

ПІДПРИЄМНИЦТВО

УДК 339.5

М. Є. Адамів, М. В. Руда
Національний університет “Львівська політехніка”

РОЗВИТОК МИТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ НА УКРАЇНСЬКО-ПОЛЬСЬКОМУ КОРДОНІ В УМОВАХ ІНТЕРНАЦІОНАЛІЗАЦІЇ БІЗНЕСУ

<https://doi.org>

Ó Адамів М. Є., Руда М. В., 2021

Обґрунтовано актуальність розвитку митної інфраструктури на українсько-польському кордоні в умовах інтернаціоналізації бізнесу. Проаналізовано стан і тенденції розвитку міжнародної торговельної співпраці України та Польщі. Ідентифіковано стратегічно важливі пункти пропуску на українсько-польському кордоні та охарактеризовано пріоритетні напрями розвитку митної інфраструктури обраних пунктів пропуску. Акцентовано увагу на важливості поширення практики будівництва нових пунктів пропуску, зокрема спільного контролю.

Ключові слова: пункт пропуску, митна інфраструктура, кордон, митне обслуговування, митні процедури, пропускна спроможність, спільний контроль, інтернаціоналізація.

Постановка проблеми

Невід’ємним етапом інтернаціоналізації бізнесу є проходження низки митних процедур відповідно до заявленого митного режиму. Ефективність та оперативність митного обслуговування підприємницьких структур визначається багатьма чинниками, одним із яких є якість митної інфраструктури у пунктах пропуску. На жаль, на сучасному етапі рівень розвитку митної інфраструктури у пунктах пропуску з українського боку не є задовільним, що знижує їхню пропускну здатність та зумовлює довготривалі черги на кордоні, можливості для корупційних дій митників тощо. Сьогодні одним із ключових торговельних партнерів України є Польща. Вагомою проблемою залишаються значні розбіжності у рівнях розвитку митної інфраструктури пунктів пропуску з польської та української сторін відповідно. Очевидно, що така ситуація знеохочує представників вітчизняного бізнесу до виходу на європейські ринки (зокрема, й польський ринок) та не сприяє активізації міжнародної торговельної співпраці між Україною та Польщею.

Актуальність дослідження

Європейська інтеграція зумовлює незворотні процеси інтернаціоналізації вітчизняного бізнесу. Упродовж останніх років вагоме зростання обсягів міжнародної торговельної співпраці українських підприємств простежується саме з польськими контрагентами. В умовах європейської інтеграції інтернаціоналізація бізнесу має вагоме значення не лише для прогресивного розвитку національної економіки, але й для успішного приєднання вітчизняних суб’єктів господарювання до єдиного європейського ринку та відповідно України до Європейського Союзу. Проте чимало українських бізнес-структур вже на початкових стадіях інтернаціоналізації є демотивованими з огляду на різноманітні зовнішні причини, зокрема й через низький рівень якості митного обслуговування у пунктах

пропуску. Йдеться, насамперед, про довготривалі та витратні митні процедури, відсутність належної інфраструктури у пунктах пропуску, застарілі технічні засоби митного контролю тощо. Крім того, актуальність розвитку митної інфраструктури у пунктах пропуску на ділянці українсько-польського кордону підтверджується також і необхідністю виконання митних зобов'язань України відповідно до Угоди про асоціацію з Європейським Союзом.

Формулювання мети статті

Метою статті є визначення та обґрунтування пріоритетних напрямів розвитку митної інфраструктури на українсько-польському кордоні в умовах інтернаціоналізації бізнесу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Взаємовідносини України і Польщі репрезентують довголітню партнерську історію та мають вагомое економічне значення для обидвох держав. Так, на сучасному етапі Польща є одним із найбільших міжнародних торговельних партнерів нашої держави. В історії зовнішньої торгівлі України вже другий рік поспіль упродовж 2019–2020 рр. Польща посідає друге місце в структурі українського експорту, випереджаючи Росію. Так, у 2020 р. частка експорту українських товарів до Польщі становила 6,65 %. Насамперед це означає зміну вектору розвитку зовнішньої торгівлі для національної економіки та переорієнтацію експортного ринку України на Європейський Союз. У 2020 р. у структурі українського імпорту товарів Польща також займала одну з провідних позицій (4 місце з часткою 7,62 %) [1]. На рис. 1–2 відображено динаміку експорту товарів з України до Польщі протягом 2010–2020 рр. та динаміку імпорту товарів з Польщі до України за той самий період відповідно.

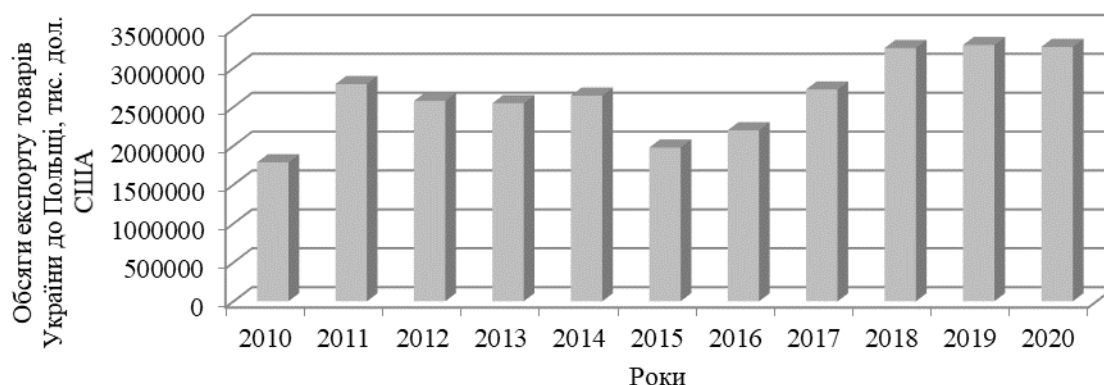


Рис. 1. Динаміка обсягів експорту товарів з України до Польщі протягом 2010–2020 рр. [1]

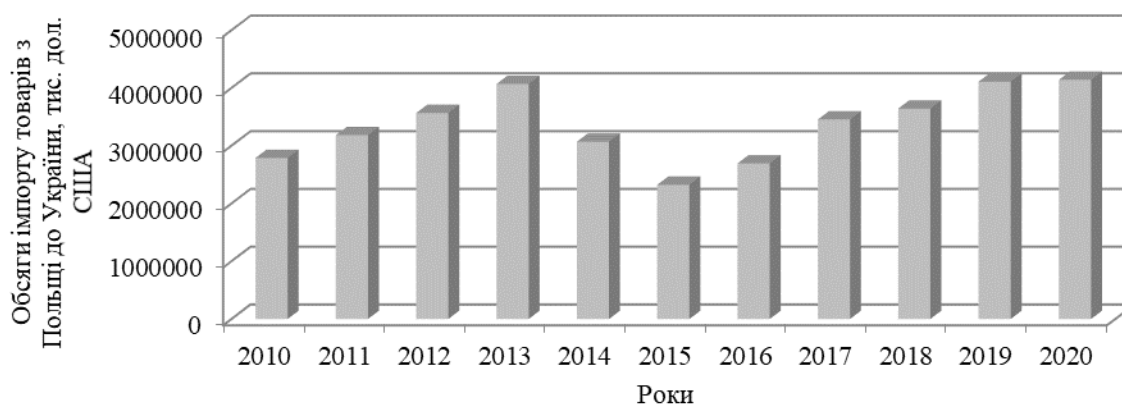


Рис. 2. Динаміка обсягів імпорту товарів з Польщі до України протягом 2010–2020 рр. [1]

Дані рис. 1–2 вказують на те, що починаючи із 2015 року простежується практично безперервне нарощення обсягів експорту та імпорту у торговельній співпраці між Україною та Польщею. Як видно з рис. 1–2, впродовж 2014–2015 рр. відбулось істотне зниження товарного обміну між двома країнами, що вочевидь було спричинено військово-політичними та соціальними подіями в Україні під назвою Революція Гідності.

На рис. 3–4 зображено динаміку часток Польщі у загальній структурі експорту та імпорту товарів України протягом останніх десяти років відповідно.

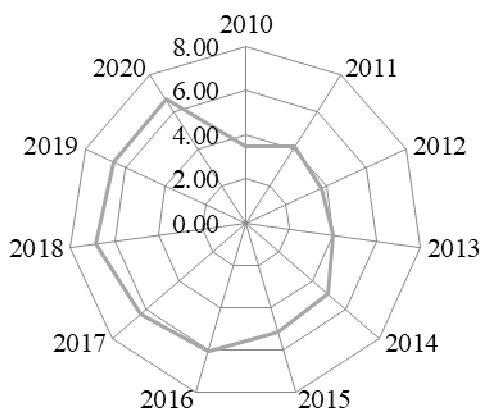


Рис. 3. Динаміка часток Польщі у товарному експорті України впродовж 2010–2020 рр. [1]

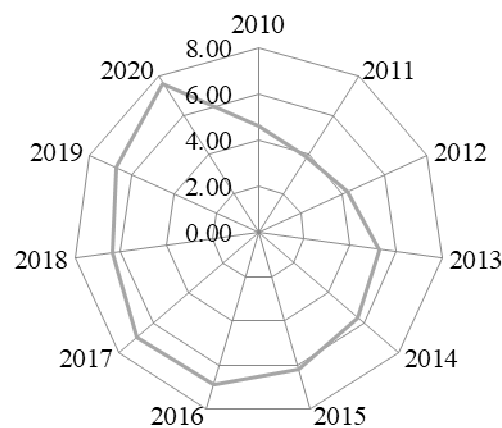


Рис. 4. Динаміка часток Польщі у товарному імпорті України впродовж 2010–2020 рр. [1]

Дані на рис. 3–4 відповідають встановленим вище тенденціям розвитку торговельної співпраці між Україною та Польщею за 2010–2020 рр. Так, у досліджуваному періоді простежується безперервне зростання частки Польщі у товарному експорті та імпорті України. Цікавим є той факт, що за 10 років експорт українських товарів до Польщі збільшився майже удвічі. Таким чином на підставі одержаних результатів аналізування статистичних даних можна дійти до висновку, що торговельна співпраця між Україною та Польщею інтенсивно зростає, що зумовлює істотне збільшення навантаження у пунктах пропуску та необхідність забезпечення оперативного й ефективного митного оформлення товарів, що переміщуються через українсько-польський кордон.

Митна служба Польщі характеризується успішним досвідом розвитку в умовах приєднання та функціонування у Європейському Союзі. Це підтверджується високими показниками митного обслуговування бізнесу та митними позиціями Польщі у провідних міжнародних рейтингах. Варто зауважити, що саме польська митниця продемонструвала одні з найкращих результатів реформування під час європейської інтеграції. У таблиці представлено результати порівняння позицій Польщі та України у вибраних міжнародних рейтингах за різними параметрами ефективності митного обслуговування підприємницьких структур.

Таблиця

Порівняння позицій Польщі та України у вибраних міжнародних рейтингах за ефективністю митного обслуговування підприємств [2–4]

Міжнародні рейтинги	Польща	Україна
1	2	3
1. Рейтинг Світового Банку DOING BUSINESS – параметр “Міжнародна торгівля”, 2020 р. [2]	1 місце серед 190 країн: – час та вартість проходження прикордонного і митного контролю при експорті та імпорті = 0;	74 місце серед 190 країн: – час проходження прикордонного і митного контролю при експорті = 6 годин; – вартість проходження прикордонного і митного контролю при експорті = 75 дол. США;

1	2	3
	– час оформлення документів для здійснення експорту та імпорту = 1 година; – вартість оформлення документів для здійснення експорту та імпорту = 0.	– час оформлення документів для здійснення експорту = 66 годин; – вартість оформлення документів для здійснення експорту = 192 дол. США; – час проходження прикордонного і митного контролю при імпорті = 32 години; – вартість проходження прикордонного і митного контролю при імпорті = 100 дол. США; – час оформлення документів для здійснення імпорту = 48 годин; – вартість оформлення документів для здійснення імпорту = 162 дол. США
2. Logistics Performance Index Світового банку – параметр “Митні органи” (комплексно оцінює ефективність митного обслуговування), 2018 р. [3]	33 місце серед 159 країн	88 місце серед 159 країн
3. Enabling Trade Index Світового Економічного Форуму та Глобального Альянсу (комплексно оцінює ефективність діяльності митних органів з позиції спрощення міжнародної торгівлі), 2016 р. [4]	31 місце серед 139 країн	95 місце серед 139 країн

Дані таблиці репрезентують істотні розбіжності у рівнях розвитку митних служб Польщі та України за якістю митного обслуговування бізнесу, адже за усіма показниками Україна значно відстає від Польщі. Це відповідно зумовлює необхідність в удосконаленні роботи митних органів України в умовах інтернаціоналізації вітчизняного бізнесу, зокрема й розвитку митної інфраструктури на ділянці українсько-польського кордону.

Виклад основного матеріалу

Польщу та Україну з’єднує спільний кордон протяжністю 535 км. Сьогодні на ділянці українсько-польського кордону функціонує 14 пунктів пропуску (8 автомобільних та 6 залізничних), зокрема 4 пункти пропуску спільного контролю, інфраструктура яких повністю розташована на території Польщі. Тобто один пункт пропуску розташований від іншого на відстані майже 38 км. Варто зауважити, що, до прикладу, на ділянці польсько-німецького кордону протяжністю 467 км функціонує 28 пунктів пропуску. Таким чином, один пункт пропуску від іншого знаходиться на відстані 17 км. [5]. Наведена різниця свідчить про вагоме перевантаження пунктів пропуску на українсько-польському кордоні.

Таким чином, виникає очевидна необхідність у будівництві та відкритті нових пунктів пропуску на ділянці українсько-польського кордону. Однак, варто пам’ятати, що побудова нового пункту пропуску є тривалим процесом, що вимагає великої кількості фінансових, матеріальних, технічних, інформаційних, людських та інших ресурсів. Крім того, постає також проблема тривалих переговорів та домовленостей між численними суб’єктами двох країн. Безперечно, будівництво нових пунктів пропуску має стати однією з ключових стратегічних цілей розвитку двостороннього співпраці між органами влади України та Польщі. Варто зазначити, що відповідно до Плану заходів з облаштування пріоритетних пунктів пропуску на 2021–2023 рр. заплановано побудову 12 пунктів

пропуску, до того ж не згадано про жоден новий пункт пропуску на ділянці українсько-польського кордону [6].

Водночас на сучасному етапі актуальним завданням залишається максимально ефективно використання потенціалу існуючих пунктів пропуску, котрі відіграють стратегічно важливу роль. Йдеться про розвиток та модернізацію технічної, дорожньої, інформаційної інфраструктури пунктів пропуску. Згідно із Планом заходів з облаштування пріоритетних пунктів пропуску на 2021–2023 рр. на ділянці українсько-польського кордону передбачено реконструкцію, модернізацію або технічне переоснащення таких пунктів пропуску з української сторони, як: “Ягодин”, “Устилуг”, “Рава-Руська”, “Краківець”, “Шегині” [6]. Запланований загальний обсяг фінансування розвитку інфраструктури зазначених пунктів пропуску становить орієнтовно 1522 млн грн, з яких найбільше фінансування відводиться пункту пропуску у Шегинях (531,6 млн грн) [6–7]. Водночас варто зауважити, що такі зміни повинні стосуватись насамперед тих пунктів пропуску, які розташовані на міжнародних транспортних коридорах. Ключове завдання полягає у спрощенні процедур перетину кордону транспортними засобами, підвищенні ефективності митного контролю та пропускну здатності пунктів пропуску. Сьогодні у цьому контексті найперспективнішими є два автомобільні пункти пропуску на українсько-польському кордоні – “Корчова-Краківець” та “Дорохуськ-Ягодин” (штаб прикордонної служби Польщі; Національна подана адміністрація).

Автомобільний пункт пропуску “Корчова-Краківець” з’єднує найдовшу міжнародну автомагістраль А4 з польської сторони та міжнародну автомагістраль М10 з української сторони, які є частинами III Паневропейського транспортного коридору “Брюссель – Аахен – Кельн – Дрезден – Вроцлав – Катовіце – Краків – Львів – Київ”. Пункт пропуску у Корчові є найбільшим за обсягами митного оформлення у Підкарпатському воєводстві Польщі. Він обслуговує рух пасажирів та вантажів без обмежень ваги транспортних засобів. Протягом 2011–2013 рр. Підкарпатський Воєвода інвестував проект, який передбачав розмежування вантажних та пасажирських перевезень у пункті пропуску в Корчові шляхом будівництва нового пасажирського терміналу та адаптації інфраструктури пункту пропуску для забезпечення оперативного оформлення пасажирських автомобілів та автобусів. Крім того, у 2016 р. було завершено розбудову автомагістралі А4. У прикордонній зоні, яка належить до автомобільного пункту пропуску в Корчові, також були створені два логістичні парки та Центр торгівлі і складування “Долина Корчова”. Варто зазначити, що лише нещодавно за прикладом Польщі у пункті пропуску “Краківець” з українського боку завершилися роботи щодо розмежування вантажних та пасажирських перевезень, що значно підвищило його пропускну здатність. Для подальшого розвитку пункту пропуску у Краківці важливим завданням є будівництво терміналу для митного оформлення автобусів і легкових автомобілів, а також успішне завершення ремонту автомобільної дороги М10, яка з’єднує Львів із пунктом пропуску у Краківці та має стати продовженням польської автомагістралі А4. Перспективним є також будівництво автомобільної дороги “Краківець–Броди–Рівне”, яка стане транспортним коридором від Києва до кордону із Європейським Союзом [5; 8-10].

Ще одним стратегічно важливим пунктом пропуску міжнародного рівня є автомобільний пункт пропуску “Дорохуськ-Ягодин”, який з’єднує польську національну дорогу N12 з українською трасою М07 та лежить на міжнародному маршруті “Париж – Берлін – Варшава – Холм – Київ”. Пункт пропуску забезпечує обслуговування пасажирів та вантажів без обмежень ваги транспортних засобів. З польської сторони у межах модернізації інфраструктури автомобільного пункту пропуску в Дорохуську заплановано побудувати швидкісну автомагістраль S12, яка з’єднуватиме три воєводства (Лодзьке, Мазовецьке та Любельське), а також змінити організацію руху у пункті пропуску шляхом побудови окремого терміналу для вантажних автомобілів. Для виконання цього завдання з української сторони у пункті пропуску в Ягодині слід розпочати аналогічну модернізацію інфраструктури та розширення доїзної дороги до пункту пропуску [5; 8–9; 11].

Одним із найстаріших автомобільних пунктів пропуску на українсько-польському кордоні є пункт пропуску “Медика–Шегині”. Він обслуговує рух пасажирів та вантажів без обмежень ваги

транспортних засобів і є другим за обсягами митного оформлення пунктом пропуску у Підкарпатському воєводстві Польщі. До перспектив розвитку пункту пропуску з польської сторони у Медиці слід віднести розбудову та розширення доїзної дороги до пункту пропуску. З української сторони у пункті пропуску в Шегині доцільно змінити розташування смуг руху для усунення їх перетину, а також розширити доїзну дорогу до пункту пропуску [5; 8].

Варто також зазначити, що пункт пропуску у Медиці є одним з перших пунктів пропуску, де запроваджується наймасштабніша система електронного обслуговування пунктів пропуску “Цифровий Кордон”. Така система має на меті істотно вдосконалити методи обслуговування громадян, транспортних засобів та вантажів у пунктах пропуску різних типів, починаючи з автомобільних пунктів пропуску. Сутність функціонування цієї системи полягатиме у використанні механізмів автоматичного обміну даними між усіма службами на кордоні, ідентифікації транспортних засобів шляхом автоматичного зчитування їх номерних знаків, контролі руху шляхом автоматичного випуску транспортних засобів із застосуванням спеціальних камер, світлофорів та шлагбаумів. Для подорожуючих система “Цифровий Кордон” повинна сприяти перетину кордону на засадах підтримки їхньої легальної підприємницької та туристичної діяльності, а для митної і прикордонних служб, а також прикордонної інспекції та керівників пунктів пропуску вона має забезпечувати меншу частоту, але вищу ефективність митного контролю [5; 8].

Залізничний пункт пропуску “Медика–Мостиська” обслуговує пасажирські й вантажні перевезення та є одним із найстаріших і найбільших за обсягами митного оформлення пунктів пропуску на ділянці українсько-польського кордону. Перспективами розвитку пункту пропуску в Медиці з польської сторони є модернізація інфраструктури та будівництво нових будівель на території митного поста, подовження колії на 200 метрів для обслуговування довших вантажних поїздів з України та їхнього оперативнішого оформлення, заміна понад 12 км колії у районі вокзалу. З українського боку у пункті пропуску в Мостиськах доцільно, насамперед, модернізувати інфраструктуру пункту пропуску та закупити сканер для сканування поїздів [5; 8].

Унікальним у своєму роді на території Європи явищем є пункт пропуску спільного контролю, яке успішно впроваджено на польсько-українському кордоні. Такий контроль здійснюється в одному місці, тобто у пункті пропуску спільного контролю почергового митними та прикордонними службами Польщі й України. Сьогодні на ділянці українсько-польського кордону функціонує 4 пункти пропуску такого типу з інфраструктурою, яка повністю розташована на території Польщі (“Кросценко–Хирів”, “Долгобичів–Угринів”, “Грушів–Будомеж”, “Кросценко–Смільниця”). Варто зазначити, що завдяки такій технології контролю вдалося істотно пришвидшити здійснення операцій митного оформлення. Саме тому важливим завданням є поширення практики спільного контролю на ділянці українсько-польського кордону шляхом відкриття нових спільних пунктів пропуску. Одним з перспективних пунктів пропуску такого типу має стати “Малховіце–Ніжанковіце” з інфраструктурою, що повністю буде розташована на території Польщі [5; 8].

Варто наголосити, що будівництво нових пунктів пропуску потребує значних фінансових ресурсів. У Польщі фінансування та утримання пунктів пропуску входить до повноважень воєводи, що може стати прикладом для зміни характеру фінансування та обслуговування пунктів пропуску в Україні, що сьогодні належать до сфери відповідальності Митної служби України. Водночас відповідні кошти на будівництво таких установ також можна отримати із спеціального резерву державного бюджету або бюджету ЄС.

Висновки

На сучасному етапі простежується нарощення обсягів українсько-польської торговельної співпраці, адже впродовж 2019–2020 рр. Польща займала друге місце у структурі вітчизняного експорту та четверте місце у структурі вітчизняного імпорту. Одним із ключових чинників впливу на зовнішньоекономічні операції є рівень якості митного обслуговування бізнесу. На підставі вико-

наних досліджень встановлено значні розбіжності між рівнем розвитку митної інфраструктури пунктів пропуску з української та польської сторони. До ключових проблем митного обслуговування підприємств у вітчизняних пунктах пропуску зараховано довготривалі та витратні митні процедури, відсутність належної технічної, дорожньої, інформаційної інфраструктури у пунктах пропуску, застарілі технічні засоби митного контролю тощо. Доведено, що в умовах інтернаціоналізації бізнесу одним із ключових завдань має стати побудова нових пунктів пропуску та розвиток митної інфраструктури існуючих пунктів пропуску. До ключових стратегічно важливих пунктів пропуску на ділянці українсько-польського кордону, котрі потребують модернізації у цілях підвищення пропускної здатності, зараховано автомобільні пункти пропуску “Корчова–Краківець”, “Дорохуськ–Ягодин”, “Медика–Шегині”, а також залізничний пункт пропуску “Медика–Мостиська”. Крім того, наголошено на важливості поширення практики будівництва пунктів пропуску спільного контролю, яка дає змогу значно пришвидшити процес митного обслуговування підприємницьких структур.

Перспективи подальших досліджень

Перспективами подальших досліджень є вивчення та перейняття досвіду Польщі щодо автоматизації митних процедур з метою удосконалення роботи митних органів України в умовах європейської інтеграції.

Список використаних джерел

1. Державна служба статистики України (2021), Офіційний сайт. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (станом на 10 вересня 2021 р.).
2. The World Bank (2020), Official website of Doing Business. URL: <https://www.doingbusiness.org/en/doingbusiness> (accessed 08 September 2021).
3. The World Bank (2018), Official website of Logistics Performance Index. URL: <https://lpi.worldbank.org/> (accessed 11 September 2021).
4. The World Economic Forum and the Global Alliance (2016), The Global Enabling Trade Report 2016. URL: <http://reports.weforum.org/global-enabling-trade-report-2016/#topic=data> (accessed 09 September 2021).
5. Komenda Główna Straży Granicznej Polski (2020), Official website. URL: <https://www.strazgraniczna.pl/> (accessed 20 January 2020).
6. Кабінет Міністрів України (2021), Розпорядження “Про затвердження плану заходів з облаштування пріоритетних пунктів пропуску на 2021–2023 роки”. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-planu-zahodiv-z-a246r> (станом на 15 вересня 2021 р.).
7. Аналітичний портал “Слово і діло” (2021), “Пункти пропуску на кордоні: скільки виділять коштів на облаштування і де побудують нові”. URL: <https://www.slovoidilo.ua/2021/08/30/infografika/suspilstvo/punkty-propusku-kordoni-skilky-vydilyat-koshtiv-oblashtuvannya-pobuduyut-novi> (станом на 17 вересня 2021 р.).
8. Krajowa Administracja Skarbowa Polski (2020), Official website. URL: <https://www.gov.pl/web/kas> (accessed 15 January 2020).
9. Sejm Rzeczypospolitej Polski (2017), Odpowiedź na interpelację nr 8687w sprawie przejść granicznych z Ukraina. URL: <http://www.sejm.gov.pl/Sejm8.nsf/InterpelacjaTresc.xsp?key=12B8D806> (accessed 17 January 2020).
10. Суспільне Новини (2021), “В Україні може з'явиться автобан Краківець – Броди – Рівне. Шмигаль назвав умови”. URL: <https://suspilne.media/174216-u-rivnomu-na-zaliznicnomu-vokzali-sepluut-vid-covid-19-akce-vidbuvaetsa/> (станом на 17 вересня 2021 р.).
11. DailyLviv.com (2021), “Польща і Україна розбудують ПП Ягодин-Дорохуськ до європейських стандартів”. URL: <https://dailylviv.com/news/ekonomika/polshcha-i-ukrayina-rozbuduyut-pp-yahodyn-dorohusk-do-ievropeiskikh-standativ-89304> (станом на 20 вересня 2021 р.).

References

1. State Statistics Service of Ukraine (2021) Official website. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
2. The World Bank (2020) Official website of Doing Business. URL: <https://www.doingbusiness.org/en/doingbusiness>
3. The World Bank (2018) Official website of Logistics Performance Index. URL: <https://lpi.worldbank.org/>
4. The World Economic Forum and the Global Alliance (2016) The Global Enabling Trade Report 2016. URL: <http://reports.weforum.org/global-enabling-trade-report-2016/#topic=data>
5. Polish Border Guard Headquarters (2020) Official website. URL: <https://www.strazgraniczna.pl/>
6. The Cabinet of Ministers of Ukraine (2021) Rozporiadzhenia "Pro zatverdzhennia planu zakhodiv z oblashtuvannia priorytetnykh punktiv propusku na 2021–2023 roky" [Order "On approval of the action plan for the construction of priority checkpoints for 2021–2023"]. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-planu-zahodiv-z-a246r>
7. Analytychnyi portal "Slovo i dilo" (2021) "Punkty propusku na kordoni: skilky vydiliat koshtiv na oblashtuvannia i de pobuduiut novi" ["Checkpoints at the border: how much money will be allocated for installation and where new ones will be built"]. URL: <https://www.slovoidilo.ua/2021/08/30/infografika/suspilstvo/punkty-propusku-kordoni-skilky-vydilyat-koshtiv-oblashtuvannya-pobuduyut-novi>
8. National Revenue Administration of Poland (2020) Official website. URL: <https://www.gov.pl/web/kas>.
9. Sejm of the Republic of Poland (2017) Odpowiedź na interpelację nr 8687w sprawie przejść granicznych z Ukrainą [Response to interpellation No. 8687 on border crossings with Ukraine]. URL: <http://www.sejm.gov.pl/Sejm8.nsf/InterpelacjaTresc.xsp?key=12B8D806>.
10. Suspilne Novyny (2021) "V Ukraini mozhe z'iavytys avtoban Krakovets – Brody – Rivne. Shmyhal nazvav umovy" ["The Krakovets-Brody-Rivne autobahn may appear in Ukraine. Shmyhal said the conditions"]. URL: <https://suspilne.media/174216-u-rivnomu-na-zaliznicnomu-vokzali-sepluut-vid-covid-19-ak-ce-vidbuvaetsa/>
11. DailyLviv.com (2021) "Polshcha i Ukraina rozbuduiut PP Yahodyn-Dorohusk do yevropeiskykh standartiv" ["Poland and Ukraine will build CP Yahodyn-Dorogusk to European standards"]. URL: <https://dailylviv.com/news/ekonomika/polshcha-i-ukrayina-rozbuduyut-pp-yahodyn-dorohusk-do-ievropeiskykh-standartiv-89304>

M. Ye. Adamiv, M. V. Ruda
Lviv Polytechnic National University

DEVELOPMENT OF CUSTOMS INFRASTRUCTURE ON THE UKRAINIAN-POLISH BORDER IN THE CONDITIONS OF BUSINESS INTERNATIONALIZATION

Ó Adamiv M. Ye., Ruda M. V., 2021

The relations between Ukraine and Poland represent a long history of partnership and have a great economic importance for both countries. At the present stage, Poland is one of the largest international trade partners of our country. In the history of Ukraine's foreign trade during 2019–2020, Poland occupied second place in the structure of domestic exports. Thus, in 2020 the share of exports of Ukrainian goods to Poland was 6.65 %. First of all, it means a change in the vector of foreign trade development for the national economy and the reorientation of Ukraine's export market to the European Union. In 2020, Poland also occupied one of the leading positions in the structure of Ukrainian imports of goods (4th place with a share of 7.62 %). This situation leads to a significant increase in the load at checkpoints and causes the need to ensure prompt and efficient customs clearance of goods moving across the Ukrainian-Polish border.

On the basis of the performed researches, significant differences in the levels of development of the customs services of Poland and Ukraine in terms of the quality of customs services have been established, as Ukraine lags far behind Poland in all the studied indicators in this area. Such situation requires the improvement of the work of Ukrainian customs authorities in the context of business internationalization, including the development of customs infrastructure in the area of the Ukrainian-

Polish border. The key problems of customs service of enterprises at domestic checkpoints include long and costly customs procedures, lack of proper technical, road, information infrastructure at checkpoints, outdated technical instruments of customs control, etc.

It is proved that in the conditions of business internationalization one of the key tasks should be the construction of new checkpoints and the development of the customs infrastructure of the existing checkpoints. The key strategically important checkpoints in the area of the Ukrainian-Polish border, which need to be modernized in order to increase their capacity, include road checkpoints “Korchova-Krakovets”, “Dorokhusk-Yagodyn”, “Medyka-Shehyni”, as well as a railway checkpoint “Medyka-Mostyska”. In addition, the importance of spreading the practice of construction of joint checkpoints, which allows to significantly speed up the process of customs services for businesses, was emphasized.

Keywords: checkpoint, customs infrastructure, border, customs service, customs procedures, capacity, joint control, internationalization.