

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
ЗАХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

Шпак Ігор Володимирович

**«Організаційно-нормативні імперативи створення  
смарт-митниці в Україні»**

Студент групи ФМСм-22

**Шпак І.В.**

---

Науковий керівник:

к.е.н., доцент

**Угрин В.В.**

---

**ТЕРНОПІЛЬ – 2024**

## АНОТАЦІЯ

Шпак І. В. Організаційно-нормативні імперативи створення смарт-митниці в Україні. – Рукопис.

Дослідження на здобуття освітнього ступеня «магістр» за спеціальністю 072 «Фінанси, банківська справа, страхування та фондовий ринок», освітньо-професійна програма «Митна справа». – Західноукраїнський національний університет, Тернопіль, 2024.

У випускній кваліфікаційній роботі автором проаналізовано особливості правового забезпечення цифровізації митних процесів в Україні, окреслено європейські стандарти таких процесів. В другому розділі автор провів аналіз використання ІТ-технологій при спільному транзиті, в тому числі досліджено практику формування митних декларацій транзиту. В третьому розділі автором визначено польський досвід створення смарт-митниці та визначено вектори формування цифрової митниці в Україні.

## ANNOTATION

Shpak I. V. Organizational and Regulatory Imperatives of Smart Customs Creation in Ukraine. – Manuscript.

Research for a master's degree in the specialty 072 "Finance, Banking, Insurance and Stock Market", educational and professional program "Customs". – West Ukrainian National University, Ternopil, 2024.

In the final qualification work, the author analyzes the features of the legal support for the digitalization of customs processes in Ukraine, outlines the European standards for such processes. In the second section, the author analyzes the use of IT technologies in common transit, including the practice of forming transit customs declarations. In the third section, the author defines the Polish experience of creating smart customs and identifies the vectors of formation of digital customs in Ukraine.

## ЗМІСТ

<b>Вступ</b> .....	4
<b>Розділ 1. Цифровізація митної сфери в Україні в сучасних умовах</b> .....	6
1.1. Нормативно-правові засади цифрової трансформації митної служби.....	6
1.2. Європейський базис створення смарт-митниці в Україні.....	12
<b>Розділ 2. Розвиток ІТ-технологій в контексті спрощення митних процедур в Україні</b> .....	18
2.1. Імплементация NCTS у вітчизняну митну практику: наслідки та перспективи.....	18
2.2. Прикладні аспекти цифровізації процесів митного оформлення та декларування товарів.....	24
<b>Розділ 3. Проблемні аспекти та імперативи удосконалення смарт-процесів в митній системі України</b> .....	30
<b>Висновки</b> .....	37
<b>Список використаних джерел</b> .....	40
<b>Додатки</b> .....	45

## ВСТУП

**Актуальність дослідження.** Еволюція цифрових процесів на митниці була обумовлена зростанням трендів глобалізації, позитивною динамікою міжнародної торгівлі товарами і послугами, потребою в забезпеченні ефективних та безпечних міжнародних ланцюжках поставок товарів. Саме тому щільний взаємозв'язок міжнародної економіки, митної сфери та поширення трансконтинентальних ланцюжків зумовили необхідність діджиталізації митного адміністрування.

Традиційні паперові митні формальності вимагали багато зусиль митників, робочого часу, супроводжувались арифметичними та методологічними помилками і найголовніше не були прозорими в сучасних реаліях, не відповідали стандартам і вимогам сучасної міжнародної торгівлі. Розвиток смарт-митниці 21 століття сприятиме розвитку інформаційно-комунікаційних технологій, підвищуватиме якість аналітики митних даних, імплементує в себе позитивні характеристики штучного інтелекту та цифрових платформ. Такі беззаперечні аргументи визначили власний вибір теми дипломного дослідження.

**Ступінь дослідження проблеми.** Характеризуючи теоретичний доробок по цій проблематиці, наголосимо на суттєвий вклад зарубіжних вчених, таких як Негропonte Н., Бранд С., Тапскотт Д., Вільямс Е., Сміт Д., Ліклайдер Д., Мюллер К., Карлберг М., Петерс Е. та інших. Цифровізація економіки України та митної сфери представлена також в наукових працях українських вчених, серед яких відомими є: Єгоров І., Герчаківський С., Писаренко Т., Сидорович О., Іващук І., Опенько В., Пашко П., Карчева Т., Мартинюк В., Небрат В., Ляшенко В. та інші науковців.

**Метою випускної кваліфікаційної роботи** виступає дослідження організаційних та правових аспектів створення смарт-митниці в Україні. Досягнення мети передбачає вирішення наступних завдань:

- Характеристика нормативних і організаційних постулатів цифровізації в митній сфері;
- Дослідження європейської практики формування цифрових митних процедур в сучасних умовах митної реформи;

- Вивчення особливостей приєднання України до Конвенцій про спільний транзит як ІТ-системи;
- Характеристика прикладних аспектів формування транзитних декларацій Т1;
- Дослідження проблемних аспектів та напрямків створення смарт-митниці на основі досвіду Польщі.

**Об'єктом дослідження** є нормативно-правові та організаційні аспекти цифровізації митної системи держави.

**Предметом дослідження** виступає практика використання ІТ-технологій при здійсненні митних процедур.

**Інформаційною основою** роботи стали статистичні та аналітичні дані Верховної Ради України, Кабінету Міністрів України, Міністерства фінансів України, офіційні звіти та аналітичні публікації щодо цифровізацій митної сфери та створення смарт-митниці в Україні.

**Методи дослідження.** Під час виконання кваліфікаційної роботи використовувались такі загальнонаукові та спеціальні методи дослідження: метод порівняння та історико-логічного аналізу; метод аналогії; метод експертних оцінок; методи економіко-статистичного аналізу, методи групування та деталізації; графічний метод.

**Наукова новизна** проведеного дослідження полягає у системному аналізі досвіду використання цифрових технологій в митній сфері та окреслення контурів створення смарт-митниці в Україні.

**Апробація результатів дослідження.** Результати роботи апробовані на науково-практичних конференціях молодих вчених, студентів та аспірантів.

**Структура роботи.** Випускна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел із 49 найменувань, містить 16 рисунків, 1 таблицю, 4 додатки. Кваліфікаційна робота написана на 49 сторінках.

## РОЗДІЛ І

# ЦИФРОВІЗАЦІЯ МИТНОЇ СФЕРИ В УКРАЇНІ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

### 1.1 Нормативно-правові засади цифрової трансформації митної служби

З кожним роком у глобальному вимірі все більших обсягів набирає поширення у різних сферах життєдіяльності інформаційних та комунікаційних (ІКТ) цифрових (digital, d-) систем і технологій. Особливо цей тренд активізувався після світової кризи, що була викликана поширенням КОВІД-19 та наслідками, які світова економіка отримала після пандемії. Нині ІКТ активно входять у різні сфери, галузі, сектори економіки, а отже це приє економічному зростанню та розвитку суспільства. Тенденції поширення ІКТ спостерігаються і в Україні, однак темпи охоплення ІКТ значно повільніші, в порівнянні з іншими високорозвиненими державами Європи та світу. На сучасному транзитивному етапі розвитку дуже важливо оптимізувати шляхи активізації імплементації цифрових технологій у виробництво, публічне управління, суспільне життя тощо. Принципи, на яких базується цифровізація в Україні подані в табл.1.1.

Таблиця 1.1

#### Принципи, на яких базується розвиток цифрових технологій в Україні

Принцип	Характеристика принципу
Доступність	полягає у забезпеченні можливості доступу до необхідної інформації шляхом використання інформаційно-комунікаційних технологій. Основною передумовою отримання доступу до глобального інформаційного середовища є об'єднання органів державної влади та громадськості.
Спрямованість	передбачає спрямованість на створення вигоди для різних категорій споживачів у повсякденному житті
Інформативність	передбачає розвиток інформаційної забезпеченості суспільства та креативного середовища. Ключовим чинником розвитку інформаційного суспільства виступає можливість вільного пошуку, використання та накопичення знань
Відкритість	реалізується через зорієнтованість на міжнародне співробітництво з метою сприяння виходу України на світовий ринок електронної комерції та послуг, банківської і біржової діяльності, а також співробітництво на регіональних ринках. Таким чином, цифровізація економіки сприятиме інтеграції до європейських систем та глобалізації у сфері інформаційно-комунікаційних технологій
Безпечність	передбачає створення умов для покращення рівня інформаційної безпеки, захисту персональної інформації та недоторканості особистих прав
Комплексність	реалізується завдяки провідній ролі держави у розробці та впровадженні національних цифрових стратегій, а також зосередженню уваги на знятті бар'єрів на шляху до цифровізації економіки країни.

Джерело: [16].

«Перш за все, «цифрові» технології призначені для підвищення ефективності української промисловості, проте, у деяких галузях вони є основою виробничих стратегій завдяки можливості змінювати класичні бізнес-моделі та виробничі ланцюжки, що сприяє впровадженню інноваційних продуктів. З метою розвитку цифрової економіки в Україні повинна реалізовуватися стратегія «цифровізації» національного рівня, що сприятиме створенню державного ринку інформаційно-комунікаційних технологій, а також мотивуванню потреб населення у цифрових технологіях. Основою розвитку цифрової економіки є рівень розвиненості її цифрової інфраструктури, яка включає у себе комплекс технологій, продуктів та процесів, які забезпечують обчислювальні, телекомунікаційні та мережеві можливості й функціонують на цифровій основі» [17]. Умови цифровізації економіки України представлені в додатку А.

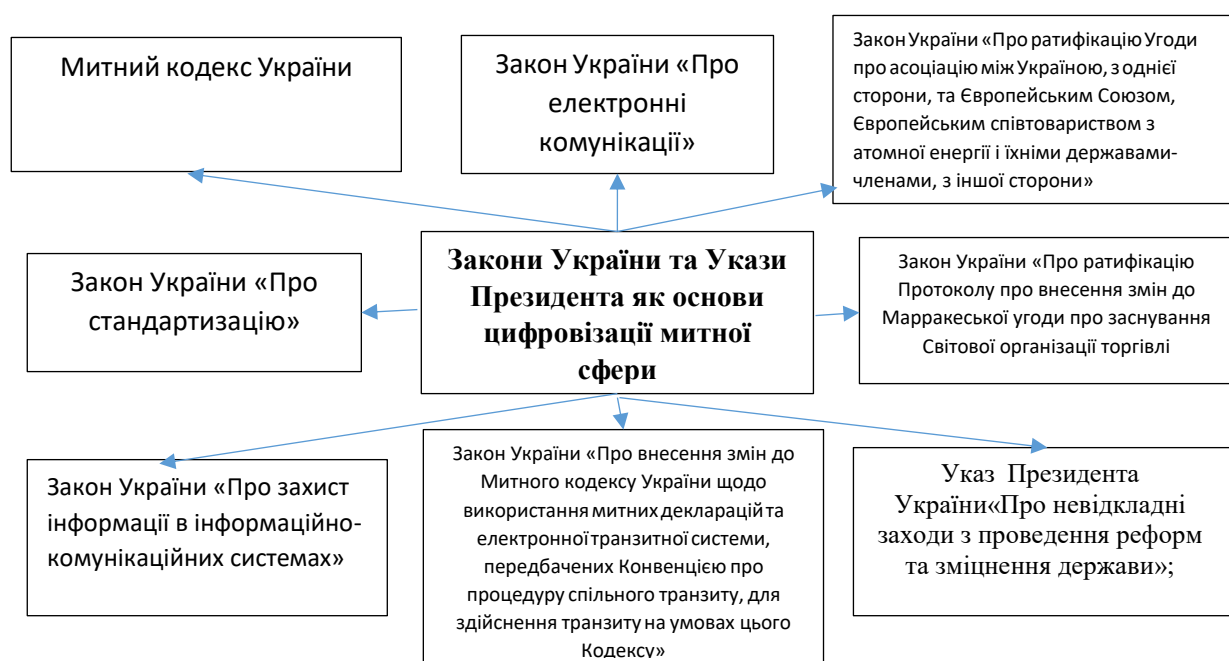
Діджиталізація та ефективний розвиток Державної митної служби в Україні є важливим національним пріоритетом на вектором, що сприятиме підвищенню загальної результативності ведення бізнесу в сфері зовнішньоекономічної діяльності в нашій країні та зростанню конкурентоспроможності українського товаровиробника у світі.

Як засвідчують глобальні тренди домінантними напрямками митної сфери на сьогодні є «збільшення швидкості та підвищення якості митних процедур можливе за умови спрощення наявних процесів та процедур із подальшою автоматизацією та зменшенням впливу людського фактора. Паралельно з цим, інформаційно-комунікаційні системи митних органів повинні бути сумісними з аналогічними системами різних країн, для чого потрібно зменшити різницю між митними процедурами, забезпечити якісний інформаційний обмін і високий рівень безпеки та доступності електронних інформаційних ресурсів. Таким чином, цифрова трансформація та розвиток усіх етапів митного оформлення є одним з ключових елементів виконання Держмитслужбою взятих Україною міжнародних зобов'язань» [1].

Державна митна служба Україна перманентно впроваджувала цифрові технології в митне адміністрування. Цей процес розпочався ще на початкових

етапах функціонування митних інституцій в нашій державі, зокрема з 1992 року, коли вперше було розпочато процес подачі вантажних митних декларацій в електронному форматі.

Сам процес формування смарт-митниці розпочався в 2008 р., коли було схвалено Кабміном Концепцію створення багатофункціональної комплексної системи «Електронна митниця». На сьогодні в Україні створено належне нормативно-правове поле, яке визначає розвиток електронної митниці та її модернізацію відповідно до європейських вимог. На рис.1.1 представлено частину нормативно-правового регулювання цифровізації української митниці в частині прийнятих законів та указів Президента України.



**Рис. 1.1. Нормативно-правове забезпечення цифровізації української митниці**

Джерело: складено автором

Пропривним нормативно-правовим документом майбутньої цифровізації української митниці став Стратегічний план цифрового розвитку, цифрових трансформацій і цифровізації Державної митної служби України та її територіальних підрозділів, який був затверджений Комітетом з управління інформаційними технологіями у системі управління державними фінансами та

реалізований наказом Мінфіну України від 15.12.2022 № 435 «Про реалізацію рішення Комітету з управління інформаційними технологіями у системі управління державними фінансами».

Національна стратегія доходів України та зазначений Стратегічний план мають стати керівними документами з питань впровадження та розвитку цифрових та інформаційних систем та технологій митних органів України на період до 2030 року. Ключовим трендом діджиталізації митниці та створення ефективної смарт-митниці в Україні є синхронізація цих процесів із відповідними заходами, які проводяться в Європі.

Так зокрема, країни-учасниці Європейського Союзу в рамках нової митної реформи-2023 реалізують програму «Ініціатива електронної митниці (Electronic customs initiative)», яка відповідно передбачена Митним кодексом Європейського Союзу та має забезпечити реалізацію таких реперних напрямів:

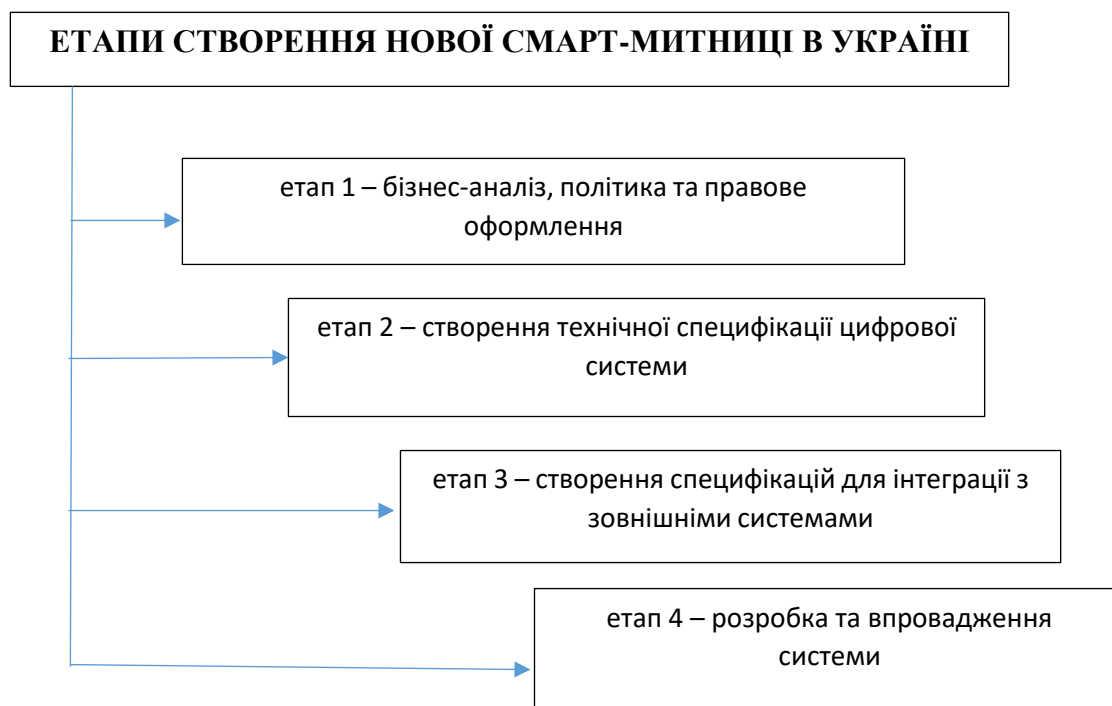
- Створення належної платформи щодо обміну інформацією між економічними операторами (в тому числі АЕО) та адміністраціями митних інституцій країн Європейського Союзу;
- Забезпечення ефективної взаємодії між митними інституціями країн Європейського Союзу;
- Створення належного кіберзахисту та проведення операцій, які пов'язані зі зберіганням інформації.

Для реалізації зазначених напрямків було розроблено Multi-annual strategic plan for electronic customs (MASP-C). Це плановий регламентний документ, що охоплює всі митні ініціативи та проєкти, пов'язані з цифровізацією, та включає в себе загальний огляд та можливості отримання довідкової інформації про проєкти, вимоги до їх реалізації, ключові питання, що пов'язані з розвитком та реалізацією ініціативи електронної митниці на теренах Європейського Союзу.

Серед його компонент зазначено - детальний графік імплементації проєктів, загальний консолідований опис проєктів, діджитал-стратегія та інші елементи. Таким чином, MASP-C одночасно встановлює загальні рамки для ефективного

розвитку електронних митних систем в країнах Європейського Союзу та створює підґрунття для побудови та використання 17 електронних систем в митній сфері.

Поетапний підхід в Україні щодо створення смарт-митниці містить в собі 4 етапи, зорієнтований на реалізації окремих проєктів щодо удосконалення ЄАІС та митного адміністрування.



**Рис. 1.2. Етапи формування нової смарт-митниці в Україні**

Джерело: складено автором

Таким чином, доцільно проаналізувати представлені на рис.1.2 етапи становлення смарт-митниці в Україні. Етап 1 зосереджений на тому, що бізнес-аналіз в рамках такого проєкту проводиться синхронно і паралельно з визначенням митної політики держави та новими нормативно-правовими вимогами, а також ризиками, які викликані війною з росією. Мета модельних процесів в рамках етапу 1 зорієнтована на тому, щоб забезпечити гарантування бізнес-аудиторії, що зміни в митному адмініструванні, які будуть спричинені нормативно-правовими змінами, залишаться сприятливими до потребам бізнес-середовища в сфері зовнішньоекономічної діяльності, а його вплив на різні цифрові проєкти буде зрозумілим і оцінено особами, які приймають управлінські рішення.

На етапі 2 початково буде формуватись технічне та програмне забезпечення формування смарт-митниці і протягом цього етапу буде здійснено підготовку технічних специфікацій та регламентів цифрової системи смарт-митниці за допомогою комплексного підходу на рівні Міністерства фінансів України через співпрацю з Департаментом митної політики, Державною митною службою України на рівні відповідних профільних структурних підрозділів, а також за участю представників бізнес-спільноти.

Протягом реалізації цього етапу будуть втілені наступні завдання проекту створення смарт-митниці:

- Комплексна оцінка впливу на загальні параметри проекту;
- Запровадження цільового процесу управління взаємодіями та залежностями між визначеними проектами Стратегічного плану та їх впливом на бізнес-спільноту сфери ЗЕД;
- Загальна гармонізація даних у різних митних сферах, наприклад, в митних деклараціях при здійсненні митного оформлення.

Окремі специфікації для інтеграції з зовнішніми митними системами розробляються під час третього етапу. Такий комплекс дій пов'язаний із необхідністю деталізації розробки програмного цифрового продукту та забезпечення майбутнього ІТ-випробування взаємодії між взаємопов'язаними системами, а також загальної архітектури, як визначено у відповідних технічних регламентах, специфікаціях та документації, що розробляються в проекті.

Державна митна служба повинна створити власну стратегію імплементації ІТ-новінок, яка встановлює певні умови, що регулюють перехід до цифрових систем митних органів України, а також забезпечує неперервність надання послуг митного адміністрування бізнес-спільноті сфери ЗЕД.

Таким чином, впровадження кожної системи на кожному з етапів відбуватиметься протягом певного періоду часу, який дозволить провести відповідне тестування на дотримання вимогам, розгорнути та ввести в експлуатацію, визначити прогалини та ліквідувати їх.

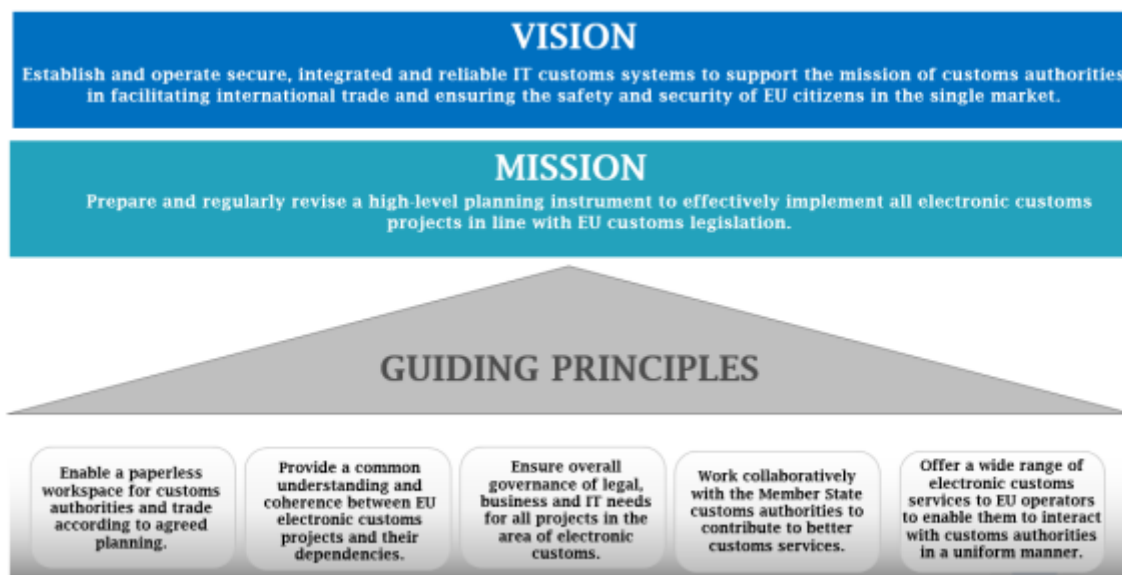
## 1.2. Європейський базис створення смарт-митниці в Україні

Надзвичайно важливим в контексті формування нових ІТ-рішень щодо створення смарт-митниці в Україні є вивчення європейської практики удосконалення митного адміністрування через цифровізацію митних процедур, а саме Багаторічний стратегічний план для митниці (MASP-C) [22]. Саме це документ обґрунтовує рішення про створення електронної митниці в ЄС, визначає пріоритети та стратегічні напрямки DG TAXUD щодо координації та моніторингу всіх ІТ-активностей та вимог до планування у сфері електронної митниці.

MASP-C – це інструмент управління та планування, який підготував та регулярно оновлює DG TAXUD у партнерстві з митними адміністраціями держав-членів Європейського Союзу та за спільної участі представників торговельних асоціацій ЄС. Його розробка – це інтерактивний багатоетапний процес, який включає внутрішні та зовнішні доопрацювання та оцінки, приведення бізнесу та ІТ-стратегії у відповідність до вимог митного законодавства ЄС для ефективного управління та координації всіх заходів та вимог до планування існуючих та майбутніх проектів електронної митниці.

У цих рамках MASP-C є гнучким інструментом планування, який дозволяє Комісії планувати широко заздалегідь і підтримувати керованість етапів проектів для досягнення ключових юридичних етапів, визначених у митному законодавстві ЄС, зокрема в Митному кодексі Союзу (UCC), його робочій програмі (UCC WP) та інших застосовних нормативних актах ЄС або третинному митному законодавстві. Для досягнення цих цілей MASP-C визначає графік кількох технічних етапів, що впливають із законодавчо встановлених графіків поставок, визначених у цих законодавчих актах.

План схвалено державами-членами Європейського Союзу, які беруть участь у Групі митної політики (CPG) на основі експертних порад Електронної митної координаційної групи (ECCG) та консультацій з Контактною групою з питань торгівлі (TCG). Загалом місію та орієнтири для створення електронної митниці на теренах Європейського Союзу подано на рис. 1.3.



**Рис. 1.3. Візія, місія та керівні принципи створення електронної митниці в Європейському Союзі**

Джерело: [22].

Митниця в ЄС – це динамічна сфера політики, яка стикається зі швидкими змінами в ІТ-середовищі та мінливими потребами бізнесу на висококонкурентному світовому ринку. Ці виклики збільшують потребу в підтримці митних органів держав-членів ЄС інноваційними ІТ-рішеннями для посилення співпраці та обміну інформацією. Більш широка програма цифровізації, яку з початку 2000-х років реалізує Єврокомісія та зокрема Генеральний директор TAXUD, сприяє створенню нового спрощеного безпаперового середовища для митниці та торгівлі.

Рішення про електронну митницю є ключовим законодавчим актом, який просуває цей порядок денний у напрямку сумісного електронного митного середовища з єдиною системою даних для подальшого полегшення обміну інформацією між митними органами та економічними операторами, одночасно підвищуючи безпеку на зовнішніх кордонах ЄС. У сфері митної справи Рішення про електронну митницю закликає Комісію ЄС та держави-члени спільно розробити Багаторічний стратегічний план для забезпечення ефективного управління та координації всіх видів діяльності та завдань, пов'язаних з поточними та майбутніми проектами з електронної митниці.

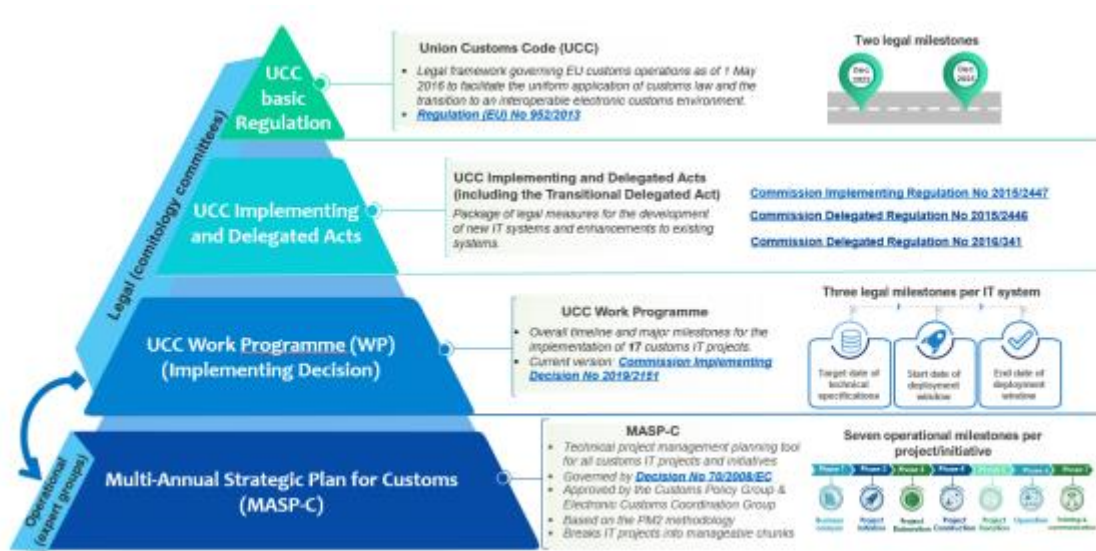
Метою є заохочення використання сучасних інструментів та технологій для сприяння однаковому застосуванню митного законодавства та модернізації підходів до митного контролю. Ці всеосяжні цілі є основою для бачення, викладеного в цьому документі. Місія митних органів залишається рушійною силою зусиль з досягнення цих цілей. Перед митними органами стоїть завдання сприяти законній торгівлі та забезпечувати митну безпеку та безпеку ЄС, його громадян, а також захищати навколишнє середовище у тісній співпраці з іншими регулюючими органами. Щоб підтримати цю місію, Комісія ЄС прагне створити єдиний цифровий ринок, заснований на сумісних додатках.

Обмін інформацією має важливе значення для ефективного функціонування електронної митної архітектури. Економічні оператори та митні органи можуть обмінюватися різноманітною цифровою інформацією, такою як:

- Дані (наприклад, інформаційні дані митних декларацій);
- Супровідні документи (наприклад, документи, що підтверджують поставку товару);
- Рішення (тобто обмін позиціями в контексті процесу прийняття рішень митними органами);
- Сповіщення (наприклад, повідомлення про сплату митних платежів, повідомлення про прибуття, повідомлення про «не завантажувати» тощо);
- Сертифікати/ліцензії (наприклад, документи, що підтверджують митну декларацію, а також документи, що підтверджують країну походження, код товару).

Успішна реалізація проектів створення електронної митниці в ЄС та оновлення Митного кодексу ЄС є пріоритетом для Комісії та держав-членів ЄС. У той час як громадські організації забезпечують ретельне спостереження та моніторинг впровадження цього проекту.

Єврокомісія також щорічно звітує перед Радою та Європейським парламентом про прогрес та національне планування, пов'язане з цими проектами, до їх повного впровадження до грудня 2025 року. Ключові юридичні засади, визначені в пакеті MASP-C, проілюстровані на рисунку нижче.



**Рис. 1.4. Етапи митної реформи щодо формування нового Митного кодексу (UCC) та створення електронної митниці**

Джерело: [22].

Основою процесів цифровізації митниці в ЄС є втілення MASP-C. Реалізація IT-проектів з електронної митниці, перелічених у MASP-C, базується на трирівневій моделі управління, яка складається з Групи митної політики (CPG), що виступає керівним органом на рівні політики, Електронної групи координації митниці (ECCG) на рівні координації та кількох груп, що складаються з фахівців з адміністрацій держав-членів ЄС на рівні експертизи.

Метою цієї схеми є підвищення прозорості та координації між усіма зацікавленими сторонами. Держави-члени ЄС, зокрема, несуть відповідальність за забезпечення консультацій зі своїми суб'єктами ЗЕД при підготовці та впровадженні електронних митниць на національному рівні.



**Рис. 1.5. Модель взаємодії при реалізації MASP-C**

Джерело: [22].

Програма «Митниця-2027» є інструментом фінансування, який сприяє та посилює співпрацю між національними адміністраціями в ЄС для впровадження інтероперабельних митних ІТ-систем. Відповідно до цієї програми, DG TAXUD відповідає за загальну координацію розробки та експлуатації європейських електронних систем, забезпечуючи їх працездатність, кіберстійкість, взаємопов'язаність, постійне вдосконалення та одноманітне впровадження. Поточним пріоритетом для DG TAXUD є сприяння ефективній комунікації з державами-членами ЄС та між ними з питань, пов'язаних з цими системами, з метою розвитку національних компонентів системи у гармонізований спосіб.

MASP-C – це документ, який постійно розвивається у відповідь на ефективну реалізацію проектів УСС та електронної митниці. Початкова структура доопрацювань складалася з декількох змін проекту для кожної ІТ-системи. Ці відносини «один до одного» додали рівень складності, який закликав держави-члени ЄС вимагати більш узгодженого та ефективного підходу до вирішення питань планування впровадження систем УСС та електронної митниці. Загальний план впровадження ІТ поділяється на чотири групи, які далі поділяються на етапи залежно від ступеня досягнутої юридичної, ділової та технічної ясності та узгодженості, як показано на рисунку нижче.



**Рис. 1.6. Поетапність реалізації MASP-C**

Джерело: [22].

Перша група «Митні європейські інформаційні системи» містить проекти з чітко визначеним обсягом, які необхідно виконати в узгоджені терміни. Друга група «Митні європейські ініціативи, що потребують подальшого вивчення та

узгодження» містить проекти, які потребують подальшого обговорення, перш ніж їх можна буде включити до ІТ-плану, включаючи двосторонні міжнародні ініціативи між ЄС та третіми країнами.

Третя група «Митні міжнародні інформаційні системи» складається з кількох проектів, керованих міжнародними організаціями, у розвитку яких держави-члени та Комісія ЄС відіграють активну роль. Четверта група «Ініціативи митного співробітництва та технологічні розробки для сприяння митному EIS» включає ініціативи співпраці у сфері митного законодавства, здійснені з метою зміцнення співпраці між державами-членами та прискорення технологічного розвитку європейських інформаційних систем. Під час кожної ревізії певні завдання проекту можуть переходити з однієї групи в іншу. Наприклад, якщо ініціатива, яка в даний час відноситься до Групи 2, досягає достатнього рівня ясності, вона може бути перенесена в Групу 1 під час наступного перегляду MASP-C.

Таким чином, реформа української митниці в напрямі цифровізації митних процедур має бути синхронізована з MASP-C та загальним трендом діджиталізації митних інституцій в ЄС для того, щоб майбутня гармонізація митної сфери України та ЄС проходила більш збалансовано та сприятливо для усіх суб'єктів митних правовідносин.

## РОЗДІЛ 2

# РОЗВИТОК ІТ-ТЕХНОЛОГІЙ В КОНТЕКСТІ СПРОЩЕННЯ МИТНИХ ПРОЦЕДУР В УКРАЇНІ

### 2.1. Імплементація NCTS у вітчизняну митну практику: наслідки та перспективи

Нова комп'ютеризована транзитна система (New Computerized Transit System – NCTS) – це ІТ-система, в основі якої лежить Конвенція про процедуру спільного транзиту. Характерною особливістю NCTS є те, що це одна із 17 систем електронної митниці Європейського Союзу, які успішно функціонують і які повинна імплементувати у свою митну практику Україна.

Специфікою цією системи є те, що вона доступна лише для країн-учасниць Конвенції (країн-підписантів). NCTS як ІТ-алгоритм дозволяє пов'язати митні інституції в країнах-учасницях Конвенції, а також створює цифрові можливості для ефективного обміну митними даними, що використовуються для реалізації митного контролю за транзитними переміщеннями.

NCTS – це системна платформа, до якої суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності формують та подають митні декларації в електронному вигляді для поміщення товарів під процедуру спільного транзиту. При чому NCTS – це система, яка створює можливість підвищити ефективність та безпеку транзитних переміщень вантажів практично по всій Європі.

Таким чином, приєднання та імплементація Конвенції про спільний транзит дозволяє нашій країні обмінюватися митною інформацією із 35 країнами. Ключовими наслідками втілення Конвенції в українську митну практику є:

- з 01 жовтня 2022 року митниці Європейського Союзу і України мають в такій системі лише один транзитний документ, і це створює можливість не дублювати такі митні документи в кожній з країн транзиту;
- застосування NCTS є додатковим заходом боротьби із митним шахрайством, елемент протидії митним деліктам, що часто використовується зі сторони нечесного бізнесу як спосіб ухилення від сплати митних платежів;

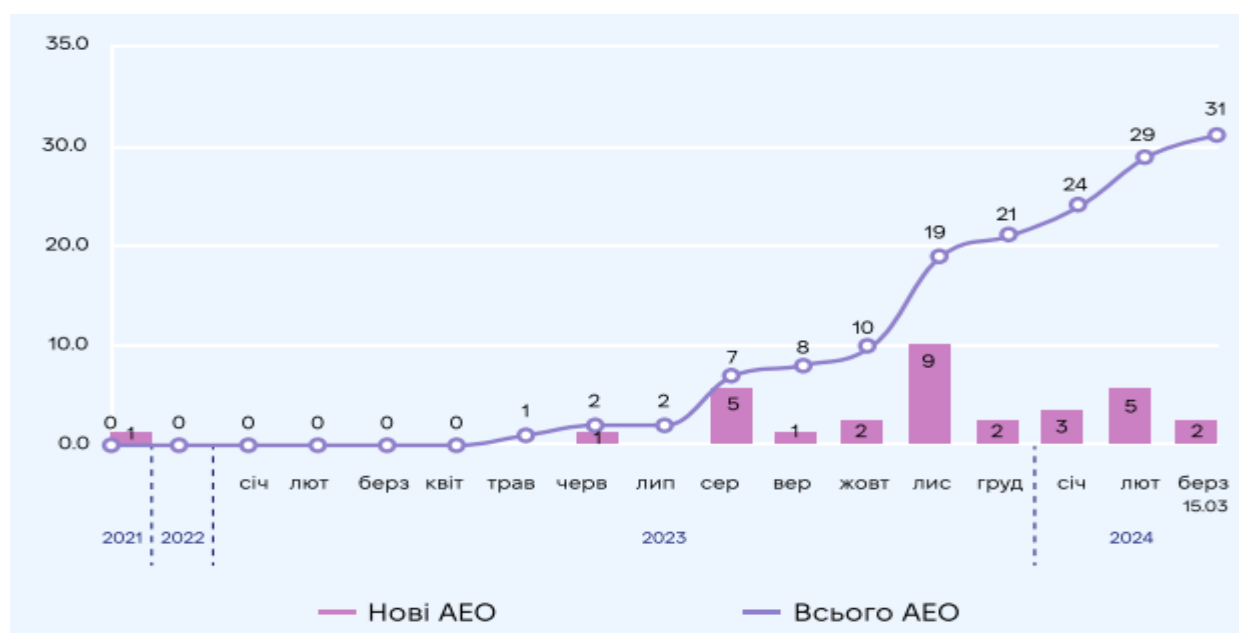
- затверджено та оприлюднено єдину форму анкети самооцінки підприємства, що здійснюють свою діяльність в сфері міжнародної торгівлі для усіх видів авторизацій та спрощень;

- існують ряд процедурних спрощень, зокрема якщо «підприємство має діючу авторизацію, для надання якої підтверджено відповідність підприємства критерію та/або умові, дотримання яких необхідно для надання авторизації, щодо якої подано заяву, анкета самооцінки не заповнюється в тій частині, в якій відповідність підприємства критерію та/або умові вже підтверджено.

- У разі якщо підприємство має діючу авторизацію, для надання якої підтверджено відповідність підприємства всім критеріям та/або умовам, дотримання яких необхідно для надання авторизації, щодо якої подано заяву, анкета самооцінки не подається.

- Більше того, якщо підприємство має діючу авторизацію, необхідною умовою надання якої є відповідність усім критеріям та/або умовам, дотримання яких необхідно для надання авторизації, щодо якої подано заяву, Держмитслужба здійснює попередній розгляд заяви та документів протягом 5 днів, а розгляд заяви та документів протягом 15 днів» [23].

Проаналізуємо практичні аспекти використання NCTS в Україні (рис.2.1).



**Рис. 2.1.** Динаміка надання статусу АЕО в Україні в 2021-2024 рр.

Джерело: [24].

Як бачимо із представленого рисунка, починаючи із серпня 2023 року в Україні суттєво почала зростати динаміка надання статусу АЕО для суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності. Найбільше таких статусів надано в серпні та листопаді 2023 року. Станом на березень 2024 року підприємств із статусом АЕО вже було 31, в тому числі в м.Тернопіль – 2.

Така позитивна динаміка відобразилась на обсягах митного оформлення при експорті та імпорті (рис. 2.2).



**Рис. 2.2. Питома вага NCTS в загальному обсязі митного оформлення в 2023-(січень-лютий) 2024 рр.**

Джерело: [24].

Система NCTS дозволяє отримати суб'єктам господарювання різні види спрощень та авторизацій. Так, «для отримання авторизації на застосування транзитного спрощення “використання загальної гарантії” підприємство має відповідати критеріям та/або умовам встановлених додатком 1 до Порядку проведення митними органами оцінки (повторної оцінки) відповідності підприємства критеріям та/або умовам надання авторизації, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 27 вересня 2022 року «Деякі питання реалізації положень Митного кодексу України щодо надання авторизацій».

Для отримання авторизації на застосування транзитного спрощення «використання загальної гарантії» підприємство подає до Держмитслужби заяву

про надання авторизації на застосування транзитного спрощення, анкету самооцінки підприємства, а також розрахунок референтної суми загальної гарантії. Пояснення до заповнення зазначених документів затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 27 вересня 2022 року «Деякі питання реалізації положень Митного кодексу України щодо надання авторизацій».

Упродовж 15 робочих днів з дати реєстрації документів поданих підприємством Держмитслужба здійснює їх попередній розгляд, за результатами якого приймає рішення:

- про проведення оцінки відповідності, про відмову у проведенні оцінки відповідності, про що повідомляє підприємство невідкладно, не пізніше наступного робочого дня після прийняття такого рішення;
- про відмову у проведенні оцінки відповідності про що повідомляє підприємство невідкладно, не пізніше наступного робочого дня після прийняття такого рішення» [23].

Аналіз показує позитивну динаміку надання спрощень та авторизацій в рамках NCTS:



**Рис. 2.3.** Динаміка надання індивідуальних спрощень в 2022-2024 рр.

Джерело: [24].

Важливо відмітити, що з 22.04.2024 р. Україна імплементувала і розпочала застосовувати NCTS Фаза 5 (додаток Г). Це наступна оновлена версія електронної транзитної системи NCTS, яка в тому числі використовується на території Європейського Союзу. Для суб'єктів ЗЕД, які використовують NCTS, це безпосередньо означає, що до діючої системи треба надсилати митні декларації за дещо іншою формою, ніж це було передбачено вимогами NCTS Фаза 4.

Базові правила заповнення транзитних митних декларацій для системи NCTS Фаза 5 чітко регламентуються додатками та доповненнями до Конвенції. Усі країни-учасниці Конвенції мають перейти на застосування NCTS Фаза 5.

В 2022 Україна отримала виняткове особливе право на імплементацію та приєднання до Конвенції з NCTS Фаза 4. Такий крок був обумовлений тим, що українські підписанти Конвенції переконали європейських контрагентів-партнерів, що технічно та практично має можливість для безпроблемного переходу на NCTS Фаза 5 аналогічно та синхронно з усіма іншими країнами-учасницями Конвенції. Технічна готовність та спроможність України до цього переходу була одним з головних чинників такого швидкого і безпрецедентного приєднання до Конвенції.

«Уже в червні 2022 EU4PFM разом із Держмитслужбою уклала контракт з Постачальником послуг на розробку цієї системи; контракт було успішно завершено у квітні 2024. Фінансування розробки системи здійснено в рамках проекту EU4PFM. У цей період Держмитслужбою було розгорнуто програмне забезпечення для NCTS Фаза 5 та успішно завершено його тестування на відповідність вимогам DG TAXUD (Conformance Testing). За результатами тестування Україна отримала право міжнародного застосування системи. Це дозволило Україні виконати зобов'язання, взяті при вступі до Конвенції» [23].

У наступні роки розвитку цифровізації митної системи України передбачено подальший розвиток цієї системи, в тому числі і перехід на NCTS Фаза 6. Отже, NCTS – одна із 17-ти митних ІТ систем, які має запровадити Україна для вступу до ЄС, і поки що єдина, запроваджена Україною. Запровадження ІТ системи

передбачає не лише її інсталяцію, але й синхронний її розвиток разом із іншими країнами-учасницями Конвенції.

Для суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, які використовують транзитну ІТ-систему, перехід на NCTS Фаза 5 означає цілковиту зміну окремих аспектів формування та заповнення транзитних митних декларацій, зокрема в частині деталізації митних даних, які використовуються в процесі митного оформлення та декларування. Так, в українських компаній тепер є можливість оформляти та декларувати товари не лише в розрізі окремих груп товарів, а й деталізувати митну інформацію на рівні домашніх спеціальних накладних (так званий рівень House Consignment). Такий підхід є зручним та актуальним для консолідованих вантажів, які все активніше використовують в міжнародній торгівлі.

Для подачі транзитних декларацій T1 до NCTS Фаза 5 міжнародний бізнес може з використанням інших ІТ-продуктів Держмитслужби:

- за допомогою «Єдиного вікна» (так звана інтеграційна платформа «Єдине вікно – ЄАІС – NCTS», що розроблена Держмитслужбою і активно використовується при здійсненні митних процедур);
- за допомогою «Портала трейдера» (така розробка активно використовується, вважається і зручним функціоналом і профінансована безпосередньо EU4PFM);
- за допомогою брокерського програмного забезпечення (відповідно до специфікацій та авторизацій NCTS Фаза 5, які було оприлюднено опубліковано на відомчому сайті Держмитслужби.

В NCTS Фаза 5 інформаційні відомості до митних транзитних декларацій вносяться за новою структурою та форматом, що відповідає моделі митних даних ЄС (EUCMD) [25], створеній на основі моделі даних Всесвітньої митної організації (WCO Data Model) [26]. Вимоги до заповнення елементів даних митної транзитної декларації в NCTS Фаза 5 визначено у додатку A1a з доповненням III до Конвенції про процедуру спільного транзиту.

Таким чином, динамічний розвиток світової економіки та розвиток цифрових технологій вимагають новітніх підходів до формування, обробки та обміну митної

інформації про зовнішню торгівлю та переміщення товарів між країнами, зокрема митної інформації для цілей транзитних операцій. Новітні підходи до роботи з митною інформацією передбачають внесення елементів даних визначеного цифрового формату, об'єднаних в спеціальні групи та підгрупи митних даних до структури електронного документа (митної транзитної декларації) на відміну від застарілого способу заповнення граф паперових документів (митних декларацій). Отже, розвиток смарт-митниці в Україні активно розвивається і одним із успішних кейсів цього тренду є імплементація нашою державою NCTS Фаза 5.

## **2.2. Прикладні аспекти цифровізації процесів митного оформлення та декларування товарів**

Важливими аспектами для успішної реалізації ІТ-новінок в митній системі України є проведення масово-роз'яснювальної та консультаційної роботи митними органами держави, а також методичне забезпечення процесів імплементації технологічних систем при проведенні процедур митного оформлення та декларування товарів.

В цьому контексті Держмитслужба на відомчому сайті розмістила необхідні методичні матеріали [27-28].

Саме тут подано чіткий алгоритм дій суб'єкта декларування в процесі здійснення митних процедур. Зокрема, для подання митної декларації відповідно до положень та вимог Конвенції про процедуру спільного транзиту необхідно здійснити авторизацію та вхід в систему NCTS через створений Портал трейдера. Для цього необхідно ввести логін та пароль та відповідно натиснути кнопку «Sing in».

Портал трейдера для поміщення товарів під процедуру спільного транзиту розміщено за посиланням: <https://tp.customs.gov.ua/tp-web-ui/>.

Для відповідного отримання первинного логіна та пароля для роботи з NCTS Р5 необхідно використовувати відповідний алгоритм налаштувань і функціонал Особистого кабінету на веб-порталі «Єдине вікно для міжнародної торгівлі».

**Рис. 2.4. Інфографіка Єдиного вікна для міжнародної торгівлі**

Джерело: [28].

Для відповідного створення нової митної декларації необхідно натиснути кнопку «+ НОВА ДЕКЛАРАЦІЯ».

Система також передбачає ще один спосіб заповнення митної декларації, зокрема через завантаження митної декларації із файлу формату «xml». При цьому у вікно «Завантажити файл» декларант має перенести файл із заповненою митною декларацією у форматі «xml» та відповідно натиснути кнопку «Завантажити». Після відповідного завантаження всі поля заповняться автоматично, крім цього передбачено функціонал коригування заповнених даних.

Пошук митної декларації здійснюється у початковому вікні системи, яке з'являється відразу після відповідного входу в систему.

«Для зміни/відкликання декларації необхідно здійснити такі дії:

1. Натисну кнопку «ДІІ».
2. Натиснути кнопку «Invalidate Request» («Запит на відкликання»).

Відомості, зазначені у прийнятій митній декларації, можуть бути виправлені або така декларація може бути визнана недійсною (тобто скасованою) у порядку, визначеному Главою III доповнення I Конвенції. Зверніть увагу! Після присвоєння MRN митна декларація (така що потребує виправлення, помилково або повторно

направлена) визнається недійсною (скасовується) за заявою суб'єкта процедури (повідомлення [IE014]). Про визнання декларації недійсною, або про відмову у визнанні декларації недійсною митниця інформує суб'єкта процедури повідомленням [IE009] Виправлення відомостей транзитної декларації, прийнятої митницею відправлення, відповідно до статті 31 доповнення I Конвенції, здійснюється з дозволу такої митниці. Для отримання дозволу суб'єкт процедури подає в митницю відправлення нову транзитну декларацію у вигляді електронного повідомлення [IE015] та заяву у вигляді електронного повідомлення [IE014] про визнання недійсною транзитної декларації, яка потребує виправлення» [27].

**Рис. 2.5. Пошукове вікно для митних декларацій**

Джерело: [28].

Надалі алгоритм користування системою регламентує, що відповідно до Статті 25 доповнення I Конвенції для заповнення транзитних митних декларацій за допомогою засобів електронного опрацювання митних даних застосовуються необхідні відомості та структура даних транзитної митної декларації, що відповідно наведені у додатку A1a до доповнення IIIa Конвенції.

На першому етапі заповнення митної декларації необхідно заповнити відповідну графу «Категорія процедури».

Зазначимо, що LRN – код, який використовується для ідентифікації кожної окремої митної декларації та відповідно заповнюється місцевий референтний номер. У разі присвоєння митній декларації LRN, який вже наявний в системі, то митна декларація буде відхиленою в автоматичному режимі.

Система виділяє наступні типи митних декларацій, по яких вноситься код відповідної транзитної процедури:

- якщо товари будуть переміщуватися під процедурою T2: T2 або T2F (при переміщенні товарів зі статусом товарів Союзу);
- якщо товари будуть переміщуватися під процедурою T1: T1;
- для «змішаних» відправлень, зазначених у статті 28 доповнення I Конвенції: T-.

На наступному рисунку зображено макет вікна для введення/пошуку декларації.

The image shows a web interface for the ERMIS system. The main window is titled 'Вести/знайти декларацію' (Enter/Find Declaration). It features a search form with several input fields: 'Роль' (Role), 'Статус декларації' (Status of declaration), 'Тип декларації' (Type of declaration), 'Дата подання в' (Date of submission to), 'Ідентифікатор органу...' (Organ identifier...), 'Ідентифікатор митниці...' (Customs office identifier...), 'LKN', 'MKN', and 'Статус' (Status). A sidebar on the right is titled 'Вести Декларацію' (Enter Declaration) and contains a 'Завантажити фільтри' (Load filters) button, a 'Результати пошуку' (Search results) section, and a 'Тип декларації' (Type of declaration) dropdown menu. The sidebar also includes a 'ЛКН' (LKN) field and a 'Дата подання в' (Date of submission to) field with a calendar icon. At the bottom of the sidebar, there are 'ОЧИСТИТИ' (Clear) and 'СТВОРИТИ' (Create) buttons.

**Рис. 2.6. Макет вікна для введення митних декларацій в систему**  
Джерело: [28].

При заповненні митної декларації «Митниця відправлення/призначення – обирається зі списку код структурного підрозділу митниці відправлення /призначення. Перелік митниць відправлення/призначення для операцій спільного транзиту вказані у переліку компетентних органів (COL DES на сайті «Eurora»). Reference Data & Customs Offices List → Customs Office List – Perform Queries → Search Customs Office information via the Country, Region, City and Status → Оберіть, наприклад Country (NO – Norway) + Traffic Type (у разі потреби) + Roles: DEP/DES – Office of Departure/Destination → Search» [28].

Графа «Суб'єкт процедури транзиту» – тут вноситься інформація про суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності, що використовує митну процедуру, і зокрема для нього заповнюються наступні поля:

Ідентифікаційний номер – тут вноситься визначений обліковий номер (TIN), що використовується для ідентифікації та обліку під час провадження такою особою зовнішньоекономічної діяльності та митних процедур на території країни державної реєстрації або код EORI (для країн ЄС).

Важливо також заповнити графу «Ідентифікаційний номер контейнера», що передбачає маркування (літери та/або цифри), які ідентифікують використовуваний контейнер. Для різних видів транспорту, відмінних від повітряного транспорту, під дефініцією контейнер розуміють спеціальний ящик для перевезення товарів, консолідованих вантажів, який спеціально зміцнений і такий, який можна штабелювати та переміщувати горизонтально або вертикально.

Для повітряного транспорту, під контейнерами розуміють спеціальні ящики для перевезення товарів і вантажів, які зміцнені, які можна переміщувати горизонтально або вертикально. У контексті цього елемента даних знімні кузови і напівпричепи, які використовуються для автомобільного та залізничного транспорту, вважаються контейнерами.

Якщо для контейнерів, на які поширюється стандарт ISO 6346, додатково до ідентифікаційного номера контейнера вказується ідентифікатор (умовне позначення), присвоєний Міжнародним бюро контейнерів та інтермодального транспорту (BIC). Відповідно для змінних кузовів і напівпричепів використовується код ILU (інтермодальні вантажні одиниці), запроваджений згідно з Європейським стандартом EN 13044.

Графа «Засіб транспорту під час відправлення» – тут безпосередньо зазначається засіб ідентифікації, наприклад, реєстраційний номер (реєстраційні номери) або назва використовуваного транспортного засобу (вантажного автомобіля, судна, залізничного вагона, повітряного судна), на який товари чи консолідований вантаж безпосередньо завантажено під час пред'явлення на митниці відправлення, із використанням кодів, встановлених для таких цілей.

Наприклад, «якщо використовується тягач і причеп із різними реєстраційними номерами, зазначаються реєстраційні номери як тягача, так і причепа. Однак, якщо товари перевозяться в контейнерах, що будуть транспортуватися автомобільним транспортом, компетентні органи можуть авторизувати суб'єкта процедури залишити цю графу порожньою, якщо логістика у пункті відправлення не дає змогу надати ідентифікаційні дані транспортних засобів на момент оформлення транзитної декларації та якщо вони можуть забезпечити подальше внесення відповідної інформації щодо транспортних засобів у графі 55. Якщо товари переміщуються стаціонарними засобами транспортування, реєстраційний номер не зазначається» [27].

Завершення процедури декларування залежить від попередніх дій декларанта. Зокрема, залежно від отриманої митної інформації у відправленому повідомленні [IE044] митниця призначення формує та приймає рішення про завершення процедури спільного транзиту. При цьому авторизованому вантажоодержувачу надсилається повідомлення [IE025] або про проведення митного огляду товарів на об'єкті авторизованого підприємства.

Якщо прийнято рішення про проведення митного контролю товарів на об'єкті авторизованого підприємства, то митний орган має повідомити про це авторизованого вантажоодержувача. Після отримання повідомлення [IE025] статус змінюється на «Goods Released» і товари можна декларувати в наступний митний режим або розпочати їх тимчасове зберігання.

Якщо повідомлення [IE044] відхилено статус змінюється на «Unloading Remarks Rejected». Авторизований вантажоодержувач може повторно надіслати виправлене повідомлення [IE044] (Uploading Remarks) про результати вивантаження.

Таким чином, представлений алгоритм заповнення митної декларації в контексті процедури спільного транзиту показує, що інтерфейс та ІТ-технології роблять процес декларування зручним та швидким з необхідною кількістю опцій, які дозволяють завершити процедуру митного оформлення товарів чи консолідованих вантажів.

## РОЗДІЛ 3

### ПРОБЛЕМНІ АСПЕКТИ ТА ІМПЕРАТИВИ УДОСКОНАЛЕННЯ СМАРТ-ПРОЦЕСІВ В МИТНІЙ СИСТЕМІ УКРАЇНИ

В умовах повномасштабної війни України з росією важко прогнозувати наслідки можливих реформ, ефективності трансформацій, удосконалень тощо, адже на такі процеси безпосередньо впливає значна кількість атипових чинників, які по різному можуть здійснювати свій вплив на ті чи інші індикатори економіки чи соціальної сфери. В такому випадку особливе значення набувають соціальні опитування, соціальні зрізи, які доволі інформативно можуть характеризувати висліди щодо певних змін чи трансформацій. В митній сфері одним із популярних індикаторів, який окреслює стан митної системи України є Митний індекс.

Митний індекс калькулюється Європейською Бізнес Асоціацією, починаючи з 2010 року. Цей інтегральний показник складається з трьох елементів – 1) оцінка рівня корупції; 2) якості митних послуг; 3) роботи «Єдиного вікна». Якраз третій індикатор показує відношення експертного середовища до елементів смарт-митниці в Україні. Митний індекс вимірюється один раз на рік. При цьому величина індексу на рівні 3 вважається нейтральною, а максимальна оцінка може складати 5 балів. В 2023 році за результатами нової хвилі опитування Митний індекс показав доволі непогані результати. Таке опитування проводилось Європейською Бізнес Асоціацією та організацією DHL Express серед 52 експертів.



Рис. 3.1. Митний індекс в 2023 році

Джерело: [38].

Так ось, інтегральна оцінка Митного індекс у в 2023 році дещо зросла - до 3,24 балів з п'яти можливих та знаходиться у нейтральній площині. В 2022 році за рехзультатами опитувань Митний індекс склав 3,17 балів [38].

Важливо наголосити, що в 2023 році серед елементів Митного індексу митні експерти найгірше оцінили саме якість надання митних послуг та професіоналізм посадових осіб митних інституцій – 2,76 балів.



**Рис. 3.2. Оцінка якості митних послуг та професіоналізму митників в 2023 році**

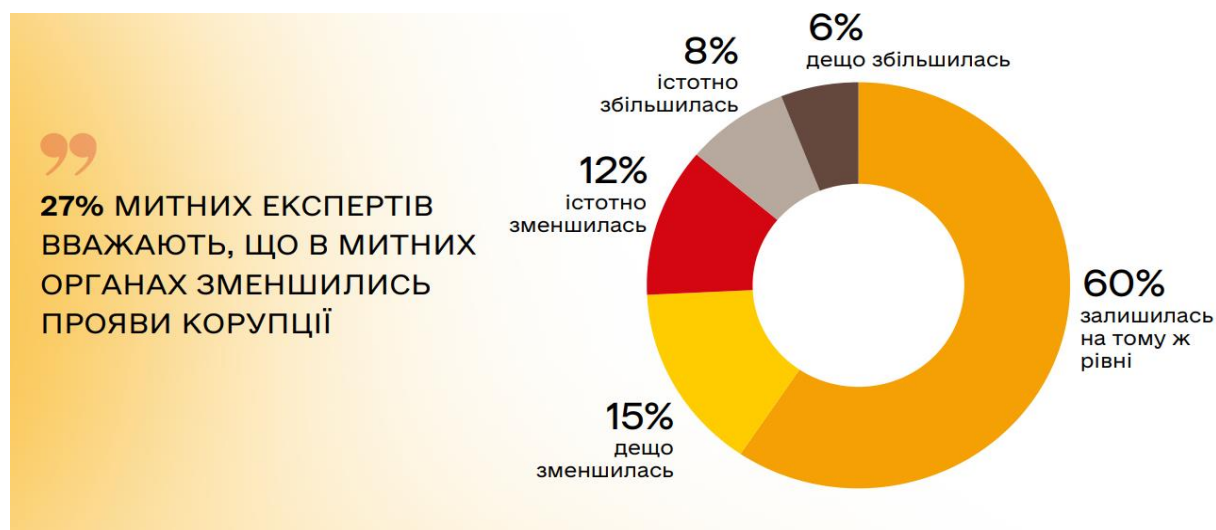
Джерело: [38].

«Попри те, що більшість опитаних, а саме 56% оцінюють якість митних сервісів задовільно, 25% вважають її низькою, а 6% – дуже низькою. Кількість респондентів, що позитивно оцінюють роботу митниці, скоротилась з 24% у 2022 році до 13% у 2023 році.

Інтегральна оцінка рівня корупції на митниці склала 3,20 балів. Більшість опитаних, а саме 60% не помітили зміни рівня корупції, тоді як 15% вважають, що він дещо зменшився, а 12% – що істотно зменшився. Водночас 14% вважають, що прояви корупції на митниці посилюються.

Найвищою традиційно є оцінка роботи системи «Єдине вікно» – 3,77 балів. Думки митних експертів розділились – по 41% оцінюють роботу системи

задовільно та добре. Ще 18% дуже добре оцінюють взаємодію держорганів у рамках роботи «Єдиного вікна».



**Рис. 3.3. Оцінка корупції в митній сфері в 2023 році**

Джерело: [38].

На думку бізнесу, систему можна доопрацювати, додавши можливість вивантаження окремої інформації в Excel, контактну інформацію посадових осіб, що опрацьовують документи та чат/можливість комунікації з ними, підвантаження листів Держмитслужби, які впливають на митні процедури, можливість анулювання ПП/ПД тощо» [38].

Найбільшими викликами та проблемами при проходженні української митниці на сьогодні є:

- бюрократичні підходи працівників митниці та невиправдані додаткові перевірки;
- несприйняття митними інституціями заявленої митної вартості товару та її подальше коригування в сторону збільшення;
- корупційні ризики та тиск на суб'єктів ЗЕД;
- проблемні питання визначення коду товару та країни походження товарів;
- проблеми у взаємодії з ветеринарними, вітосанітарними органами та Держпродспоживслужбою;

- економічна блокада на митному кордоні, що спричинені перевізниками і фермерами.



**Рис. 3.4. Оцінка системи «Єдине вікно» в митній сфері в 2023 році**

Джерело: [38].

Таким чином, 46% опитаних респондентів, що представляли компанії в сфері ЗЕД повідомили про проблеми з декларуванням митної вартості товарів, тоді як в 2022 році про це повідомляли лише 37% опитаних. Про проблеми з визначенням коду УКТЗЕД та винесення рішень митних інституцій зазначили 27% опитаних (в 2022 році - 26%).

Цікавим є результати опитування щодо імплементації ІТ-технологій та спрощень. Так, порівняно з 2022 роком спостерігається тренд зростання кількості компаній, що бажають та планують отримувати статус АЕО або окремі митні авторизації і спрощення – з 66% до 71% в 2023 році.

Опитування показало, що процедурою спільного транзиту в 2023 році користувалося 14% респондентів (4% опитаних в 2022 році). Вдвічі зросла кількість тих, хто користуються транзитними спрощеннями.

«Оцінка бізнесом роботи митниці залишається в нейтральній площині. Ми спостерігаємо як позитивну (робота «Єдиного вікна»), так і негативну (якість послуг) динаміку оцінок. До того ж, викликає занепокоєння зростання кількості випадків коригування митної вартості. Водночас практично не змінився рівень

зацікавленості та підготовка компаній до отримання статусу АЕО та спрощень, не повною мірою використані можливості спільного транзиту та Альтернативних правил Пан-Євро-Мед. З боку бізнесу є як запит на поглиблення автоматизації процесів на митниці, наприклад, додавання нових сервісів до «Єдиного вікна», так і необхідність покращення зворотного зв'язку від митних органів» [38].

Таким чином, проведений аналіз результатів опитування дає можливість зосередитись на проблемних напрямках митного адміністрування, що характеризують роботу митних органів в час війни. Вирішення цих проблемних питань, в тому числі в сегменті цифровізації митних процедур можливе завдяки злагодженим та зваженим діям українського бізнесу та державної влади, забезпеченням чітких і зрозумілих роз'яснень цифровізації митних процедур, новацій митного законодавства, відкритому діалогу щодо застосування найкращих міжнародних митних практик.

Окремо потрібно наголосити на основних ризиках і небезпеках, які можуть чекати на Україну, яка створює смарт-митницю і впроваджує нові митні ІТ-системи. Корисним тут буде досвід Польщі, яка вже вирішила таку дилему.

На сьогодні Україна стоїть перед серйозним випробуванням — повна синхронізація з країнами Європейського Союзу цілої низки ІТ-систем, що відповідають вимогам ЄС. Так, на початковому етапі розвитку смарт-митниці в Польщі окремий «ІТ-відділ був рушієм цифровізації, і виникла спокуса довірити все ІТ-фахівцям і надати провідну роль ІТ-відділу у створенні та імплементації нових систем. Однак досить швидко стало зрозуміло, що ІТ-система лише відображає (реалізує) процеси, «власниками» яких є профільні департаменти. Тому саме профільний департамент (а не ІТ) буде кінцевим користувачем цієї системи. Отже, саме він має виставити вимоги щодо бізнес-процесів, які має забезпечити ІТ-система. Тоді як ІТ-департамент відповідає за технічні аспекти реалізації цього проєкту, формування технічної інфраструктури та підтримку стандартів узгодженого ІТ-середовища.

Оскільки така система далеко не одна, і всі створені системи тим чи іншим чином мають взаємодіяти як між собою, так і з системами країн ЄС, під час

проектування та впровадження систем мають дотримуватися визначені заздалегідь бізнес-архітектура та ІТ-архітектура. Це забезпечує цілісність процесу побудови Е-Митниці - дозволяє бачити цілісну картину та оптимізувати опції, а інтеграція та сумісність систем (е-сервісів) має вирішальне значення для сервіс-орієнтованої архітектури (SOA), за принципом якої будується європейська Е-Митниця» [45].

Вважаємо, якщо в Україні створення смарт-митниці доручити окремому ІТ-підрозділу, це може призвести до ризиків, коли будуть погано визначені вимоги щодо відсутності інтеграції між окремими митними підсистемами, що спричинить ручну передачу митних даних, проблеми з авторизацією та фрагментованим доступом. До впровадження ІТ-систем в митній сфері мають бути долучені профільні відділи та департаменти Держмитслужби, які відповідають за вимоги до системи за своїми напрямками, за управління митними процесами та за результат.

Ще одна важлива помилка при створенні смарт-митниці в Україні, коли буде модель «Все робимо власними силами», тобто силами профільного підрозділу Держмитслужби.

За прикладом Польщі тут треба залучити зовнішніх підрядників через складність ІТ-середовища. Тут також можуть бути ризики щодо ймовірного недотримання термінів створення та імплементації ІТ-систем, можлива непрозорість при створенні таких систем та невідповідність їх необхідним стандартам ЄС.

Ще один ризик - відсутність централізованого управління та нагляду за розробками ІТ-систем в митній сфері. Має бути не локалізований, а централізований підхід від Держмитслужби щодо створення ІТ-систем. Ініціативи окремих митних підрозділів не лише не сприяють, але й шкодять побудові Е-Митниці, а тому загальний процес має бути максимально централізовано та стандартизовано.

«Митні ІТ-системи - ключовий чинник для запобігання корупції на митниці. Але лише в тому випадку, якщо вони самі не є джерелом корупції» [45]. Зважаючи на такі аргументи, процес створення смарт-митниці в Україні має бути максимально прозорим та антикорупційним.

«У результаті «ініціатив» може бути створено багато ІТ-рішень, розроблених власними силами для різних процесів, зокрема допоміжних (наприклад: HR, закупівлі, управління ресурсами тощо). Вони можуть за своїм призначенням дублювати розробки, заплановані на центральному рівні (наприклад, у межах проєктів технічної допомоги), можуть не відповідати всім необхідним вимогам або ж не інтегруватися з іншими системами. Такий шлях можна схарактеризувати словами «дорого і неефективно». Слід зауважити, що створення таких систем не є «безкоштовним», — держава оплачує робочий час фахівців, які це роблять.

Краща практика полягає в тому, що зосередитися на інтеграції та сумісності ІТ-систем, повторному використанні даних, стандартизації, єдиному джерелі основних даних, уніфікованій моделі даних (сховище даних), єдиній точці доступу та уніфікованій авторизації.

У Польщі було проведено цілеспрямовану інтеграцію, зокрема: створено один реєстр трейдерів (замість 4-х, які існували раніше), одну довідкову службу та одну кадрово-розрахункову систему (замість 16-ти), одну центральну систему авторизації (замість кількох локальних рішень). Також було створено одну систему аналізу ризиків (замість кількох модулів аналізу ризиків в окремих системах), одну точку доступу та єдиний комунікаційний портал та одне сховище даних» [45].

Ще одна важлива можлива помилка, яка може бути допущена в процесі створення смарт-митниці – це особливе скерування цього процесу на профільні та ІТ-підрозділів. Адже ефективне управління має вирішальне значення, бо план щодо створення смарт-митниці - це не лише митні ІТ-системи, а також організаційна та правова трансформація митниці як державної інституції.

## ВИСНОВКИ

За наслідками дослідження організаційних та правових аспектів створення та функціонування в Україні смарт-митниці можемо зробити кілька наступних висновків, пропозицій та узагальнен.

Одне із завдань смарт-митниці в Україні – це мінімізувати людський фактор, який є серед головних причин корупційних ризиків в митній сфері. У цьому контексті митні ІТ-системи (за прикладом європейських митних практик) — це ключовий чинник для запобігання та протидії корупції на митниці в Україні. Але лише в тому випадку, якщо вони самі не є джерелом корупції.

Організаційні імперативи механізму створення смарт-митниці полігають в тому, що за загальний результат діяльності смарт-митниці та її трансформацію несе відповідальність її керівник Державної митної служби України. Саме ця посадова особа має очолювати Програму зі створення смарт-митниці, а також відповідає за побудову ефективної системи управління цією Програмою.

Фабула Програми передбачає належне загальне управління та нагляд за такою складною справою, як розробка та впровадження середовища Е-Митниці. Керівником програми має бути Голова ДМСУ, а також він має очолювати Наглядову раду чи Керівний комітет, до складу якого входять представники Міністерства фінансів, ДМСУ та Ради з програм електронної митниці, яка має бути створена Наказом Міністерства фінансів України). В рамках створення смарт-митниці в Україні має бути також визначено координаторів програми; склад координаційної команди; менеджери цільових проєктів; проєктні групи тощо.

Прикладом такого організаційного механізму може бути приклад імплементації в Україні NCTS, що в кінцевому підсумку дало позитивний результат та схвалення в ЄС. Організаційна конструкція передбачала Наглядову раду, в склад якої були включені представники Міністерства фінансів України та Державної митної служби України, керівник проєкту від Держмитслужби та Команда Проєкту — посадовці та експерти, які брали безпосередню участь у реалізації проєкту NCTS. Нагадаємо, що NCTS – це лише одна з сімнадцяти ІТ-систем, які має імплементувати в митну практику України.

Корисним для України має стати позитивний досвід Польщі щодо створення смарт-митниці, які загалом налічує більше 20 років. Саме в ньому була максимальна концентрація уваги на наступних аспектах:

- Було чітке ефективне управління: було створено Наглядову раду з реалізації Програми Е-Митниці під головуванням Голови Митного органу. На нього було покладено вирішальну роль в управлінні Програмою, а заступники Голови відповідали за певні частини Програми відповідно до своїх функціональних завдань у митній службі;

- Було чітко визначено власники процесів та відповідальні профільні підрозділи (департаменти) митниці. Саме вони відповідали за визначення та контроль бізнес-вимог (на основі моделювання бізнес-процесів), визначення функціональних вимог до ІТ-систем і за результат — забезпечення відповідності розроблених електронних послуг очікуванням;

- Забезпечено функціональну роль ІТ-структури, а саме вона відповідала за технічні стандарти, ІТ-архітектуру та інфраструктуру, а також відіграла сервісну роль для профільних департаментів — власників процесів;

- Реалізація аутсорсингу, який став основною моделлю розвитку смарт-митниці та дозволив залучати ресурси з досвідом у розробці відповідних ІТ-систем, гарантував кінцеву поставку, прозорість при закупівлях, відповідність систем стандартам;

- Забезпечено цілісність і взаємодія систем та митних даних в частині дотримання визначеної ІТ-архітектури та управління даними, включно з уніфікованою моделлю даних з єдиним джерелом даних.

Таким чином, смарт-митниця в Україні має стати тією трансформаційною силою у сфері митного адміністрування, яка може революціонізувати практику та спосіб ведення міжнародної торгівлі, синхронізувати діяльність українських митниці з відповідними митними інституціями в Європейському Союзі.

Очевидні переваги фіскальної ефективності, повної прозорості та організаційної цілісності, які пропонують ці ІТ-системи, є вагомими та значними,

адже сприяють покращенню спрощення міжнародної торгівлі, зручності митного адміністрування та справляння митних платежів.

Незважаючи на те, що сьогодні в Україні значна кількість проблем, пов'язаних із війною впливають на роботу митних органів, саме питання цифровізації митниці залишаються актуальними та сприяють продовження розвитку та впровадження електронних митних систем, оскільки, це сформує майбутні контури митних операцій у 21 столітті.

Оскільки митні процеси в Україні та Європейському Союзі стають все більш взаємопов'язаними, смарт-митниця готова зіграти ключову функціональну роль у забезпеченні безперервної та безпечної транскордонної торгівлі, сприяючи інноваціям, економічному розвитку і глобальному співробітництву.

Смарт-митниця може включати такі функціональні платформи і сервіси, як електронна декларація товарів, цифрове оформлення митних документів, цифровий обмін митними даними щодо реалізації митного контролю, автоматичну перевірку та обробку декларацій, електронне адміністрування митних платежів та забезпечення повноцінного доступу до інформації про митні правила, режими та процедури.

Смарт-митниця однозначно сприяє прискоренню процесів митного оформлення, зниженню значних адміністративних витрат, повному забезпеченню більшої точності та надійності митних формальностей, а також підвищенню цілковитої прозорості та ефективності митного адміністрування. Вона також може сприяти євроінтеграційним прагненням України та сприяти швидкому розвитку електронної онлайн-комерції.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Довгостроковий національний стратегічний план цифрового розвитку, цифрових трансформацій і цифровізації Державної митної служби України та її територіальних підрозділів. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1467-2021-%D1%80>
2. Сучасна митна енциклопедія / за заг. ред. Д.В. Приймаченка, В.В. Ченцова. Дніпро : УМСФ, 2024. 620 с. (Серія : «Митна політика»).
3. Митний кодекс України : Закон України від 13.03.2012 р. № 4495-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2012. № 44-45, № 46-47, № 48. Ст. 552.
4. Герчаківський С. Д., Сідляр В. В. Ухилення від оподаткування малого і середнього бізнесу: особливості схем в ЄС та проєкція на Україну. *Фінанси України*. 2024. №4. С. 109-126. <https://doi.org/10.33763/finukr2024.04.109>
5. Герчаківський С.Д. Митна справа. Навчальний посібник. Тернопіль: Вектор, 2020. 316 с.
6. Герчаківський С.Д. Митне адміністрування. Навчально-метод. посібник. Тернопіль: ВПЦ «Економічна думка ЗУНУ», 2020. 352 с.
7. Герчаківський С.Д., Сідляр В.В. Фіскальне регулювання зовнішньоекономічної діяльності. Навчальний посібник. Тернопіль: Вектор, 2020. 280 с.
8. Герчаківський С.Д. Антикризове податково-митне регулювання в контексті протидії поширенню COVID-19 в Україні. *Збірник наукових праць «Економічний аналіз»*. 2022. №3. С. 140-147. <http://dx.doi.org/10.35774/econa2022.03.140>
9. Сидорович О. Ю., Герчаківський С.Д. Інформаційне забезпечення митної справи України в контексті цифрової стратегії розвитку суспільства. *Світ фінансів*. 2021. Випуск 1. С.210-226.
10. Digital Public Services. European Commission. 2018. URL: <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/digital-public-services-scoreboard>
11. Negroponte. Being Digital. Knopf. Paperback edition, Vintage Books, 1996. ISBN 0-679-76290-6.

12. Tapscott D. *The Digital Economy: Promise and Peril in the Age of Networked Intelligence*. McGraw-Hill, 342 p.
13. Smit J., Kreutzer S., Moeller C., Carlberg M. *Industry 4.0*. European Parliament. Directorate General for Internal Policies Policy Department A: Economic and Scientific Policy. 2016. 94 p.
14. Гройсман В. Цифрова економіка здатна стрімко підвищити ВВП. *Новини економіки*, 2017.
15. Гудзь О.Є. Цифрова економіка: зміна цінностей та орієнтирів управління підприємствами. *Економіка. Менеджмент. Бізнес*. 2018. № 2 (24).
16. Карчева Г.Т., Огородня Д.В., Опенько В.А. Цифрова економіка та її вплив на розвиток національної та міжнародної економіки. *Фінансовий простір*. 2017. № 3. С. 13–21.
17. Краус Н.М. Інституціоналізація інноваційної економіки: глобальні та національні тенденції: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня докт. економ. наук: спец. 08.00.01 «Економічна теорія та історія економічної думки» / Н.М. Краус. К.: Знання, 2017. 40 с.
18. Криворучко О.С. Імперативи формування та доміанти розвитку цифрової економіки у сучасному парадигмальному контексті. *Парадигмальні зрушення в економічній теорії XIX ст.: зб. наук. пр. за матеріалами III Міжнар. наук.-практ. конф.*, 2–3 лист. 2017 р. Київ: КНУ ім. Т. Шевченка, 2017. С. 681–685.
19. Ляшенко В.І. Цифрова модернізація економіки України як можливість проривного розвитку: монографія / В.І. Ляшенко, О.С. Вишневецький; НАН України, Ін-т економіки пром-сті. Київ, 2018. 252 с.
20. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
21. Піжук О.І. Цифрова трансформація економіки України: обмеження та можливості: монографія / О.І. Піжук; Ун-т ДФС України. Ірпінь, 2020. 504 с.
22. Багаторічний стратегічний план для митниці (MASP-C). URL: 000. MASP-C\_Rev. 2023\_Main Body\_v1.0.pdf

- 23.Офіційний сайт Державної митної служби України. URL: <https://zk.customs.gov.ua/NCTS>
- 24.Тіньовий звіт щодо приведення митного законодавства та діяльності митної служби України у відповідність до вимог Глави 29 Закону ЄС (2024). URL: <https://iaa.org.ua/portfolio/shadow-report-on-alignment-of-ukraines-customs-legislation-and-customs-administration-operations-with-requirements-of-chapter-29-of-the-eus-acquis/>
- 25.EU Customs Data Model (EUCMD). URL: [https://taxation-customs.ec.europa.eu/customs-4/union-customs-code/eu-customs-data-model-eucdm\\_en](https://taxation-customs.ec.europa.eu/customs-4/union-customs-code/eu-customs-data-model-eucdm_en)
- 26.WCO Data Model. URL: <https://datamodel.wcoomd.org>
- 27.Методичні рекомендації щодо заповнення митної декларації на товари при їх поміщенні у митний режим транзиту на умовах Конвенції про процедуру спільного транзиту. URL: [Users/admin/Downloads/Методичні\\_рекомендації\\_Портал\\_21\\_07\\_2023.pdf](Users/admin/Downloads/Методичні_рекомендації_Портал_21_07_2023.pdf)
- 28.Методичні рекомендації щодо заповнення транзитних декларацій на товари при їх поміщенні у митний режим транзиту на умовах Конвенції про процедуру спільного транзиту. URL: [Users/admin/Desktop/Методичні\\_рекомендації\\_NCTS\\_P5\\_17042024.pdf](Users/admin/Desktop/Методичні_рекомендації_NCTS_P5_17042024.pdf)
- 29.Авраменко Н. Л., Дорошенко Т. М., Матвеев М. Е. Проблеми митного контролю в контексті європейської інтеграції України. *Економіка та держава*. 2022. № 1. С. 55-60.
- 30.Дорофеєва Л. М. Європейський вектор розвитку української митниці : монографія. Дніпро : УМСФ, 2019. 448 с.
- 31.Кийда Л. І., Шевченко Н. І. Особливості реалізації державної митної політики в Україні. *Державне управління: удосконалення та розвиток*.
- 32.Конституція України: Прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 року із змінами, внесеними Законом України від 8 грудня 2004 року № 2222-IV. Київ : Видавничий дім «Скіф», 2006. 48 с.

33. Модернізація податкової та митної політики в інституціональному забезпеченні розвитку економіки України: монографія / К. О. Ващенко, П. В. Пашко, С. В. Онишко та ін.; за наук. ред. д.е.н., проф. П. В. Пашка, д.е.н., проф. С. В. Онишко. Ірпінь : Університет ДФС України, 2020. 518 с.
34. Про встановлення Митного кодексу Союзу: Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 952/2013 від 09.10.13. *Офіційний вісник Європейського Союзу*. 2013. L 269. С. 1.
35. Розвиток митної політики України в контексті реалізації економічної функції держави : монографія / Гребельник О. П., Пашко П. В., Шевчук С. В., Сушкова О. Є. та ін.; за ред. д. е. н., проф. О. П. Гребельника. Ірпінь : Університет ДФС України, 2021. 266 с.
36. Сидорович О., Герчаківський С. Інформаційне забезпечення митної справи України в контексті цифрової стратегії розвитку суспільства. *Світ фінансів*. 2021. № 1(66). С. 210–225. DOI: <https://doi.org/10.35774/sf2021.01.210>.
37. Угрин В.В. Діджиталізація митного контролю в Україні. *Інфраструктура ринку*. 2020. Вип. 47. С. 168–173.
38. Бізнес покращив оцінку митної сфери в Україні. URL: <https://eba.com.ua/biznes-pokrashhyv-otsinku-mytnoyi-sfery-v-ukrayini/#:~:text>
39. «Єдине вікно» на митниці. URL: <http://www.visnuk.com.ua/ru/publication/100008428-yedine-vikno-na-mitnitsi>.
40. Конвенція про процедуру спільного транзиту від 20.05.1987 URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_001-87#n5](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_001-87#n5).
41. Кримчак Л. А. Інформаційна взаємодія підприємств з митними органами. *Соціально-економічний розвиток регіонів в контексті міжнародної інтеграції*. 2018. № 29 (18). Т. 2. С. 206–210.
42. Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/78-IX>.

43. Про схвалення Концепції розвитку цифрової економіки та суспільства України на 2018–2020 роки та затвердження плану заходів щодо її реалізації. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/67-2018-%D1%80>.
44. Режим спільного транзиту : закон ВРУ. URL: <http://www.visnuk.com.ua/uk/news/100014151-rezhim-spilnogo-tranzitu-vru-priynuala-zakon>.
45. Чотири помилки, яких варто уникати під час побудови Е-Митниці. URL: <https://biz.nv.ua/ukr/markets/mitnitsya-ukrajini>
46. Про схвалення Концепції створення багатофункціональної комплексної системи «Електронна митниця». (Розпорядження Кабінету Міністрів України). № 1236-р. (2008). URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1236-2008-p>.
47. Про Концепцію інтегрування системоутворюючих компонентів технічних та спеці-альних засобів митного контролю з автоматизованою системою митного оформлення Держмитслужби України (Наказ Державної митної служби України). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0191342-12#Text>
48. Микуляк О.В., Рєпіна Н.В. (2022) Концептуальні аспекти розвитку електронної митниці в Україні. *Міжнародний науковий журнал «Грааль науки»*. (12-13), 81-86.
49. Микуляк О.В., Стефанишин Р. (2019) Впровадження інформаційних технологій у митну практику України. *Світ фінансів*. 4. 53-66.

**Міністерство освіти і науки України**  
**Західноукраїнський національний університет**  
**Факультет фінансів і обліку**  
**Кафедра фінансів ім. С. І. Юрія**

**Шпак Ігор Володимирович**

## **«Організаційно-нормативні імперативи створення смарт-митниці в Україні»**

Спеціальність «Фінанси, банківська справа, страхування та фондовий ринок»

Освітньо-професійна програма «Митна справа»

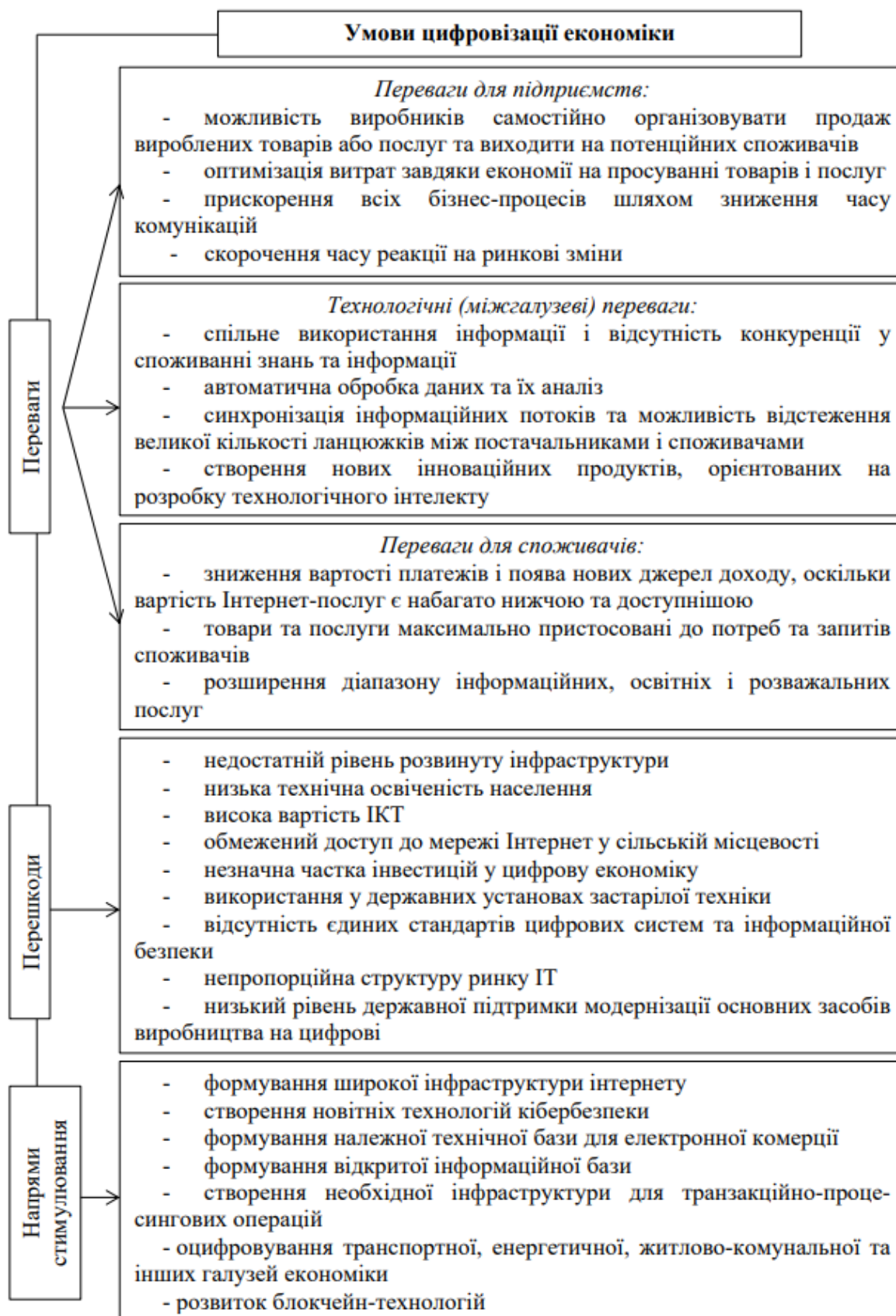
Кваліфікаційна робота за освітнім ступенем «магістр»

Частина 2

**ДОДАТКИ**

Тернопіль – 2024

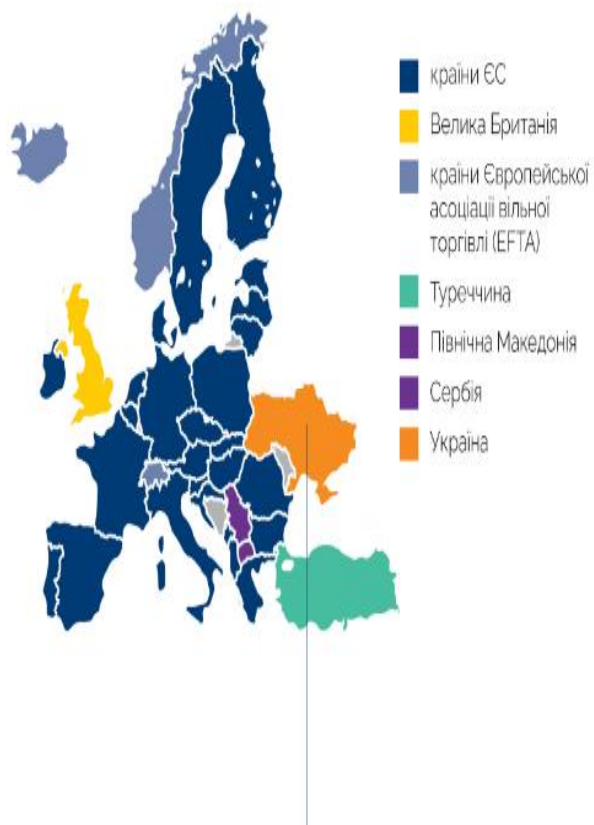
## Характеристика умова цифровізації економіки



Джерело: [16-17].

## Інфографіка NCTS в Європі та Україні

### УКРАЇНА — 36-ТА КРАЇНА КОНВЕНЦІЇ ПРО ПРОЦЕДУРУ СПІЛЬНОГО ТРАНЗИТУ



### КОНВЕНЦІЯ — ОСНОВА ДЛЯ ПЕРЕМІЩЕННЯ ТОВАРІВ МІЖ КРАЇНАМИ-УЧАСНИЦЯМИ

#### СПРОЩЕННЯ ПЕРЕМІЩЕННЯ ТОВАРІВ

#### Проста і прозора транзитна процедура



#### NCTS — ТЕХНОЛОГІЯ, ЯКА ЛЕЖИТЬ В ОСНОВІ КОНВЕНЦІЇ



Джерело: сайт ДМСУ

## Алгоритм переміщення товарів відповідно до NCTS



### У КРАЇНІ ВІДПРАВЛЕННЯ

- бере фінансову гарантію (на всі види товарів)
- заповнює декларацію та подає її в систему (NCTS)
- пред'являє товари
- знаходить декларацію в системі (NCTS)
- оцінює ризики
- здійснює контроль товарів і документів
- перевіряє фінансову гарантію
- накладає пломбу
- дозволяє розпочати переміщення товарів (випускає товари у режим спільного транзиту)

### У КРАЇНІ ПРИЗНАЧЕННЯ

- пред'являє товари та супровідні документи
- знаходить декларацію в системі (NCTS)
- оцінює ризики
- здійснює контроль товарів і документів
- повідомляє митницю відправлення про результати контролю:

- співпадіння між декларацією і товаром → операцію знімають з контролю → вивільняється фінансова гарантія
- розбіжності між декларацією і товаром → митниця відправлення розпочинає процедуру розслідування

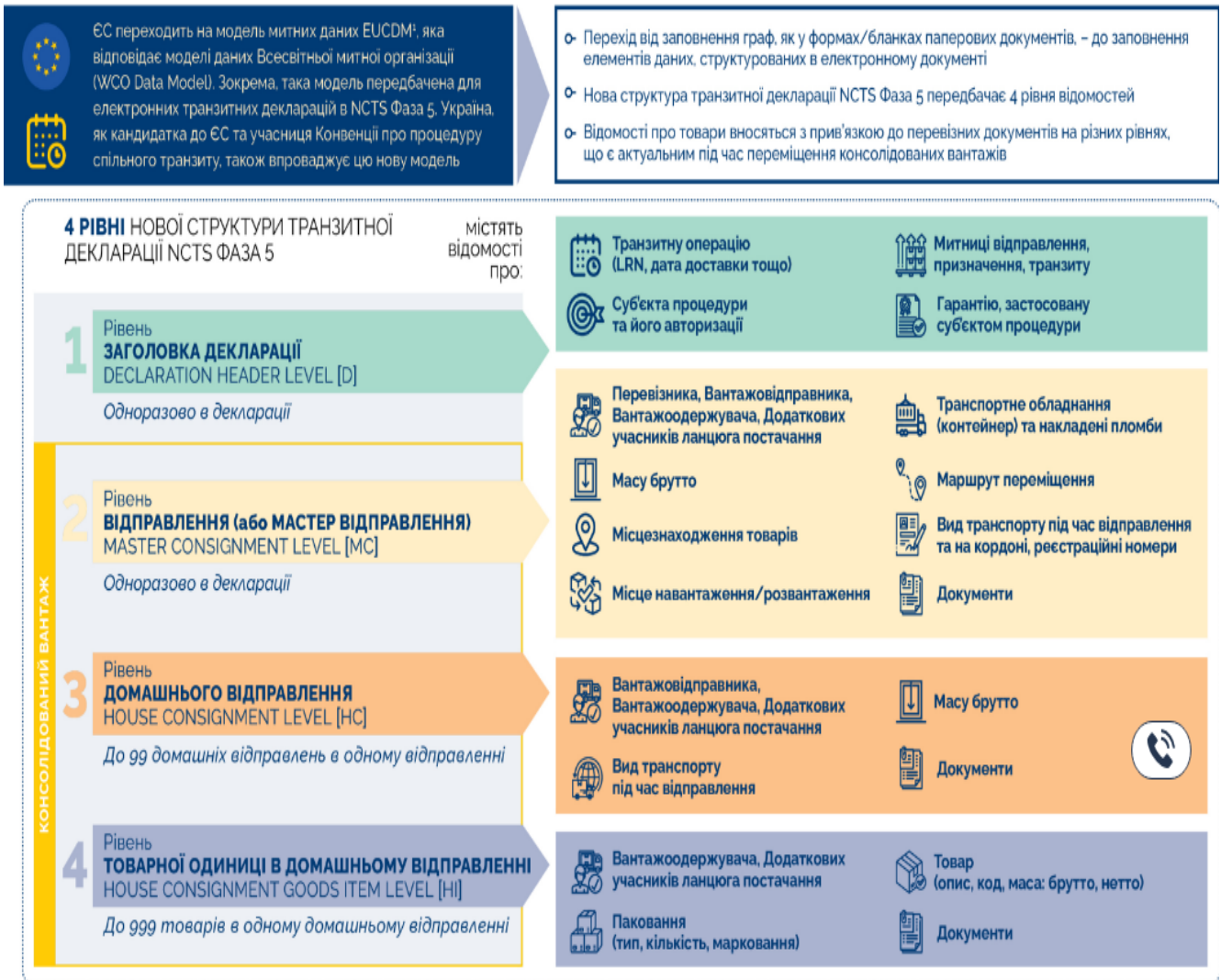
### РЕЖИМ СПІЛЬНОГО ТРАНЗИТУ ЗАВЕРШЕНО. ТОВАР ДОСТАВЛЕНО

#### На території країни-прибуття

- Подає режимну декларацію (наприклад, в режим імпорту)
- Порівнює 2 декларації режиму та транзитну — чи інформація в них збігається
- Сплачує митні платежі до бюджету
- Завершує митне оформлення у заявлений митний режим

Джерело: сайт ДМСУ

## Інфографіка Фази 5 NCTS



Джерело: сайт ДМСУ