МІНІСТЕРСТВО ФІНАНСІВ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ ПОДАТКОВИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Навчально-науковий інститут економічної безпеки та митної справи
Кафедра митної справи та товарознавства

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

«ОЦІНКА ВПЛИВУ ВПРОВАДЖЕННЯ СИСТЕМИ СПІЛЬНОГО ТРАНЗИТУ НА ЄВРОІНТЕГРАЦІЮ УКРАЇНИ»

Здобувача вищої освіти 6 курсу,
групи МММ-23-1 ,
спеціальності 073 «Менеджмент»
ОПП «Менеджмент митної справи»

підпис здобувача вищої освіти

Паращук Дмитро Васильович

Науковий керівник
науковий ступінь, вчене звання

підпис керівника

Гребельник Олександр Петрович, д.е.н., професор

Гарант освітньої програми
науковий ступінь, вчене звання

підпис гаранта

Гребельник Олександр Петрович, д.е.н., професор

Допущено до захисту за рішенням
кафедри митної справи та
товарознавства
протокол від 17.01.2025 № 12

підпис завідувача кафедри

Ткаченко Сергій Олександрович, к.е.н., доцент

Ірпінь 2025

Реєстрація № 6 16.01.2025
(дата) (підпис ~~відповідальної~~ особи)

Результати перевірки

Допущено
(до захисту, на доопрацювання) (дата) (підпис)

Результат захисту Відмінно 17.01.2025
(оцінка) (дата) (підпис)

Голова комісії: Ананенко О.Л.
(підпис) (ініціали, прізвище)

Члени комісії:

(підпис) Требовська О.А.
(ініціали, прізвище)

(підпис) Ковтун С.О.
(ініціали, прізвище)

(підпис) Мельник Д.В.
(ініціали, прізвище)

БЛАНК ОЦІНЮВАННЯ ВИПУСКНОЇ РОБОТИ

Об'єкти контролю	Діапазон оцінки в балах	Фактична кількість балів	Примітки	Дата, П.І.П.: керівника, голови комісії членів комісії, секретаря, (підписи)
ОЦІНЮВАННЯ ДИПЛОМНОЇ РОБОТИ КЕРІВНИКОМ ТА РЕЦЕНЗЕНТОМ				
1.**Зміст випускної роботи** (повність теоретичного матеріалу, його зв'язок з практичним, вміння представляти матеріал в логічній послідовності, наявність висновків та пропозицій)	від 0 до 20			
2.**Дотримання вимог щодо оформлення**	від 0 до 10			
3.**Вчасне виконання роботи** на всіх етапах у встановлені кафедрою терміни	від 0 до 5			
4. **Рецензент**	від 0 до 5			
РАЗОМ БАЛІВ*	**від 0 до 40**			
ОЦІНЮВАННЯ ДИПЛОМНОЇ РОБОТИ КОМІСІЄЮ ПО ЗАХИСТУ				
1.**Доповідь**	від 0 до 15			
2. **Роздатковий матеріал**	від 0 до 10			
3. **Знання теоретичного та практичного матеріалу, вміння відповідати на запитання**	від 0 до 25			
5. **Апробація** (участь у конференціях)	від 0 до 10			
РАЗОМ БАЛІВ	**від 0 до 60**			
ЗАГАЛЬНА КІЛЬКІСТЬ БАЛІВ	від 0 до 100	91		

ПЕРЕВЕДЕННЯ ОЦІНКИ ЗА 100-БАЛЬНОЮ ШКАЛОЮ ДО НАЦІОНАЛЬНОЇ ШКАЛИ ТА ШКАЛИ ЕКТС

Оцінка за 100-бальною шкалою	Оцінка за шкалою ЕКТС	Оцінка за національною шкалою	Дата	П.І.П.: голови, членів комісії, секретаря, (підпис)
91	A	5 (Відмінно)	11.06.2021	

Правила переведення оцінок до національної шкали та шкали ЕКТС

Оцінка за 100-бальною шкалою	Оцінка за шкалою ECTS	Оцінка за національною шкалою
90-100	A	5 (відмінно)
80-89	B	4 (добре)
70-79	C	
60-69	D	3 (задовільно)
50-59	E	
35-49	FX	2 (незадовільно)

МІНІСТЕРСТВО ФІНАНСІВ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ ПОДАТКОВИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Навчально-науковий інститут економічної безпеки та митної справи
Кафедра митної справи та товарознавства

ЗАТВЕРДЖУЮ
Завідувач кафедри митної справи та товарознавства
А. І. Зубрицький

Завдання на кваліфікаційну роботу
здобувачу вищої освіти
Паращуку Дмитру Васильовичу

1.Тема кваліфікаційної роботи
Оцінка впливу впровадження системи спільного транзиту на євроінтеграцію України
Затверджена наказом ректора від «27» грудня 2023 р. №1742
1. Строк здачі закінченої роботи 02. 12. 2024 р.
2. Цільова установка та вихідні дані до роботи

Мета роботи дослідження впливу функціонування нової комп'ютерної транзитної системи NCTS на ефективність ведення зовнішньоекономічної діяльності України на тлі євроінтеграційних процесів.

Об'єкт дослідження - обрано процеси обміну даними між суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності при виконанні митних процедур, а також використання спрощень передбачених Конвенцією про спільний транзит в рамках покращення євроінтеграції в Україні.

Предмет дослідження - практичні, організаційні та теоретичні засади впровадження положень Конвенції про спільний транзит

3. Перелік графічного матеріалу:

Розробити таблиці: «Функціональна взаємодія учасників транзитного переміщення»; «Види гарантування на засадах Конвенції про процедуру спільного транзиту»; «Алгоритм оформлення транзитної декларації Т1 із гарантією»; «Основні проблемні аспекти приєднання та розвитку системи спільного транзиту».

Розробити графіки: «Кількість оформлених Т1»; «Кількість підприємств, які отримали транзитні спрощення».

4. Зміст випускної кваліфікаційної (дипломної) роботи (перелік питань за кожним розділом)

Дослідити теоретичні засади впровадження системи спільного транзиту в Україні, а саме: особливості впровадження системи спільного транзиту в Україні, механізм гарантування вантажів в системі спільного транзиту, як

один із інструментів контролю за доставкою вантажу. Проаналізувати дію систему спільного транзиту в Україні, а саме: проаналізувати використан транзитних спрощень та їх вплив на діяльність суб'єкт зовнішньоекономічних операцій та визначити динаміку розвитку режи спільного транзиту в Україні в умовах воєнного стану, розробити стратег розвитку режиму спільного транзиту в Україні з урахуванн євроінтеграційного вектору. Вивчити міжнародний досвід застосуван процедури спільного транзиту. Визначити напрями удосконален функціонування системи спільного транзиту в Україні

5. Календарний план виконання роботи

№	Назва етапів кваліфікаційної роботи	Строк виконання етапів роботи	
		За планом	Фактично
1	Вибір теми, вивчення літературних джерел, постановка проблеми та складання плану роботи	25.09.2023	25.09.2023
2	Вибір та вивчення навчальної, наукової та методичної літератури за темою	02.11.2023	02.11.2023
3	Видача завдання науковим керівником	04.02.2024	04.02.2024
4	Підготовка першого розділу роботи та подання її науковому керівнику	06.05.2024	06.05.2024
5	Підготовка другого розділу роботи та подання її науковому керівнику	02.09.2024	02.09.2024
6	Підготовка третього розділу роботи та подання її науковому керівнику	03.10.2024	03.10.2024
7	Доопрацювання роботи з урахуванням зауважень наукового керівника	23.11.2024	23.11.2024
8	Подання роботи для перевірки на наявність плагіату	02.12.2024	02.12.2024
9	Попередній захист роботи	21.12.2024	21.12.2024
10	Отримання відгуку керівника роботи	15.01.2025	15.01.2025
11	Допуск роботи зав. кафедрою до захисту	24.01.2025	24.01.2025
12	Отримання зовнішньої рецензії	31.01.2025	31.01.2025
13	Захист роботи	12.02.2025	12.02.2025

6. Дата видачі завдання «04» лютого 2024р

7. Керівник випускної кваліфікаційної (дипломної) роботи _____ Гребельник О. П.
(підпис) (прізвище, ініціали)

8. Гарант освітньо-професійної програми _____ Гребельник О. П.
(підпис) (прізвище, ініціали)

9. Завдання до виконання отримав здобувач вищої освіти
Паращук Д. В. _____
(прізвище, ініціали) (підпис)

Відгук керівника випускної кваліфікаційної (дипломної) роботи

Дипломна робота є актуальною та важливою в контексті сучасних євроінтеграційних процесів. Робота має чітку структуру, що включає вступ, три розділи, висновки, список використаних джерел та додатків. У вступі автор обґрунтовує актуальність теми, визначає мету, завдання, об'єкт і предмет дослідження.

У першому розділі проведено обґрунтований аналіз теоретичних основ системи спільного транзиту та її значення для інтеграційних процесів. Другий розділ присвячений аналізу поточного стану впровадження NCTS в Україні, висвітлено основні досягнення та виклики. У третьому розділі автор запропонував рекомендації щодо вдосконалення механізмів впровадження систем та їх впливу на євроінтеграцію.

Паращук Д. В. продемонстрував вміння використовувати сучасні наукові методи аналізу та інтегрувати теоретичні знання з практичними аспектами. Усі висновки базуються на аналізі нормативно-правових актів, статистичних даних та міжнародного досвіду.

Виконана робота за змістом і структурою відповідає завданню та методичним рекомендаціям. Мета даного дослідження досягнута.

Випускна кваліфікаційна робота може бути допущена до захисту та заслуговує на позитивну оцінку.

Керівник випускної кваліфікаційної (дипломної) роботи _____ 15.01.25.
(підпис) (дата)

Висновок кафедри про випускну кваліфікаційну (дипломну) роботу

Випускна кваліфікаційна (дипломна) робота здобувача вищої освіти Паращука Дмитра Васильовича після попереднього захисту розглянута на засіданні кафедри, протокол від «17» січня 2025 №12 допущена до захисту на екзаменаційній комісії.

Завідувач кафедри _____ С.О. Ткаченко

РЕЦЕНЗІЯ

на випускну кваліфікаційну (дипломну) роботу

здобувача вищої освіти Державного податкового університету

Паращука Дмитра Васильовича

Оцінка впливу впровадження системи спільного транзиту на євроінтеграцію України

Актуальність теми. Оцінка впливу впровадження системи спільного транзиту на євроінтеграцію України є важливою темою для аналізу, оскільки вона розглядається зі сторони як економічного розвитку, так і інтеграції України до європейського простору. Це безпосередньо стосується і митного регулювання зовнішньоекономічної діяльності, що дасть змогу отримати додаткові безпекові гарантії, спростити митне оформлення й переміщення товарів та транспортних засобів через митний кордон України. Поряд з тим впровадження системи спільного транзиту передбачає використання підприємствами спрощень, що вказує на посилення інтеграції України до міжнародних транспортних мереж і підвищення довіри до української митної системи.

Наукова новизна. В роботі визначено недоліки та проблеми зумовлені як зовнішніми так і внутрішніми факторами, що перешкоджають активному розвитку зовнішньоекономічних відносин в контексті системи спільного транзиту. На основі визначених проблем виокремлено конкретні шляхи їх вирішення, що можуть бути застосовні у практичній площині.

Якість проведеного аналізу проблеми, текстового та табличного матеріалу. Під час виконання дипломної роботи, тему було розглянуто в повному обсязі. При цьому, були вирішені наступні завдання: розглянуто особливості впровадження системи спільного транзиту в Україні; виокремлено механізми гарантування вантажів в системі спільного транзиту, як один із інструментів контролю за доставкою вантажу; досліджено стан використання транзитних спрощень та їх вплив на діяльність суб'єктів зовнішньоекономічних операцій; проведено оцінку розвитку режиму спільного транзиту в Україні в умовах воєнного стану; висвітлено міжнародний досвід застосування процедури спільного транзиту; розроблено напрями удосконалення функціонування системи спільного транзиту в Україні.

Обґрунтованість пропозицій і висновків та їх практична цінність у роботі підприємства, установи, організації, органів ДМС України. За результатами виконаної роботи були зроблені висновки та рекомендації. Одержані результати можуть бути використані в практичній діяльності Державної митної служби України.

Наявність недоліків. Недоліки в дипломній роботі не суттєві.

Загальний висновок і оцінка роботи. Випускна кваліфікаційна (дипломна) робота викладена на актуальну тему, так як висвітлює роль

впровадження системи спільного транзиту на євроінтеграцію України, за результатами виконаної роботи зроблені загальні висновки та пропозиції. Зміст дипломної роботи викладений на достатньому теоретичному рівні та відповідає встановленим вимогам. Випускна кваліфікаційна (дипломна) робота може бути допущена до захисту в екзаменаційній комісії та заслуговує оцінки «відмінно».

Рецензент директор ТіОВ „Пентада-СА"

(науковий ступінь, вчене звання, посада, місце роботи)

(підпис, М.П.) Носова М. В.

(ініціали, прізвище)

«21» січня 2025 р.

ННІ економічної безпеки та митної справи

Кафедра митної справи та товарознавства

ДОВІДКА

про перевірку курсової/випускної кваліфікаційної (дипломної) роботи на академічний плагіат

П. І. Б. автора роботи

Паращук Дмитро Васильович

Курс/група _____ММ-23-1 _____

Тема курсової/випускної кваліфікаційної (дипломної) роботи

«Оцінка впливу впровадження системи спільного транзиту на євроінтеграцію України.»

П. І. Б. наукового керівник

Гребельник Олександр Петрович

Дата захисту

12.02.2025

За результатом перевірки оригінальний текст у роботі становить 83,77% Відсоток схожості (складається з правомірних запозичень (посилання, цитування) і неправомірних запозичень (пояснення щодо відсотку тексту, який не є оригінальним (н/д, стаття або інші роботи автора, які є у базі, але вони не зазначені в літературних джерелах) 16,23% цитат 6,66%, вилучень %.

Провідний фахівець відділу
внутрішнього забезпечення

якості освіти Олена СПАСІЧЕНКО

ізувати діюч
використанн
ь суб'єкті
итку режим
ити стратегі
урахування
застосуванн
досконаленн

і етапів роботи

Фактично
25.09.2023
02.11.2023
04.02.2024
06.05.2024
02.09.2024
03.10.2024
23.11.2024
02.12.2024
21.12.2024
15.01.2025
24.01.2025
31.01.2025
12.02.2025

ик О. П.
ініціали)
ик О. П.
ніціали)

пис)

АНОТАЦІЯ

Оцінка впливу впровадження системи спільного транзиту на євроінтеграцію України

Мета дослідження полягає в дослідженні впливу запровадження та розвитку системи спільного транзиту в Україні на ефективність ведення зовнішньоекономічної діяльності України на тлі євроінтеграційних процесів. Згідно зазначеної мети визначені наступні завдання роботи: розглянути особливості впровадження системи спільного транзиту в Україні; переглянути механізм гарантування вантажів в системі спільного транзиту; проаналізувати використання транзитних спрощень та їх вплив на діяльність суб'єктів зовнішньоекономічних операцій; дослідити динаміку розвитку режиму спільного транзиту в Україні в умовах воєнного стану; вивчити міжнародний досвід застосування процедури спільного транзиту; запропонувати напрями удосконалення функціонування системи спільного транзиту в Україні.

Предметом дослідження є сукупність практичні, організаційні та теоретичні засади впровадження положень Конвенції про спільний транзит.

За результатами виконаної роботи були зроблені висновки та рекомендації. Одержані результати можуть бути використані в практичній діяльності Державної митної служби України.

Дипломна робота містить 54 сторінки , 14 таблиць, 9 рисунків, список використаних джерел з 40 найменувань, 2 додатків.

Ключові слова: євроінтеграція, спільний транзит, уніфікація правил, транзитні спрощення

Рік виконання дипломної роботи 2024

Рік захисту роботи 2025

ABSTRACT

Assessment of the impact of the implementation of the common transit syste Ukraine's European integration

The purpose of the study is to study the impact of the implementatio development of the common transit system in Ukraine on the effectivene Ukraine's foreign economic activity against the backdrop of European integ processes. In accordance with this goal, the following tasks of the work have identified: to consider the features of the implementation of the common transit s in Ukraine; to review the mechanism for guaranteeing cargo in the common t system; to analyze the use of transit simplifications and their impact on the activit entities conducting foreign economic operations; to investigate the dynamics development of the common transit regime in Ukraine under martial law; to stud international experience of applying the common transit procedure; to pr directions for improving the functioning of the common transit system in Ukraine.

The subject of the study is a set of practical, organizational and theor principles for implementing the provisions of the Convention on Common Transit

Based on the results of the work performed, conclusions and recommenda were made. The results obtained can be used in the practical activities of the Customs Service of Ukraine.

The thesis contains 54 pages, 14 tables, 9 figures, a list of sources used wi names, 2 appendices.

Keywords: European integration, common transit, unification of rules, t simplifications

Year of completion of the thesis 2024

Year of defense of the thesis 2025

ЗМІСТ

ВСТУП 6

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ВПРОВАДЖЕННЯ СИСТЕМИ СПІЛЬНОГО ТРАНЗИТУ В УКРАЇНІ 8

1.1 Особливості впровадження системи спільного транзиту в Україні 8

1.2 Механізм гарантування вантажів в системі спільного транзиту, як один із інструментів контролю за доставкою вантажу 17

2. АНАЛІЗ ДІЮЧОЇ СИСТЕМИ СПІЛЬНОГО ТРАНЗИТУ В УКРАЇНІ 26

2.1 Аналіз використання транзитних спрощень та їх вплив на діяльність суб'єктів зовнішньоекономічних операцій 26

2.2. Динаміка розвитку режиму спільного транзиту в Україні в умовах воєнного стану 34

3.СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ РЕЖИМУ СПІЛЬНОГО ТРАНЗИТУ В УКРАЇНІ З УРАХУВАННЯМ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНОГО ВЕКТОРУ 42

3.1. Міжнародний досвід застосування процедури спільного транзиту 42

3.2. Напрями удосконалення функціонування системи спільного транзиту в Україні 46

ВИСНОВКИ 53

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ 56

ДОДАТКИ 61

ВСТУП

Початок військових дій на території України внаслідок вторгнення Росії підкреслило необхідність термінового вирішення питань, пов'язаних із посиленням державної безпеки. Ця агресія ще більше акцентувала увагу на членстві України в ЄС. У зв'язку з цим актуальності набувають питання, пов'язані з активізацією процесів євроінтеграції в призмі наближення України до європейських стандартів. Це також стосується митного регулювання зовнішньоекономічної діяльності (далі– ЗЕД), яке сприятиме посиленню гарантій безпеки, а також полегшенню митного оформлення товарів та транспортних засобів.

Наразі саме митна справа є тим важелем, який змінює ключову роль у забезпеченні економічної стабільності та безпеки держави. Вона регулює товарообіг, сприяє ефективному контролю за переміщенням товарів через кордон, забезпечує обмін інформацією між країнами та запобігає порушенню митного законодавства. Крім того, митна система сприяє наповненню державного бюджету, підтриманню законності у зовнішньоекономічній діяльності та створенню сприятливих умов для інтеграції.

Дана тема дослідження на наразі є досить актуальною, проте, недостатньо висвітленою у роботах вітчизняних науковців. Попри те, варто зауважити, що окремі проблемні та важливі аспекти набули належного булі відображені у працях українських науковців. Зокрема, основні вектори правового регулювання митного режиму спільного транзиту в контексті реформування та удосконалення національної митної системи визначено у роботі Гладкої Н.. Змістовними є напрацюваннями у даному напрямі є роботи Сидорович О. та Герчаківського С., що присвячені вивченню інформаційного забезпечення митної справи в Україні. Зокрема, зосереджено увагу на необіхдності здійснення автоматизації митних процедур з метою їх спрощення. У працях Капітанець С., Брендак А. проаналізовано особливості впровадження системи спільного транзиту в Україні на початковому етапі та на етапі переходу до NCTS– фаза 5. Поряд з тим доцільним є вивчення питань, пов'язаних із міжнародним досвідом приєднання країн до Конвенції про спільний транзит та

імплементації відповідної процедури в практичну площину здійснення митної справи.

Метою дипломної роботи є дослідження впливу функціонування нової комп'ютерної транзитної системи NCTS на ефективність ведення зовнішньоекономічної діяльності України на тлі євроінтеграційних процесів.

Згідно зазначеної мети визначені наступні завдання роботи:

- розглянути особливості впровадження системи спільного транзиту в Україні;
- переглянути механізм гарантування вантажів в системі спільного транзиту;
- проаналізувати використання транзитних спрощень та їх вплив на діяльність суб'єктів зовнішньоекономічних операцій;
- дослідити динаміку розвитку режиму спільного транзиту в Україні в умовах воєнного стану;
- вивчити міжнародний досвід застосування процедури спільного транзиту;
- запропонувати напрями удосконалення функціонування системи спільного транзиту в Україні.

Об'єкт дослідження – обрано процеси обміну даними між суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності при виконанні митних процедур, а також використання спрощень передбачених Конвенцією про спільний транзит в рамках покращення євроінтеграції в Україні.

Предмет дослідження – практичні, організаційні та теоретичні засади впровадження положень Конвенції про спільний транзит.

Базою дослідження вбачається діяльність Державної митної служби України

Методологічна база включає в себе спеціальні методи дослідження, зокрема аналіз, порівняння, синтез, статистичні та розрахункові методи оцінки.

Кваліфікаційна робота ґрунтується на показниках з відкритих джерел таких, як MRN–follow–up за 2022–2024 роки.

Практичне значення даної роботи полягає у можливості застосування отриманих результатів для вдосконалення митних процедур та підвищення ефективності функціонування системи спільного транзиту.

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ВПРОВАДЖЕННЯ СИСТЕМИ СПІЛЬНОГО ТРАНЗИТУ В УКРАЇНІ

1.1 Особливості впровадження системи спільного транзиту в Україні

У сучасному світі глобалізації міжнародна торгівля відіграє ключову роль у забезпеченні економічного зростання кожної країни. Проте складні бюрократичні процедури, затримки на кордонах та нерівномірність правил між країнами можуть створювати значні перешкоди для суб'єктів, що здійснюють зовнішньоекономічну діяльність. У відповідь на ці виклики сформувалася філософія транзитних спрощень– концепція, що спрямована на створення прозорих, гармонізованих і ефективних процедур для міжнародного переміщення товарів.

Успішний процес підготовки України до приєднання до Конвенції про процедуру спільного транзиту (далі– Конвенція) став матрицею для наступних кроків з гармонізації митних процедур із європейськими. Особливість цієї Конвенції полягає в тому, що здійснення багатьох митних процедур та формальностей здійснюється в спрощеному форматі на основі спільної цифрової платформи NCTS із активним застосуванням електронного митного декларування. Конвенція об'єднує 36 договірних сторін, які безпосередньо запровадили єдині правила митного оформлення, декларування та митного контролю за транзитними переміщеннями товарів. До 36 країн–підписантів відносяться усі члени Європейського Союзу (далі-ЄС) , а також (Ісландія, Швейцарія, Великобританія, Туреччина, Північна Македонія, Сербія, Україна, Норвегія і Ліхтенштейн).

Початок роботи системи спільного транзиту NCTS є стратегічним кроком для України, що сприяє економічній інтеграції з ЄС, покращує умови для бізнесу та забезпечує відповідність європейським стандартам. Водночас успішна реалізація цієї ініціативи потребує ефективного управління, технічної підтримки та тісної співпраці між усіма зацікавленими сторонами.

Україна має всі передумови для того, щоб стати логістичним хабом в Європі, і система NCTS є одним із ключових інструментів для реалізації цього

потенціалу. NCTS забезпечує базовий IT–функціонал Конвенції, що дозволяє організувати обмін інформацією про всі етапи митного оформлення товарів за допомогою електронних повідомлень у режимі реального часу. Це сприяє підвищенню ефективності митних процедур і вдосконаленню механізму аналізу митних ризиків.

Закон України «Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи» покликаний запровадити європейські практики прозорих та надійних процедур, від яких «виграють» усі українські учасники ланцюга постачання товарів та фінансовий сектор, а оновлена митна служба отримає можливість запровадити надійні процеси контролю за переміщенням товарів. NCTS з'єднує митні служби в країнах–учасницях Конвенції.

Закон України «Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи» спрямований на впровадження європейських стандартів прозорих і надійних процедур. Дані зміни спрямовані на покращення умов функціонування діяльності кожного учасника ланцюга постачання та сприяють спрощенню митних процедур, зниженню бюрократичних бар'єрів і підвищенню ефективності логістичних операцій. Крім того, впровадження NCTS дозволяє інтегрувати Україну в європейський митний простір, що відкриває нові можливості для міжнародної торгівлі та залучення інвестицій.

Приєднання до Конвенції дає можливість країнам–членам і України мати в системі один транзитний документ – Т1. Для суб'єктів, що здійснюють ЗЕД використання однієї транзитної декларації (Т1) для доставки вантажів, згідно з положеннями процедури спільного транзиту має ряд переваг:

- зменшення вартості митних процедур;
- використання суб'єктами транзитних спрощень, що передбачені Конвенцією («використання загальної гарантій», «звільнення від гарантії», «авторизований вантажовідправник/вантажоодержувач», «самостійне накладання пломб»);
- скорочення часу митних формальностей;

- при використання Т1 замість попереднього документу (далі-ПД) для переміщення митною територією України – відсутність необхідності оформлювати загальну декларацію прибуття (далі– ЗДП);
- можливість відстежувати переміщення вантажу у реальному часі за допомогою електронного веб–сервісу MRN–follow–up.

Відповідно до положень Закону України «Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи», постанови Кабінету Міністрів України (далі-КМУ) від 05 серпня 2020 року № 681 «Деякі питання, пов'язані із застосуванням митних декларацій окремих типів» та з метою забезпечення перевірки функціонування національної електронної транзитної системи в частині взаємодії митних органів і підприємств під час поміщення товарів у режим спільного транзиту наказом Міністерства фінансів України від 12 листопада 2020 року № 701 на Державну митну службу України (далі-ДМСУ) покладено обов'язок розпочати проведення пілотного проекту з тестування роботи національної електронної транзитної системи [26], [27].

Пілотний проект щодо впровадження NCTS тривав майже пів року та успішно виконав своє призначення. Зокрема було протестовано різні сценарії роботи з транзитною декларацією та перевірено функціональність системи. Крім того, протягом цього періоду було прийнято майже всі нормативно–правові акти, необхідні для повного впровадження NCTS. Дані нормативно–правові акти стосувалися: процесу допущення транспортного обладнання до перевезення товарів під митними пломбами; процесу інформаційного обміну реєстрації фінансового гаранта, призупинення, поновлення, анулювання, ліцензії такого суб'єкта; процесу роботи служби підтримки з питань спільного транзиту ДМСУ (HELP–desk) .

17 березня 2021 року в Україні повноцінно почала функціонувати електронна транзитна система [18]. Одним із основних підготовчих заходів, який передував застосуванню і котрий було відпрацьовано фахівцями ДМСУ стало створення Плану управління ризиками (далі-План) у вигляді документа безпосередньо для внутрішнього використання для проекту з впровадження електронної транзитної системи в Україні. Цей План має деякі особливості,

серед яких: оновлення у зв'язку зі змінами операційно–технологічного середовища (табл. 1.1).

Таблиця 1.1.

Ризик–орієнтований підхід при впровадження Конвенції про спільний транзит

Зона ризику	Стадії ризику	
Законодавство	**Приєднання до Конвенції**	
	Опис ризику: визначення необхідності внесення змін до національного законодавства після отримання офіційного запрошення приєднатися до Конвенції.	Наслідок ризику: невідповідності в національному законодавстві можуть призвести до проблем із запровадженням процедури спільного транзиту, що може затримати наступні кроки, включаючи діяльність із міграції до NCTS Фаза 5
	Перехід на NCTS Фаза 5	
	Опис ризику: Визначення необхідності внесення змін до національного законодавства про загальний транзит відповідно до переходу на NCTS Фаза 5.	Наслідок ризику: Обмежена можливість застосування окремих положень Конвенції про спільну транзитну процедуру в рамках міграції до NCTS Фаза 5.
Організаційні питання	**Розгортання NCTS Фаза 4**	
	Опис ризику: реорганізація підрозділів Держмитслужби, відповідальних за імплементацію положень про спільний транзит у національне законодавство.	Наслідок ризику: неможливість реалізації окремих положень національного законодавства та/або зниження якості відповідного напряму роботи
	Опис ризику: відсутність або недостатність фінансування для розгортання NCTS Фаза 4.	Наслідок ризику: відкладення повномасштабного розгортання NCTS Фаза 4 на національному рівні.
	Перехід на NCTS Фаза 5	
	Опис ризику: відсутність або недостатність фінансування для підключення України до загальної комунікаційної мережі.	Наслідок ризику: Відкладення міжнародного приєднання до NCTS, що пригальмує наступні кроки.
	Опис ризику: виявлення невідповідностей положенням Конвенції щодо організаційних питань за результатами оцінки експертів ЄС.	Наслідок ризику: затримка приєднання України до Конвенції, що призведе до затримки наступних кроків, у тому числі переходу до NCTS Фаза 5.

Джерело: [20]

Варто зазначити, що до реалізації даних заходів були причетні не лише представники центральних органів влади, а й міжнародних організацій з підтримки бізнесу та бізнес–середовища. Дана консолідація зусиль кожного

учасника певною мірою сприяли швидкому просуванню на шляху приєднання України до системи спільного транзиту ЄС. Оскільки ризики розглядалися зі сторін кожного зацікавленого суб'єкта, що в перспективі буде брати участь у процедурі спільного транзиту.

На нашу думку, в Плані не враховано певні ризики, які пов'язані з повномасштабним вторгненням, зокрема: зростання кількості кібератак на сайти органів державної влади, зміна логістики, військові дії, знищення інфраструктури та відповідно відсутність превентивних заходів. Тому всебічне та комплексне розуміння ризиків передбачає не лише ідентифікацію ризиків, а й оцінку їх впливу, класифікацію та створення сценаріїв реагування за допомогою наявних інструментів (рис. 1.1).

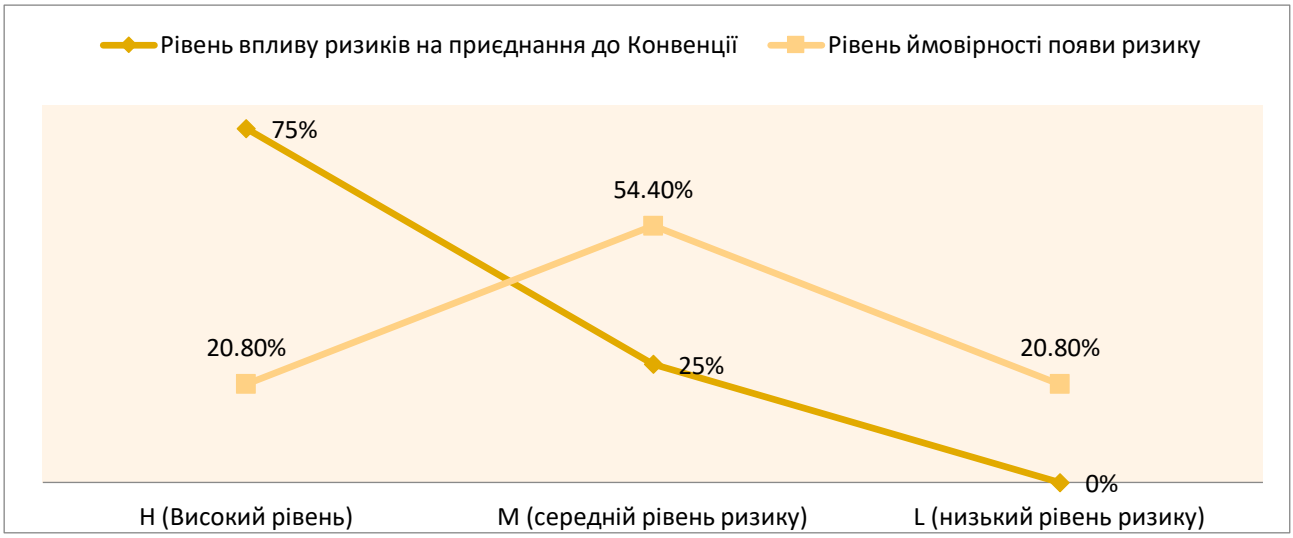


Рис. 1.1. Рівні ризику про впровадженні NCTS в Україні

Джерело: сформовано автором на основі [20]

Дані наведені на рис. 1.1 вказують на те, що дві третини ризиків можуть суттєво вплинути на процес приєднання України до Конвенції, але в той же час трохи більше половини ризиків мають середню ймовірність виникнення, а майже 21 % ризиків характеризуються високою ймовірністю появи. «Більшість ризиків пов'язані з IT–складовою і перебували у доопрацюванні фахівців Держмитслужби. Вищезгадані рівні впливу та ймовірності появи могли б змінитися, якщо б зона «Інші ризики» містила в собі ширший перелік ризиків та визначених їх наслідків» [18].

У рамках повноцінного впровадження Фази 4 NCTS на національному рівні програмне забезпечення, що попередньо було протестоване, впроваджено в усіх 26 митницях, пунктах пропуску та митних підрозділах ДМСУ.

«Перед початком національного застосування NCTS Фаза 4 програмне забезпечення було інтегровано з:

- автоматизованою системою управління ризиками (далі-АСУР)
- єдиним вікном;
- системою резервування готівкових депозитів;
- системою митного контролю пунктах пропуску, які є компонентами Автоматизованої системи митного оформлення (далі-АСМО)
- Єдиної автоматизованої інформаційна система митних органів (далі-ЄАІС 2)» [18].

Впродовж 2022 року Україна, як і було заплановано, здійснила зміни в системі митного законодавства це дало можливість гармонізувати його із митними Директивами ЄС і з 01.10.2022 р. Окрім законодавчої площини, значну імплементаційну роботу виконала Державна митна служба України (далі – ДМСУ). Так, під час внутрішньої апробації NCTS, яка передувала приєднанню до Конвенції, Україна зробила вагомі зміни у сфері інформаційних технологій. Для виконання технічних завдань щодо імплементації NCTS в структурі ДМСУ вдало функціонує Департамент з питань цифрового розвитку та цифрових трансформацій (рис. 1.2).



Рис. 1.2. Зміни у сфері інформаційних технологій для вступу до Конвенції

Джерело: [18]

Війна в України торкнулася всіх сфер життя. Поряд з тим активні бойові дії внесли кардинальні зміни у процес розгортання NCTS в Україні. У зв'язку із веденням в Україні на початку 2022 року воєнного стану, представниками ДМСУ надавалися поради практичного характеру з приводу вирішення питань і в тому числі, що пов'язані з неможливістю закриття Т1 UA за різних причин, що спровоковані воєнними діями. Завдяки даним заходам загальна кількість «незакритих» декларацій Т1 UA вдалось скоротити. Тому, незважаючи на воєнні дії, суб'єкти активно використовують електронну систему спільного транзиту на національному рівні, зокрема замість ПД. Так, «за час внутрішнього використання нової моделі понад 10 компаній отримали статус фінансових гарантів, було оформлено понад 7 тис. декларацій Т1 UA» [24].

Як вважає Ангеліна Фурман: «приєднання до Конвенції про процедуру спільного транзиту та запровадження механізмів митного безвізу – це дійсно важливий крок до єдиного митного простору та повноправного членства України в ЄС. Попри те, що адаптація відбувається поступово і з певними ускладненнями, дані зміни дозволять налагоджувати ефективне міжнародже партнерство. Не є секретом, що інтеграція супроводжується цілою низкою нововведень до законодавства та складними юридичними процесами». [2]

Наразі система NCTS діє за принципом: «один транспортний засіб – одна декларація Т1 – одна гарантія». «Транзитне перевезення вантажу відбувається в рамках однієї транзитної операції, від митниці відправлення до митниці призначення в іншій країні, за однією транзитною декларацією Т1. Це в свою чергу зменшує вартість митних процедур та час для їх проходження та в результаті оптимізує швидший потік товарів через пункти пропуску» [10]. Елементи режиму спільного транзиту репрезентовані на рис. 1.3.



Рис. 1.3. Елементи режиму спільного транзиту

Джерело: сформовано автором на основі [10]

Обмін інформації між суб'єктами в рамках Конвенції є ключовим елементом, що забезпечує ефективність, прозорість і безпеку міжнародного транзиту товарів. Завдяки цифровій платформі NCTS дані передаються між митними органами, суб'єктами господарювання та іншими учасниками транзитного процесу в режимі реального часу. Прослідкувати за статусом вантажу та відслідкувати маршрут переміщення дозволяє електронний веб-сервіс MRN-follow-up, що широко застосовуються суб'єктами процедури.

Таблиця 1.2

Функціональна взаємодія учасників транзитного переміщення

Суб'єкт	Функції
Суб'єкт процедури	Заповнює Т1 та подає її з гарантією в систему NCTS за допомогою відповідного програмного забезпеченння; Забезпечує правильне зазначення даних в Т1 згідно товаросупровідних документів (далі–ТСД);
Перевізник	Надає Т1 (LRN–номер) та товари у митницю відправлення; Надає оформлену Т1 (MRN–номер) у митниці транзиту; Забезпечує цілісність та відповідні умови дл доставки вантажу у митницю призначення; Доставляє вантаж у митницю призначення;
Митниця відправлення	Знаходить Т1 у відповідному програмному забезпеченні; Застосовує гарантію, що зазначена в Т1; За необхідності та можливості накладає відповідне митне забезпечення (пломбу); За результатами оцінки ризиків випускає товари у процедуру спільного транзиту;
Митниця призначення	Фіксує прибуття товарів за відповідною Т1 Перевіряє стан накладеного митного забезпечення; За результатами контролю виносить рішення щодо списання Т1; У результаті виявлення розбіжностей між даними, що зазначені у ТСД направляє запит на суб'єкта режиму щодо винекнення інциденту.
Митниця транзиту	Фіксує ознаку перетину митного кордону за відповідною Т1, визначає цілісність митного забезпечення; Вносить відповідні відмітки у програмне забезпечення та передає інформацію до митниці відправлення та призначення.

Джерело: сформовано автором

«22 квітня, Україна виконала своє зобов'язання, взяте при вступі до Конвенції про процедуру спільного транзиту у 2022 році, і вчасно перейшла на оновлену версію ІТ системи, яка лежить в основі цієї конвенції, – NCTS Фаза 5» [9]. Впровадження NCTS– фаза 5 в Україні охоплює такі етапи:

- завершення тестування та пілотних проектів;
- навчання та підтримка користувачів;
- інтеграція з іншими національними та міжнародними системами;
- запуск в операційну експлуатацію;
- моніторинг та оптимізація.

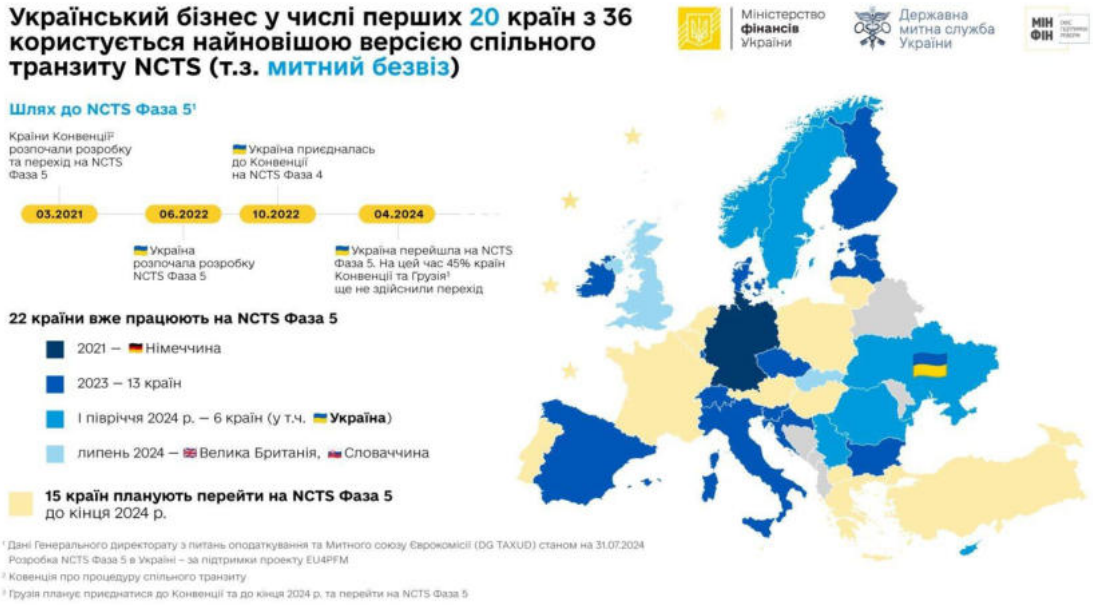


Рис. 1.4.Етапи впровадження в Україні NCTS фаза 5

Джерело: [18]

«Україна вчасно перейшла на NCTS Фаза 5 і навіть раніше, ніж деякі країни ЄС. Довевши цим свою спроможність не лише застосовувати європейські митні системи, але й розвивати їх з країнами ЄС. Досвід впровадження ІТ систем такого масштабу, як NCTS Фаза 5 – це матриця, за якою в Україні можуть успішно впроваджуватися й інші європейські митні ІТ системи та процеси» [9]. Зокрема Республіка Польща почала тестувати Фаза 5 NCTS в кінці жовтня 2024 року, Туреччина та Франція планують перехід на Фаза 5 NCTS наприкінці листопаду 2024 року.

Такі кейси з успішним результатом дозволяють оцінювати потенціал України в контексті позитивного досвіду та мотивують до подальшої підтримки зі сторони країн–учасниць Конвенції.

Варто зазначити, що з приєднанням України до Конвенції у суб'єктів ЗЕД є можливість використовувати у своїй діяльності діючу національну систему контролю доставки товарів. В подальшому можливе припинення її використання, це насамперед пов'язано з тим, що умови для роботи в обох системах стануть паритетними, з огляду необхідності застосування гарантій при доставці товарів [17].

1.2 Механізм гарантування вантажів в системі спільного транзиту, як один із інструментів контролю за доставкою вантажу

Як вже було зазначено система спільного транзиту передбачає використання єдиної транзитної декларації та процедури контролю товарів при їх переміщенні між учасниками. Основними механізмами є:

- використання електронної системи обміну інформацією (NCTS).
- гарантійна система, що захищає інтереси держави щодо митних платежів.
- уніфікований набір правил для всіх учасників системи, що сприяє міжнародному перевезенню товарів.

Конвенція безпосередньо регулює переміщення товарів між країнами–учасниками за спрощеною транзитною системою. Передумовою використання даної системи є гарантування вантажу, що, в свою чергу, забезпечує виконання митних зобов'язань під час транзитного переміщення.

Так при процедурі спільного транзиту на засадах Конвенції безпосередньо перед суб'єктом процедури постає прямий обов'язок зі сплатити суми митних платежів, що підлягають сплаті стосовно товарів, поміщених під дану процедуру.

Таблиця 1.3

Види гарантування на засадах Конвенції

Види гарантування		
Призначення	**Форма**	**Особливість**
Індивідуальна гарантія		
Використовується для забезпечення однієї конкретної транзитної операції	Грошовий депозит Банківська гарантія	Покриває повну суму митних платежів по контретній Т1
Загальна гарантія		
Одна гарантія – декілька транзитних декларацій, у т.ч. на одночасні транзитні операції	Загальна гарантія; Загальна гарантія із зменшенням на 50 відсотків; Загальна гарантія із зменшенням на 30 відсотків; Звільнення від гарантій.	Є транзитним спрощенням у процедурі спільного транзиту NCTS є обов'язковою складовою для отримання транзитного спрощення

Джерело: сформовано автором на основі [29]

В контексті гарантування вантажу основними ланками, що забезпечують процес можна вважати – суб'єкта режиму та гаранта. Кожен з суб'єктів виконує свої функції (табл. 1.2)

На нашу думку, суб'єкти режиму, що забезпечують наявність гарантії у вигляді зобов'язання гаранта стикнуться з певними проблемами у контексті валюти в якій надається дане забезпечення, гарантія надається у валюті (євро) у свою чергу розрахунки за послуги з гарантами будуть відбуватися в гривні. Так, у вартість послуг з гарантування буде закладено інфляцію та зміну курсу. У цьому контексті є декілька варіантів для вирішення проблеми:

- надати суб'єктам можливість використовувати гарантії у національній валюті, за умови її еквівалентності євро, з огляду на офіційний курс;
- встановити фіксований курс шляхом укладання договору на момент видачі гарантії, щоб уникнути ризиків від коливань валютного ринку.

Існуючий механізм гарантування зі сплати митного боргу в контексті Конвенції ґрунтується на вимозі до суб'єкта режиму, під яким розуміється особа, яка заповнює та подає транзитну декларацію, або ж від імені якої така декларація подається, надати гарантію для забезпечення сплати боргу, який може виникнути щодо товарів, поміщених у процедуру спільного транзиту.

Згідно положень Конвенції алгоритм розрахунку суми забезпечення має виглядати наступним чином:

$$СЗ=ФВ*СТ^{\text{найбільша ставка мита згідно 6–ти значного коду}}*Коеф \qquad (1.1)$$

де, *ФВ* – фактурна вартість

СТ– ставка згідно Митного тарифу України (використовується найбільша ставка згідно 6–ти значного коду).

Коеф– коефіцієт, що використовується для окремих товарних підпозицій

Так, для кожної транзитної операції розрахунок забезпечення здійснюється з урахуванням найвищих ставок імпортних митних платежів на основі кодів згідно з УКТЗЕД на рівні 6–ти знаків (підпозицій), які заявлені у транзитній декларації [10].

За результатами моніторингу «Чесний кордон», проведеного у червні–липні 2023 року ГО «Інститут економічних досліджень та політичних консультацій»: «не дивлячися на збільшення використання суб'єктами ЗЕД процедури спільного транзиту, представники бізнесу заявляють про певні складнощі, зокрема питання гарантування залишається для нього основною перешкодою» [14]. На нашу думку, це пов'язано з недосконалим механізмом розрахунку суми митного боргу для суб'єктів ЗЕД, а саме використання коефіцієнтів для окремих груп товарів та окремих видив гарантійного забезпечення. Це підкреслює необхідність подальшої активної взаємодії з бізнесом через надання інформації та проведення роз'яснювальної роботи.

В контексті даного питання відповідальні особи ДМСУ надають роз'яснення щодо розрахунку сум гарантування, зокрема 01.12.2023 року було оприлюднено лист № 14/279 щодо застосування коефіцієнтів. Згідно положень листа від 01.12.2023 № 14/279:

1. При зазначенні в транзитній декларації загальної гарантії (числовий формат типу гарантії «1»), індивідуальної гарантії (числовий формат типу гарантії «2») або звільнення від гарантії (числовий формат типу гарантії «0») суму, розраховану за стандартним алгоритмом, для остаточного визначення суми потенційного митного боргу множити на такі коефіцієнти:

- 4,5 – для товарної підпозиції «2207 20» (біоетанол);
- 2,3 – для товарної підпозиції «2208 60» (горілка);
- 1,8 – для товарної підпозиції «2402 20» (цигарки).

2. Для всіх решти товарів при зазначенні в транзитній декларації індивідуальної гарантії у формі грошової застави (числовий формат типу гарантії «3») суму, розраховану за стандартним алгоритмом, для остаточного визначення суми потенційного митного боргу множити на коефіцієнт «1,7».

3. Під час поміщення під процедуру спільного транзиту інших товарів, розрахунок суми потенційного митного боргу здійснюється за стандартним алгоритмом, передбаченим статтею 18 Доповнення I до Конвенції, де гарантія повинна покривати суму боргу, який може виникнути, розраховану на основі найвищих ставок митних платежів, що застосовують до товарів такого ж типу.

При цьому, визначення суми боргу здійснюється без урахування будь–яких пільг та/чи преференцій. Це правило поширюється при застосуванні в транзитній декларації загальних гарантій (числовий формат типу гарантії «1»), індивідуальних гарантій (числовий формат типу гарантії «2») або звільнення від гарантії (числовий формат типу гарантії «0»).

4. У разі застосування електронної транзитної системи на національному рівні (внутрішній транзит) розрахунок здійснюється з дотриманням вимог, встановлених статтею 306 Митного кодексу, без коефіцієнтів. Це правило поширюється при застосуванні в транзитній декларації загальної гарантії (числовий формат типу гарантії «1»), індивідуальної гарантії (числовий формат типу гарантії «2»), звільнення від гарантії (числовий формат типу гарантії «0») або індивідуальної гарантії у формі грошової застави (числовий формат типу гарантії «3»).

Також варто зазначити, що у разі використання індивідуальної гарантії у формі зобов'язання гаранта, відповідальність такого гаранта обмежена сумою наданого зобов'язання. Так, сума даного зобов'язання не може бути меншою суми забезпечення, яка розрахована для окремої транзитної декларації [11].



Рис. 1.5 Алгоритм оформлення транзитної декларації Т1 з індивідуальною гарантією

Джерело: складено автором

Враховуючи зазначене, можна констатувати, що в рамках забезпечення Україною гармонійного та дієвого використання положень Конвенції, у випадку застосування суб'єктами гарантування товарів для переміщення під процедурою спільного транзиту індивідуальної гарантії у формі зобов'язання гаранта для мінімізації ризиків сума забезпечення встановлюється на рівні, що відповідає сумі не менше 50 % вартості задекларованих товарів.

У випадку використання суб'єктом процедури індивідуальної гарантії у формі грошової застави, сума забезпечення, яка розрахована в рамках окремої транзитної операції, дана суму блокується на єдиному казначейському рахунку (далі–ЄКР) даного суб'єкта процедури.

Таблиця 1.4

Основні відмінності між використанням загальною гарантією по МКУ та загальною гарантією по Конвенції

Критерії порівняння	**Загальна гарантія (згідно Конвенції)**	**Загальна гарантія (згідно МКУ)**
Валюта	EUR	UAH
Застосування	При процедурі спільного транзиту	Для покриття національних митних процедур
Форма гарантії	Передбачена Конвенцією	Передбачена Постановою КМУ
Обов'язкова умова для	Авторизованого вантажовідправника, самостійне накладання пломб	Процедури випуску за місцезнаходженням, авторизований вантажоодержувач
Критерії для отримання спрощення «загальна гарантія»	Дотримання вимог митного та податкового законодавства Забезпечення практичних стандартів компетенції або професійної кваліфікації	Дотримання вимог митного та податкового законодавства Забезпечення практичних стандартів компетенції або професійної кваліфікації

Джерело: сформовано автором

Під час використання загальної гарантії, розрахована сума митного забезпечення окремої транзитної операції резервується як частина референтної суми, яка встановлена авторизацією «використання загальної гарантії».

Варто зазначити, що після прибуття вантажу в митницю призначення частина зарезервованої суми загальної гарантії не вивільняється. Оскільки, повідомлення про прибуття не вважається підтвердженням того, що процедура спільного транзиту була завершена належним чином. Якщо за результатами

контролю митницею призначення не виявлено розбіжностей чи порушень процедура спільного транзиту вважається завершена належним чином, а гарантія вивільняється (рис. 1.6)



Рис.1.6 Алгоритм оформлення транзитної декларації Т1 із загальною гарантією

Джерело: складено автором

«Митниця гарантії у будь–який час може відкликати визнання гаранта або визнання наданого гарантом зобов'язання. Митниця гарантії повідомляє про таке відкликання гаранта та особу, яка повинна надати гарантію. Гарант може у будь–який час скасувати своє зобов'язання. Гарант повинен повідомити про таке скасування митницю гарантії. Відкликання митними органами авторизації на використання загальної гарантії або звільнення від гарантії, а також дата набрання чинності відкликанням митницею гарантії зобов'язання гаранта або дата набрання чинності скасуванням зобов'язання гарантом вносяться митницею гарантії до електронної системи для гарантій» [27].

Тобто з моменту набрання чинності рішення щодо відкликання або скасування, будь-який сертифікат загальної гарантії/звільнення від гарантії не може бути використаний для поміщення товарів під процедуру спільного транзиту. Суб'єкт процедури зобов'язаний негайно повернути такий сертифікат до митного органу, який його видав.

З урахуванням вищезазначеного ми визначили та узагальнили переваги та недоліки основних методів забезпечення сплати митних платежів: загальної гарантії та індивідуальної (табл 1.5).

Таблиця 1.5

Переваги на недоліки використання загальної фінансової гарантії та індивідуальної фінансової гарантії

Індивідуальна гарантія		**Загальна гарантія**	
Недоліки	**Переваги**	**Недоліки**	**Переваги**
Отримання індивідуального GRN–номеру гарантії на кожну Т1	Оформлення Т1 з індивідуальною гарантією без отримання певних спрощень	Отримання певних спрощень	Використання одного GRN–номеру гарантії для оформлення Т1
Індивідуальні коди доступу до GRN–номеру гарантії з Єдиного Вікна	Можливість обрати суб'єкта процедури	Суб'єктом процедури може виступати юридична особа або фізична особа підприємець, що отримали спрощення	Використання одного коду доступу до GRN–номеру гарантії з Єдиного Вікна
Збільшення «людського фактору»	Відсутність лімітів, що встановлені законодавчо	Оформлення Т1 в межах «ліміту» (референтної суми наданої митним органом)	Зменшення кількості бюрократичних процедур при оформленні Т1
Більше критеріїв для форматологічного контролю			

Джерело: складено автором

Зважаючи на вищевикладене, на нашу думку, найбільш прийнятним та зручним засобом гарантування для процедури спільного транзиту є застосування суб'єктами загальної гарантії, сума якої одночасно може покривати декілька окремих транзитних операцій проте за умови отримання авторизації «використання загальної гарантії».

Отже, однією з основних особливостей транзитних операцій у системі спільного транзиту є гарантування всіх вантажів. Основними інструментами для гарантування вантажу є індивідуальна гарантія у вигляді зобов'язання гаранта або у вигляді грошової застави та загальна гарантія у разі отримання

суб’єктом спрощення «використання загальної гарантії». Система гарантування в міжнародних перевезеннях відповідно до Конвенції передбачає участь третіх осіб – гарантів. На сьогодні в Україні функціонує 24 юридичні особи, серед яких страхові компанії та банківські установи, які забезпечують надання як індивідуальних, так і загальних гарантій. Існуючий механізм гарантування в Україні перебуває на належному рівні це пов’язано з імплементацією законодавства України та ЄС, проте на початку повномасштабного функціонування системи спільного транзиту в Україні, на нашу думку, існували проблемні аспекти, зокрема: механізм розрахунку суми митного боргу та використання коефіцієнтів для відповідних товарів та видів гарантування

2. АНАЛІЗ ДІЮЧОЇ СИСТЕМИ СПІЛЬНОГО ТРАНЗИТУ В УКРАЇНІ

2.1 Аналіз використання транзитних спрощень та їх вплив на діяльність суб'єктів зовнішньоекономічних операцій

«Митний безвіз» відкрив необмежені можливості для розвитку та розширення бізнесу в Україні. Оскільки він значно спрощує процеси експорту та імпорту товарів. Ця ініціатива дозволила українському бізнесу вийти на нові, ширші ринки збуту та дозволило підприємствам, встановлювати нові партнерства та збільшувати обсяги торгівлі.

Суб'єкти ЗЕД наразі можуть заощадити час та зусилля завдяки спрощенню процедур митного контролю. Головні переваги системи спільного транзиту в Україні:

- збільшення конкурентоспроможності, оскільки зменшення витрат на митні платежі дозволяє знизити вартість товарів та послуг;
- розширення кола партнерів. «Митний безвіз» дозволяє суб'єктам ЗЕД спростити митні процедури та легко співпрацювати з новими партнерами як за кордоном та і в Україні;
- залучення іноземних інвестицій. Спрощення митних процедур збільшує привабливість України для іноземних інвесторів, що може призвести до збільшення обсягів інвестицій в країну;
- розвиток логістики. Безвізовий режим сприяв розвитку транспортної інфраструктури та логістики, зменшивши терміни та вартість доставки вантажів.
- розвиток малого та середнього бізнесу. Скасування митних бар'єрів та зменшення адміністративних бар'єрів сприяли розвитку малого та середнього бізнесу в Україні, збільшивши кількість малих підприємств.

Поряд з тим нові горизонти, що відкрилися перед українським бізнесом, потребують адаптації. Зі збільшенням обсягу торгівлі та поглибленням інтеграції в європейські ринки, українським суб'єктам ЗЕД необхідно активніше впроваджувати міжнародні стандарти якості та безпеки, щоб бути

конкурентоспроможними на світовій арені. Так, нові митні правила вимагають від українських суб'єктів більш ефективного управління логістикою та складськими операціями. Українські суб'єкти ЗЕД мають адаптовуватися до збільшення обсягів постачання та потоків товарів, для задоволення попиту на нових ринках. Експортуючи свої товари за кордон, вітчизняним підприємствам першочергово варто звернути увагу на маркетинг та просування товарів.

Конкуруючи на міжнародному ринку, суб'єкти ЗЕД можуть скористатися новими можливостями в контексті просування своїх брендів та залучення клієнтів. Тим самим, відкриваючи українському бізнесу нові горизонти та можливості для зростання та розвитку. З новими можливостями приходить також переорієнтації бізнес–стратегій підприємства. Це в свою чергу дозволить вітчизняним суб'єктам ЗЕД скористатися перевагами відкритих ринків та стати успішними учасниками світової економіки.

На нашу думку, «митний безвіз» спричинив певні виклики, зокрема вітчизняним суб'єктам варто адаптувати свої вже налаштовані бізнес–процеси та продукцію до європейських стандартів якості та безпеки. Це в свою чергу вимагає додаткових інвестицій у модернізацію виробництва, навчання персоналу та вдосконалення логістики. Саме тому, політика підприємства має гнучка та адаптивна до нових викликів, які з'явилися завдяки митним спрощенням та, вдосконалювати свої робочі процеси відповідно до нових вимог. Поряд з тим дані виклики вимагають від суб'єктів ЗЕД більшої відкритості до змін, інноваційної діяльності та готовності до постійного підвищення якості продукції та обслуговування. Підприємства, які швидко пристосують свої стратегії та процеси до нових умов, зможуть успішно використовувати можливості, які відкриваються на нових ринках.

Отже, сміливо можна стверджувати, що з введенням системи спільного транзиту відкрилась нова епоха для українського бізнесу, яка потенційно може призвести до його значного зростання і розвитку. Необхідно лише вдало скористатися цими новими можливостями і виявити гнучкість і творчий підхід до розвитку свого бізнесу. Підприємства змогли розширити ринок збуту, знайти нових партнерів та клієнтів за кордоном, а також зменшити собівартість

продукції та стати більш конкурентоспроможними на міжнародному ринку. «Митний безвіз» посприяв збільшенню торгівельного обігу, розвитку міжнародних, економічних зв'язків та зробив Україну більш привабливою для іноземних інвесторів. Потрібно зауважити, що з новими можливостями прийшли і певні виклики, такі як адаптація до європейських стандартів якості, підвищення кваліфікації персоналу та постійне вдосконалення процесів продажу та маркетингу. Також українські підприємці повинні бути готові до конкуренції на європейських ринках та вчитись швидко адаптовуватись до нових умов.

Спрощення, що застосовуються суб'єктами передбачені Конвенцією та положеннями МКУ. Зокрема дані спрощення поєднуються та не є взаємозамінними. Види спрощень відображені у табл. 2.1.

Таблиця 2.1

Види спрощень, що передбачені Конвенцією та МКУ для суб'єктів

№	Види спрощень, що передбачені Конвенцією	Види спрощень, що передбачені МКУ
1	Використання загальної гарантії	Загальна гарантія
2	Загальна гарантія із зменшенням суми забезпечення референтної суми до 50%	Загальна гарантія із зменшенням розміру забезпечення базової суми на 50 відсотків;
3	Загальна гарантія із зменшенням суми забезпечення референтної суми до 30%	Загальна гарантія із зменшенням розміру забезпечення базової суми на 70 відсотків;
4	Використання звільнення від гарантії	Звільнення від гарантії
5	Використання пломб спеціального типу	Самостійне накладання пломб спеціального типу
6	Статус авторизованого вантажовідправника	Процедура спрощеного декларування;
7	Статус авторизованого вантажоодержувача	Процедура випуску за місцезнаходженням

Джерело: сформовано на основі [3]

Як вже було зазначено, Україна активно просувається до своєї мети – інтеграції в ЄС, зокрема через адаптацію митних процедур до відповідності стандартів ЄС. Завдяки нещодавнім змінам, що були внесені до МКУ суб'єкти мають можливість користуватися перевагами транзитних спрощень. Ці спрощення стали доступними без необхідності отримання статусу

авторизованого економічного оператора (далі – АЕО), але лише після детальної оцінки відповідності встановленим критеріям.

З огляду на інформацію, що зазначена у табл. 2.2 можна зробити висновки, що кількість спрощення використання «загальної гарантії» у тому числі загальна фінансова гарантія зі зменшенням розміру забезпечення референтної суми до 50%, загальна фінансова гарантія зі зменшенням розміру забезпечення референтної суми до 30% має позитивну динаміку, зокрема у 2023 р6оці кількість підприємств, що отримали дані спрощення становило 57, а вже у 27024 році (січень–вересень) – 89 [15].

Таблиця 2.2

Кількість підприємств, які отримали транзитні спрощення, в розрізі окремих видів спрощень у 2022–2024 рр.

Місяць/рік	Використання загальної гарантії			Використання звільнення від гарантії		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Січ.			15			
Лют		4	9			1
Бер.		2	19			1
Квіт.		2	5			
Трав.		2	8			1
Черв.	1	3	7			
Лип.	1	4	6			2
Серп.		6	11			
Вер.	2	6	9			
Жов.		8			1	
Лис.		15			1	
Груд.	1	5				
Всього	5	57	89	0	2	5

Джерело: сформовано автором на основі [15] та додатку Б

Варто зазначити, що дане транзитне спрощення повною мірою може використовуватися індивідуально без отримання інших спрощень. Використання транзитного спрощення «звільнення від гарантії» наразі набуває не широкого використання, так у 2023 році кількість підприємств, що отримали дане спрощення сягнуло показника–2, а у 2024 році (січень–вересень) – 5 [15].

З основних переваг транзитного спрощення «використання загальної гарантії»:

– оптимізація фінансових ресурсів підприємства (використання коштів для максимізації прибутку), за рахунок відсутності необхідності блокування коштів на розрахунковому рахунку;
– зручність використання при оформленні транзитної декларації;
– як правило менша вартість послуг за надання загальної гарантії; зменшення «людського фактору», оскільки загальна гарантія містить мінімум інформації та при оформленні Т1 використовується менше критеріїв для форматологічного контролю.

Інформація, що репрезентована у таблиці 2.2 свідчить про збільшення використання транзитних спрощень спрощень таких як: «використання пломб спеціального типу», «статус авторизованого вантажоодержувача», «статус авторизованого вантажовідправника», зокрема загальна кількість підприємств, що отримала дані спрощення у 2022 році становила – 3, у 2023 -99, а у 2024 (січень-вересень) – 185 майже в 2 рази більше ніж у попередньому році вцілому.

Таблиця 2.3

Кількість підприємств, які отримали транзитні спрощення, в розрізі окремих видів спрощень у 2022–2024 рр.

Місяць/рік	Використання пломб спеціального типу			Статус авторизованого вантажоодержувача			Статус авторизованого вантажовідправника		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Січ.			5			5			5
Лют			6			7			6
Бер.		1	12		1	14		1	16
Квіт.			3			4			3
Трав.		1	7		1	6		1	6
Черв.			6			5			4
Лип.		1	8		1	8		1	8
Серп.		3	11		6	9		9	8
Вер.	1	2	5	1	2	4	1	2	4
Жов.		4			11			14	
Лис.		8			10			10	
Груд.		2			3			4	
Всього	1	22	63	1	35	62	1	42	60

Джерело: сформовано автором на основі [15] та додатку Б

З огляду на скасування в листопаді 2023 року декларацій типу ЕА (декларація оформлена з кількістю інформації, що дозволяє помістити товар у митний режим без заїзду на митний термінал) та експорту без обов'язкового заїзду на митий термінал, що було спрямоване на популяризацію митних спрощень і стимулювання розвитку спільного транзиту, на нашу думку, існує ризик зниження обсягів транзитних декларацій та затримки у доставці товарів, додаткові витрати та навіть втрату експортного потенціалу для українських підприємств. Міністерству фінансів України (далі-МФУ), ДМСУ та іншим зацікавленим сторонам варто звернути увагу на цю тенденцію та провести детальний аналіз цих проблемних аспектів.

Перехід від національних спрощень до європейських форматів передбачає запровадження системи АЕО, впровадження транзитних спрощень у рамках спільного транзиту, а також надання можливості всім надійним підприємствам, а не лише АЕО, користуватися окремими перевагами під час виконання митних формальностей.

Варто зазначити, що Єврокомісія позитивно оцінила високу динаміку виконання Україною переговорного розділу 29 «Митний союз», зазначивши, що: «Україна має високий рівень підготовки у розрізі Митного союзу і досягла значного прогресу в цьому напрямку» [25].

Дана оцінка міститься у «Ukraine Report 2024»- European Commission стосовно заявки України на членство в ЄС, опублікованому 30 жовтня 2024 року, та разом з розділом 31 «Зовнішня, безпекова та оборонна політика» є однією з двох найвищих оцінок ЄС.

Позитивна оцінка у митній сфері обґрунтовується рядом важливих факторів. Передусім це суттєвий прогрес у гармонізації Митного кодексу України з Митним кодексом ЄС.

Поряд з тим серед важливих досягнень у сфері ІТ станом на 2024 рік відзначено розробку нових національних ІТ–систем. Зокрема, було створено Систему для управління рішеннями митних органів, Централізовану систему митного оформлення, а також розпочато роботу над новою автоматизованою системою управління ризиками. Ця система базується на acquis ЄС та

відповідає Багаторічному стратегічному плану електронної митниці ЄС (MASP–C), що забезпечить інтеграцію українських митних процедур з європейськими стандартами.

На нашу думку, для ефективної взаємодії з бізнес–спільнотою та забезпечення дієвості правових, організаційних і методичних умов залучення учасників ЗЕД до застосування процедури спільного транзиту слід розділяти цільові аудиторії. До них належать:

- суб'єкти, що здійснюють ЗЕД (імпортери, експортери);
- митні посередники (митні брокери, логісти, перевізники);
- страхові компанії та фінансові установи, які можуть забезпечувати гарантії в рамках процедури спільного транзиту.

Для роботи із суб'єктами режиму слід застосовувати поетапний підхід:

- залучення суб'єктів ЗЕД до подання декларацій Т1 відповідно вимог Конвенції;
- надання підприємствам транзитних спрощень, що набули досвіду роботи у системі спільного транзиту.

Зважаючи на те, що суб'єктом режиму можуть виступати компанії, які беруть участь у міжнародному ланцюгу постачання товарів на різних етапах, їхня мотивація до отримання подальших транзитних спрощень може суттєво відрізнятися. Тому підходи до співпраці повинні враховувати специфіку діяльності кожної групи учасників ЗЕД.

Особливої актуальності дане питання набуває у контексті переходу до міжнародного застосування NCTS. Безпосередньо для перевізників та митних брокерів найбільш цікавим є транзитне спрощення «використання загальної фінансової гарантії», в тому числі зі зменшенням забезпечення базової суми загальної фінансової гарантії на 50% і 70%, або взагалі звільнення від гарантії. За умови отримання даного спрощення перевізники та митні брокери можуть пропонувати своїм клієнтам додаткові послуги декларування товарів у режим спільного транзиту. Дана послуга може бути конкурентною перевагою для підприємств, що здійснюють ЗЕД.

Для підприємств, що займаються експортом товарі (продукції), одним із найбільш привабливих спрощень є статус «авторизований вантажовідправник». Це спрощення дозволяє підприємству здійснювати поміщення товарів під процедуру спільного транзиту безпосередньо зі своїх складів для подальшого відправлення у країни-учасниці Конвенції.

Дане спрощення є комплексним, оскільки передбачає наявність у підприємства таких додаткових спрощень, як «загальна фінансова гарантія» та «самостійне накладення пломб спеціального типу» (табл. 2.4). Завдяки цьому суб'єкт зі статусом «авторизований вантажовідправник» може не лише декларувати поміщення товарів у спільний транзит, але й забезпечувати їх перевезення за допомогою загальної фінансової гарантії, а також самостійно накладати пломби спеціального типу на вантажний відсік. Окрім цього, підприємства зі статусом «авторизований вантажовідправник» при застосуванні спрощеної процедури повинні вносити до декларації результати контролю, інформацію про номери пломб та маршрут переміщення товарів. За таких умов митні органи можуть вважати, що всі вимоги для поміщення товарів у режим спільного транзиту виконано, а процедура визнається всіма країнами–учасницями Конвенції.

Для підприємств, що імпортують вантаж актуальним є спрощення «авторизований вантажоодержувач». Дане спрощення передбачає, що суб'єкт може отримувати товари, які переміщаються під процедурою спільного транзиту безпосередньо на власній території. З точки зору спільного транзиту, дане спрощення вимагає від підприємства наявність спрощення «загальна гарантія» та «процедура випуску за місцем знаходження» згідно МКУ для оформлення електронного повідомлення про прибуття та окремого виду декларацій TS, що дозволяє зберігати вантаж без подальшого оформлення у митний режим протягом 90 днів по аналогії зі складами тимчасового зберігання (далі– СТЗ).

Важливо підкреслити, що правильне поводження з товарами після завершення транзитної процедури має ключове значення. До моменту поміщення в наступний митний режим товари повинні залишатися в

незмінному стані та бути належним чином захищені. Це стосується, зокрема, їх тимчасового зберігання на складах підприємства із застосуванням загальної фінансової гарантії. Окрім цього підприємство має можливість поміщення товарів у наступний митний режим безпосередньо на авторизованому об'єкті, що значно економить час та кошти.

Таблиця 2.4

Варіанти використання спрощень при експорті та імпорті вантажу

	Види спрощень	Сценарії використання спрощень для оформлення вантажу для імпорту та експорту			
		Для випуску товарів з авторизованого складу (експорт)	Для випуску товарів з митного терміналу (експорт)	Для оформлення товарів на авторизованому об'єкті (імпорт)	Для оформлення попередньої декларації на митний термінал (імпорт)
Конвенція	Загальна гарантія/звільнення від гарантії	✓	✓		✓
	Використання пломб спеціального типу	✓			
	Статус авторизованого вантажовідправника	✓			
	Статус авторизованого вантажоодержувача			✓	
МКУ	Загальна гарантія/звільнення від гарантії			✓	
	Процедура спрощеного декларування;				
	Самостійне накладання пломб спеціального типу;	✓			
	Процедура випуску за місцем знаходження	✓		✓	

Джерело: сформовано автором

Отже, впродовж останніх кількох років значне збільшення використання таких спрощень, як «використання пломб спеціального типу», «статус авторизованого вантажоодержувача» та «статус авторизованого вантажовідправника». Це відображає позитивну тенденцію в адаптації суб'єктів ЗЕД до нових митних вимог та спрощень, що забезпечує більш ефективне митне оформлення. Єврокомісія високо оцінила прогрес України у сфері

митного права, відзначивши гарну підготовку до інтеграції в європейську митну систему. Це свідчить про ефективні реформи, проведені в Україні, зокрема в контексті введення МКУ у відповідність стандартам ЄС. Загалом, Україна демонструє позитивну динаміку в адаптації до європейських митних стандартів, але має певні ризики, які потребують додаткової уваги для забезпечення безперебійного транзиту та збереження експортних можливостей в Україні.

2.2. Динаміка розвитку режиму спільного транзиту в Україні в умовах воєнного стану

Досвід євроінтеграції України в умовах війни є унікальним і безпрецедентним. Попри масштабну збройну агресію Росії, значні людські втрати та економічні труднощі, Україна змогла отримати статус кандидата на вступ до ЄС, продовжує інтеграцію в європейський простір, зміцнює секторальне партнерство з ЄС, виконує рекомендації Єврокомісії та поступово впроваджує положення Угоди про асоціацію. Поточний етап євроінтеграції має свої особливості, що зумовлені багатогранними викликами, загрозами та впливами. Оцінюючи сучасний стан співпраці між Україною та ЄС під час війни, варто наголосити на послідовній політико-дипломатичній підтримці, яку ЄС надає Україні. Вагому роль відіграє військова, фінансова, економічна та гуманітарна допомога, яку наша країна отримує від європейських партнерів. Водночас актуальним залишається вдосконалення механізмів допомоги та консолідація ресурсів відповідно до масштабу, динаміки та стану війни.

Ключовим аспектом спільного протистояння російській агресії є також розвиток економічної співпраці між Україною та ЄС. Лібералізація торгівлі, впровадження «безвізових режимів» у різних сферах взаємодії та розширення економічних контактів стають важливими складовими зміцнення партнерства та спільного поступу в умовах нинішніх викликів.

Слід відмітити, що в Україні діють два альтернативні порядки здійснення митних формальностей при транзитних переміщеннях товарів митною територією України:

– митний режим транзиту, що регулюється чинним МКУ;
– режим спільного транзиту регулюється Конвенцією.

Тимчасове співпраця кількох режимів транзиту є неминучим. Проте, у майбутньому Україна повинна бути повністю гармонізовувати та інтегрувати законодавчі й технічні вимоги у сферу контролю транзитних перевезень. Зокрема, запровадження можливості використання NCTS на національному рівні наближає Україну до спільного митного простору з ЄС. Україна вбачає у цьому не лише подальше розширення застосування процедури спільного транзиту в Україні, а й розширення можливостей для вітчизняного бізнесу. Так, наприклад, суб'єкти, які отримали спрощення «загальна гарантія», зможуть тепер покривати нею не тільки вантажі, які відправляються контрагентам в інші країни-учасниці Конвенції, а й самостійно гарантувати переміщення з кордону до внутрішньої митниці або власного авторизованого об'єкта.

Враховуючи інформація, що зазначена вище можна стверджувати, що наразі є два варіанти для транзитного преміщення вантажу по митній території України:

– оформлення попередньої декларації типу ІМ ЕЕ;
– оформлення Т1 від пункту пропуску до внутрішньої митниці.



Рис. 2.1 Алгоритм отримання вантажу на засадах положень Конвенцій

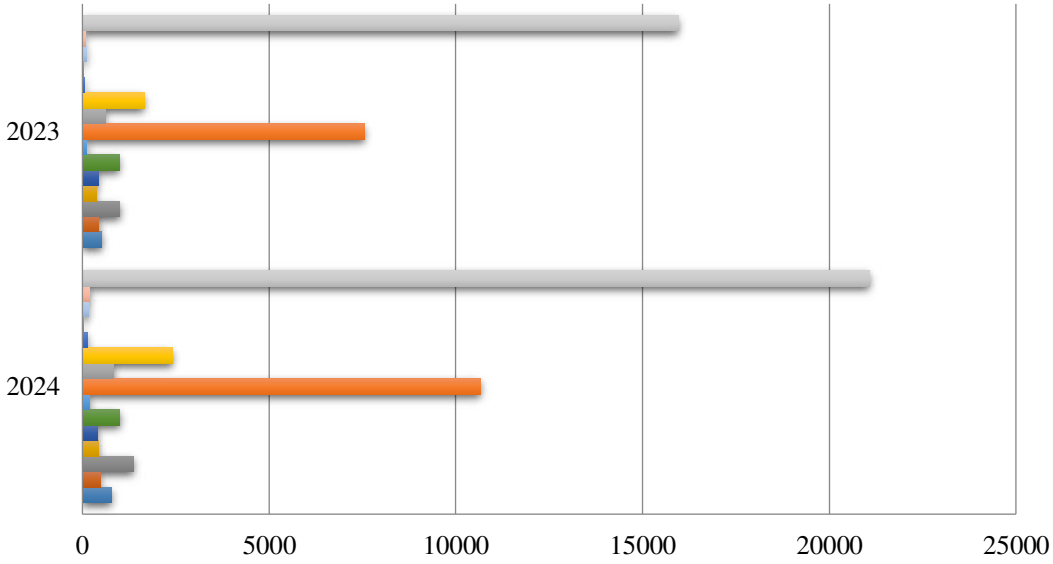
Джерело: сформовано автором

Варто зазначити, що у зв’язку з воєнними діями на території України повною мірою використання переваг «митного безвізу» неможливе. З огляду на рис. 2.1 можна стверджувати, що у більшості випадків наразі відбувається переривання транзитної операції на кордоні суміжної країни з Україною не це вливають два основні фактори:

- воєнні ризики. Страхові компанії, що надають фінансові гарантії на переміщення вантажу під процедурою спільного транзиту не надають дозвіл на гарантування вантажу по митній території України у зв’язку із воєнними діями;
- використання суми загальної гарантії. Чим швидше вивільняється частина заблокованої суми загальної гарантії тим швидше її можна використати знову.

Статистика, що репрезентована на рис. 2.2 відображає позитивну динаміку оформлення Т1 з митницею призначення в Україні, зокрема в 2023 було оформлено 15958 Т1, а в 2024 році (січень–листопад) було оформлено 21075 Т1. Найбільше Т1 було оформлено з Польщі – 10651 Т1, це в першу чергу пояснюється наявністю українських представництв в Польщі та можливістю використовувати загальну гарантію зареєстровану в Україні, що знімає ризики з польських компаній., оскільки суб’єктом процедури виступає резидент України На другому місці кількість оформлених Т1 з Турції – 2418 Т1 [8].

Варто зазначити, що з метою збільшення оформлень транзитних декларацій Т1 з країн–членів Конвенції до України надано можливість використання загальної гарантії зареєстрованої в Україні при відкритті Т1 в наступних країнах: Греція, Естонія, Ірландія, Латвія, Литва, Нідерланди, Норвегія, Північна Македонія, Португалія, Словенія, Угорщина, Фінляндія, Франція, Швейцарія, Швеція та Польща. Наразі Німеччина проінформувала про відсутність технічної можливості оформлення таких декларацій.



	2024	2023
Всього	21075	15958
Греція	190	85
Естонія	168	104
Болгарія	26	12
Італія	132	65
Турція	2418	1652
Румунія	824	605
Польща	10651	7562
Нідерланди	180	120
Литва	1004	985
Латвія	411	421
Угорщина	432	365
Германія	1373	1002
Чехія	471	436
Бельгія	771	521

Рис. 2.2. Кількість оформлених Т1 в Україну з інших країн–членів Конвенції за 2023–2024 (січень–листопад) рр.

Джерело: сформовано на основі [8]

Зазначимо, що всі країни, які на даному етапі впроваджують електронну транзиту систему зобов’язані використовувати гарантії, які зареєстровані в інших країнах–членах Конвенції. Це в свою чергу дозволяє збільшити кількість оформлених Т1 з інших країн до України, оскільки як суб’єктом процедури так і гарантом в даному випадку виступає резидент.

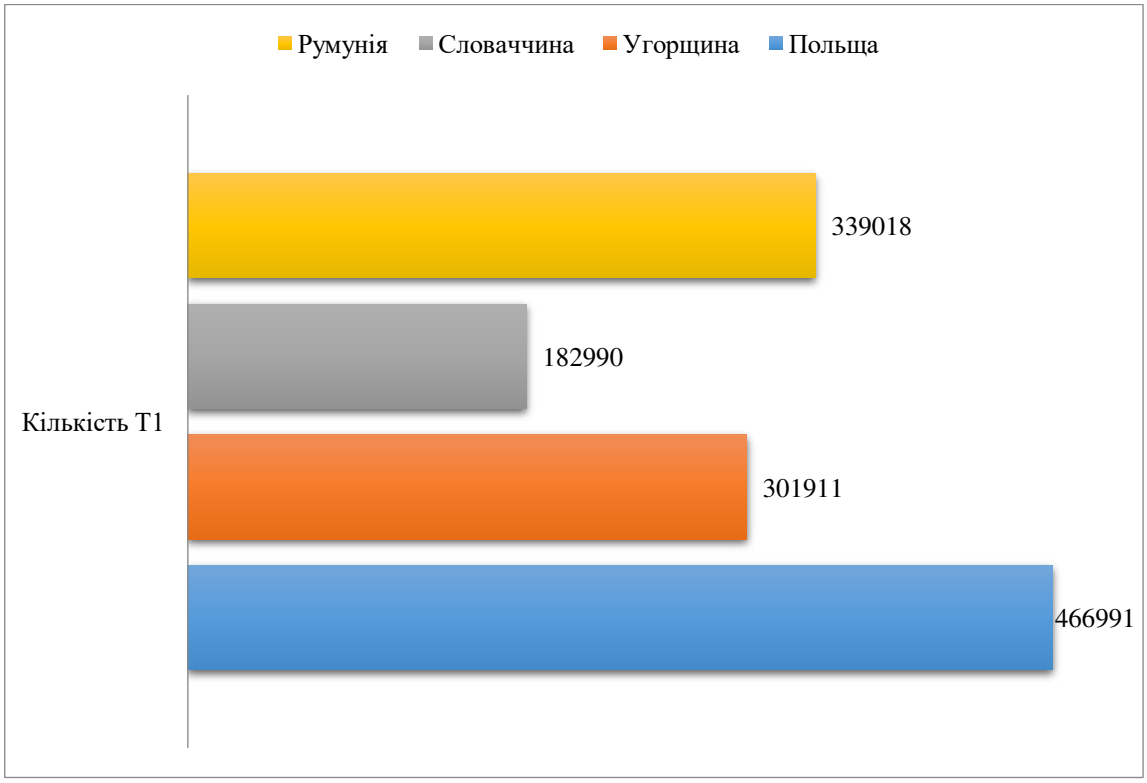
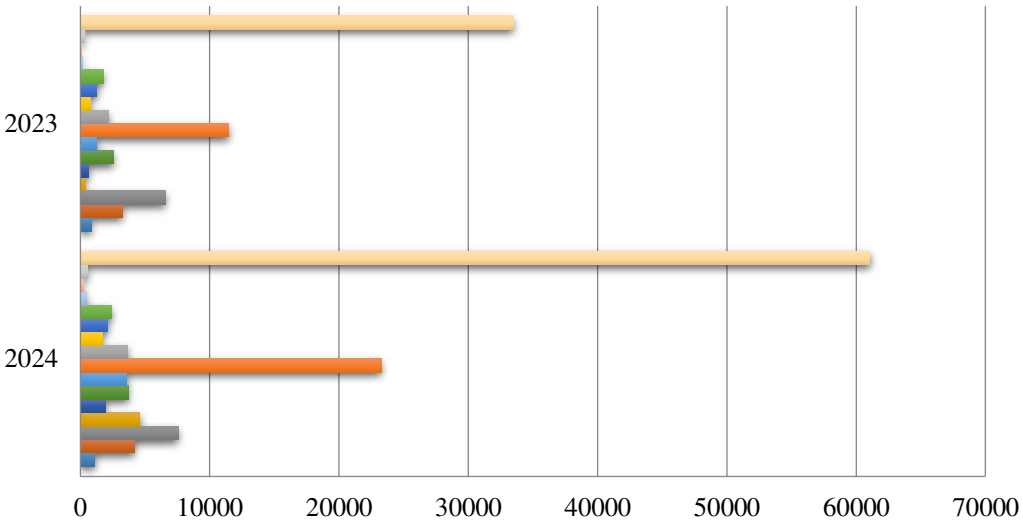


Рис. 2.3. Кількість оформлених Т1 в країни–сусіди України (Польща, Словаччина, Угорщина, Румунія) за 2024 рік (січень–листопад)

Джерело: [8]

Для порівняння розглянемо кількість оформлених Т1 в суміжні країни до України (Польща, Словаччина, Угорщина, Румунія). Так, дані відображені на рис. 2.3 вказують на те, що певна кількість Т1, що безпосередньо прямують в Україну закриваються на кордоні з Україною. Зокрема в Польщу у 2024 році було оформлено 466991 Т1, в Румунію 339018, в Словаччину 182990, в Угорщину 301911, що в максимальному значенні більше майже в 22 рази до кількості оформлених Т1 в Україну [8]. На нашу думку в цьому контексті варто розвивати двосторонні договірні відносини з країнами–членами Конвенції, що забезпечуватиме пришвидшення процедури спільного транзиту.



	2024	2023
Всього	61063	33462
Інші	523	292
Греція	222	95
Естонія	442	158
Болгарія	2425	1756
Італія	2100	1256
Турція	1705	756
Румунія	3623	2168
Польща	23280	11456
Нідерланди	3599	1265
Литва	3721	2564
Латвія	1926	656
Угорщина	4600	365
Німеччина	7558	6589
Чехія	4219	3254
Бельгія	1120	832

Рис. 2.4. Кількість оформлених з України в інші країни-учасниці Конвенції за 2024–2023 (січень–листопад) рр.

Джерело: сформовано автором на основі [8]

За даними, що репрезентовано на рис. 2.4 можна вважати, що спостерігається позитивна динаміка оформлення вантажів з України під процедурою спільного транзиту. Так, у 2024 (січень–листопад) році було оформлено 61063 Т1, що майже в 2 рази більше ніж у 2023 році. Найбільша кількість Т1 була оформлена в Польщу – 23280 Т1, на другому місці Німеччина– 7558 Т1 це у першу чергу пов’язано з наявність діючих портів у даних країнах. Ці показники демонструють зростання популярності процедури

спільного транзиту серед українських експортерів та її важливість для спрощення торгівлі з країнами ЄС.

Поряд з тим існують і певні проблеми при поміщенні вантажу під процедуру спільного транзиту з України в інші країни-учасниці. Зокрема, за даними ДМСУ: «спостерігається тенденція щодо скасування декларацій за запитами суб'єктів процедури по прибуттю до транзитних митниць на кордоні з Республікою Польща та завершення транзитної процедури в прикордонних пунктах пропусках у зв'язку із відкриттям польською митницею нових транзитних декларацій для українських товарів» [9]. Дана ситуація створює додаткові труднощі для підприємств, які займаються експортом. Для вирішення цих проблем необхідно вдосконалити взаємодію між митними органами України та Польщі, забезпечити більш ефективний обмін інформацією та налагодити алгоритми, що дозволяють уникнути подібних ситуацій.

3.СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ РЕЖИМУ СПІЛЬНОГО ТРАНЗИТУ В УКРАЇНІ З УРАХУВАННЯМ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНОГО ВЕКТОРУ

3.1. Міжнародний досвід застосування процедури спільного транзиту

Приєднання України до Конвенції є важливим кроком до впровадження прозорих умов роботи митних органів та важливим елементом національної безпеки під час дії воєнного стану. Поряд з тим варто розуміти, що перехід на нові стандарти здійснення митних процедур спільного транзиту є складним та містким. Також приєднання до Конвенції потребує подальшого аналізу та вдосконалення, як з правової так і з технологічної точки зору.

Розвиток транзитної системи в країнах ЄС розпочався після завершення Другої світової війни, що було зумовлено зростанням товарообігу в Європі. Збільшення обсягів зовнішньої торгівлі вимагало спрощення митних процедур для всіх учасників міжнародних відносин. У 1968 році була впроваджена система транзиту Співтовариства, яка значно спростила переміщення товарів як всередині Співтовариства, так і між іншими країнами. Було вперше застосовано позначки «Т1» для товарів, які не є товарами Співтовариства і «Т2» для союзних товарів. У зв’язку з цим, з практичної точки зору, доцільно провести аналіз міжнародного досвіду впровадження процедур спільного транзиту, зокрема на прикладі країн–учасниць Конвенції.

Приєднання Сербії до процедури спільного транзиту призвело до значних змін у роботі митних органів. Це стало необхідним через географічне розташування країни на перехресті торгових шляхів, які з'єднують Західну та Центральну Європу з Південно–Східною Європою, зокрема з країнами Західного Балкану, Туреччини та країнами Захід.

Для спрощення зовнішньоекономічних операцій, зокрема транзиту, уряд Сербії ухвалив рішення про відновлення та вдосконалення всіх видів транспортного сполучення. У межах цих ініціатив було створено новий транспортний коридор, що зв’язує Австрію та Угорщину з Грецію та Туреччину, що сприяло подальшій регіональній інтеграції та розвитку

Комп'ютерна система, що забезпечує обмін повідомленнями в реальному часі між країнами, відстеження товарів і гарантії управління, є обов'язковою для всіх учасників Конвенції. Шлюз NCTS інтегрується з митними системами (CMS) країни, які застосовують процедури ЄС та спільного транзиту. Завдяки цьому митному органу можна обмінюватися стандартними повідомленнями в електронних форматах на рідних мовах. Суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності надсилають електронну інформацію через національні CMS, навіть якщо вони не підключені.

Процедура спільного транзиту стала першою електронною митною процедурою, впровадженою в Сербії, яка замінила застарілу паперову систему з високим ризиком шахрайства. Її реалізація вимагала остаточної підготовки та значних інвестицій в інформаційно-комунікаційні технології. Впровадження процедури спільного транзиту через систему NCTS принесло позитивні результати за короткий період, значно збільшивши кількість транзитних операцій у Сербії. Суб’єкти ЗЕД, які раніше використовували книжки МДП, перейшли на загальну транзитну процедуру. [2].

Для посадових осіб митниць щороку здійснюється спеціалізоване навчання, спрямоване на ознайомлення з нововведеннями та особливостями транзитної процедури. Крім того, створена «транзитно–оперативна мережа», яка об'єднує регіональних транзитних координаторів. призначено забезпечення уніфікованого процесу її впровадження через розширення передового досвіду та вирішення актуальних питань.

Інтеграційний досвід, здобутого завдяки спеціалізованому навчанню та діяльності «транзитно–оперативної мережі», може здійснюватися через кроки (рис. 3.1)

Таблиця 3.1

Напрями використання досвіду Сербії щодо удосконалення системи спільного трназиту в Україні

Напрями	Реалізація
Створення національної мережі координаторів	Організувати подібну структуру на національному рівні, де регіональні координатори забезпечують впровадження єдиних стандартів і поширення найкращих практик у межах країни
Регулярні тренінги та обмін досвідом	Запровадити обов'язкові тренінги для посадових осіб митниць із залученням міжнародних експертів. Такі заходи не лише засвоїти нововведення, а й адаптувати їх до місцевих

Джерело: сформовано автором

У процесі розвитку системи спільного транзиту в Сербії було запроваджено низку нормативно-правових актів щодо стягнення митного боргу одночасно надано транзитні спрощення суб'єктам ЗЕД, які відповідають встановленим критеріям. До таких нововведень на

- використання загальної гарантії для покриття кількох митних процедур;
- встановлення статусів авторизованого вантажоодержувача (особи, уповноваженої отримувати товари у своїх приміщеннях, минаючи митницю призначення) та авторизованого вантажовідправника
- дозвіл на застосування пломб спеціального зразка, виключно з іноземними, що забезпечують контроль за рухом і станом транспортних засобів і вантажів;
- спрощені процедури для вантажів, що перевозяться залізничним транспортом.

Для підтримки впровадження нової електронної системи представники Державної митної служби Сербії організували інформаційні сесії та створили «Довідкову службу» для надання консультацій суб'єктам. Крім того, малим і середнім підприємствам, які є ключовими для економіки країни, безкоштовно надається програмне забезпечення для підключення до системи спільного транзиту, що позбавляє їх необхідності купувати або розробляти власні IT–продукти.

Такі заходи спрямовані на забезпечення підтримки всіх учасників митних процесів і сприяють ефективному впровадженню системи спільного транзиту, що, у свою чергу, стимулює розвиток міжнародної торгівлі Сербії.

Рішення Латвії щодо вступу в ЄС суттєво вплинуло на діяльність митних органів країни. Такий крок в першу чергу передбачав гармонізацію національного митного законодавства із міжнародним та імплементацію відповідних європейських стандартів у діяльність митниць, зокрема, в контексті забезпечення здійснення процедури спільного транзиту.

Після вступу до ЄС Латвія гармонізувала свої інформаційні системи з іншими стандартами, зокрема інтегрувала NCTS [3]. NCTS є ключовим інструментом ЄС для управління транзитними процедурами, забезпечуючи швидкість, ефективність і безпеку, а також сприяючи запобіганню шахрайству. Ця система дозволяє обмінюватися митними даними між країнами–учасниками ЄС і Конвенції, що забезпечує контроль за товарами на всіх етапах перевезення.

До приєднання до Конвенції митні органи Латвії опрацьовували в середньому 30 0000 декларацій на місяць без застосування спрощень. З 1 травня 2004 року впровадження ІТ–системи полегшило митні процедури, скоротило обсяг додаткових документів, зменшило фінансові витрати та час оформлення. Це сприяло зростанню товарообігу та покращенню роботи митниць і суб'єктів ЗЕД.

Після інтеграції NCTS кількість міжнародних транзитних декларацій спочатку знизилася до 3000 на місяць через перехід на нові формати, але зросла до 50 000, за рахунок автоматизації та залученої системи до реєстрації вантажів залізничним транспортом. Ці зміни значно підвищили ефективність митної діяльності та сприяли розвитку міжнародної торгівлі.

Швейцарія є однією з країн–учасниць Конвенції, хоча і не є членом ЄС. Її участь обумовлена тісними економічними зв’язками з країнами ЄС і входженням до Європейської асоціації вільної торгівлі (далі- ЄАВТ). Що в свою чергу, робить процедуру спільного транзиту у Швейцарії ефективним інструментом для регулювання товарообігу між країнами ЄС, ЄАВТ та іншими учасниками Конвенції. Варто зазначити, що у Швейцарії активно

використовуються механізми АЕО, які дозволяють спрощувати транзитні операції для надійних підприємств. Система використання загальних гарантій в рамках NCTS також доступна для операторів, що дає можливість уникати дублювання фінансових зобов'язань.

Отримані результати свідчать про те, що в країнах ЄС діє цілеспрямована дворівнева система транзиту, яка спрямована на спрощення митних процедур через автоматизацію та уніфікацію основних положень митного законодавства. Це забезпечує високу ефективність та належний рівень безпеки зовнішньоекономічної діяльності. Реалізація цієї системи створює передумови для ефективного контролю за переміщенням транзитних товарів і транспортних засобів, формуючи єдиний митний інформаційний простір та підвищуючи прозорість митних процедур. Приєднання України до Конвенції є успішним кроком у вдосконаленні функцій митних органів, зокрема їхньої сервісної та безпекової

3.2. Напрями удосконалення функціонування системи спільного транзиту в Україні

Реформування митної системи в Україні, що наразі реалізується, має цілком конкретне завдання – підготувати Україну до вступу до європейського Митного союзу. Саме таке завдання на митниці необхідно виконати для визнання України готовою до вступу до ЄС. Орієнтиром часових меж зазначено кінець 2030–го року, як часовий горизонт для чергової хвилі розширення ЄС. Цей період передбачає можливість вступу нових країн–кандидатів.

Зміни, що були впроваджені протягом останніх трьох років такі, як використання процедури спільного транзиту, інститут АЕО, використання транзитних спрощень, право бути почутим, елементи удосконалення митних режимів, запровадження окремих інститутів митного представництва здійсненні для стратегічної мети – вступ до ЄС.

Оскільки Україна отримала статус країни–кандидата на членство в ЄС, одним із головних завдань на шляху до євроінтеграції є забезпечення спільного

транзиту та перетворення національної митниці на зручний сервіс для учасників ЗЕД.

Після набуття членства в ЄС, Україна стане частиною єдиного митного простору Євросоюзу, де відсутні внутрішні митні кордони між державами, а також кордон з країнами, що межують зі східною частиною ЄС. Європейський Митний союз забезпечує єдине законодавство, процедури та правила, що забезпечуються митними органами та ІТ–системами. Завдяки взаємосумісним ІТ–системам здійснюється обмін інформацією та координація між митними органами.

Впровадження міжнародних інформаційно–технологічних систем у сферу митного регулювання потребує значних інвестицій у час, кадрові ресурси та фінансування. У цьому контексті вивчення досвіду Польщі щодо гармонізації національного митного законодавства в процесі підготовки до вступу в ЄС має свою цінність. Цифровізація митних процедур в Україні є ключовим фактором забезпечення прозорості, спрощення взаємодії з суб'єктами ЗЕД, підвищення ефективності економіки та зміцнення національної безпеки.

Цифровізація є одним з головних елементів забезпечення балансу між контролем та сприянням законній торгівлі. Тому розвиток «електронної митниці» є одним з головних завдань ЄС щодо змін у митній сфері. Безпосередньо для цього європейська митниця будується як Е–Митниця, інструментом реалізації для якої є стандартизовані ІТ–системи, які розвиваються відповідно до погодженого плану (MASP–C). Надійні ІТ–системи суттєво зменшують роль «людського фактору». Такі системи – це шлях до уніфікації митних процедур.

Найбільш принципові поточні напрями реформування української митниці відзначає Єврокомісія у своїх Висновках (Глава 29: Митний союз). Висновки Єврокомісії є маркером досягнень України та орієнтиром для визначення пріоритетів подальших змін.

Ключовим завданням є приведення національного митного законодавства у відповідність до законодавства ЄС (для стратегічної перспективи – це ухвалення нового МКУ на основі Митного кодексу ЄС та інших пов’язаних

законодавчих актів), а також розробка, запуск, тестування визначених митних ІТ–систем, від яких залежить реалізація та робота оновлених процедур.

Варто відмітити, що основними здобутками України після приєднання до Конвенції є:

- гармонізація митного законодавства з іншими стандартами Україна адаптувала своє митне законодавство до норм ЄС, що сприяло створеним умовам для ефективного європейського контролю транзитних операцій та розвитку зовнішньоекономічної діяльності;
- впровадження NCTS. Ця система забезпечила цифровізацію транзитних процедур, що значно спростило митне оформлення, скоротило час і витрати бізнесу, а також знизило ризик шахрайства;
- міжнародний обмін митною інформацією Україна отримала доступ до спільної інформаційної мережі з країнами ЄС та Європейської асоціації вільної торгівлі (далі- EFTA), що забезпечує прозорість і безпеку транзитних операцій;
- скорочення на час транзитних процедур. Запровадження електронного декларування зменшило кількість документів і пришвидшило оформлення на митниці, сприяючи підвищенню ефективності міжнародного перевезення;
- розвантаження пунктів пропуску на яких здебільшого здійснювалося Т1, шляхом перенесення основного навантаження на внутрішні відділи митного офрмлення;
- підтримка для бізнесу. Україна запровадила спрощення для авторизованих операторів, таких як використання загальної гарантії, а також підтримала малий і середній бізнес через створення програмного забезпечення для підключення до NCTS;
- зміцнення позиції в міжнародній торгівлі. Членство в Конвенції підвищило довіру Україні як надійного транзитного партнера, сприяючи збільшенню товарообігу та інтеграції у глобальні торговельні мережі.

Варто зазначити, що наступним кроком для розвитку системи спільного трназиту є впровадження NCTS– фаза 6. Даний крок дозволить створити умови

для отримання Україною попередньої митної інформації від митних органів країн Європейського Союзу щодо товарів, що є об'єктами експорту в Україну з їх територій. Що на нашу думку, вирішить проблему непрозорості підходів у класифікації товарів, визначенні їх митної вартості та призначенні перевірок.

Крім того, впровадження цієї фази сприятиме:

- покращенню прогнозування ризиків, оскільки завдяки попередній інформації митні органи зможуть краще ідентифікувати потенційно ризиковані вантажі та оптимізувати свої перевірки;
- зниженню корупційних ризиків: прозорий і стандартизований підхід до обробки даних мінімізує можливості для маніпуляцій;
- прискоренню процесів оформлення: доступ до попередніх даних дозволить митним службам скоротити час на митні формальності, підвищуючи ефективність роботи;
- гармонізації процедур: завдяки взаємному обміну інформацією митні органи України та ЄС зможуть уніфікувати підходи до класифікації товарів, що зменшить кількість спірних ситуацій у зовнішньоекономічній діяльності.

Варто зазначити, що Генеральним директоратом з питань оподаткування та митного союзу Європейської Комісії (DG TAXUD) було заплановано завершення переходу усіх країн–учасниць Конвенції на застосування NCTS Фаза 5 у січні 2025 року. У зв'язку з цим початок переходу усіх країн–учасниць Конвенції про процедуру спільного транзиту на застосування NCTS Фаза 6 можливий не раніше лютого 2025 року.

Поряд з тим ДМСУ розпочато проведення підготовчих заходів (вивчення специфіки необхідних ІТ–продуктів, імплементація наявних інструментів у роботу, підготовка кваліфікаційних кадрів) щодо забезпечення розроблення і розгортання NCTS Фаза-6. У серпні 2024 року було проведено засідання Наглядової ради з питань впровадження та забезпечення функціонування NCTS та системи Help–desk. На цьому засіданні вирішено прийняти пропозиції компанії Netcompany–Intrasoft S.A. щодо надання послуг з впровадження ERMIS NCTS Фаза-6, відповідного оновлення ліцензії ERMIS для ДМСУ та

надання послуг з технічного обслуговування системи ERMIS для подальшої адаптації розгорнутої системи NCTS Фаза-5 до елементів специфікації NCTS Фаза-6.

Таблиця 3.2

Практичні аспекти впровадження NCTS-фаза 6

Напрями	Реалізація
Модернізація ІТ-систем	Необхідно забезпечити технічну сумісність української митної системи з інформаційними системами ЄС.
Підготовка персоналу	Навчання митних інспекторів роботі з новими інструментами обміну інформацією та обробки даних.
Підписання додаткових угод	Укладення угод із митними органами ЄС для регулювання обміну даними, враховуючи питання конфіденційності та захисту інформації.
Тестові впровадження	Пілотні проєкти на основі ключових пунктів пропуску для перевірки функціонування системи в реальних умовах

Джерело: сформовано автором

Очікується, що впровадження NCTS фаза-6 стане потужним інструментом для інтеграції України до європейської митної системи, підвищить довіру з боку міжнародних партнерів і сприятиме розширенню можливостей для торгівлі в умовах євроінтеграції.

Станом на 07.11.2024, виконання заходу щодо впровадження NCTS фаза 6 розпочато із запізненням. Ця ситуація може мати низку наслідків для України в контексті виконання міжнародних зобов’язань та інтеграції з митною системою ЄС (Додаток А). Із можливих причин затримки, на нашу думку, можна визначити:

- інституційні бар'єри;
- недостатнє фінансування;
- складнощі технічної інтеграції;
- зміни у пріоритетах.

Надання преференцій для «чесного бізнесу» відбувається через інструмент авторизацій, зокрема статус AEO та спрощення в межах процедури спільного транзиту. У ЄС наразі ця система розвивається так, щоб митні спрощення для «чесного бізнесу» були реальними, відчутними, щоб суб’єкту

було вигідно їх отримувати. В Україні система спрощень наразі лише розвивається. На нашу думку, для заохочення підприємств на отримання спрощень варто проводити семінари та доносити про реальні вигоди щодо отримання даних спрощень. Варто також зазначити, що інститут АЕО в України лише набирає обертів.

Основні проблемні аспекти приєднання та розвитку системи спільного транзиту відображено у табл. 3.3.

Таблиця 3.3

Основні проблемні аспекти приєднання та розвитку системи спільного транзиту

Проблема	Напрями вирішення
Технічні та інфраструктурні виклики	Необхідно адаптувати митну інфраструктуру та технології до вимог NCTS, зокрема шляхом інтеграції сучасних інформаційних систем, які забезпечують обмін даними між митницями різних країн. Наприклад, використання автоматизованих систем відеоспостереження та інтелектуальних систем для оцінки.
Нехватка кваліфікованих кадрів	Перехід до нових вимог потребує додаткового навчання та підвищення кваліфікації митників для забезпечення ефективного застосування нових процедур.
Витрати на модернізацію	Україна потребує значної фінансової підтримки для модернізації митної інфраструктури та автоматизації процесів для дотримання вимог і норм NCTS.
Можливі проблеми з бюрократією та підтримкою	Оскільки система нова для українських підприємств і митників, можуть виникати затримки в обробці транзитних вантажів через складні або неузгоджені процедури та обмеження в системах.

Джерело: сформовано автором

В цілому, гармонізація національного митного законодавства із законодавством ЄС є ключовим етапом для інтеграції України в Європейський Митний Союз. Запровадження нового МКУ, що базується на Митному кодексі ЄС, дозволяє створити єдину правову базу для митних процедур і сприяти ефективному здійсненню транзитних операцій.

Поряд з тим для успішного розвитку та впровадження системи спільного транзиту в Україні необхідно забезпечити інтеграцію сучасних ІТ–технологій, підвищення кваліфікації кадрів, значну фінансову підтримку та усунення бюрократичних бар’єрів.

ВИСНОВКИ

Незважаючи на активні воєнні дій в Україні здійснювалася робота з повноцінного функціонування секторальних «безвізів» з ЄС, у тому числі активний розвиток процедури спільного транзиту, що сформувало нові можливості для українського бізнесу та додаткові прибутки. Так, з 1 жовтня 2022р. запрацював «митний безвіз», завдяки якому Україна отримала:

- можливість обмінюватися інформацією щодо транзитних перевезень із 36-ма країнами в режимі реального часу за допомогою веб-сервісу MRN-follow-up;
- можливість використання транзитних спрощень;
- визнання на міжнародному ринку.

Проведене дослідження дозволяє стверджувати, що всі етапи впровадження NCTS в Україні мають свої особливості і супроводжуються активними заходами законодавчого, організаційного та інформаційно-технічного характеру. Реалізація цих заходів здійснювалася в тісній співпраці представників ДМСУ, МФУ та європейських партнерів, що сприяло успішному приєднанню України до Конвенції. На сьогодні ДМСУ продовжує активну роботу та взаємодію з європейськими партнерами та представниками бізнесу для заходів, які залишаються актуальними з урахуванням умов воєнного стану та супутніх ризиків. Загалом, статистика щодо оформлення транзитних декларацій відображає в Україну відображає позитивну динаміку, зокрема в 2023 було оформлено 15958 Т1, а в 2024 році (січень–листопад) було оформлено 21075 Т1. Найбільше Т1 було оформлено з Польщі – 10651 Т1, це в першу чергу пояснюється наявністю українських представництв в Польщі та можливістю використовувати загальну гарантію зареєстровану в Україні, що знімає ризики з польських компаній. На другому місці кількість оформлених Т1 з Турції.

Загалом можна вважати, що Польща залишається основним партнером у процедурі спільного транзиту, враховуючи її географічне розташування та статус ключового транзитного вузла для товарів з України.

Німеччина, як одна з найбільших економік Європи, займає друге місце, демонструючи значний попит на українські товари або їхній транзит через територію цієї країни. Інші країни, такі як Чехія, Угорщина та Словаччина, також показали помірне зростання кількості оформлених Т1, що підтверджує розширення торговельних зв'язків України з сусідніми державами ЄС.

Ці дані свідчать про поступову інтеграцію України у європейський ринок та ефективне використання процедури спільного транзиту як інструменту для спрощення та прискорення міжнародних перевезень. Окрім того, така динаміка може бути індикатором зростання довіри європейських партнерів до українських митних процедур та покращення логістичної інфраструктури.

Зріст кількості підприємств, що отримали транзитні спрощення, свідчить про посилення інтеграції України до міжнародних транспортних мереж і підвищення довіри до української митної системи. Зростання популярності таких спрощень, як використання пломб спеціального типу, статусу авторизованого вантажоодержувача та вантажовідправника, є наслідком кількох ключових факторів: ефективніть даних спрощень, підвищення рівня довіри до підприємства, просвітницька робота, як митних органів так і суб'єктів ЗЕД. Поруч з цим Єврокомісія високо оцінила прогрес України у виконанні переговорного розділу 29 «Митний союз», зазначивши значний рівень підготовки країни у цій сфері. Ключовими підставами для позитивної оцінки стали:

- прогрес у гармонізації Митного кодексу України з Митним кодексом ЄС;
- впровадження фундаментальних змін до чинного законодавства;
- активна робота над новим Митним кодексом, який повністю базується на європейських стандартах.

Ці досягнення демонструють ефективність реформ у митній сфері та є важливим кроком на шляху до інтеграції України в європейський простір.

Наступним важливим кроком для розвитку системи спільного транзиту в Україні є запровадження NCTS фаза-6, що дасть можливість створити умови для отримання Україною попередньої митної інформації від митних органів країн ЄС стосовно товарів, що є об'єктами експорту в Україну з їх територій.

Для повноцінного використання NCTS в Україні та розширення його можливостей необхідно продовжувати розвивати організаційну складову, зокрема вдосконалювати комунікацію із суб’єктами ЗЕД. Система спільного транзиту з ЄС, як нова реальність, вимагає сучасних підходів до розробки комунікаційної стратегії. Це забезпечується не тільки вибором форм комунікації, але й створенням сталих процедур для планування, впровадження та оцінки їх ефективності. Такі процедури є достатньо гнучкими, щоб сприяти активному залученню суб'єктів ЗЕД до використання процедур спільного транзиту, незважаючи на зміни зовнішніх чи внутрішніх умов середовища.