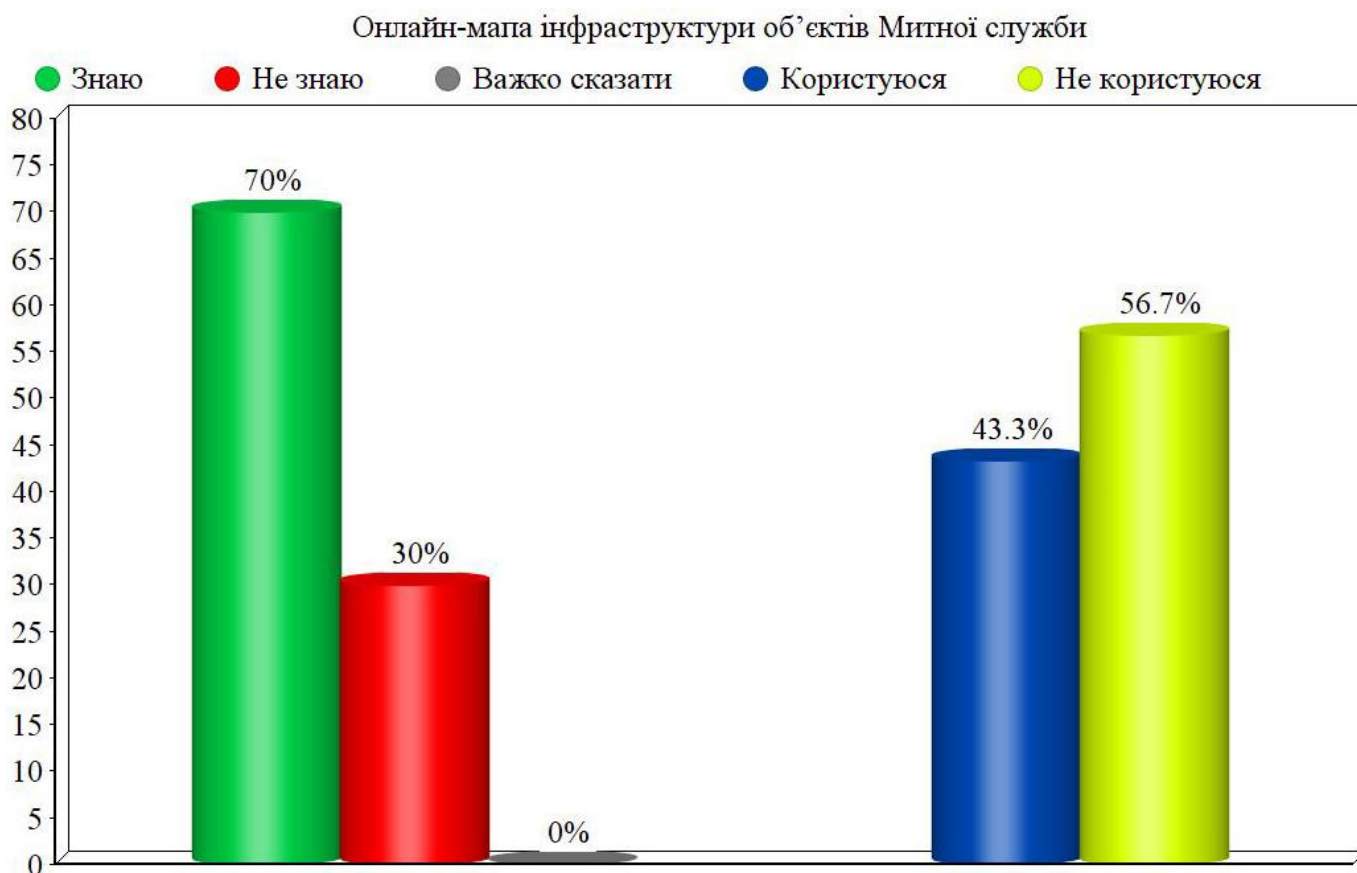


Така ситуація пояснюється тим, що понад 50 % респондентів не чули про функціонування модулю, інші, спробувавши кілька разів, не змогли знайти необхідну інформацію через незнайомий інтерфейс і складний функціонал, просто відмовилися від використання ресурсу, або перейшли до більш зручних платних аналітичних сервісів на кшталт YouControl і , OpenDataBot.

Найпоширенішими запитами у постійних користувачів модулю серед суб'єктів ЗЕД є пошук довідкової інформації, тенденцій у роботі митниці і визначення митної вартості окремих груп товарів. Особливий інтерес для них становить саме остання позиція. Business Intelligence дозволяє встановити об'єми експортно-імпортних операцій по конкретній товарній позиції і побачити середню вартість за весь час ведення статистичного обліку, що є потужною базою для прийняття управлінських рішень. Брокери, переважно, користуються інформацією пов'язаною з митним оформленням – коди, класифікація тощо.

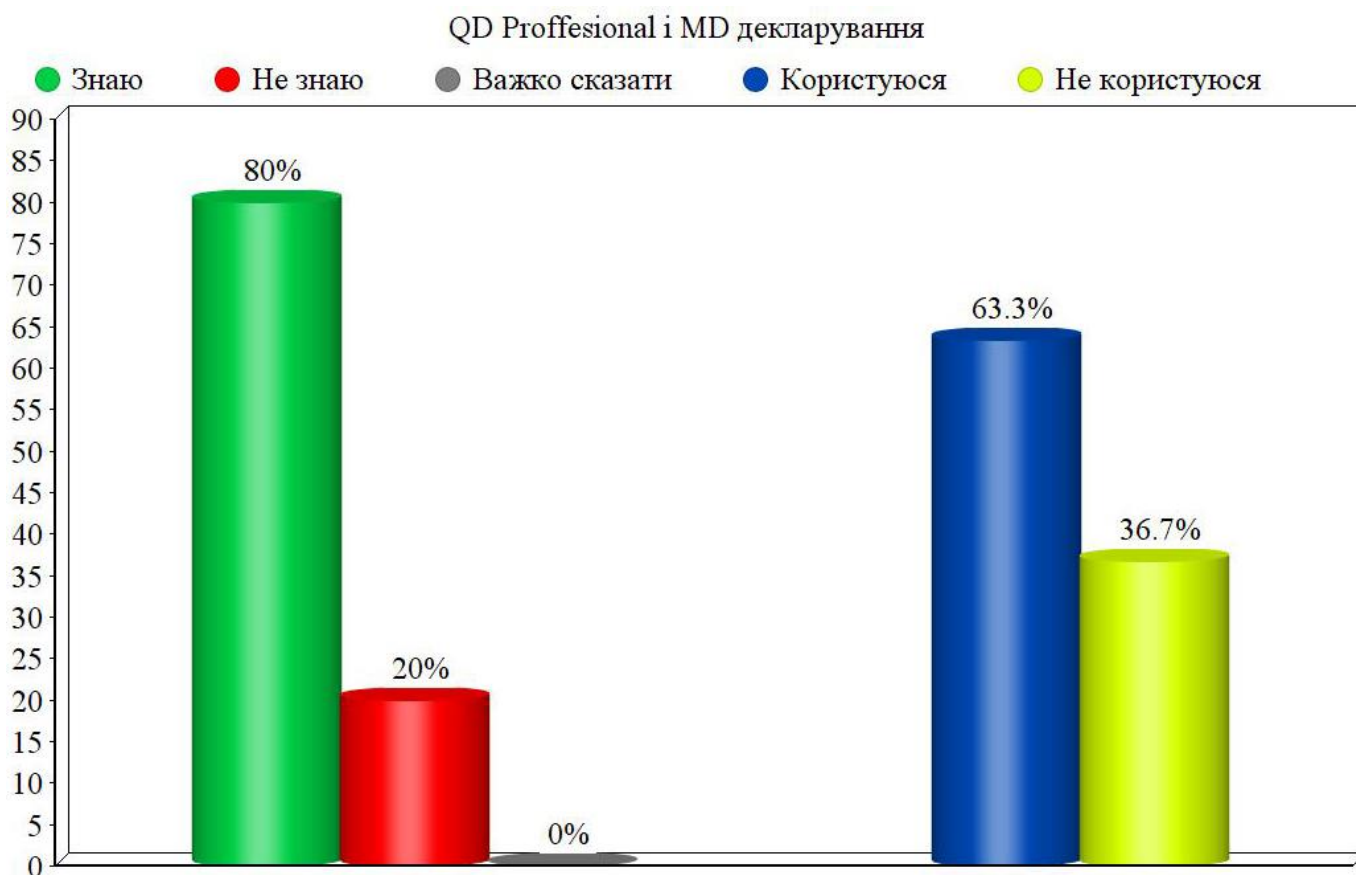
3.4. Онлайн-мапа інфраструктури об'єктів Митної служби (<https://map.customs.gov.ua>)

Дещо більша популярність серед респондентів у Онлайн-мапи інфраструктури об'єктів Митної служби. Так, 70 % учасників знають про її функціонування і 43,3 % регулярно звертаються до цього сервісу.



3.5. QD Proffesional і MD декларування

Окрему увагу, в контексті використання цифрових продуктів, слід звернути на програмне забезпечення для заповнення вантажних митних декларацій QD Proffesional і MD декларування. Як видно з результатів дослідження 80 % респондентів знають дані продукти, а 63,3% є постійними користувачами, серед яких понад дві третини працюють з програмою MD декларування, решта – з QD Proffesional. Жоден з учасників проекту не використовує одразу обидві програми, або якійсь інший софт.



Загалом, аналізуючи якість цифрових продуктів, пов'язаних з проходженням митних процедур, респонденти зазначили, що, на жаль, їх поява не супроводжувалася потужною інформаційною кампанією з боку митниці. Ті, хто постійно слідкують за новинами бізнесу, вказали, що найгучнішими подіями, пов'язаними з митницею за останні кілька років було звільнення М. Нефьодова, конфлікти навколо „євро блях” і повідомлення про незадовільну роботу сканерів на західних пунктах пропуску. Не було розсилки, поширення презентацій, не проводилися збори для суб'єктів ЗЕД. Як наслідок, підприємці дізнавалися про вище зазначені цифрові сервіси, переважно, під час виникнення проблемних ситуацій і пошуку виходу з них.

4. Інфраструктура та сервіс

Загальна оцінка інфраструктури і окремих складових митних постів і пунктів пропуску в Чернігівській області на доволі високому рівні, хоча окремі відповіді сильно різняться від відмінних до відверто незадовільних. Це пояснюється тим, що регіон є одним з найбільших у державі за площею і межує з двома країнами – Білоруссю і Російською Федерацією, а тому на відповіді респондентів вплинули місце розташування виробничих потужностей, напрями і інтенсивність експортно-імпортних операцій. Окрім того, за останні роки обсяг зовнішньої торгівлі з Росією значно скоротився, що, у свою чергу, змінило пріоритетність розвитку митної інфраструктури з боку держави, на користь західного напрямку.

Також, варто зазначити, що значна кількість учасників дослідження, з різних причин, не були на митних постах і пунктах пропуску, а їхня оцінка часто базувалася на загальній проблемності проходженні митних процедур. Тобто, якщо проблем з проходження митниці не було – значить з інфраструктурою і технічним обладнанням все в порядку. Результатів опитування засвідчили, що серйозних проблем при контролі вантажів у суб'єктів ЗЕД не виникало, а тому загальна оцінка об'єктів інфраструктури була завищена. Через це, за для збереження об'єктивності, відповіді окремих респондентів у даному розділі не враховані (Додаток Б).

Якість доріг в області не однакова. Наприклад, до пункту пропуску „Славутич – Комарин”, митного посту „Нові Яриловичі” і терміналу у с. Рівнопілля дороги нещодавно відремонтовані. Деяко гірша ситуація у пункті пропуску „Сеньківка – Нові Юрковичі”. Незадовільне становище у пункті пропуску „Грем'яч – Погар” і митному терміналі у смт. Козелець. Щодо останнього, то чимало зауважень у підприємців було взимку, коли до поганого стану доріг додалися проблеми з прибиранням снігу. Крім того, біля пунктів пропуску немає сервісних зон, де б водії і пасажери могли б відпочити, поїсти, тощо.

Загалом стан доріг на північному-сході області значно гірший, через що підприємці цієї частини регіону, як додатковий варіант, розглядають можливість оформлення на митниці в Сумській області.

Технічне оснащення митних постів і пунктів пропуску хоча й застаріле, проте, на думку більшості респондентів дає можливість інспекторам виконувати свої обов'язки на достатньому рівні. Однією з підстав для таких висновків є той факт, що за останні два роки суттєво зменшилася кількість збоїв у роботі системи. Натомість, працівники митниці не задоволені технічним оснащенням, оскільки техніка дуже застаріла і фактично працює на межі своїх можливостей, також є проблеми із забезпеченням витратними матеріалами.

Складним, з точки зору оцінювання, для респондентів виявилось питання про **технічне обладнання** (сканери, вагові комплекси, металошукачі тощо) на митних постах і пунктах пропуску. Разом з тим, нам вдалося встановити, що у даному напрямі є серйозні проблеми. По-перше, вагові комплекси є, але вони не повірені і тому не працюють. По-друге, великих стаціонарних сканерів немає, а сканери для ручної поклажі несправні. По-третє, наявні металошукачі застарілі.

Подібна складна ситуація і з **санітарними умовами**. Як вже зазначалося вище, на під'їздах до пунктів пропуску сервісні зони відсутні. Так, у Нових Яриловичах

передбачені тільки службові туалети. У Сеньківці і Грем'ячі вбиральні загального користування є, але знаходяться на вулиці. Більш-менш нормальні умови тільки на терміналах у смт. Козелець і с. Рівнопілля. Хоча, навіть за таких обставин, старожили вказали що це значно краще, ніж той „свинарник”, який був на постах 15 років тому. Заради справедливості, варто зазначити, що були й позитивні відгуки, але вони стосувалися митних постів, розміщених у м. Чернігові.

Значно краща ситуація з **платіжними сервісами**. Практично у кожному пункті пропуску працюють відділення банків, а там, де їх немає встановлені термінали і зауважень з боку учасників дослідження з цього приводу не було.

За останні роки дещо покращилася **якість мобільного та інтернет-зв'язку**. Так, по митних терміналах і постах у середині області проблем немає взагалі. Біля пункту пропуску Нові Яриловичі нещодавно встановили нову вишку, а от по інших прикордонних об'єктах проблема залишається не вирішеною, зв'язок або нестабільний, або перекривається російськими мобільними операторами. Щодо Wi-Fi, то жоден митний пост чи пункт пропуску точками доступу не обладнаний.

Якість обслуговування і професіоналізм інспекторів респонденти оцінили досить високо, хоча й не виключили людського фактору. Серед проблемних епізодів були вказані поодинокі випадки затримки оформлення: „Коли документи подали в обід, а отримали їх ледь не за 10 хв. до закінчення зміни”, а також не бажання пояснювати ті чи інші рішення переадресовуючи клієнтів до Чернігова: „я нічого тут не вирішую, звертайтеся в головний офіс, а там як скажуть – так і буде”.

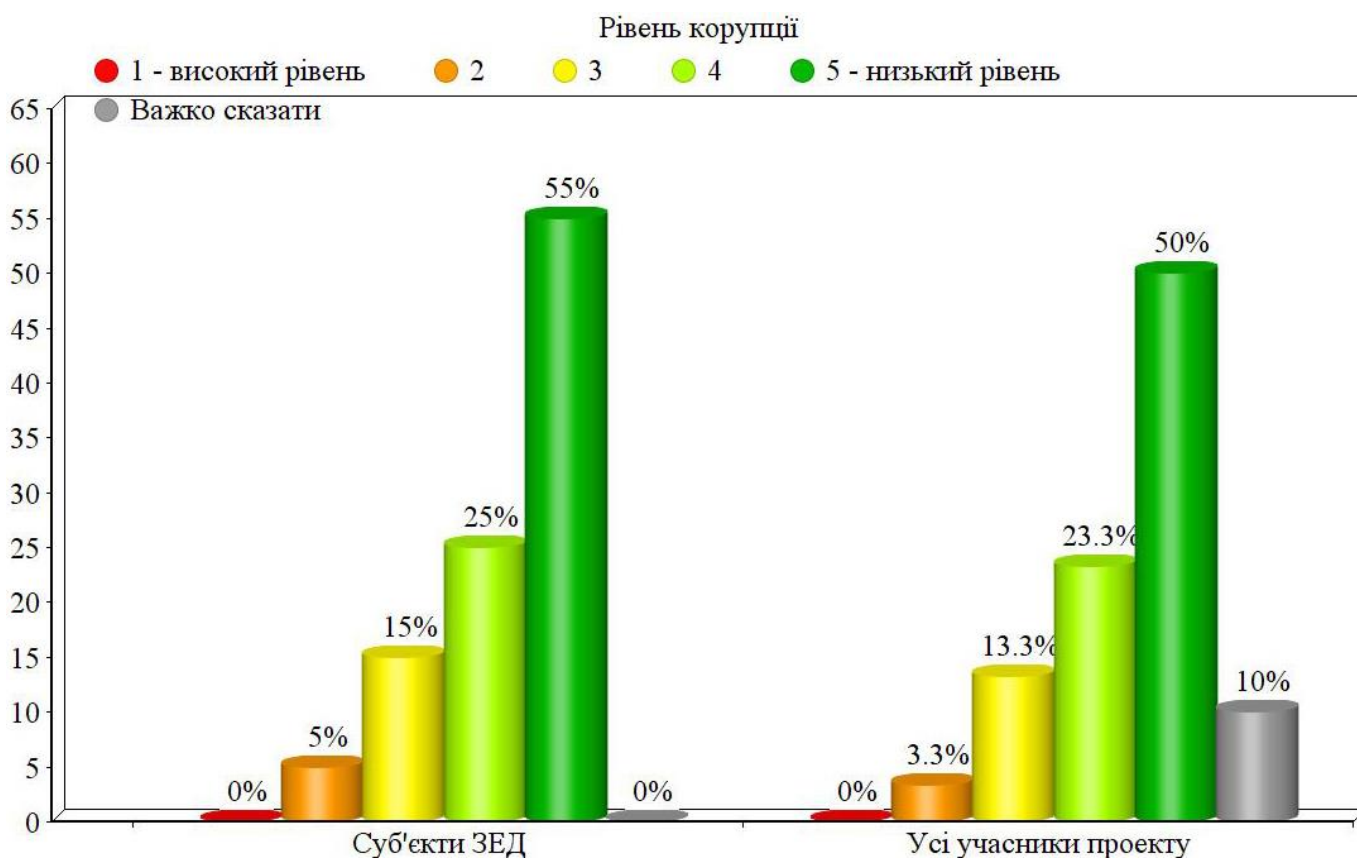
Щодо загальних **недоліків об'єктів інфраструктури митниці** області, то однією з головних, залишається відсутність митного терміналу в Чернігові. Свого часу, через певні інтереси термінал перевели до смт. Козелець, що значно збільшило фінансові і часові витрати підприємців. Справа у тім, що Чернігів мав унікальну, з точки зору логістики, митну інфраструктуру, яка поєднувала митницю, термінал для автотранспорту, залізничну станцію „Чернігів” і функціонерів „Укрзалізниці”, карантинну службу і ряд брокерських фірм. Через що, практично всі послуги надавалися в одному місці. Крім того, безпосередня близькість до регіональної митниці не давала можливості інспекторам займатися протиправною діяльністю, тому що впродовж кількох хвилин можна було звернутися до керівництва.

Відкриття митного терміналу в с. Рівнопілля, неподалік від Чернігова, покращило ситуацію, але все одно здійснення операцій, за умов наявності власного транспорту, займає біля двох годин, а якщо користуватися маршрутним таксі – і того більше. Все це, у вигляді додаткових часових і фінансових витрат, лягає на плечі підприємців.

Інші пункти пропуску також мають недоліки, у більшості випадків – це тимчасова схема розміщення, розбудована ще на початку 90-х рр. минулого століття. Так, наприклад, у Сеньківці – це звичайні вагончики, без належних санітарних умов, які опалюються дровами. Разом з тим, найближчим часом митниця планує розпочати модернізацію митних постів саме з Сеньківки. Виключенням є пункт пропуску в Нових Яриловичах, де проводили реконструкцію до Євро 2012. Проте, і там є проблемні аспекти, оскільки інспектори суміжних контролюючих служб знаходяться поза межами посту, що ускладнює процедуру оформлення, особливо за несприятливих погодних умов.

5. Корупція

Результати дослідження засвідчили, що учасники проекту оцінюють рівень корупції у Північній митниці Держмитслужби як незначний, або взагалі відсутній.



Власну оцінку респонденти переважно пояснювали тим, що персонально з проявами корупції не стикалися і у цьому не має жодного сенсу, за умови ведення прозорого бізнесу. Опосередковано, на думку респондентів, про відсутність системної корупції свідчить і той факт, що чернігівські митники не приїжджають на роботу на дорогих автомобілях. Проте, додавали, що повністю відкидати дану проблему не можна, оскільки і питання контрабанди залишається доволі гострим, і загальний рівень сприйняття корупції в Україні на високому рівні.

Отримані дані підтверджуються згадками респондентів про те, як близько 10 років тому, до чернігівської митниці приїхала „бригада” з Криму і хотіла збирати „данину” за кожну декларацію. Проте, відчувши значний опір підприємців, була вимушена залишити Чернігівщину.

Оцінюючи ситуацію: „Деколи можна почути думку, що корупція на митниці – це не проблема для бізнесу, а що це радше спосіб вирішення проблем. Чи погоджуєтесь Ви з таким твердженням?”, думки респондентів розійшлися, хоча переважна більшість з ним не погодилася. Загалом про складність і не однозначність питання свідчать наступні коментарі:

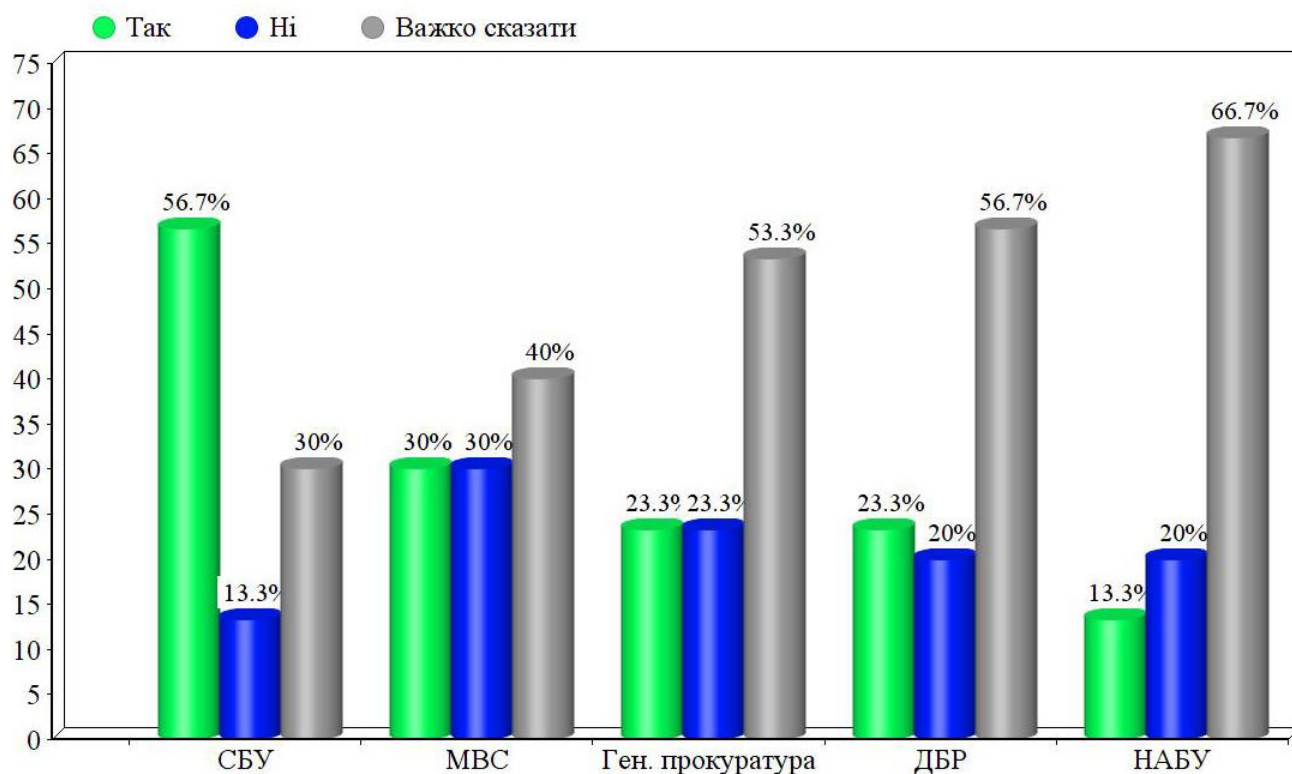
- „Бізнес завжди шукає можливість зекономити. Якщо знаходить і це корупція, значить десь щось не працює”;
- „Скоріше економія часу. Вважаю, це стосується тих, хто ввозить в Україну товари вагонами чи контейнерами. Наші об'єми корупціонерам не цікаві”;

- „Іноді, може бути”;
- „У розрізі існування нашої країни, певно – так, у розрізі адекватності – ні”;
- „Більше так, бо коли завозиш дуже дорогий товар, то завжди можна домовитися про його мещу вартість”;
- „Все залежить від того, в якій якості перебуває бізнес. Якщо це сама сутність бізнесу, заробити на тому, щоб завезти якомога дешевше товар і не розмитнювати його за прямою процедурою, тоді – да”.
- „Думаю, що для чорного бізнесу це не проблема, бо вони вирішують свої проблеми за допомогою корупції, а для білого – звичайно, це проблема”.

Продовжуючи моделювати ситуації з корупційною складовою, респондентам було запропоновано оцінити ще й таке твердження: „Деколи підприємці говорять про те, що для успіху бізнесу їм потрібно підтримувати неформальні стосунки з представниками різних органів влади. Чи погоджуєтеся Ви з цим твердженням?”. У результаті думки опитуваних розділилися. Дехто вважає, що це сучасна українська реальність, а хтось, навпаки, що неформальні стосунки – „це скоріше камінь на шию”. Аналізуючи таку розбіжність у відповідях, варто взяти до уваги і той факт, що на Чернігівщині немає великих населених пунктів, а відповідно й уникнути стосунків зі знайомими доволі складно. Натомість, практично всі респонденти вважають наявність таких стосунків прямим проявом корупції.

Щодо впливу на роботу митниці, то учасники проекту вважають, що найбільше важелів, у цьому контексті має СБУ, до повноважень якої входить можливість перебувати у пунктах пропуску, видавати доручення для здійснення додаткових митних перевірок тощо. З одного боку – це добре, особливо, коли мова йде про такий проблемний напрям, як експорт деревини, а з іншого – непоодинокими є звинувачення, що представники служби втручаються не в свою сферу, чим створюють перепони для „білого” бізнесу.

Вплив на роботу митниці



Разом з тим, суб'єкти ЗЕД зазначили, що іноді зверталися зі зверненнями щодо поставок в Україну певних товарів по „сірим” схемам. При цьому однакові листи надсилали, як до митниці, так і до СБУ, і, можливо, розуміючи, що цим питанням займалася й інша служба, питання вирішувалися доволі швидко.

Стосовно інших правоохоронних органів, то періодично митниця відчуває вплив від податкової поліції. Наприклад, інспектори склали протокол про порушення правил перетину кордону і вилучили певний підакцизний товар. Проходить якийсь час і з'являються представники податкової поліції з ухвалою на обшук у митниці і виходить так, що це вони виявили незаконний вантаж, а митниця його зберігала і є співвиконавцем у службовому перевищенні. Потім з'являється прес-реліз податкової поліції, що вони за результатами роботи затримали, виявили, припинили „сіру” схему.

Завершуючи даний блок опитування, респонденти запропонували наступні кроки задля зменшення рівня корупції на митниці:

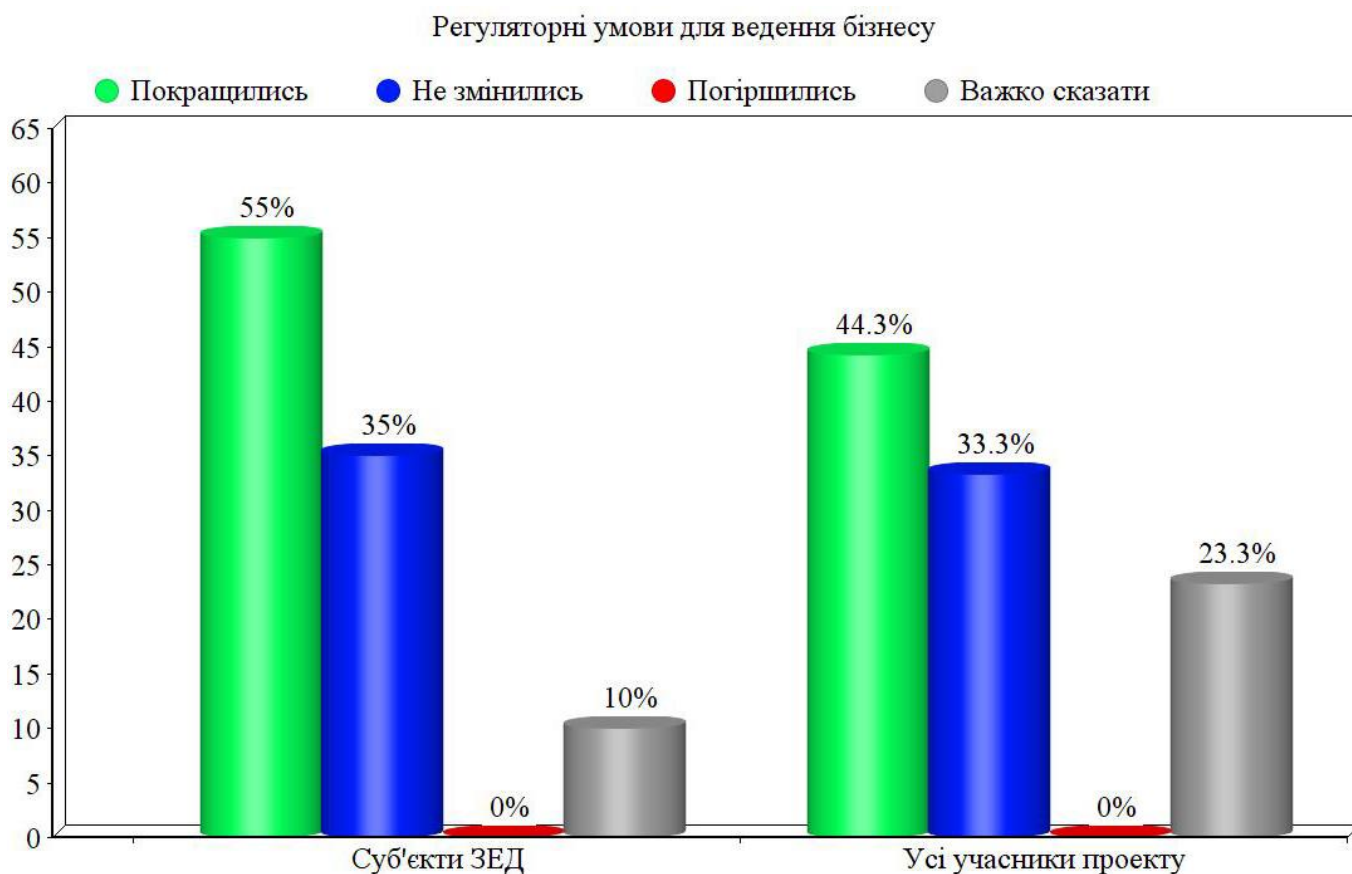
- збільшення заробітної плати і забезпечення інспекторів;
- подальше впровадження новітніх електронних систем і зменшення людського фактору;
- вирішення питання з уніфікацією митної вартості і встановлення чітких правил ціноутворення;
- упорядкування законодавчих норм і недопущення подвійного трактування державних актів;
- запровадження контрактної митної служби, з метою захисту від звільнень у разі зміни керівництва, що, у свою чергу, унеможливить призначення „своїх” людей;
- підвищення кваліфікації працівників митної служби;
- персональна відповідальність і невідворотність покарання;
- зменшення впливу правоохоронних органів.

6. Загальні оцінки та рекомендації

Позитивні зміни на митниці за останні два роки:

- запровадження механізму „Єдиного вікна” і електронного документообігу, що особливо якісно проявилось під час карантинних обмежень;
- спрощення системи декларування вантажів;
- відкриття додаткових пунктів розмитнення вантажів;
- більш лояльне ставлення до експортерів;
- законодавчі зміни щодо механізмів повернення валютної виручки в Україну;
- більша відкритість і зменшення рівня корупції;
- спрощення санітарних норм у роботі з європалетами;
- відновлення Державної митної служби.

Також, серед можливих змін, які можуть дати позитивні результати найближчим часом, неодноразово називали запровадження системи NCTS і інституту АЕО. Звичайно, були й ті, хто скептично поставився до вище перелічених змін, або просто їх не відчув. Проте, жоден з учасників дослідження не сказав, що умови для ведення бізнесу впродовж останніх двох років погіршилися.



Проблеми на митниці

Найбільшою проблемою на митниці для суб'єктів ЗЕД залишається процедура формування митної вартості. В першу чергу, це стосується підприємств, які займаються імпортом обладнання для виробництва, поставку якого митниця часто трактує як товари завезені з метою подальшого збуту. Подібна ситуація і з імпортом сировини, яку замовники безкоштовно надають виробникам для виготовлення або тестування і налаштування вже все готових приладів.

Серед інших проблем учасники дослідження вказали наступні:

- тривалий процес реформування і тестової роботи сервісів, не зрозумілий статус митної служби;
- закриття митного терміналу у Чернігові;
- контрабанда;
- спрощення процедури отримання статусу АЕО в критерії „біла” історія до одного, або кількох років;
- тривала процедура розгляду митного дозволу (впродовж 5-ти робочих днів);
- черги на кордонах;
- низькі заробітні плати і незадовільний стан інфраструктури митниці;
- періодичні „підвисання” бази під час митного декларування;
- затримки під час оформлення вантажів;
- чернігівська митниця не повідомляє і не пересилає скан-копії документів підприємцям у випадку прибуття посилки.
- останнім часом не проводяться заняття з брокерами і суб'єктами ЗЕД з приводу тлумачення тих чи інших законодавчих актів і постанов.

Рекомендації, щодо покращення процедури митного оформлення:

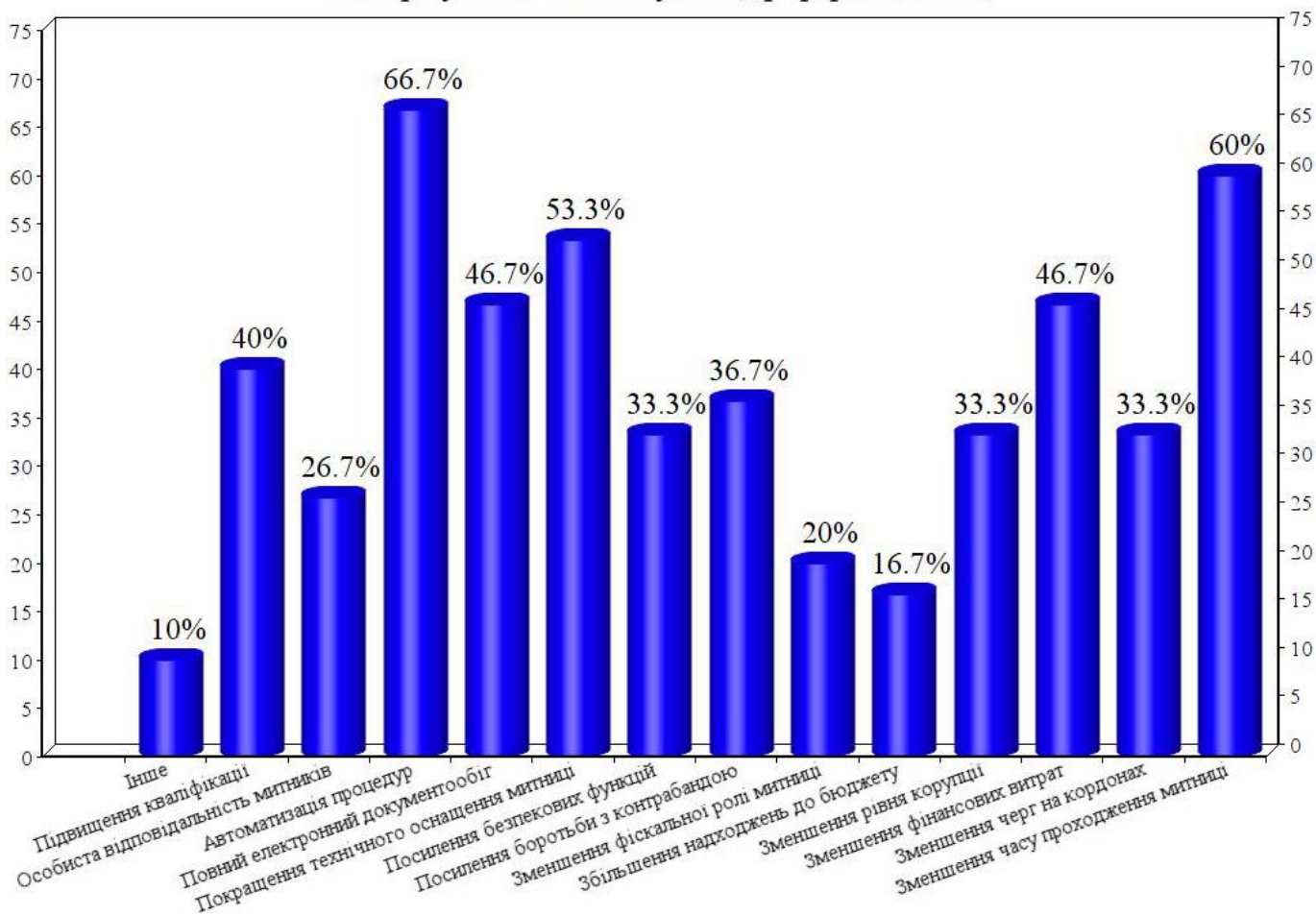
- уніфікувати митну вартість;
- завершити остаточний перехід на електронний документообіг;
- продовжити подальшу консолідацію з країнами Єврозони в частині електронного документообігу (акредитований електронний підпис, інвойси, пакувальні листи), перехід на європейські стандарти;
- розглянути можливість відкриття додаткового митного терміналу в м. Чернігові;
- встановити сучасне технічне оснащення;
- налагодити дієву співпрацю і синхронну роботу між усіма учасниками процесу митного оформлення;
- організувати чіткий системний контроль за роботою митної служби;
- встановити більш потужні сервери;
- призначати молодих спеціалістів на відповідальні посади, пов'язані з роботою реєстрів;
- отримати статус АЕО.*

* Суб'єкти господарювання розуміють, що спрощення процедури митного оформлення можна добитися і власною діяльністю, шляхом отримання статусу АЕО.

Очікування від реформи митниці

Однією з проблем реформування митниці є її тривалість у часі і певна невизначеність остаточних результатів, через що відповіді респондентів охоплюють широке коло проблем і сподівань на їх вирішення у недалекому майбутньому.

Яких результатів Ви очікуєте від реформи митниці?



Крім вище запропонованих варіантів відповідей учасники дослідження також висловили наступні очікування:

- на 100 % інтегруватися у митні процеси і бази даних ЄС;
- відкритість митниці по відношенню до підприємців;
- об'єднати всі сервіси в одному місці;
- оновлення особового складу митниці, залучення нових фахових спеціалістів;
- збільшення заробітної плати працівників митниці;
- менше експериментувати, а використовувати перевірені часом форми роботи;
- перетворення митниці на висококласну сервісну і контролюючу службу;
- врегулювання законодавчої бази.

Висновки

Отже, в результаті реалізації проекту „Громадська оцінка роботи Північної митниці Держмитслужби у Чернігівській області” було встановлено, що суб’єкти господарювання загалом поінформовані про новації, заплановані на митниці у 2021 р. Запровадження NCTS і інституту АЕО сприймається ними зі стриманим позитивом, оскільки частково не вирішеними залишаються питання нормативного регулювання і особливостей практичної реалізації нововведень.

Учасники проекту високо оцінили якість, інформаційну насиченість і функціональність таких цифрових продуктів, як єдиний державний інформаційний веб-портал „Єдине вікно для міжнародної торгівлі” і онлайн-мапа інфраструктури об’єктів Митної служби. Натомість, інтерактивний модуль аналітики імпорто-експортних операцій Business Intelligence виявився за складним для регулярного користування.

Не відчуваючи серйозних проблем при проходженні різних видів контролю, суб’єкти ЗЕД у цілому позитивно оцінили інфраструктуру Північної митниці Держмитслужби, хоча, насправді, рівень матеріально-технічного забезпечення і облаштування постів і пунктів пропуску залишається на низькому рівні. Проте, важливим став той факт, що виявлені під час опитування недоліки, чітко розуміють у митниці і вже мають відповідні плани щодо їх поступового виправлення.

Рівень корупції на митниці у Чернігівській області був оцінений як не значний, а учасники дослідження зазначили, що в продовж останніх років з подібними проявами не стикалися. Разом з тим, на думку опитуваних, навіть за таких умов зневажливо ставитися до проблеми корупції не варто.

Серед основних проблем для суб’єктів господарювання залишається питання митної вартості товарів і тривалий процес реформування митниці в цілому. Щодо очікувань, то респонденти розраховують на подальшу автоматизацію процедур, зменшення часу проходження митного контролю і повноцінну інтеграцію з країнами єврозони, а на регіональному рівні – частішої комунікації, інформаційного супроводу і проведення тренінгів з приводу нововведень і змін у законодавстві.

У ході публічного обговорення аналітичного звіту представники Північної митниці Держмитслужби повідомили, що обов’язково розглянуть у профільних департаментах проблеми і недоліки, висловлені суб’єктами господарювання, з метою як найшвидшого їх вирішення.

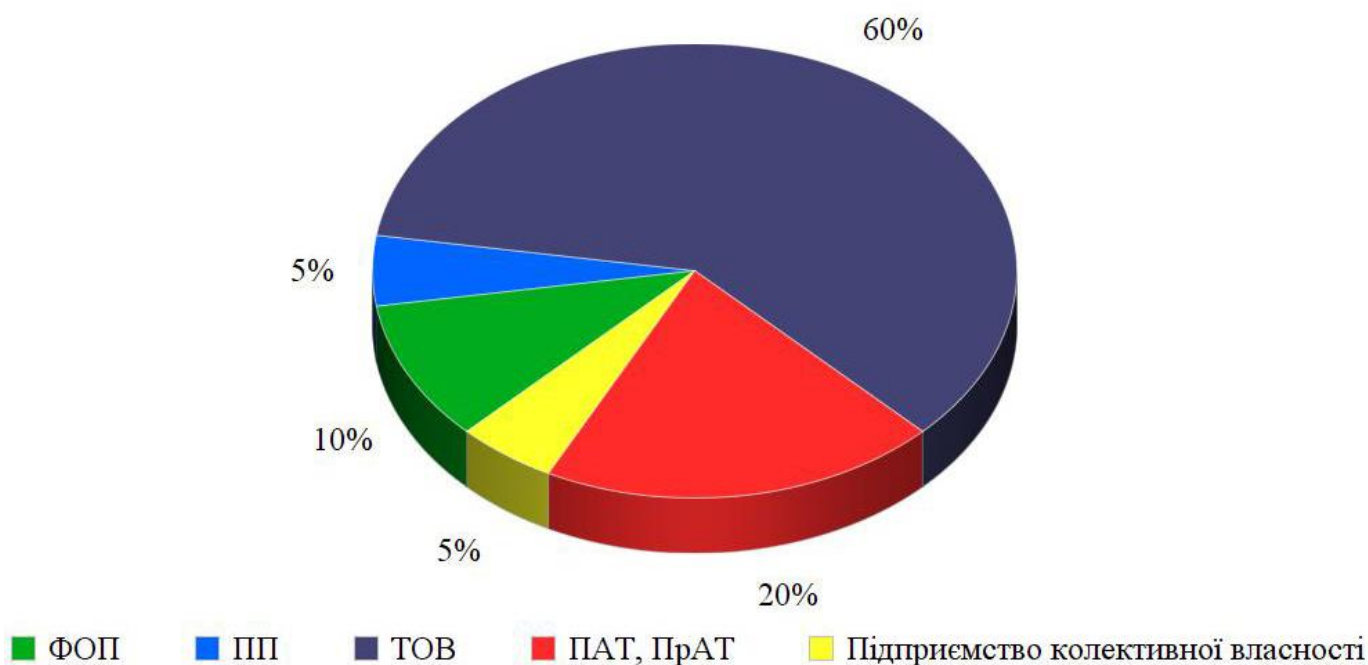
Загалом, виконання проекту супроводжувалася доволі складною процедурою рекрутингу потенційних респондентів. Значна кількість суб’єктів ЗЕД відмовилися від участі в опитуванні через недовіру до дотримання вимог анонімності. Опосередковано це підтверджувалося і характером відповідей окремих респондентів, коли про найбільш проблемні питання вони повідомляли під час неформального спілкування після проведення інтерв’ю.

Додатки

Додаток А

Організаційні форми і основні види діяльності суб'єктів ЗЕД учасників проекту

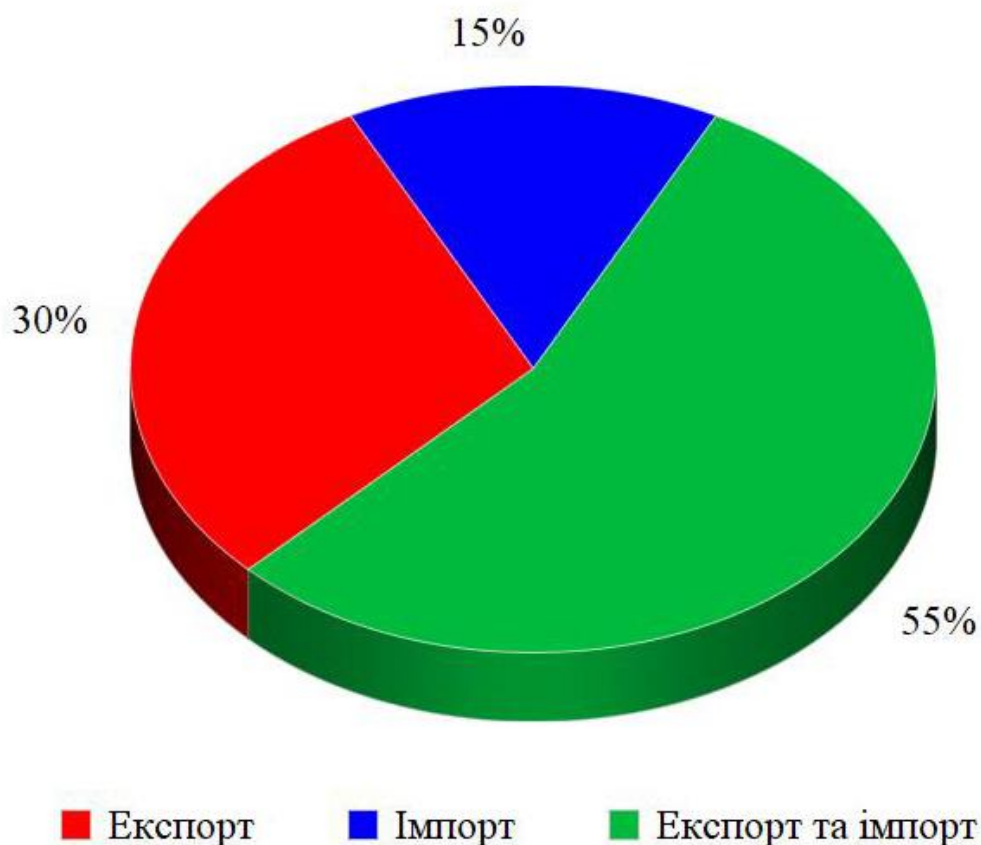
Організаційна форма



Основний вид діяльності



Напрями зовнішньоекономічної діяльності

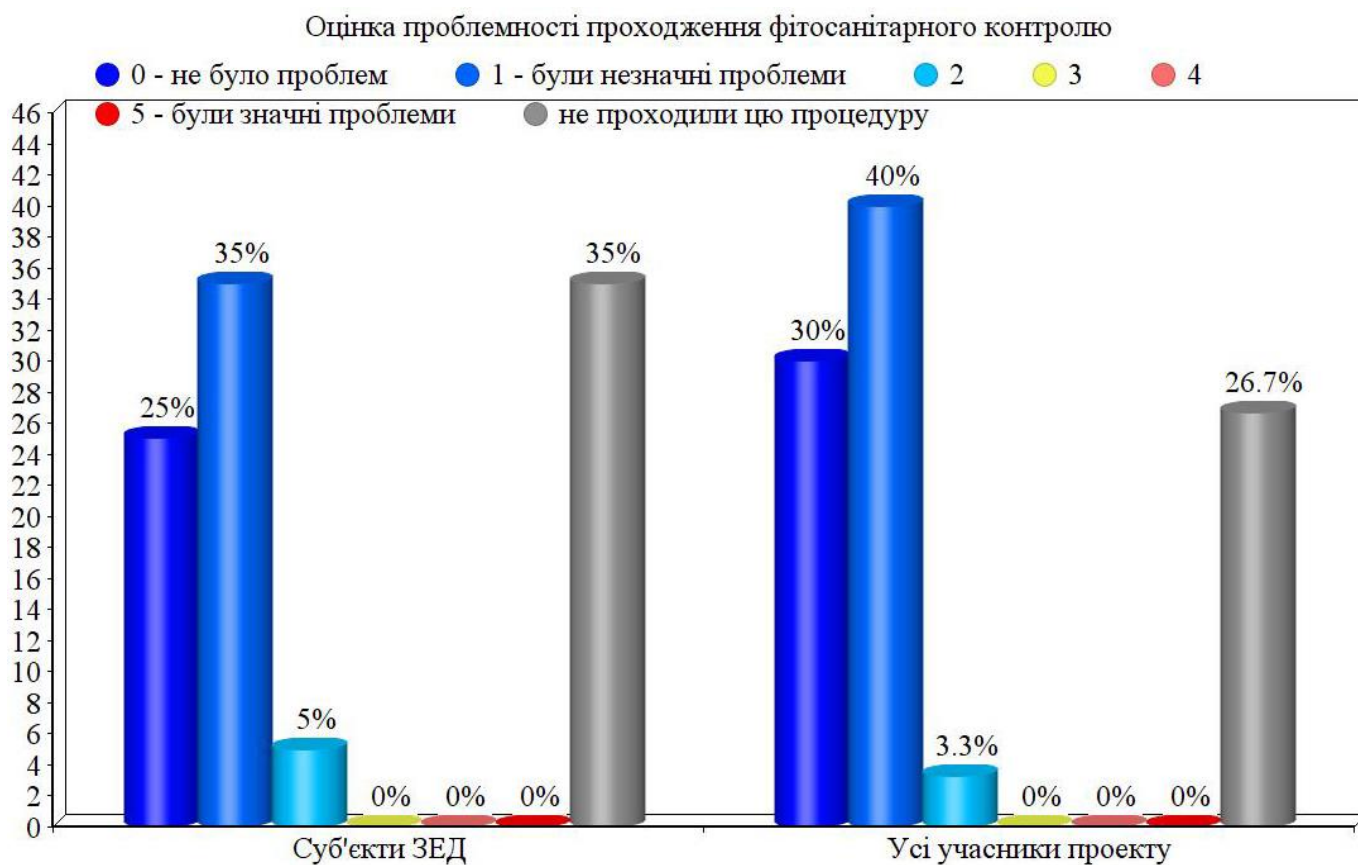
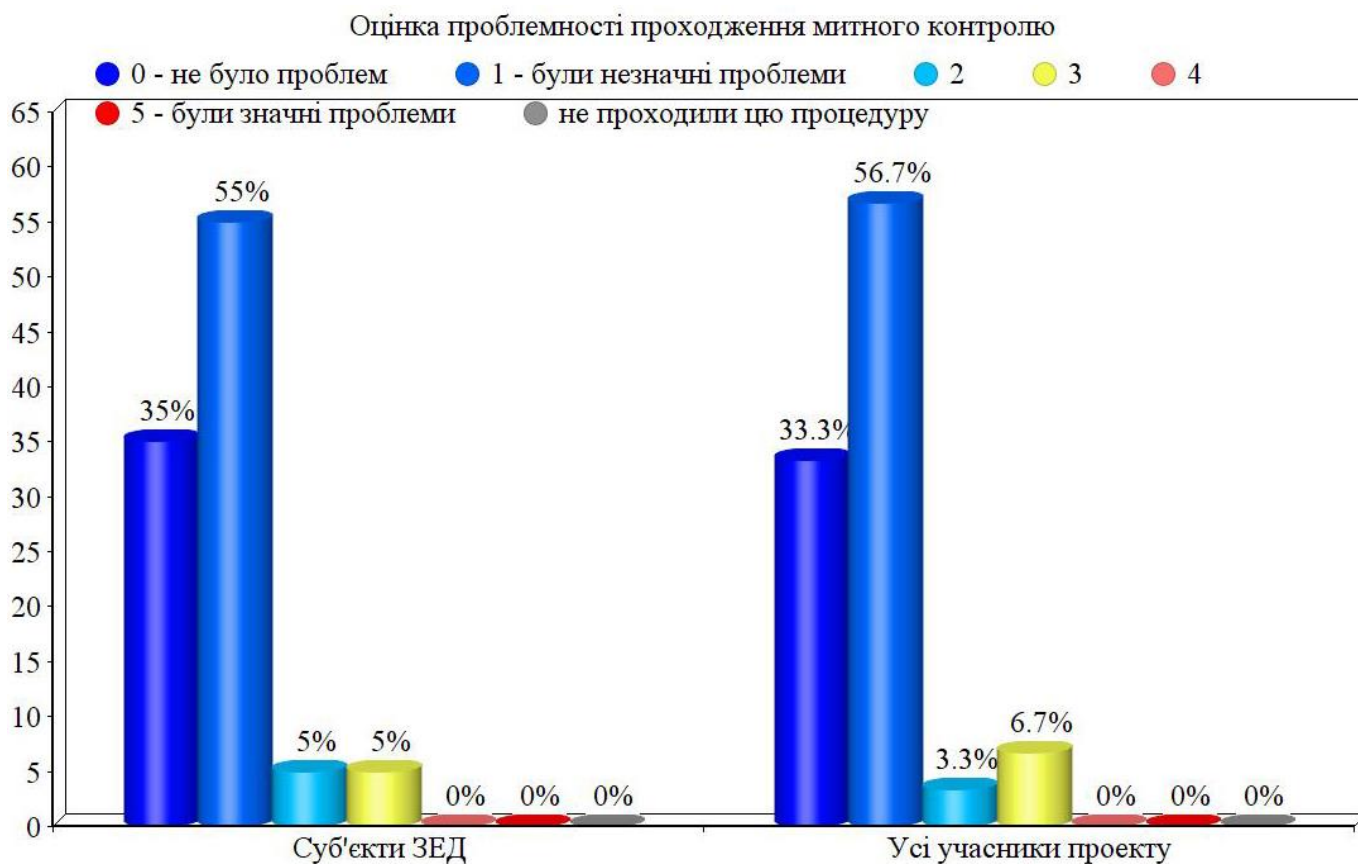


Місце здійснення митних операцій

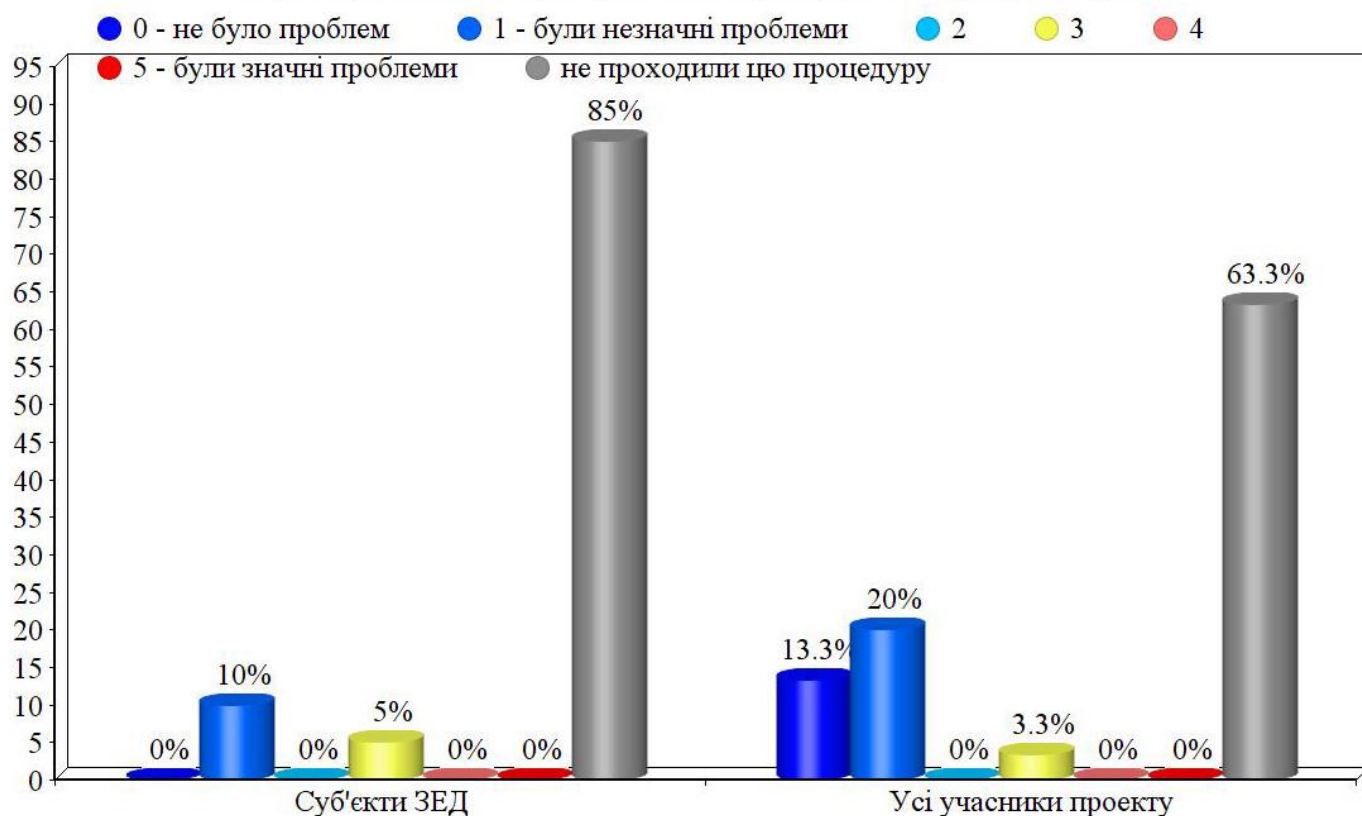


Додаток Б

Проблемність проходження різних видів контролю



Оцінка проблемності проходження ветеринарно-санітарного контролю



Оцінка проблемності проходження контролю на харчову безпеку

