

Национальная стратегия по упрощению процедур международной торговли Украины

Предложение в Межведомственной Рабочей Группе

Содержание

Содержание	1
1. Резюме	4
Что такое упрощение процедур торговли?	4
Основные задачи стратегии по упрощению процедур торговли (как пример):.....	5
Среднесрочные цели	12
Долгосрочные цели.....	12
2. Видение	13
3. Оценка торговых барьеров на настоящем этапе.....	33
3.1 Время на экспорт	34
3.2 Затраты на экспорт	34
3.3 Правовые проблемы	34
3.4 Информационные проблемы	35
3.5 Проблемы реализации	35
3.6 Процесс реформы и реализация мер по упрощению процедур торговли	35
3.7 Общие источники задержек / расходов, связанных с требованиями государственных регулирующих органов	36
4. Ключевые показатели эффективности / критерии	37
4.1 Индекс «Ведение бизнеса» (Doing Business) Всемирного Банка – Индикаторы Международной торговли 2014 (Trading Across Borders Indicators)	37
4.2 Индикаторы международной торговли Украины в 2014 г.	38
4.3 Время на экспорт сократится на 50%	40
4.4 Расходы на экспорт одного контейнера уменьшатся на 20%	40

4.5 Процент физического и документального контроля снизится при использовании модернизированного сбора и обработки информации, анализа рисков и селективных методов	40
4.6 Увеличение количества субъектов, зарегистрированных для упрощения процедур	41
4.7 Увеличение количества субъектов, зарегистрированных как уполномоченные экономические операторы	41
4.8 Создание, а затем и увеличение числа уполномоченных экономических операторов в области сельского хозяйства	41
4.9 Часовые нормативы для конкурентоспособности экспорта Украины 41	
5. Структура управления	42
5.1 Введение в Структуру Управления по реализации проекта	42
5.2 Основа для создания национальных органов по координации	44
5.2 Органы, создаваемые для удовлетворения национальных потребностей 44	
5.3 Правовая основа для создания и функционирования национальных органов по координации	45
5.4 Функции и деятельность национальных органов по координации	45
5.5 Организационная структура и состав национального органа по координации	47
А. Организационная структура	47
Б. Управление / Секретариат	49
В. Членство и состав	49
6. Стадии реализации	51
6.1 Начальная фаза	51
6.2 Краткосрочная фаза (добиться 50% ключевых показателей эффективности)	51
6.3 Среднесрочная Фаза (добиться почти 100% ключевых показателей эффективности)	51
6.4 Долгосрочная фаза (стабилизация выполнения ключевых показателей)	52

7. План действий и сроки выполнения	52
7.1 Предварительные условия для реализации дорожной карты и незамедлительные меры	53
7.2 Подробное описание действий	54
7.3 Сроки осуществления действий	59
8. Мобилизация ресурсов	59
8.1 Человеческие ресурсы	59
8.2 Финансирование	59
9. Заключение	60

1. Резюме

Упрощение процедур торговли и транспорта интерпретируется, в широком смысле, как упрощение и гармонизация процедур и документации для международной торговли и транспорта. Это создает благоприятную деловую среду, снижает общую стоимость международной торговли и транспорта посредством применения в национальных процедурах лучшей международной практики. Многосторонние торговые переговоры под эгидой Всемирной торговой организации (ВТО) существенно снизили тарифные барьеры. Однако завоевания снижения тарифов могут быть сведены на нет все возрастающим количеством нетарифных барьеров в международной торговле и транспорте. Среди немаловажных нетарифных барьеров, представляющих собой серьезное препятствие на пути мировой торговли, являются высокие транзакционные издержки ввиду громоздкости документации и непрозрачности правил. Кроме того, в связи с наличием большого количества нефизических барьеров в международных перевозках, в частности таких, как простои на границах, продаваемые товары часто доставляются несвоевременно. Таким образом, возникает необходимость в сосредоточении на вопросах торговли и транспорта с точки зрения разработки мер для минимизации барьеров и сокращения расходов.

Возрастающее значение торговли и транспорта привело к поиску интегрированных способов реализации мер по упрощению процедур. Среди них, на которые следует обратить внимание, национальные торговые / транспортные комитеты по упрощению процедур торговли и транспорта. Поскольку международная торговля и транспорт предполагают участие многочисленных министерств, ведомств, органов власти и бизнес - структур, меры упрощения процедур торговли и транспорта должны быть не только разработаны, но и реализованы таким образом, чтобы быть адаптированными к разнообразным требованиям всех участников.

В целях создания более эффективных, прозрачных и предсказуемых торговых процедур, повышения экономического роста и государственных доходов правительство Украины разработает и осуществит национальную стратегию по упрощению процедур международной торговли. Стратегия ориентирована на пересмотр действующих процедур и процессов для того, чтобы упорядочить а, в случае необходимости упростить их, таким образом, чтобы сократить время и административные расходы для участников торговли. В стратегии излагается процесс реформы для Украины, который пойдет на пользу ее экономическому развитию и интеграции с европейской и мировой экономиками.

Что такое упрощение процедур торговли?

Основная цель упрощения процедур торговли – ускорение и удешевление международной торговли с одновременным обеспечением безопасности и гарантий, за счет снижения затрат на такие бюрократические формальности, которые не добавляют выгоды, а создают помехи. Более конкретно – это упрощение формальностей, процедур и соответствующего обмена информацией и документами между различными партнерами в цепи поставок. Согласно определению ЕЭК ООН и

Центра Организации Объединенных Наций по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН), **упрощение процедур торговли – это «упрощение, стандартизация и гармонизация процедур и сопутствующих информационных потоков, необходимых для движения товаров от продавца к покупателю и для осуществления оплаты»**. К этому необходимо добавить и приобретающую все большее значение автоматизацию торговых процедур и потоков информации. Такое определение подразумевает, что не только физическое перемещение товаров имеет важность в цепи поставок, но и сопутствующие информационные потоки. Упрощение процедур торговли затрагивает все государственные органы, задействованные в регулировании торговых процессов и различные коммерческие организации, которые участвующих в торговле и транспортировке товаров. Все это обсуждается на переговорах по упрощению процедур торговли, которые ведутся в настоящее время в ВТО. <http://tfig.unece.org/RUS/contents/tf-introduction.htm>

Основные задачи стратегии по упрощению процедур торговли (как пример):

1. Уменьшить количество дней, необходимых для экспорта **[на 60%]** к 2016 году.
 - а. Снизить среднее время таможенного оформления до **3 часов** и менее
 - б. Сократить время ожидания на государственной границе **[на ...%]** **[на ... часов]**
2. Снизить затраты на экспорт на **30%** к 2015 году
3. Завершить создание систем локального «единого окна» (портового сообщества) и национального «единого окна» для оформления экспорта, импорта и транзита.
4. Разработать согласованное управление рисками между различными органами управления международной торговли, используя принцип «единого окна».
5. Расширить использование уполномоченного экономического оператора (Authorized Economic Operator) на более чем **[...%]** компаний, участвующих в международной торговле. (**Разработка и согласование требований по взаимному признанию УЭО с ЕС, странами СНГ, ЕЭК (Таможенного союза), Саморегулируемые организации (СРО)**)
6. Расширить использование метода селективности [выборочности] физического контроля органами управления торговыми потоками (физический контроль таможней снизить **до 5% и меньше** - уже снизился с 19% до 5,6% в 2012 году)
7. Продвигать реализацию комплексного управления границей (Coordinated border management). Разработать и подписать соответствующие соглашения между госорганами.
8. Улучшить администрирование пошлин, налогов и увеличить поступления в государственный бюджет Украины.

REM Ниже приведен примерный список мер, которые, по мнению экспертов, могут способствовать упрощению международной торговли. Каждая сторона, участвующая и имеющее влияние на внешнеэкономическую деятельность может оценить, какие из этих мер уже введены, какие введены частично, какие игнорированы, и какие нельзя применять.

1. Согласование процедур: например, присоединение к международным конвенциям и договорам, а также гармонизация мер контроля, применяемых разными государственными учреждениями,
2. Избегание дублирования. Такие меры могут включать в себя региональные или двусторонние соглашения по признанию контроля по экспорту вместо контроля импорта, сокращения дублирования на национальном уровне, например, для таможенников, ветеринаров, инспекторов здравоохранения, а также официальное признание полномочий организаций частного сектора управления (например, в области безопасности или качества) вместо официальных проверок.
3. Признание деловой практики: например привести признание коммерческих документов (счет-фактура и др.) как источник торговых данных вместо официальных документов.
4. Модернизация системы торговли, например: использование электронных информационных систем, концепции «единого окна», системы электронного таможенного декларирования, создание сайтов и информационных порталов.
5. Стандартизация: электронные стандарты для обмена информацией между компьютерами; стандарты бумажных документов, штрих - кодов и т.д.
6. Обмен опытом: обучение и повышение осведомленности о деятельности каждой из сторон, развитие инструментов сотрудничества и систем с открытым исходным кодом.
7. Стандарты обслуживания: информирование общественности об обязательном уровне обслуживания; публикация и описание торговых правил и процедур простым и доступным языком, развитие он-лайн сервисов.
8. Изменение принципов управления: внедрение эффективной системы управления рисками, селективные и точечные проверки, ощутимое поощрение за открытость информации коммерческих структур (например, введение льготного режима на границе).
9. Создание взаимоприемлемых механизмов и инструментов, например: создание национального органа по упрощению процедур торговли, публикация официальных документов с изложением направлений предполагаемых реформ с возможностью комментирования заинтересованными сторонами.

Эти меры должны идти параллельно с повышением эффективности официальных мер контроля и торговых сделок.

Для достижения этих целей необходимо определить конкретный пошаговый план действий со строго определенными сроками.

Реализация этого плана действий начнется с [1 июня 2014 года]. Первые два месяца отводятся на согласование общих целей всеми заинтересованными сторонами.

В ОБЛАСТИ УПРОЩЕНИЯ ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ

В результате упрощения процедур торговли в Украине будут сокращены издержки, вызванные

- 1) Ненужно высокими требованиями данных и документов разными ведомствами и отсутствием координации между ними; недостаточным согласованием с международными нормами, стандартами и наилучшей практикой
- 2) недостатком интегрированного управления границами, ведущим к сложным процедурам на границах (или при подготовке к пересечению границы) и обременяющим участников ВЭД временными и финансовыми издержками;
- 3) недостаточным введением передовых инструментов упрощения процедур торговли, такие как «единое окно»
- 4) недостатком координации между сопредельными странами; и
- 5) издержками при пересечении границы.

Цели и задачи

Основные цели по упрощению процедур торговли – это:

- 1) реализация существенного сокращения транзакционных издержек и времени за счет улучшения административной эффективности и упрощения, стандартизации и гармонизации торговых процедур;
- 2) стимулирование свободного перемещения товаров и деловых людей; и
- 3) повышение прозрачности законов, положений, процедур и форм, и обмен информацией и данным и иным торговым вопросам.

В реализации данных целей программа упрощения процедур торговли будет руководствоваться такими задачами:

- ~~1. усиление таможенного сотрудничества в качестве основной программы в стратегии содействия торговле;~~
2. расширение масштаба рабочей программы для охвата более широких вопросов в области содействия торговле;
3. концентрация на усилиях по содействию торговле;
4. внедрение основанного на результатах подхода к мониторингу экономии времени и расходов в качестве ключевых показателей программы;
5. поддержка оценке и планированию в области логистики с концентрацией на приоритетных коридорах;
6. поддержка двусторонних инициатив с соседними странами и обменом опытом; и
7. улучшение партнерства с ключевыми международными агентствами, оказывающими поддержку в области реформы пограничных служб, содействия торговле и развития логистики.

В ОБЛАСТИ УПРОЩЕНИЯ ПРОЦЕДУР ТРАНСПОРТА

- (I) повышение конкурентоспособности транспортных коридоров;**
- (II) содействие эффективному перемещению людей и товаров через границы;**
- (III) развитие безопасных транспортных систем.**

Действия

Повышение привлекательности транспортных коридоров

- 1) снижение транспортных издержек и временных затрат между ключевыми пунктами пропуски на основных маршрутах евразийской торговли
- 2) совершенствование транспортно – логистической инфраструктуры.
- 3) Для интеграции с современными глобальными торговыми цепями будут улучшены технологии, например, в следующих областях:
 - a. увеличение объема интер- и мультимодальных перевозок;
 - b. совершенствование логистики; и
 - c. оптимизация выбора вида транспорта для грузоперевозок.

Содействие перемещению товаров и людей через границы:

- 1) достаточное количество хорошо оборудованных и эффективно функционирующих объектов пограничной инфраструктуры;
- 2) упрощенные и стандартизированные процедуры и документация при пересечении границы;
- 3) использование электронной информации при контроле и проверках, и обмен информацией;
- 4) обученный и мотивированный персонал; и
- 5) устранение высоких транзакционных издержек.

Действия в данной области будут скоординированы с компонентом данной стратегии по упрощению процедур торговли.

Создание равных условий для транспортных операторов и стимулирования эффективности и улучшения услуг через стандартные международные транспортные конвенции, которые обеспечивают готовую базу для достижения данной задачи. Присоединение и надлежащее исполнение международных конвенций.

Модернизация и расширение ЖД инфраструктуры.

Авиационный транспорт.

Транзитные перевозки (все виды транспорта ?).

Транспортная система

Транспортная сеть будет «дружелюбной к людям» и соответствовать наилучшим стандартам безопасности и комфорта. Будут упрощены требования по пересечению границ и получению виз. Транспортная система будет благоприятна для окружающей среды с минимальными отрицательными воздействиями на воздух, водные и земельные ресурсы.

Определение проектов

Проекты технического содействия могут быть реализованы в форме ТЭО, ведущих к инвестициям или консультативной поддержке, охватывающей предварительное планирование, передачу технических знаний и поддержку улучшения институционального потенциала и реструктуризации.

Стратегия состоит из трех элементов, направленных на сокращение торговых издержек за счет упрощения и развития:

- 1) согласованной реформы и модернизации таможенной службы;**
- 2) интегрированного подхода к упрощению процедур торговли транспорта через межведомственное сотрудничество и партнерство государственного и частного сектора, вовлекая всех участников цепочек поставок; и**
- 3) развития эффективной логистики.**

1. Совершенствование процедур в пунктах пропуска и внутри страны

Упрощение и гармонизация таможенных процедур в соответствии с Пересмотренной Киотской конвенцией, совершенствование практики анализа и управления рисками, совместного контроля и автоматизации процессов. Процесс изменения культуры контролирующих органов от контроля к содействию, упрощению и улучшению торговых процессов.

Связанная с таможенными вопросами рабочая программа в кратко и среднесрочном периоде будет фокусироваться на;

- 1) гармонизации таможенных процедур и документации;
- 2) внедрении комплексного управления границей;
- 3) автоматизации таможенной службы;
- 4) обмену данными на основе международных стандартов;

- 5) совместном таможенном контроле;
- 6) внедрение передовых методологий управления рисками,
- 7) пост- аудите;
- 8) совершенствованию транзитных процедур;
- 9) таможенного сотрудничества; и
- 10) обучении.

2. Интегрированный подход к упрощению процедур торговли

Упрощение процедур торговли (trade facilitation) имеет больший спектр, чем только меры в пунктах пропуска или таможенные процедуры. Упрощение процедур торговли охватывает реформы и усовершенствование процессов и процедур торговли на протяжении всей международной цепочки поставок. Совершенствование процесса оформления во время пересечения границы и мер внутри страны могут принести значительные экономические выгоды. Препятствия для торговли наиболее негативно влияют на экспорт товаров, которые не относятся к основным экспортным товарам и, прежде всего на малые и средние предприятия и участников логистической цепи. Для эффективного упрощения процедур торговли должно быть задействовано большое количество ведомств. Для представителей этих органов в целях определения шагов, необходимых для улучшения содействия торговле, а также установления приоритетов и сроков по реализации намеченных планов и создания целостной стратегии необходимы четкое взаимодействие. Для поддержки направления необходимо создание национального комитета (или комитета ПРО) по упрощению процедур торговли.¹ Участие в национальном комитете будет построено таким образом, чтобы обеспечить эффективное функционирование в рамках государственных органов и других структур.

3. Совершенствование логистики

В рамках компонента стратегии по торговой логистике будет оказано содействие развитию эффективной логистической индустрии. Рабочая программа, которая будет тесно координироваться с соответствующими усилиями Координационного комитета по транспортному сектору, будет включать

- 1) создание форума для гармонизации и планирования развития торговой логистики;
- 2) поддержку проведению оценок торговой логистики на национальном уровне; и
- 3) содействие и финансирование ключевых инвестиций, включая партнерство государственного и частного секторов.

¹ Потребность в создании такого национального органа по упрощению процедур торговли, а также возможную схему функционирования предусмотрены в Рекомендации №4 ЕЭК ООН (http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec04/rec04_ecetrd242r.pdf) и в Соглашении ВТО по упрощению процедур торговли от 7 декабря 2013г.

4. Коридоры

Упрощение процедур торговли концептуально отличается от улучшений в транспортной инфраструктуре. Однако, за счет совершенствования торговых и транспортных процедур и сопровождающих потоков информации в рамках стратегии по упрощению процедур торговли на коридорах, осуществление мер, определенных в транспортном компоненте стратегии могут довести до значительному повышению эффективности транспортных и транзитных коридоров.

5. Инструменты для упрощения процедур торговли и транспорта.

Соглашение Всемирной Торговой Организации (ВТО) по Упрощению Процедур Торговли от 7 Декабря 2013г., Пересмотренная Киотская Конвенция Всемирной Таможенной Организации, рекомендации Европейской экономической комиссии ООН по упрощению процедур торговли и другие международные акты описывают инструменты упрощения процедур торговли, к внедрению которых должны стремиться участники осуществления данной стратегии. Они включают: упрощение, гармонизацию, стандартизацию и автоматизацию торгового документооборота и элементов данных в информационных потоках сопровождающих потоки товаров; анализ и упрощение бизнес процессов; электронное таможенное декларирование и очистку; «единое окно», портовые сообщества и другие передовые системы межведомственного обмена торговой информацией; комплексное управление границей; анализ, профилирование и лучшее управление рисками;

Краткосрочные цели.

Первые 12 месяцев будут ориентированы на достижение краткосрочных целей плана действий, обеспечивая ранние и видимые улучшения для контролирующих органов и субъектов экономической деятельности и обеспечивая обязательства правительства. Цели на 2014 год будут включать в себя сокращение времени, необходимого для экспорта **на 10%** и затрат **на 10%**. Мероприятия для достижения этих целей будут основаны на опыте, исследованиях и результатах, полученных и достигнутых за время реализации локального проекта в Одессе. Они также должны включать предложения по внесению поправок в национальное законодательство для преодоления выявленных правовых барьеров в торговле и транспорте, повторяющихся и избыточных требований в отношении информации и документов. Необходимо также внесение изменений в планах мероприятий по реализации проекта «электронной таможни» (электронное декларирование), как например поставить как цель подачу **70%** данных/документов, связанных с процедурой таможенного декларирования в электронном виде. На основании данных анализа бизнес-процессов необходимо, также внести рекомендации и предложения по упрощению документации и процедур, а также для автоматизации декларирования, сначала в нескольких пунктах пропуска [определить эти пункты в стратегии] или для нескольких стратегических (составляющих основу экспорта / импорта) для Украины товаров.

Среднесрочные цели

К 31 декабря 2016 года: продолжить закрепление достижений краткосрочного периода в осуществлении дальнейших реформ. Достижение дополнительного сокращения времени для экспорта и импорта [на 25%] и затрат [на 10%] для достижения ключевых целевых показателей, установленных в настоящем плане действий [сокращение времени и затрат на 50% и 20% соответственно в 2014-2016].

Долгосрочные цели

укрепление достижений краткосрочного и среднесрочного периода и сохранение их устойчивости в долгосрочной перспективе.

Оценка реализации плана действий будет измеряться рядом ключевых показателей эффективности, определенных в соответствии с передовым опытом и обобщенным ООН, ВТамО, ЕС, Всемирным банком и другими международными и региональными организациями. Эти ключевые показатели эффективности выбраны в качестве цели, которая должна быть достигнута к (2018) году, и должны отслеживаться на регулярной основе.

Для реализации этого плана действий необходимо установить надзорный орган на уровне министров с участием Министерства финансов, Министерства иностранных дел, Министерства доходов и сборов, Министерства экономического развития и торговли, Министерства инфраструктуры и Межведомственной рабочей группы в поддержку проектов по упрощению процедур торговли и «единого окна». Международная торговая палата Украины, другие представители бизнес сообщества, Европейская Экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН) (и ...) будут приглашены в качестве наблюдателей с консультативной функцией.

Для проведения регулярных встреч, координации и реализации плана действий при участии представителей государственного и частного сектора будет создан Оперативный комитет. Для проведения конкретных мероприятий по реализации плана действий будут созданы Рабочие группы по различным техническим вопросам.

Межведомственная рабочая группа и надзорный орган по упрощению процедур торговли обеспечивают функционирование широкого форума консультаций. Участники этого форума должны представлять все компании и учреждения, участвующие во внешнеторговых сделках: производителей, импортеров, экспортеров, экспедиторов, перевозчиков, банки, страховые компании и государственные органы, каждый из которых имеет общую и личную заинтересованность в упрощении торговли. Проведение всестороннего анализа препятствий торговле и транспорту, а также принятие совместных решений и разработка мер, направленных на устранение таких барьеров, возможно лишь только при активном включении в работу всех участников процесса.

В настоящее время многие национальные органы по упрощению процедур торговли, действующие в различных странах мира, пользуются поддержкой торговых компаний и правительств. Перечень этих организаций размещен на [вебстранице СЕФАКТ ООН \(http://www.unece.org/cefact\)](http://www.unece.org/cefact).

Решающим фактором для реализации плана действий является мобилизация необходимых ресурсов - как человеческих, так и финансовых, а адекватное финансирование и ресурсы являются необходимым условием достижения успеха.

Наконец, стратегия подчеркивает стремление и решимость государства (Президента, Верховной Рады и Правительства) выполнить план действий. Сильная

политическая поддержка и совершенствование государственно - частного партнерство являются ключевыми факторами в достижении успеха такой реформы.

2. Видение

Реализация мер по упрощению процедур торговли будет способствовать росту украинской экономики, поддержке создания рабочих мест, повышению государственно-частного партнерства и укреплению среднего класса в Украине - обязательное условие для роста стабильного демократического общества. Это изменит все взаимосвязанные процедуры, таким образом, уменьшая затраченное время и административные расходы для всех участников торговли. Реформа по упрощению процедур торговли будет способствовать развитию малого и среднего бизнеса и, таким образом, расширению экономической деятельности и обеспечению процветания общества, опираясь на такие преимущества страны, как ее географическое положение, образованная молодежь и производственные мощности с огромным потенциалом для развития.

Украина сможет в полной мере использовать свое географическое положение между Востоком и Западом, и стать оживленным центром, а возможно и координатором евразийской торговли, а иностранные инвесторы по достоинству смогут оценить предлагаемые процедуры и условия.

Стратегия по упрощению процедур международной торговли Украины будет поддерживать - развитие через сотрудничество заинтересованных сторон (ГЧП) для ускорения экономического роста путем усовершенствования и обеспечения эффективного перемещения товаров на основе целенаправленных и согласованных действий по упрощению и гармонизации положений, регулирующих международную торговлю и транспорт в Украине.

Для улучшения транспорта и упрощения процедур торговли будет использован подход, основанный на результатах исследований и измерений. Для определения базовых показателей, относительно которых можно будет оценить прогресс в упрощении процедур и развитии транспорта и торговли, будет проводиться мониторинг времени и расходов. Необходимо установить приоритеты в сокращении транспортных и торговых расходов, установить часовые нормативы, но в среднесрочном периоде важно и необходимо определить и оценить прогресс относительно количественных целей в общем снижении расходов.

Для того, чтобы Украина могла использовать свое уникальное географическое местоположение, должна быть повышена эффективность транспортной системы. Стратегия должна содействовать усилению трех направлений развития транспортного сектора в Украине: модернизация инфраструктуры, лучшее управление и новые технологии. Это должно привести к обеспечению безопасных, надежных, эффективных, и полностью интегрированных транспортных операций и инфраструктуры для поддержки социального и экономического развития на основе минимизации издержек.

Добавить текст по приоритетам правительства Украины для экономического развития (с точки зрения упрощения процедур торговли)

С учетом приоритетов Правительства Украины для экономического развития, использовать упрощение процедур торговли для увеличения экспорта товаров и услуг,
Цели:

(I) свести к минимуму торговый дефицит к 2015 году ...,

(II) увеличить экспорт товаров, чтобы составил выше [50 %] от ВВП к 2015 году.

Увеличить экспорт товаров и услуг на 2,3 процента в 2013 году и на 10,8 процента в 2014 году;

Экспорт товаров достиг (68809810,6)71,5 млрд. долл. США в 2012 году, что составляет 39,7% от ВВП (увеличение от ... млрд. в 2011 году). Импорт: (84658059,9)86,8 млрд. долл. США в объеме, что составляет 48,2% от ВВП.

Доля экспорта в страны ЕС ..., в Россию, страны СНГ.

2012 – 12 мес. Географическая структура внешней торговли Украины товарами

	Экспорт		Импорт		Сальдо
	тыс. долл. США	в % к 2011г.	тыс. долл. США	в % к 2011г.	
Всего	68809810,6	100,6	84658059,9	102,5	-15848249,3
Страны СНГ	25302631,2	96,7	34452564,8	92,6	-9149933,6
Российская Федерация	17631749,5	89,0	27418296,1	94,1	-9786546,6
Европа	17423972,2	94,5	27556004,8	101,8	-10132032,6
Турция	3685112,6	98,3	1951858,2	131,8	1733254,4
Китай	1777177,6	81,5	7899639,6	126,0	-6122462,0

Источник: [Государственная служба статистики Украины](#)

Объем экспорта еще ниже объема импорта и страна должна нацелиться на более сбалансированную международную торговлю.

Распоряжение Кабинета Министров Украины (КМУ) от 29 апреля 2013 N 281-р «Об утверждении плана мероприятий по преодолению негативного сальдо во внешней торговле» поощряет следующие меры по продвижению экспорта: (а) повышение экспортной базы страны путем развития отраслевой политики для поощрения отечественных компаний производить и предлагать конкурентоспособные на международном уровне товары; и (б) поощрение экспорта, включая реструктуризацию

соответствующих государственных учреждений и их процедуры и процессы, построение национального бренда и общей поддержки украинских компаний, что означает упрощение процедур экспорта, снижение бюрократических требований и формальностей, использование в работе с торговыми партнерами за рубежом международных сертификаты / аккредитации, упаковки, маркировки, брендинг, маркетинг, распределительные связи, кластеры и т.д.

Приоритетные направления реализации экономической политики

Продолжая начатые реформы с целью активизации позитивных преобразований в стране, среди приоритетных направлений реализации экономической политики в 2014 году остаются повышение конкурентоспособности экономики и улучшение инвестиционного климата, поддержка национального товаропроизводителя, обеспечение развития высокотехнологичных секторов экономики, стимулирования преобразований в стратегических отраслях и увеличение объема экспорта товаров отечественного производства.

Стратегическим направлением деятельности должна стать максимальная поддержка реализации продукции украинских производителей на мировом рынке, в том числе за счет снижения процедурных барьеров экспорту.

В периоде 2010-2011 годы, в результате активизации внешнего спроса на товары отечественного производства и постепенного выхода из кризиса национальной экономики, значительно увеличились объемы как экспорта, так и импорта.

Структура ВЭД характеризуется значительными диспропорциями в структуре экспорта и импорта товаров. В экспорте осталось доминирование товаров сырьевой группы. По итогам 2012 года доля недргоценных металлов и изделий из них в структуре экспорта составила 27,5 процента, продукции сельского хозяйства и пищевой промышленности - 26 процентов, минеральных продуктов - 11,1 процента и небольшой удельный вес товаров с высокой добавленной стоимостью (продукция машиностроения - 19,3 процента). В импорте товаров значительный удельный вес составляют минеральные продукты - 32,5 процента и товары с высокой добавленной стоимостью (продукция машиностроения - 26,4 процента). **В 2012 году внешнеторговый оборот товарами и услугами, по сравнению с 2011 годом, увеличился на 1,6 % и составил 173,7 млрд. долларов США, в том числе экспорт товаров и услуг увеличился лишь на 0,2 % и составил 82,3 млрд. долларов США, а импорт товаров и услуг - на 2,8 % и составил 91,4 млрд. долларов США.**

Данные государственного статистического института Украины о внешней торговле Украины товарами за январь-август 2013 года. Экспорт составил 41,1 млрд. долл. США, импорт — 48,5 млрд. долл. США.

В августе 2013 года объемы экспорта и импорта товаров составили, соответственно, 5,2 млрд. долл. США и 6,78 млрд. долл. США. Отрицательное сальдо

было 1,57 млрд. долл. США в августе 2013 года. По сравнению с Августом 2012 года, экспорт составил 90,9%, импорт — 87,6%. За период январь – август 2013 года, по сравнению с соответствующим периодом 2012 года, отрицательное сальдо снизилось на 2,71 млрд. долл. США. В 2013 году оно составило 7,4 млрд. долл. США (за январь-август 2012 г. — минус 10,11 млрд. долл. США).

Наибольшую долю в украинском экспорте занимают черные металлы и изделия из них. Они составляют 27,9% (за январь-август их экспорт составил 11,45 млрд. долл. США). Сельхозпродукция и продовольствие занимают второе место в экспорте — 24,1% (9,89 млрд. долл. США). Экспорт готовых продовольственных товаров продолжает увеличиваться (7,9% за год). Всего за январь-август 2013 года было экспортировано этой продукции на 2,27 млрд. долл. США. Третьей по значимости статьей украинского экспорта являются машиностроение и приборостроение (6,87 млрд. долл. США, или 16,7% всего украинского экспорта за восемь первых месяцев 2013 года.)

Среди импорта первое место занимает импорт машиностроительной продукции и продукции приборостроения. С начала года по август 2013г. включительно их импорт составил 12,43 млрд. долл. США. А доля в общем импорте составила 25,5%. Второе место в импорте занял импорт топлива минерального; нефть и продукты ее перегонки — доля в украинском импорте составляет 25%.

Внешнеторговые операции проводились с партнерами из 215 стран мира. Объем экспорта товаров в страны СНГ составлял 36,1% от общего объема экспорта, Европы — 26,8%, в т.ч. в страны ЕС — 26,2%, Азии — 26,3%, Африки — 7%, Америки — 3,7%. Самые значительные экспортные поставки осуществлялись в Российскую Федерацию — 24,6% от общего объема экспорта, Турцию — 6,1%, Китай — 4,4%, Польшу — 3,9%, Италию — 3,8%, Казахстан — 3,7% и Египет — 3,4%. Среди наибольших стран-партнеров экспорт товаров в текущем году увеличился в Китай — на 46,4%, Турцию — 2,3% и Италию — на 1,8%. Одновременно сократился в Египет — на 17,5%, Российскую Федерацию — 13,8%, Казахстан — 11,1% и Польшу — на 8,4%.

Наибольшие поступления осуществлялись из Российской Федерации — 27,9%, Китая — 11,3%, Германии — 9,3%, Польши — 5,3%, Беларуси — 5,1%, США — 3,9% и Италии — 2,7%. Импорт товаров, среди наибольших стран-партнеров, увеличился из Польши — на 14,9%, Китая — 9,1% и Германии — на 2,4%. Уменьшились поставки из Беларуси — на 30,9%, Российской Федерации — 25,4%, Италии — 9,8% и США — на 9,7%.

В 2012 году сохранялась тенденция к повышению показателей внешней торговли. Однако их темпы были значительно ниже, чем в 2010-2011 годах в связи со снижением мирового спроса на традиционные товары отечественного производства (прежде всего продукцию металлургического комплекса) и рецессионными процессами, происходящими в экономиках ведущих торговых партнеров Украины (прежде странах Европы и США).

Развитие торгово-экономических отношений Украины со странами СНГ, рынок которых является основным рынком сбыта продукции отечественного производства,

является одним из приоритетов внешнеэкономической политики. Доля стран СНГ во внешнеторговом обороте Украины составляет почти 40 процентов. Главными торговыми партнерами среди стран СНГ как в экспорте, так и в импорте товаров, являются страны Таможенного союза (Россия, Беларусь и Казахстан).

В целях развития торгово - экономических отношений со странами СНГ 18 октября 2011 подписан Договор о зоне свободной торговли, который был ратифицирован Верховной Радой Украины. Имплементация этого Договора обеспечит неприменение новых ограничений во взаимной торговле, то есть не ухудшение режима торговли, который существует на сегодня, а также решения торговых споров с учетом механизмов и процедур, принятых ВТО. Договор будет способствовать дальнейшему увеличению объема товарооборота с Российской Федерацией и отмене существующих ограничений в торговле.

Другим стратегическим направлением является развитие торгово - экономических отношений с ЕС, который является одним из основных торговых партнеров Украины. Доля ЕС в общем объеме торговли товарами и услугами Украины составляет около 30 процентов. Рынок ЕС является одним из крупнейших мировых рынков с уровнем среднего дохода в 39 тыс. долларов США на одного человека и имеет достаточно высокую тарифную защиту.

Парафирование Соглашения об ассоциации между Украиной и ЕС в части положений о создании зоны свободной торговли осуществлено 19 июля 2012 в г. Брюсселе. Имплементация положений Соглашения позволит либерализовать не только двустороннюю торговлю товарами, но дополнительно такие сферы, как торговля услугами, режимы прямых иностранных инвестиций, государственные закупки.

Среди задач государственной политики развития торговли следующие меры:

приведение отечественного законодательства в соответствие с нормами и стандартами ЕС, в том числе по торговому регулированию и торговой политике;

заключение Соглашения об ассоциации между Украиной и ЕС, включая временное вступление в силу положений относительно создания зоны свободной торговли;

выполнение Повестки дня ассоциации Украина - ЕС;

обеспечение функционирования полномасштабной зоны свободной торговли СНГ и улучшения доступа товаров отечественного производства и услуг на рынки стран СНГ;

создание комплексной системы продвижения товаров отечественного производства на внешний рынок;

активизация работы на новых перспективных рынках Азии, Латинской Америки, Тихоокеанского региона, диверсификация экспорта отечественных товаров на этих рынках;

дальнейшее повышение эффективности работы совместных межправительственных комиссий по сотрудничеству;

определение дополнительных инструментов, способствующих развитию торгового сотрудничества и экспорта отечественных товаров и упрощению процедур торговли;

мобилизация ресурсов международных финансовых организаций и доноров международной технической помощи для содействия экономическому развитию Украины, в том числе повышение эффективности использования этих ресурсов и на усовершенствование торговых процедур;

возобновление диалога с Всемирным банком о получении системных займов для финансирования бюджета и проведения структурных реформ на улучшение ;

изучение и использование мирового опыта в области упрощения торговых процедур для повышения конкурентоспособности национальной экономики.

Выполнение поставленных целей этой стратегии будет способствовать:

росту объема торговли на 75% (в результате только сокращения времени на торговые операции на 60%);

росту ВВП на 0.5% только как результат введения мер по упрощению процедур торговли;

снижению затрат на экспорт и увеличению экспорта краинской продукции примерно на 33% со всеми последствиями для развития экономики;

повышению привлекательности украинской экономики для иностранных инвестиций, что приведет к привлечению новых технологий, модернизации производства и включению производственных мощностей украинской экономики в международные цепи поставок.

Ожидаемые результаты выполнения Программы

Выполнение Программы будет способствовать:

росту реального ВВП на 2,5-3,4 процента в 2013 году и на 3-4 процента в 2014 году;

обеспечению поддержания оптимального уровня инфляции в пределах 5-6 процентов в 2013-2014 годах;

удержанию в 2013 году дефицита государственного бюджета в пределах 3,2 процента валового внутреннего продукта;

обеспечению в 2013 году перераспределения валового внутреннего продукта через сводный бюджет на уровне 29,5 процента;

удержанию в 2013 году предельного объема государственного долга на уровне 30,6 процента валового внутреннего продукта;

снижению налоговой нагрузки, что обеспечит уменьшение доли теневого сектора экономики;

увеличению количества субъектов малого предпринимательства и лиц, занятых в малом предпринимательстве;

предотвращению, скрытому выводу капитала за границу;

обеспечению поступления в государственный бюджет средств от приватизации в объеме 27,9 млрд. гривен в течение 2013-2014 годов;

увеличению объема импортозамещения сельскохозяйственной техники до 20 процентов;

увеличению не менее чем в 1,5 раза объема производства ракетно - космической техники;

увеличению доли отечественной фармацевтической продукции на внутреннем рынке в среднесрочной перспективе на 5-10 процентов;

снижению ежегодно уровня энергоемкости валового внутреннего продукта на 1,5-3 процента;

увеличению объема реализации отечественной сельскохозяйственной продукции на внутреннем рынке на 25 процентов;

увеличение объема экспорта сельскохозяйственной продукции и пищевых продуктов;

увеличению экспорта товаров и услуг на 2,3 процента в 2013 году и на 10,8 процента в 2014 году;

увеличению ежегодно объема привлечения ресурсов международных финансовых организаций на 1-1,5 млрд. долларов США в течение 2013-2014 годов.

Политика по упрощению процедур торговли в Украине на протяжении последних нескольких лет указала на необходимость упрощения таможенных процедур в процессе реализации положений нового Таможенного кодекса.

Упрощение процедур торговли означает гармонизацию, стандартизацию и автоматизацию торговых процедур и сопровождающих потоков торговой информации. Оно направлено на эффективную реализацию торговых норм и правил, борьбу с бюрократией и сохранение ценных ресурсов, которые можно использовать для развития. В узком смысле, упрощение процедур торговли можно определить как систематическую рационализацию процедур и документации для международной торговли. В более широком смысле, она охватывает все меры регулирования, которые влияют на международные торговые потоки, в том числе: таможенные законы и правила, технические регламенты, ветеринарные, санитарные, фитосанитарные, технические и другие элементы управления, используемые для обеспечения минимальных международных и национальных стандартов в торговле товарами и услугами.

Таким образом, реализация мер по упрощению процедур торговли поддерживает более широкий процесс экономических реформ.

Украинское правительство многократно выражало стремление к упрощению процедур торговли через политические заявления и участие в национальных и международных проектах: таких, как проект по поддержке политики пограничного управления в Украине (Support for Border Management Sector Policy in Ukraine) Европейского Союза и Украины, создание системы информационного обслуживания портового сообщества в портах Одесской области [другие проекты]. На сегодняшний день украинское Правительство сотрудничает с ЕС по программе бюджетной поддержки в сфере преодоления технических барьеров в торговле.

В частности, в секторе развития торговли уже разработан проект стратегического плана трансформации системы технического регулирования на 2014-2018 годы. Общая сумма транша от ЕС составила 368,0 млн. евро, из которых 340,5 млн. евро — средства бюджетной поддержки и 27,5 млн. евро — техническая помощь.

НИЖЕ Украина продемонстрировала свою приверженность к упрощению процедур торговли участием в проекте по реализации «единого окна - локальное решение» в области работы Южной таможни и портов Одесской области, а также участием в Межведомственной Рабочей группе по упрощению процедур торговли и в осуществлении этого проекта.

В какой степени Украина реализовала различные меры ВТО по упрощению процедур торговли

REM (Здесь можно перечислить различные мероприятия по упрощению процедур торговли, запланированные на ближайшие 5 лет)

REM Результаты работы, направленные на улучшение показателей Украины в секторе международной торговли:

Одним из последовательных шагов государства навстречу бизнесу было принятие нового Таможенного кодекса Украины, нормы которого создали благоприятные условия для ведения бизнеса, упростили порядок таможенного оформления и налогообложения товаров, которые перемещаются через таможенную границу Украины:

- иностранные инвестиции освобождаются от обложения пошлиной без предоставления во время таможенного оформления простого векселя, вследствие чего сокращается время их таможенного оформления;

- упрощен порядок осуществления операций с иностранным давальческим сырьем, а также ввоза товаров на таможенную территорию Украины с целью ремонта, монтирования, сборки, наладки, которые размещаются в таможенный режим переработки на таможенной территории Украины без предоставления простого

векселя, авалированного банком, что уменьшает расходы субъектов ВЭД и время таможенного оформления товаров.

Произошли положительные изменения и при начислении штрафных санкций²:

Значительные изменения коснулись также и процедуры контроля таможенной стоимости товаров. Положения Таможенного кодекса направлены на упрощение этой процедуры на момент таможенного оформления товаров и перенесения проверки сведений о таможенной стоимости уже после выпуска товаров в свободное обращение. Новым Таможенным кодексом:

- сокращено количество документов, которые подаются для подтверждения таможенной стоимости;
- четко определены основания для запроса дополнительных документов;
- определены основания для принятия решения о корректировке таможенной стоимости.

Изменения, которые произошли в Таможенном тарифе Украины в связи со вступлением Украины в ВТО, привели к снижению среднеарифметической ставки ввозной пошлины с 10,9% (до вступления Украины в ВТО) до 4,7% в 2012 году. Почти 38% ставок пошлины составляют нулевые ставки пошлины. Ставки, размер которых меньше 5% (включая нулевые), составляют 67%. **Удельный вес ставок, которые имеют запретительный характер** (ставки размером более 15%), составляет **лишь 3,9%**. Поэтому сейчас необходимо сосредоточиться на нетарифные барьеры и упрощение процедур торговли.

В настоящее время **170 странам мира Украина предоставляет режим наибольшего благоприятствования**. (MFN - **MOST FAVOURED NATION**)

Происходит либерализация тарифного регулирования вследствие заключения Украиной соглашений о свободной торговле.

Для справки: В настоящее время такие соглашения уже действуют со странами СНГ, ЕАВТ (Швейцария, Люксембург, Норвегия, Исландия), Республикой Грузия, Республикой Македония. Подписано соглашение с Черногорией, Продолжается

² Результаты работы нового Таможенного кодекса стало значительное уменьшение количества принятых таможенными органами решений о корректировке таможенной стоимости. Если в мае т.г. было принято приблизительно 7,5 тис. решений, то на протяжении июня (3,1 тис.), июля (2,9 тис.), августа (2,9 тис.), сентября (2,3 тис.), октября (2,6 тис.), их количество снизилось более чем вдвое, и составляет приблизительно 2,8 тис. Если сравнивать с маем-сентябром 2011 г. их количество снизилось втрое. При этом новым Кодексом введен институт гарантий, то есть на разницу таможенных платежей, которая возникла в результате корректировки таможенными органами таможенной стоимости, декларант имеет возможность предоставить гарантию. Удельный вес использования первого (основного) метода, который базируется на цене, указанной счете-фактуре, в июне (85%), июле (87%), августе (86%), сентябре(85%) и октябре (86%) т.г. выросла по сравнению с маем (81,2%).

переговорный процесс по заключению соглашений с ЕС, Турцией, Сирией, Сингапуром, Канадой, Сербией.

- приведены в соответствие с нормами Соглашения ВТО о правилах происхождения товаров и требований специального приложения «К» к Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур.

Существенным преимуществом для субъектов ВЭД является предусмотренная правилами ВТО и определенная в Кодексе возможность принятия таможенными органами *предварительных решений о стране происхождения товара*.

Кодекс направлен на адаптацию налогового законодательства Украины к принципам и директивам Европейского Союза, нормам ВТО, Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур, Конвенции о временном ввозе, а также имплементацию в национальное законодательство Рамочных стандартов безопасности Всемирной таможенной организации и реформирования таможенной службы Украины.

Обеспечено включение в новый Таможенный кодекс Украины положений, которые *облегчат условия бизнеса*, т.е. происходит либерализация внешнеэкономической и инвестиционной деятельности, а именно:

- статьей 23 Таможенного кодекса *предусмотрено на законодательном уровне предоставления предварительных классификационных решений* по вопросам классификации товаров и определено, что предыдущее решение является обязательным для исполнения любым таможенным органом. Срок действия предварительного решения составляет три года. **Это позволит упростить таможенное оформление товаров за счет наличия официальной информации о коде товара до момента таможенного оформления, а также обеспечит участникам ведения бизнеса возможность прогнозирования финансовых рисков и расходов при подписании контрактов;**

- статьями 67-69 *определены случаи, когда таможенный орган имеет право самостоятельно классифицировать товар* и обязательность обнародования таких решений. Это позволит субъектам ВЭД пользоваться базой данных решений по классификации товаров. На таможенные органы возлагается высокий уровень ответственности за принятое решение по классификации товаров, так как это решение не только публикуется, но и может применяться при определении кода товара по другим таможенным оформлением;

- частью шестой статьи 69 Таможенного Кодекса *предусмотрено, что штрафы и другие санкции за неуплату* таможенных платежей и за другие нарушения, выявленные в связи с неправильной классификации товаров, применяются таможенными органами исключительно в случае, если принятое таможенным органом решение о классификации этих товаров в сложном случае было принято на основании представленных заявителем недостоверных документов, предоставленной им недостоверной и / или неполной информации, что существенно повлияло на его характер.

Таким образом, участники бизнеса в сфере ВЭД не несут ответственности за неправильные классификационные решения, принятые должностными лицами таможенных органов, при условии предоставления к таможенному оформлению достоверной и полной информации о товарах.

Меры таможенных органов относительно *содействия защите прав интеллектуальной собственности* при перемещении товаров через таможенную границу Украины *приведены в соответствие с требованиями Соглашения* по торговым аспектам прав интеллектуальной собственности (*TRIPS*), которое является одной из основных соглашений ВТО.

В соответствии с нормами Таможенного кодекса Украины таможенными органами контролируются разрешительные документы, подача которых предусмотрена только законами Украины.

С 1 июня 2012 года количество разрешительных документов, которые используются для таможенного оформления, уменьшилось с 69 до 26 (на 62%). (Это полный перечень РД, а в показатели рейтинга включаются лишь некоторые из них)

Важным направлением работы является оптимизация количества товаров, которые подлежат государственным видам контроля, и усовершенствованию процедуры осуществления предварительного документального контроля.

Базовый список товаров, подлежащих государственному контролю, раньше включал 1259 товарных позиций (постановление Кабинета Министров Украины от 05.10.2011 № 1031).

После внесения изменений в список общее количество товарных позиций уменьшено на 33,6% (постановление Кабинета Министров Украины от 21.05.2012 № 452).

Принятие этих изменений дало возможность:

- уменьшить количество документов, которые подаются в бумажном виде;
- использование сведений о документах (а не самих документов), которые предоставляются таможене контролирующими органами в электронном виде.

Это, соответственно, дало возможность уменьшить время пребывания в пунктах пропуска транспортных средств, которые перевозят подконтрольные товары примерно на 25 %.

Со вступлением в силу новой редакции Таможенного кодекса Украины введено процедуру перенесения акцента осуществления таможенного контроля во время оформления таможенной декларации на контроль после выпуска товара.

Национальные способы упрощения и гармонизации таможенных процедур, а именно внедрение системы электронного декларирования и предоставления предприятиям статуса уполномоченного экономического оператора, предусматривают значительное сокращение таможенных формальностей, сокращение перечня документов, необходимых для осуществления таможенного оформления и т.д.

Формы и объемы контроля выбираются на основании результатов системы управления рисками.

Таким образом, на законодательном уровне закреплены подходы к проведению выборочного, а не сплошного таможенного контроля. При этом ожидается сокращение времени осуществления таможенных формальностей как на границе, так и при таможенном контроле на таможене назначения.

Для уменьшения количества проверок во время проведения таможенного контроля и оформления товаров в национальной системе таможенных стандартов усиливается роль системы управления рисками и пост-аудит контроля, что содействует развитию международной торговли и созданию позитивного имиджа Украины, направленного на развитие международной торговли.

Положениями нового Таможенного кодекса Украины уменьшено время таможенного оформления товаров с 24 до 4 часов независимо от вида транспорта, характеристик товаров и других обстоятельств.

Среднее время оформления одной декларации в октябре 2012 года составлял:

1 час 16 минут – для таможенного режима импорта;

40 минут – для таможенного режима экспорта.

В октябре (10 мес.) 2013: импорт, экспорт и транзит

Сокращено до 3-х количество документов, которые обязательно подаются таможенному органу для таможенного оформления (таможенная декларация, инвойс, декларация таможенной стоимости).

Введена полноценная процедура электронного декларирования.

В октябре 2012 года в электронном виде оформлялось уже 51,35% таможенных деклараций. Введена процедура бесплатного предоставления предприятиям средств электронной цифровой подписи.

Со вступлением в силу нового Таможенного кодекса существенно уменьшилось количество таможенных досмотров – 5,6% в июне-октябре 2012 (19% в январе-мае).

Данные за 2013 год

Однако, эффект от этих мероприятий будет виден лишь в следующем отчете Doing Business.

РЕМ. Предложения по возможности повышения позиций Украины в рейтинге Всемирного банка и Международной финансовой корпорации.

При расчете показателей для рейтинга Всемирного банка учитывается общее время, затрачиваемое импортерами или экспортерами для перемещения товаров, включая время необходимое для получения разрешительных документов различных государственных органов, прохождения логистических процедур на транспорте и в портах, а также учитывается стоимость всех этих процедур.

Исходя из этого, сокращению указанного времени, и, соответственно, ускорению перемещения товаров, будет способствовать применение Рекомендаций 18, 22 и 24 ЕЭК ООН, а также развитие системы СРО (саморегулируемых организаций).

РЕМ. Рекомендация № 18, третье пересмотренное издание, принятая Центром Организации Объединенных Наций по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН)

Мера 1.3

Организация транспортировки

Транспортировку от пункта отправления до пункта назначения следует организовывать таким образом, чтобы она включала как можно меньшее количество посредников и ограниченную обработку самих товаров во время перевалки и смены вида транспорта.

Уменьшению общего времени, затрачиваемого импортерами или экспортерами для перемещения товаров, также будут способствовать такие меры со стороны государства, как:

- осуществление таможенного контроля и таможенного оформления с использованием автоматизированных систем таможенного оформления, новейших информационных технологий и обмена предварительной информацией (дальнейшее сокращение времени таможенного оформления и осуществления таможенных формальностей);

- сокращение временных нормативов для получения разрешительных документов других государственных органов, получение таких документов по принципу "Единого окна", "Единого офиса", работа по внедрению которых проводится на уровне специальной межведомственной группы и стоит на особом контроле.
- определение временных нормативов на осуществление погрузочно-разгрузочных работ в портах, ограничение во времени экспедиторов на осуществление процедур на различных этапах цепи поставки товаров.

В целях дальнейшего упрощения ведения бизнеса в Украине в части, **упрощения уплаты таможенных платежей**, предусмотрены следующие мероприятия:

Внедрение современной платежной системы уплаты с помощью платежной карточки и введение в исследовательскую эксплуатацию новейшей системы управления финансовыми потоками.

Это позволит:

- реализовать право субъектов ВЭД оформляться в любом таможенном органе;
- автоматизировать процесс расчетов с бюджетом с одновременным сведением до минимума влияния субъективного «человеческого» фактора;
- усовершенствовать систему учета и контроля движения денег;
- ускорить и упростить процедуры таможенного оформления товаров;

Усовершенствование процедуры администрирования таможенных платежей с учетом требований и правил международной практики (ВТО и других стран) путем внесения изменений в Таможенный и Налоговый кодексы Украины.

Эти мероприятия приведут к:

- усилению платежной дисциплины и своевременности поступлений денег в бюджет;
- оптимизации и сокращению налоговых льгот и увеличению налоговых поступлений в бюджет.

Создание единой системы анализа, отчетности и прогнозирования поступлений таможенных платежей путем разработки программного продукта по обработке данных из единой автоматизированной системы таможенных и налоговых данных.

Это позволит усовершенствовать аналитическую работу таможен в части проведения анализа факторов, влияющих на поступления таможенных платежей, а также автоматизировать процесс прогнозирования основных показателей деятельности Департамента таможенного дела в части поступлений в бюджет от экспортно-импортных операций.

Максимальная автоматизация процедуры контроля определения таможенной стоимости с целью нивелирования человеческого фактора на принятие решений.

Украинское правительство и частный сектор выразили готовность содействовать упрощению торговых процедур и автоматизации связанных процедур с их готовностью работать в направлении создания, первоначально, локального «единого окна» (Система портового сообщества) в портах Одесской области, а затем и национального регулирующего «единого окна». По инициативе частного сектора, в частности, Международной торговой палаты Украины и транспортно-экспедиторского сектора, а также при участии Таможенной службы Украины (ныне Департамента таможенного дела Министерства доходов и сборов) в сотрудничестве с министерствами, ведомствами и различными ассоциациями, взяли на себя инициативу реализации этого проекта, анализа, упрощения и достижения максимальной прозрачности требований по интеграции потоков торговой информации в среде безбумажной торговли. В конечном счете, результаты упрощения процедур торговли должны быть доступны через внедрение механизма национального «единого окна» (ЕО). Этот механизм, не нарушая нормативные требования, позволит повысить эффективность международной торговли.

Осуществление национальной политики в области упрощения процедур торговли и запуск ЕО рекомендованы Организацией Объединенных Наций / Центром по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН), в частности, в его Рекомендации 33 от 2004 года. Для многих правительств, «единое окно» стало ключевым инструментом для упрощения процедур торговли и реализации электронного бизнеса. В настоящее время 71 страна сообщили о внедрении систем ЕО различной конфигурации.

Концепция «единого окна» представляет квинтэссенцию упрощения процедур торговли, в частности исключение получения одной и той же информации несколько раз, в разных форматах, и требующей многократного преодоления бюрократических преград. Более конкретно, «единое окно» основывается сначала на упрощение процедур, а затем на внедрение электронных средств (цифровая платформа), которые позволяют участникам торговых и транспортных операций, представлять стандартизованную информацию и документы в единую точку входа для выполнения всех нормативных требований, связанных со всеми режимами (импортом, экспортом и транзитом). Система способствует снижению времени на оформление, а также обеспечению того, чтобы информация, необходимая для выполнения этих процессов, представлялась только один раз. «Единое окно» также способствует прозрачности торговли, а правила и процедуры - четко определены и автоматизированы. Потенциальные выгоды для государственного сектора включают в себя сокращение административного бремени, рациональное использование ресурсов, повышение эффективности и улучшение статистических показателей, что дает возможность доступа и использования всей имеющейся информации всеми контролирующими органами и лучшего администрирования доходов и сборов.

(Чем быстрее торговые потоки, чем меньше барьеров и издержек – тем больше поступлений в бюджет, здоровей и привлекательнее инвестиционный климат, тем увереннее украинский производитель, эффективнее предприниматели).

Внедрение «единого окна» связано с фундаментальной реформой административных процедур, построенной на межведомственной координации, государственно-частном партнерстве, направленной на существенное упрощение и автоматизацию этих процедур. Основной упор делается на дематериализацию торговых процедур, что приведет к большей эффективности как торговых операций и контроля, так и к ликвидации субъективности в процессе международной торговли.

Первый этап построения национального «единого окна» связан с созданием электронной таможни и внедрением электронного декларирования.

На этой основе, на втором этапе, будет внедрена электронная передача других нормативных документов, связанная с системой таможенной декларации.

На третьем этапе электронные системы поддержки бизнеса, транспорта, другие электронные документы, а также существующие системы портового сообщества будут включены в электронный обмен торговой информацией.

На четвертом этапе будет построен трансграничный обмен информацией, обеспечивающий процесс стандартизированного обмена данными с другими странами.

Индикаторы «Ведение бизнеса» (Doing Business) по Украине³. УКРАИНА. Восточная Европа и Центральная Азия

Индикаторы	2011 год.	2012 год.	2013 год.	2014 год.
Доход на душу населения (в долл. США)	2800	3010	3120	3500
Легкость ведения бизнеса (рейтинг)	145/149	152	137/140	112
Международная торговля (рейтинг)	139	140	145	148
Документы для экспорта (количество)	6	6	6	6
Время на экспорт (в днях)	31	30	30	29
Стоимость экспорта (US \$ за контейнер)	1560	1865	1865	1930
Документы на импорт (количество)	8	8	8	8
Время на импорт (в днях)	36	33	33	28
Стоимость импорта (US \$ за контейнер)	1580	2155	2155/2455	2505

ПРОГРАММА ЭКОНОМИЧЕСКИХ РЕФОРМ НА 2010 - 2014 годы

Повышение позиции Украины в международном рейтинге Всемирного банка «Ведение бизнеса - 2012» по простоте ведения бизнеса на 40 позиций, со 142-го на 102-е место из 183-х стран.

Значения всех 6 индикаторов на 2013 год соответствует ВБ 2012, а в ВБ 2014, при сокращении количества дней на экспорт / импорт, возросли затраты на 1 контейнер.

³ Самой благоприятной страной для бизнеса снова, как и в ВБ 2013, стал Сингапур, в первую тройку также вошли Гонконг и Новая Зеландия. Замыкают пятерку США и Дания. Последними в рейтинге оказались Чад (189 место), Центральноафриканская республика (188 место) и Ливия (187 место). Среди стран бывшего СССР самое высокое место вновь заняла Грузия (8 место). За ней идут Эстония (21 место), Литва (17 место) и Эстония (22 место). Казахстан находится на 50 позиции, Белоруссия - на 63, Киргизия – на 68 месте, Азербайджан – 70, Молдова – 78, РФ -92, Таджикистан – 143 и Узбекистан на 146. В этом году в рейтинге Doing Business Украина занимает 112 место - между Ливаном (111-е место) и Папуа Новая Гвинея (113 место). За последние шесть лет, 183 страны создали более благоприятную нормативно-правовую среду для ведения бизнеса. Такие страны как Польша, Грузия, Беларусь, Армения, Молдова, Малайзия, Косово находятся среди 20 стран, которые добились наилучших результатов.

«Ведение бизнеса» год	Реформа
ВБ 2008	Без реформ, зафиксированных ВБ
ВБ 2009	В связи с развитием портовой инфраструктуры и услуг, время на импорт сократилось
ВБ 2010	Без реформ, зафиксированных ВБ
ВБ 2011	Без реформ, зафиксированных ВБ
ВБ 2012	Украина осуществляет внешнюю торговлю более сложно (из-за введения дополнительных проверок при оформлении импорта)
ВБ 2013	Без реформ, зафиксированных ВБ
ВБ 2014	Украина облегчила условия внешней торговли, ускорив оформление таможенных деклараций и сократив количество физических досмотров

Документы для импорта (8): коносамент, заказ на поставку, сертификат происхождения, коммерческий инвойс, импортная таможенная декларация, таможенный транзитный документ, упаковочный лист, сертификат соответствия

Документы для экспорта (6): коносамент, сертификат происхождения, коммерческий инвойс, экспортная таможенная декларация, упаковочный лист, сертификат соответствия

Согласно индикаторам «Ведение бизнеса 2014/2013»

в Украине экспорт стандартного контейнера товаров требует 6 документов, занимает 29/30 дней и стоит \$ 1930 / \$ 1 865.

импорт контейнера требует 8 документов, занимает 28 / 33 дня, расходы \$2505 / 2 155.

Под «стандартным» контейнером подразумевается 20-футовый контейнер с товарами весом 10 тонн, стоимостью 20 тыс. дол. США.

Таблица 1: Данные индексов «Ведение бизнеса» (Doing Business) Всемирного Банка и Международного Торгового Центра (МТЦ)

(2012): <http://russian.doingbusiness.org/data/exploreeconomies/ukraine>,
<http://www.doingbusiness.org>, <http://www.trademap.org/>

ИМПОРТ		ЭКСПОРТ	
Документы на импорт	8	Документы на экспорт	6
Время на импорт (дни)	33	Время на экспорт (дни)	30
Затраты на импорт (USD на контейнер)	2,115	Затраты на экспорт (USD на контейнер)	1,865
Объем импорта в 2011г. (USD)	85.7 млрд.	Объем экспорта в 2011г. (USD)	69.4 млрд.
Импорт как % ВВП (2011г.)	62.1	Экспорт как % ВВП (2011г.)	50.3
Объем импорта в 2012г. (USD)	86.8 млрд.	Объем экспорта в 2012г. (USD)	71.5 млрд.
Импорт как % ВВП (2012 г.)	48.2	Экспорт как % ВВП (2012 г.)	39.7
Документы, необходимые для импорта: Коносамент Ордер на освобождение груза/ на доставку Сертификат происхождения Коммерческий счет-фактура Таможенная импортная декларация Таможенный транзитный документ Упаковочный лист Сертификат технических стандартов		Документы, необходимые для экспорта: Коносамент Сертификат происхождения Коммерческий счет-фактура Таможенная экспортная декларация Упаковочный лист Сертификат технических стандартов	

Информация, содержащаяся в различных мировых индексах и рейтингах (доклад «Ведение бизнеса» (Doing Business)), Индекс эффективности логистики (LPI) Всемирного банка), в некоторой степени ограничена, а табличные данные корректируются (данные в оригинальном отчете не соответствуют данным в сравнительных таблицах 2014 / 2013 и т.п. Например: графа «стоимость импорта» в ВБ 2013 – USD 2155, а в ВБ 2014 – USD 2455, «международная торговля» - 145 и 148, ведение бизнеса 137 и 140. В этой связи необходимо будет провести всесторонний анализ бизнес-процессов и уточнение статистических данных. Таким образом, можно получить объективную картину о

текущем состоянии дел в данном сегменте, что даст возможность четко обозначить спектр проблем. Анализ даст четкие направления и алгоритмы по дальнейшим упрощениям процедур, используя лучшие практики ЕС в качестве ориентира.

Стратегия по упрощению процедур торговли основана на **всеобъемлющем** видении, с определенными масштабом, целями, результатами и сроками. Это направлено на совершенствование условий для деловой активности во всех областях, связанных с международной торговлей: предварительные и таможенные процедуры, торговля с ЕС, СНГ и третьими странами. Стратегия также охватит разные виды транспорта: сухопутный (железнодорожный и дорожный), морской (порты) и воздушный (аэропорты).

Стратегия устанавливает конкретные результаты по графику выполнения мер и ключевые показатели эффективности, которые будут использоваться для мониторинга хода реализации. Снижение бюрократической нагрузки позволит администрации сосредоточить свое время и ресурсы на поддержку международной торговли более эффективно.

Укрепление доверия между участниками внешнеэкономической деятельности и властями потребует долгосрочного изменения мышления и поведения. Воля и государственного, и частного сектора должна быть твердой. Межведомственная группа, которая будет поддерживать реализацию стратегии, включает в себя как государственный, так и частный сектор, которые будут и далее поддерживать друг друга. Стратегия по упрощению процедур торговли будет удовлетворять потребности бизнес - сообщества, особенно малых и средних предприятий.

3. Оценка торговых барьеров на настоящем этапе

По различным данным, участникам внешнеэкономической деятельности все еще приходится иметь дело с многочисленными административными барьерами в международной торговле в Украине. Скоординированная и общепринятая стратегия по упрощению процедур торговли необходима для борьбы с этими препятствиями. В этом разделе описано воздействие этих препятствий на текущее состояние, а также освещаются области для возможных улучшений ключевых показателей.

Текущие препятствия сгруппированы по 5 направлениям:

3.1 Время на экспорт

Замедление экспорта вызвано такими факторами [ключевыми причинами], как:

например:

- большое количество контрольных процедур разными учреждениями, некоторые из которых дублируются;
- не стандартизированная таможенная практика через офисы таможни вызывает много ненужных шагов в процессе таможенного оформления
- рабочие часы таможни не всегда совпадают с потребностями субъектов ВЭД
- несколько агентств запрашивают одни и те же оригиналы подтверждающих документов или повторных данных

3.2 Затраты на экспорт

Высокая стоимость экспорта является проблемой, вызванной такими факторами [ключевыми причинами], как:

Например:

- Нехватка информации, предоставленной субъектам ВЭД, на тему какие предметы под контролем и какими агентствами
- Неясная информация о том, какие документы и процедуры необходимы для импорта и экспорта товаров
- упрощенная процедура не применяется везде, тем самым вызывая необходимость личного присутствия представителя при таможенной очистке грузов
- сложность процедур, ведущих к использованию специализированных посредников
- сборы, применяемые

3.3 Правовые проблемы

Некоторые препятствия могут возникнуть в результате существующих положений в действующем законодательстве или толкования законов, подзаконных актов или конкретной политики государственных органов. Такие проблемы (определены в ходе специального анализа) обычно требуют внести поправки в законах или политики, для того чтобы решить существующие правовые проблемы и создать благоприятную законодательную основу для внедрения мер по упрощению процедур торговли. Области законодательства, в которых могут возникнуть проблемы для внедрения принципа «Единого окна» перечислены в рекомендации 35 ЕЭК ООН. Конкретные правовые

проблемы были выявлены в ходе применения проекта «Единое окно - локальное решение в портах Одесской области».

3.4 Информационные проблемы

Информационные проблемы обычно возникают из-за отсутствия прозрачности или информации (о действующем законодательстве и правилах, процедурах документооборота и т.д.). Такие препятствия включают в себя:

- Нехватка информации, предоставленной субъектам, на тему какие товары контролируются и какими агентствами
- Неясные требования, какие документы требуются и при каких процедурах

3.5 Проблемы реализации

Проблемы возникают и в процессе осуществления торговых процедур. Решения могут быть получены из рекомендаций анализа бизнес-процессов, проводимых для оптимизации процедур. Проблемы осуществления торговых процедур включают в себя:

- не стандартизированная таможенная практика (вызывает много ненужных шагов в процессе таможенного оформления)
- рабочие часы таможни не всегда совпадают с потребностями субъектов ВЭД
- упрощенная процедура не применяется везде, тем самым вызывая необходимость физического присутствия служащих при таможенной очистке грузов
- несколько ведомств запрашивают одни и те же оригиналы подтверждающих документов или повторяющиеся данные

3.6 Процесс реформы и реализация мер по упрощению процедур торговли

Эффективная реализация процедур импорта/экспорта с целью упрощения процедур торговли требует согласованных усилий всех заинтересованных сторон, участвующих в этом процессе. До тех пор пока комплексный подход не будет принят, (создание потенциала и реформы), попытки упрощения процедур не приведут к ожидаемым результатам или будут неустойчивыми в среднесрочной перспективе.

Руководящие принципы для обеспечения успешного и устойчивого осуществления мер по упрощению процедур торговли:

1. политическая воля, ответственность за процесс реформ, государственно-частное сотрудничество;
2. предварительный анализ потребностей, учитывающий специфику Украины;
3. адекватное финансирование и человеческие ресурсы даны для реализации;
4. правовые основы проанализированы и, в случае необходимости, законы и подзаконные акты исправлены;
5. прозрачность и предсказуемость (для поощрения добровольного соблюдения);
6. баланс между упрощением и контролем за счет применения методов управления рисками, неразрушительных методов контроля и передовых технологий, пост - таможенного аудита и т.п.
7. честность в управлении человеческими ресурсами;
8. требования по процедурам, документам и данным сведены к минимуму;
9. информационно-коммуникационные технологии применены в соответствии с лучшей международной практикой.

3.7 Общие источники задержек / расходов, связанных с требованиями государственных регулирующих органов

Важно уйти с ограниченного рассмотрения процессов в отдельных министерствах и рассмотреть более общие способы уменьшения задержек и расходов. Общие источники задержек и расходов, связанных с требованиями от государственных регулирующих органов включают:

Например:

- Бюрократическое оформление документов и задержки, связанные с получением необходимых разрешений на импорт / экспорт, сертификатов соответствия или оригиналов во время либо до прибытия груза;
- Большие расходы на обработку контейнера / товаров для перемещения контейнеров в зоны контроля и разгрузке содержимого для того, чтобы другие агентства могли сверить необходимые данные (наличие этикеток на продукции / маркировку и / или отобрать образцы);
- Неясная политика;
- Исключительно большая доля грузов, которые подвергаются физической инспекции, которая превышает потенциал таможенной службы из-за того что эти ведомства не используют методологии управления рисками;

- Отсутствие координации между инспекторами таможни и других контролирующих органов в тех случаях, когда они все должны присутствовать при вскрытии пломб контейнеров до начала инспекции и контроля.
- Задержки, связанные с необходимостью отбора и транспортировки проб в лаборатории, которые могут быть расположены далеко от порта;
- Значительные потери времени при проведении лабораторных исследований и передаче результатов тестов от лаборатории;
-

4. Ключевые показатели эффективности / критерии

Реализация национальной стратегии по упрощению процедур торговли будет оцениваться по ряду ключевых показателей эффективности, (в случае отсутствия – необходимо определиться с ними). Предпочтительно сделать их сравнимыми с показателями государств-членов Европейского Союза. Ключевые показатели эффективности выбраны в качестве цели, которая будет достигнута к 2018 году, но будет контролироваться на постоянной основе.

4.1 Индекс «Ведение бизнеса» (Doing Business) Всемирного Банка – Индикаторы Международной торговли 2014 (Trading Across Borders Indicators)

Индикаторы по международной торговле за 2014 год в индексе «Ведение бизнеса» (Doing Business) Всемирного банка показывают время и стоимость (за исключением пошлин), связанных с экспортом и импортом морским транспортом, а также количество документов, необходимых для завершения сделки. Эти показатели охватывают требования к документации и процедурам на таможне, в других регулирующих органах, а также в порту. Они также охватывают технические аспекты, в том числе сроки и стоимость внутренних перевозок между главным для бизнеса городом страны и главным портом, используемыми субъектами ВЭД. Эти индикаторы обычно используются в качестве ключевых при измерении достижений упрощения процедур торговли – т.е. чем более трудоемкие и дорогостоящие экспортные и импортные операции, тем труднее для местных компаний быть конкурентоспособными и получать доступ на международные рынки.

Показатели Всемирного банка основаны на исследованиях, одинаковых для всех стран. Поэтому следует принимать во внимание, что точное значение показателя не является единственным фактором оценки, а, скорее, относительное позиционирование по отношению к другим

странам. Анализ бизнес-процессов и другие исследования и обзоры позволяют сделать более тонкую оценку.

4.2 Индикаторы международной торговли Украины в 2014 г.

Украина в 2014 г. занимает 148 место среди 189 стран по индикаторам международной торговли по индексу «Ведение бизнеса» (Doing Business) Всемирного банка. Это ставит Украину в нижний диапазон рейтинга «Ведение бизнеса» (Doing Business). В таблице 2 приведены индикаторы Украины в период между 2011 и 2014 годами. Таблица 3 показывает место Украины по Индексу эффективности логистики (LPI) Всемирного банка в 2007, 2010 и 2012 годах. В таблице 4 показан более подробно индекс эффективности логистики (LPI) по Украине.

ИЭЛ оценивает 6 областей эффективности страны:

1. **Эффективность** процесса таможенной очистки
2. **Качество** торговой и транспортной инфраструктуры
3. **Простота** организации поставки по конкурентной цене
4. **Компетентность в области логистики** и качество логистических услуг
5. **Возможность отслеживать и контролировать** перемещение грузов
6. **Своевременность** доставки грузов

- ✓ Основывается на более чем **5,000 показателей** для страны, проводимых более **1000 специалистами по логистике** со всего мира
- ✓ Первичные данные, собраны по **155 странам**
- ✓ Источником данных являются **поставщики логистических услуг** (экспедиторы и операторы экспресс-доставки)
- ✓ Респонденты оценивают уровень эффективности логистики **по шкале от 1 до 5**

Отсутствие координации и интеграции: С унаследованными существующими системами таможенных складов, грузоотправители отдельно имеют дело с экспедиторами, брокерами, перевозчиками; международными экспедиторами, имеющих небольшое присутствие

Разрыв в цепи транзитных поставок: Ограниченная способность отслеживать товары в пути; низкая предсказуемость железнодорожной доставки в вагонах и контейнерах

Оперативные ограничения: Разбросанная схема расположения терминала и грузовой станции, необходимо пройти длинный ряд логистических операций (например, сквозная система складирования (кросс-докинг), последующая сортировка в грузовых поездах)

Внутренние грузоперевозки и другие услуги **не соответствуют международным стандартам**

Остальные ограничения по упрощению процедур торговли для окончательного оформления и транзита, в основном исходят из унаследованной системы таможенного склада для оформления товара

Таблица 2. Индикаторы международной торговли Украины по индексу «Ведение бизнеса» (Doing Business) Всемирного банка

Показатели	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.
Международная торговля (рейтинг)	139	140	145	148
Документы для экспорта (количество)	6	6	6	6
Время для экспорта (дней)	31	30	30	29
Стоимость экспорта (USD/контейнер)	1560	1865	1865	1930
Документы для импорта (количество)	8	8	8	8
Время для импорта (дней)	36	33	33	28

Стоимость импорта (USD/контейнер)	1580	2155	2155/2455	2505
-----------------------------------	------	------	-----------	------

Таблица 3. Ранжирование по индексу эффективности логистики (Logistics Performance Index) Всемирного Банка по Украине (цель Украины в январе 2013г. - войти в первую 50-ку) Следующий отчет ИЭЛ будет опубликован в феврале 2014 года

Ранжирование по индексу эффективности логистики (LPI) из 155 стран	Место в LPI в 2007 г.	Место в LPI в 2010г.	Место в LPI в 2012г.
Индекс эффективности логистики (LPI)	73	102	66
Эффективность очистки на таможне	97	135	88

Таблица 4. Индикаторы индекса эффективности логистики (LPI) Всемирного Банка по Украине

Индекс эффективности логистики (LPI) по данным Всемирного банка (Украина)	2007		2010		2012	
	ранг	оценка	ранг	оценка	ранг	оценка
Индекс эффективности логистики (LPI)	73	2.55	102	2.57	66	2.85
Эффективность процесса очистки на таможне	97	2.2	135	2.02	88	2.41
Качество инфраструктуры, связанной с торговлей и транспортом	74	2.35	79	2.44	70	2.69
Облегчение организации конкурентоспособных цен перевозки товаров	83	2.53	84	2.79	83	2.72
Компетентность и качество логистики	90	2.41	77	2.59	61	2.85
Возможность отслеживать груз	81	2.53	112	2.49	50	3.15
Частота с которой груз достигает получателя в рамках запланированного или ожидаемого времени доставки	55	3.31	114	3.06	68	3.31
Оценка от 1 до 5, где 1 - очень низкая, 5 - очень высокая						

Сравнение с приведенными выше показателями будет хорошей мерой для оценки прогресса в будущем, и ключевые показатели эффективности для данной стратегии можно основывать исходя из указанных выше показателей.

Согласно отчету «Ведение бизнеса» (Doing Business) 2013, время необходимое на осуществление всех формальностей импорта составляет 33 дня, а операции необходимые для экспорта занимают 30 дней, а в ВБ 2014 – 29 и 28 соответственно, по сравнению с 9 днями как на импорт, так и на экспорт в Испании и Бельгии. В среднем для всех государств-членов ОЭСР время этих процедур составляет 10 дней, а для стран ЕС в среднем это время составляет 11 дней, хотя Эстония имеет лучший показатель – 6

дней. Это говорит о том, что у Украины есть потенциал в снижении времени на осуществление процедур экспорта и импорта.

4.3 Время на экспорт сократится на 50%

Если Украина сократит только стоимость и время, затрачиваемое на экспорт / импорт на 50%, то ее рейтинг изменится с 148 на 87 место. При этом в общем рейтинге она поднимется на 10 позиций – на 102 место (эквивалентно сегодняшним рейтингам Турции и, что соответствует задачам на 2012 год **Программы экономических реформ на 2010 - 2014 годы**). А если снизить этот показатель до 10 дней (как в Грузии) - то страна сможет оказаться в первой сотне стран по индексу «Ведение бизнеса» (Doing Business).

4.4 Расходы на экспорт одного контейнера уменьшатся на 20%

По данным раздела «Простота ведения бизнеса 2014» (“Ease of Doing Business 2014”) Всемирного банка, в среднем на экспорт одного контейнер из Украины стоит \$1930 (по сравнению с \$1040 в Греции, \$1005 в Великобритании и \$725 в Швеции). Средняя стоимость по всем странам-членам ЕС составляет \$ 1009, а ОЭСР – 1070. Стоимость импорта еще выше: \$ 2505 за контейнер. К сожалению, она значительно возросла в Украине с 2011г (см. таблицу 2). Если Украина сократит расходы на экспорт / импорт на 20%, то ее рейтинг должен перейти опять приблизительно до ____ места и быть эквивалентным ____.

4.5 Процент физического и документального контроля снизится при использовании модернизированного сбора и обработки информации, анализа рисков и селективных методов

С 2012 года, после принятия нового Таможенного кодекса, процент физического контроля снизился с 19% (в начале 2012 года) до, приблизительно, 5,6% (в октябре 2012 года), что является относительно низким процентом физического контроля. Для сравнения, физический или документальный контроль в Греции составляет 46%, но некоторые страны-члены ЕС проводят менее 5% контроля.

Ключевые показатели эффективности, например:

1. сократить до 10 – 14 дней время для экспорта в соответствии с индексом трансграничной торговли Всемирного банка к показателям 2013 года. Ключевые индикаторы измеряются поквартально
2. снизить стоимость экспорта на 20%, на основе измерения Всемирным банком в обследовании трансграничной торговли

(Trading Across Borders 2014). Ключевые индикаторы измеряются поквартально

3. снизить долю физического и документального контроля до показателя менее чем 5%.

4.6 Увеличение количества субъектов, зарегистрированных для упрощения процедур

4.7 Увеличение количества субъектов, зарегистрированных как уполномоченные экономические операторы

ТКУ: Раздел I. Общие положения (статьи 1-35)

Глава 2. Уполномоченный экономический оператор (ст.12-18)

Примеры применения положений

Меры, нормативные акты по увеличению количества таких субъектов.

REM: Проект Приказа Миндоходов Украины "О предоставлении предприятию статуса уполномоченного экономического оператора"- на обсуждении до 15 ноября 2013 года.

4.8 Создание, а затем и увеличение числа уполномоченных экономических операторов в области сельского хозяйства

4.9 Часовые нормативы для конкурентоспособности экспорта Украины

Ключевые показатели эффективности, например:

1. Сокращение времени на экспорт с 29 дней до ... в 201... году
2. Сокращение стоимости экспорта одного контейнера с 1930 долларов США до ... в 201... году
3. **Создание системы и наращивание числа уполномоченных экономических операторов.**

Ключевые индикаторы можно измерять и по кварталам

5. Структура управления

5.1 Введение в Структуру Управления по реализации проекта

Возрастающее значение торговли и транспорта привело к поиску интегрированных способов реализации мер по упрощению процедур. Среди тех, на которые следует обратить внимание, национальные торговые / транспортные комитеты по упрощению процедур торговли и транспорта. Поскольку международная торговля и транспорт предполагают участие многочисленных министерств, ведомств, органов власти и представителей бизнес сектора, меры по содействию торговле и транспорту должны быть разработаны и реализованы таким образом, чтобы быть адаптированными к разнообразным требованиям. Действенная и эффективная координация в виде таких институциональных механизмов как комитеты по упрощению процедур, могут сыграть решающую роль в оптимизации управления и мер, необходимых для содействия международной торговле и транспорту. Такие комитеты могут стать площадкой, позволяющей заинтересованным сторонам не только достичь консенсуса, но и привести их к совместным действиям, результатом которых является возможность для успешной реализации программ развития и осуществления мер содействия торговле и транспорту.

Важность роли национальных комитетов по упрощению была признана еще в 1965 году в связи с принятием Конвенции по облегчению международного морского судоходства (FAL) путем принятия Резолюции. Эта Резолюция призывала Договаривающиеся правительства создавать национальные и региональные комитеты в целях продвижения рекомендации по упрощению процедур, их принятия и реализации. Рекомендация была введена в приложение к Конвенции FAL в качестве рекомендуемой практики. В начале 1970-х годов для обеспечения последовательности в разработке политики посредством координации и сотрудничества было учреждено много национальных комитетов по упрощению торговли в качестве инструмента консультаций между заинтересованными государственными органами и частным сектором. В 1974 году Экономической комиссией ООН для Европы (ЕЭК ООН) была опубликована Рекомендация № 4 по созданию национальных комитетов по упрощению торговли.

Поскольку координация и сотрудничество играют важную роль для решения проблем в области упрощения процедур торговли и транспорта,

ряд учреждений Организации Объединенных Наций опубликовали исследования и руководящие принципы для национальных торговых / транспортных комитетов по упрощению.

Тем не менее, в данный момент есть необходимость акцентировать внимание на координации взаимодействия между правительственными учреждениями и представителями деловых кругов.

Самая первая попытка дать рекомендации относительно упрощения процедур торговли и транспорта на национальном уровне была предпринята Рабочей группой по упрощению процедур международной торговли Европейской Экономической Комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) в 1974 году, когда она приняла Рекомендацию № 4 по созданию национальных комитетов по упрощению процедур торговли. Рекомендация № 4, принятая СЕФАКТ ООН, которая призывает правительства "учредить и поддерживать национальные органы по упрощению процедур торговли со сбалансированным участием частного и государственного сектора" в целях решения разнообразных вопросов упрощения. Рекомендация № 4 стала отправной точкой для создания ряда так называемых комитетов ПРО в Европе.

Основную цель создания комитетов ПРО является упрощение, стандартизация и унификация процедур международной торговли, поэтому комитеты называются ПРО (**ПРОцедурными**). Хотя в Рекомендации и упоминается необходимость координации между заинтересованными сторонами, это происходит в ограниченной форме.

С момента принятия рекомендации было создано много комитетов ПРО. Однако на сегодняшний день такие комитеты функционируют лишь в 29, в основном в европейских странах.

Содействие торговле и транспорту включает в себя деятельность многочисленных министерств и ведомств, имеющих конкретные регуляторные функции. Целью координационных механизмов является объединение усилий разноплановых заинтересованных сторон общей целью - содействие торговле и транспорту. Механизм обеспечивает создание платформы для обсуждения и разработки совместного плана действий министерств и ведомств. Они обеспечивают форум для государственных учреждений и бизнес - сектора в достижении консенсуса по широкому кругу вопросов и определении конкретных мер по упрощению процедур для совместных и индивидуальных действий.

Эти механизмы, как правило, функционируют под эгидой правительства как межведомственный орган для обсуждения вопросов упрощения. Представители грузоотправителей и получателей, экспедиторов, банков, страховых компаний, транспортных операторов и других соответствующих заинтересованных сторон являются, как правило, частью этих механизмов и принимают участие в обсуждениях. Являясь фактическими пользователями мер по упрощению процедур, бизнес - сообщество не только имеет глубокий интерес к процессу принятия решений, но и может играть важную роль во внутригосударственных

консультациях и координации процессов а, следовательно, должно быть связано с координационными механизмами.

5.2 Основа для создания национальных органов по координации

Национальные координационные органы учреждаются в разных странах при различных обстоятельствах. В некоторых - они создаются в соответствии с обязательствами, взятыми на себя государством в рамках субрегиональных торговых или транспортных соглашений. В других - они создаются для удовлетворения внутренних потребностей по координации различных задач или проектов, которые требуют межведомственного согласования. В любом случае, для таких органов, которые должны эффективно и устойчиво работать в течение длительного периода, желательно иметь соответствующий мандат в виде правовой основы. Опыт показал, что без соответствующей правовой базы, эти органы будут иметь проблемы с точки зрения функционирования в течение длительного периода времени.

5.2 Органы, создаваемые для удовлетворения национальных потребностей

Чтобы воспользоваться преимуществами глобальных рынков, страны становятся инициаторами различных меры по торговым и транспортным процедурам. Эти инициативы, в случае необходимости появления конкретных мер по упрощению торговых и транспортных процедур, предлагаются и сопровождаются либо правительствами, либо бизнес структурами. Для улучшения конкурентоспособности на мировом рынке, ряд стран внедрил или находится в процессе внедрения «Единого Окна». Одной из важных задач успешной реализации «Единого Окна» является координация между различными государственными ведомствами и участниками бизнес - сектора в гармонизации соответствующих торговых процессов и документов. Для эффективной координации, необходимой при организации системы «Единого Окна», многие правительства создали межведомственные органы по координации.

Кроме того, многие страны автоматизировали или находятся в процессе автоматизации таможенного контроля и таможенного оформления. Этот процесс должен включать в себя потребности других государственных учреждений и предполагает высокую степень координации между различными министерствами и ведомствами, такими как Министерство финансов - по вопросам сбора налогов, Министерство торговли - по вопросам лицензирования, сельского хозяйства - по карантину растений и стандартам и т.д. Процесс автоматизации также требует согласования с банками, таможенными брокерами, судоходными линиями и портовыми властями. Для достижения требуемой координации и удовлетворения потребностей каждой из заинтересованных сторон и

автоматизации таможенных процедур, может быть создан орган по координации с участием представителей соответствующих заинтересованных сторон.

5.3 Правовая основа для создания и функционирования национальных органов по координации

Инициативы упрощения в области торговли и транспорта могут привести к перераспределению или даже утрате некоторых функций и влияния некоторых учреждений на определенные процессы и, конечно же, вызывают конфликт интересов, а также приводят к действиям, блокирующим реализацию таких инициатив. Наличие соответствующей правовой поддержки может предотвратить противодействие проведению реформ со стороны заинтересованных кругов и лиц. Кроме того, наличие сильной политической воли, которая проявляется путем введения правовой основы для национального органа по координации, дает четкий сигнал заинтересованным сторонам внутри страны и за пределами государства о приверженности задекларированному упрощению торговли и транспорта, а в этой связи - обеспечивает непрерывность процесса. Правовая основа для национального органа по координации может увеличить его эффективность и устойчивость.

Создание правовой основы для национального органа по координации может быть реализовано путем издания Указа Президента, Распоряжения Премьер-министра или Постановления правительства. Кроме того, желательно иметь мандат в виде документа, определяющего основные особенности органа по координации. В нем также может оговариваться состав (от государственного и частного сектора), представительский уровень и определяться регламент работы. В регламенте могут указываться круг, объемы и основные направления деятельности органа по координации. Также в мандате могут быть упомянуты необходимость в секретариате для поддержки функционирования органа по координации и возможные источники финансирования для создания и функционирования национального органа по координации.

Хорошо продуманная структура и функции органа по координации имеет огромную важность для гарантирования своевременного и успешного внедрения стратегии УПТ.

5.4 Функции и деятельность национальных органов по координации

Функции органа по координации должны быть приняты в соответствии с приоритетами страны в торговле и транспорте. Каждая страна имеет различные

приоритеты в области упрощения процедур торговли и транспорта в зависимости от различных факторов: институциональной среды, потенциала бизнес сектора и политической воли в вопросе содействия торговле и транспорту. При определении объема работ органы по координации могут учитывать различные факторы, учитывая сферу своей деятельности. На основании этого могут быть разработаны и утверждены годовые планы работы, программы и направления деятельности такого органа.

Основной функцией органа по координации является обеспечение создания и предоставления основы для координации межминистерского и межведомственного сотрудничества.

Это может помочь в:

- упрощении, стандартизации и унификации правил, процедур и документов;
- использовании информационно - коммуникационных технологий (ИКТ) в торговых и транспортных операциях;
- изучении изменений в международной торговле и транспортной среде;
- инициировании разработки, согласовании и применении торговых и транспортных соглашений процедур
- развитие потенциала заинтересованных сторон и т.п.

Представленный перечень не является исчерпывающим и в зависимости от потребностей конкретной страны можно предусмотреть больше или меньше функций и полномочий.

Важнейшей функция национального органа по координации, является обеспечение основы для координации и сотрудничества между различными министерствами и ведомствами. Как указывалось ранее, процедуры международной торговли и транспортные операции в значительной мере усложнились в связи с многочисленностью органов, осуществляющих свою регуляторную функцию, как правило, самостоятельно. Повышенное внимание, уделяемое упрощению процедур международной торговли и транспорта, привело к настоятельной необходимости разрешения существующих проблем и несоответствий.

Одной из основных причин задержек при пересечении границы является отсутствие сотрудничества и координации между ведомствами. Часто одно ведомство не знает, что делают другие по отношению к той же партии товара, и, даже если он осознает это, как правило, не прилагает усилий, чтобы связаться с другими учреждениями. Это приводит к

чрезмерным и громоздким процедурам физических досмотров и документальных проверок. Кроме того, во время пересечения границы, весь процесс повторяется на сопредельных пунктах пропуска. Такие проблемы могут быть решены путем сотрудничества между учреждениями как внутри страны и на границе, так и через взаимодействие между контролирующими органами сопредельных государств.

Таким образом, основной функцией органа по координации является создание основы для межведомственной координации и сотрудничества. В рамках органа по упрощению торговых и транспортных процедур в различных министерствах и ведомствах могут быть разработаны и внедрены эффективные и действенные решения.

5.5 Организационная структура и состав национального органа по координации

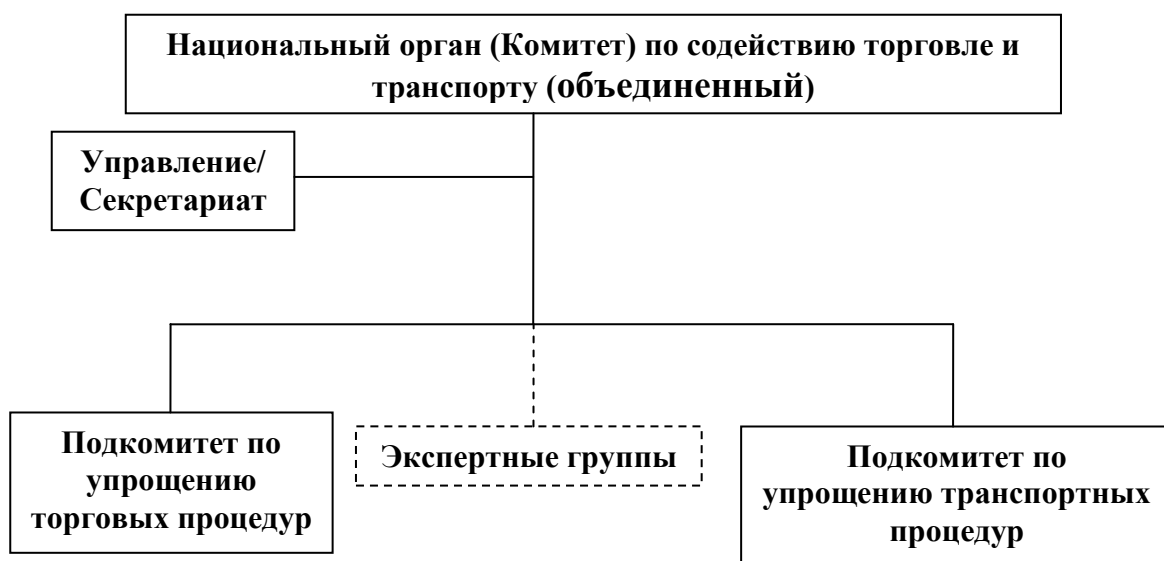
А. Организационная структура

После того, как были определены функции и программа работы органа по координации, необходимо определить его организационную структуру. Правильная и стабильная структура органов по координации способствует успешному исполнению функций и реализации программ. Частые изменения в организационной структуре несут в себе множественные риски для достижения целей и устойчивости координационных органов.

Исходя из опыта, для органа по координации предлагаются две примерные организационные структуры. В зависимости от институциональной среды и ее специфических потребностях по упрощению процедур торговли и транспорта, страна может найти лучший способ организации своего органа по координации.

В первой структуре, как показано на рисунке 1, есть один общий межведомственный орган, состоящий из заинтересованных органов по торговле, транспорта, других смежных государственных органов и представителей бизнес - сектора. Она обеспечивает платформу, где различные заинтересованные стороны объединены общей целью – упрощением процедур торговли и транспорта. В ней могут вноситься на рассмотрение, обсуждается различные вопросы и, наконец, вырабатываются согласованные решения и действия. Такой подход обеспечивает согласованность формирования политики упрощения процедур, применяемых различными ведомствами, задействованными в процессах международной торговли и транспорте.

Рисунок 1: Организационная структура объединенного национального координационного органа по упрощению торгово-транспортных процедур

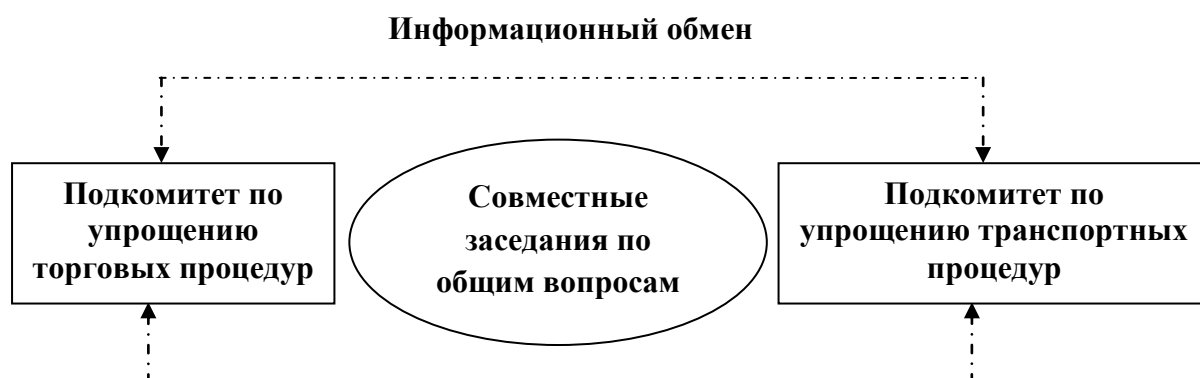


При такой структуре подкомитеты могут функционировать независимо друг от друга и быть подотчетны основному органу. Общие задачи или проблемы решаются путем совместных совещаний, проводящихся в соответствии с рабочей программой. Кроме того, в зависимости от потребностей и обсуждения конкретных вопросов в соответствии с мандатом национальных координационных учреждений, могут создаваться специальные рабочие группы. Основной орган осуществляет свои полномочия при поддержке офиса или секретариата, функционирование которого оговаривается отдельно.

При такой организационной структуре, заинтересованные стороны торговли и транспортного сектора могут собраться вместе и во избежание дублирования усилий и потенциальных несоответствий в осуществлении торговых и транспортных мер по упрощению процедур.

Еще один тип организационной структуры органа по координации представлен на Рисунке 2, в его структуру входят два межведомственных учреждения по упрощению торговли и транспорта. Механизмы каждого из подкомитетов схожи с предыдущим.

Рисунок 2: Организационная структура отдельных национальных органов по упрощению торговых и транспортных процедур



Взаимное представительство в органах

В случае принятия организационной структуры с двумя координационными органами, основными факторами эффективности работы будут являться обмен информацией между двумя организациями и взаимное представительство ведущих министерств в этих органах.

В этой структуре оба органа – и по упрощению процедур торговли и по упрощению процедур транспорта могут работать независимо друг от друга. При этом для обсуждения взаимосвязанных вопросов, им необходимо проводить совместные заседания. Результаты совместных заседаний должны служить основой для принятия соответствующих мер по упрощению процедур для этих двух межведомственных органов.

Б. Управление / Секретариат

Для нормального функционирования координационных органов важную роль играет предоставление услуг секретариата. Координационные органы нуждаются в технических подразделениях в виде Управления или Секретариата с профессиональной командой. Предпочтительно чтобы руководителем был профессионал с большим опытом в области торговли и / или облегчению перевозок. Персонал, для обеспечения функционирования органов по координации, как на постоянной, так и временной основе может привлекаться из различных министерств и ведомств.

Желательно чтобы офисные помещения и сотрудники в управление / секретариат предоставлялись ключевыми министерствами.

Финансирование деятельности управления / секретариата могут покрываться за счет общего бюджета ключевого министерства или дополнительного бюджета, выделенного для управления / секретариата.

В. Членство и состав

По количеству членов состав координационных органов может варьироваться в зависимости от страны, структуры торговли, транспорта и местных особенностей. В Таблице 2 показана примерная структура органов в области упрощения торговли и транспорта на основе ГЧП.

Таблица 2

Основные партнеры в международной торговле и транспорте	
Государственный сектор	Частный сектор

- Транспорт	
- Министерство транспорта	- Профессиональные ассоциации
- Торговля	
- Министерство	- Торгово-промышленные палаты
- Внешнеторговые агентства	- Таможенные брокеры
- Банковские и страховые учреждения	- Ассоциации по импорту / экспорту
- Финансы	
- Министерство	- Банковские и страховые ассоциации
- Таможенная служба	
- Безопасность производства / здоровье / питание	
- Министерства сельского хозяйства / здравоохранения	
- Пограничный контроль	
Министерство внутренних дел	
Министерство обороны	
Пограничная служба	
- Выдача виз	
- Министерство иностранных дел	
- МВД	

Однако этот список следует рассматривать как в свете возможных проблем управляемости органом, так и его способности обеспечения эффективного процесса принятия решений.

Желательно, чтобы орган по координации пользовался поддержкой руководства высокого уровня. Этот орган может быть возглавлен руководством министерства, имеющего рычаги влияния и значительный интерес к вопросам содействия торговле - обычно это министерство торговли или транспорта. В случае, когда при решении сложных межведомственных проблем в области упрощения процедур координация на уровне министерства затруднена - для повышения потенциала орган по координации может работать под председательством Вице премьер-

министра. Кроме того, орган по координации может иметь заместителя председателя, который может быть избран из числа членов координационного органа.

РЕМ !!!!!!!!!!!

Межведомственный орган должен быть уполномочен на регулирование, контроль и осуществление стратегии УПТ. У него должны быть полномочия для выполнения этих функций. В то же время он должен быть подотчетен. Управленческая структура должна быть простой, эффективной и распределена на 3 уровня:

- Политический контролирующий орган: с определенными составом (Министерства, торгово-промышленные палаты, ассоциации), функциями и графиком проведения заседаний, Регламентом и т.п. **(Круг ведения и правила процедуры)**
- Действующий руководящий комитет
- Рабочие группы по конкретным проблемам:
 - ✓ скоординированное управление границами,
 - ✓ гармонизация данных, анализ бизнес-процессов (упрощение, гармонизация, стандартизация документарных процедур);
 - ✓ таможенные процедуры,
 - ✓ информационно-коммуникационные технологии,
 - ✓ правовые вопросы,
 - ✓ морские и авиа порты, автомобильные и железнодорожные перевозки, мультимодальные и интермодальные перевозки и т.д.
- Специальные рабочие группы для решения особых вопросов или для осуществления задач, установленных общим планом действий.

6. Стадии реализации

Цели и видение дорожной карты и конкретных действий, содержащиеся в плане, могут быть достигнуты только при соблюдении строгого временного графика. Эта секция описывает подробные сроки и стадии, которые детализируются в плане действий.

6.1 Начальная фаза

6.2 Краткосрочная фаза (добиться 50% ключевых показателей эффективности)

6.3 Среднесрочная Фаза (добиться почти 100% ключевых показателей эффективности)

6.4 Долгосрочная фаза (стабилизация выполнения ключевых показателей)

Долгосрочная фаза должна привести к окончательной реализации:

- ✓ Электронной системы управления таможней,
- ✓ Портала торговой информации, который служит «Единым окном» всех контролирующих органов и частного сектора,
- ✓ Системы портового сообщества, охватывающей все порты Украины,
- ✓ «Единое окно» национального масштаба, которое объединяет все, правительственные учреждения и таможню.

7. План действий и сроки выполнения

План излагает подробно различные действия, которые способствуют внедрение этой дорожной карты. Все они должны рассматриваться как части главной цели.

МОНИТОРИНГ РЕЗУЛЬТАТОВ

В стратегии предлагается основанный на результатах подход к содействию развитию транспорта и торговли в целях сокращения необходимого времени и издержек для реализации международной торговли. Прогресс лучше всего измерять на основе данных, а не промежуточных критериев. Концепция заключается в определении ключевых коридоров, мониторинге времени и издержек торговли на коридорах, и согласовании целей по сокращению данных издержек. Действия в области политики, необходимые для достижения целевых сокращений, будут реализованы отдельными странами. Ключевые партнеры по развитию предоставят инвестиционную и техническую поддержку, а также информацию по современной международной практике. Координационный комитет по транспортному сектору обеспечит форум для детального планирования, координации, обмена опытом и мониторинга прогресса.

Желательно начать с ряда ограниченных пилотных проектов по мониторингу. При том, согласно техническому анализу, некоторые коридоры могут считаться частично подходящими для пилотного этапа. Ключевым фактором достижения успеха будет основанный на результатах

подход, который позволит определить приоритетность необходимых действий. Мерой измерения успеха будет степень, в которой каждый набор национальных действий поддерживает сокращение времени и издержек (на основе рейтингов DB LPI и TRS ВТамО). Работа на двухсторонней основе улучшит возможность реализации существенных улучшений в экономии времени и расходов.

Индикативная система результатов представлена в **Приложении 3**. Система результатов будет доработана до окончательной версии после одобрения данной стратегии. Заключительная система результатов будет включать

- 1) поддающиеся измерению показатели эффективности;
- 2) разбитый по приоритетности график необходимых инвестиций на 2014х-201х гг.; и
- 3) индикативный график необходимых инвестиций на 2014-20хх гг.

Заключительная система результатов будет представлена после (_____).

7.1 Предварительные условия для реализации дорожной карты и незамедлительные меры

Для реализации поставленной цели необходимо решение следующих основных задач, связанных с разработкой:

- системы мониторинга информации о средних сроках пропуска товаров и судов, их таможенного оформления на пограничных пунктах, что позволило бы участникам торговли принимать взвешенные решения и учитывать возможные задержки;
- мероприятий, направленных на упрощение существующих организационных процедур, формальностей, сборов и осуществления оплаты этих сборов, расчетов по фрахтовым платежам;
- методов управления рисками и в сочетании с этим процедур контроля после таможенного оформления товаров и судов в целях уменьшения числа физических досмотров;

- способов предварительного оформления товаров и их выпуска для свободного обращения с последующим окончательным определением таможенной стоимости и уплатой таможенной пошлины в целях обеспечения более быстрого выпуска товаров после их прибытия;
- механизма «единого окна» и признание компетентными органами коммерческих документов и копий в целях уменьшения количества требуемых документов и пунктов их представления;
- условий применения специальных упрощенных процедур для экономических операторов с хорошей репутацией соблюдения требований, таких, как уполномоченные экономические операторы или уполномоченные торговые компании, или для экономических операторов с особыми потребностями, таких, как операторы экспресс-перевозок;
- условий отмены предотгрузочных досмотров и обязательного использования услуг таможенных агентов.

7.2 Подробное описание действий

В таблице определены:

- *основные этапы развития;*
- *действия;*
- *описание действий;*
- *ведущее учреждение;*
- *ожидаемые достижения в ближайшем будущем (краткосрочном, среднесрочном и долгосрочном периодах)*

Задачи	Ключевые вопросы	Результаты	Контрольные точки и показатели
Цель 1: Совершенствование и повышение конкурентоспособности транспортных коридоров			
Совершенствование коридоров в целях увеличения пропускной способности и поддержания привлекательности Украины, как транзитного государства.	<ul style="list-style-type: none"> - транзитная торговля недостаточна; - высокие транспортные издержки и время в пути. - протяженность линейной инфраструктуры приводит к высоким строительным расходам. - недостроенные участки вносят свой вклад в высокие транспортные издержки. - низкое качество значительной части существующей транспортной инфраструктуры. 	<ul style="list-style-type: none"> - сокращение транспортных издержек и времени. - «ликвидация» слабых или отсутствующих дорожных сообщений за счет строительства новых дорог и реабилитации существующих при финансовой поддержке государственного и региональных бюджетов. 	<ul style="list-style-type: none"> - авто и железнодорожные тарифы..... - увеличение средней скорости на авто и железных дорогах, - сокращение времени в пути. - сокращение средней стоимости эксплуатации автотранспортных средств.

	- ухудшение ТИ по причине недостаточного финансирования на техническое обслуживание.	- надлежащее содержание коридоров.	
Внедрить технологические улучшения в развитие коридоров в поддержку интегрированного мультимодального подхода.	- ограниченное внедрение новых технологий в секторе. - отсутствие общей технологической платформы. - недостаток общих технических стандартов. - недостаток внедрения интегрированного подхода мультимодальных перевозок к развитию транспортной инфраструктуры. - недостаточный уровень контейнерных перевозок.	- более высокий уровень контейнерных перевозок. - развитие логистической индустрии (см. следующую задачу). - оптимизация выбора вида транспорта для грузовых перевозок по коридорам.	- количество внутренних пунктов очистки и логистических центров. - увеличение объема контейнерных перевозок по импорту/экспорту и транзиту.
Содействовать развитию эффективной логистики.		- обеспечение национального форума для гармонизации и планирования развития торговой логистики. - поддержка оценки торговой логистики на национальном уровне. - содействие и финансирование партнерства государственного и частного сектора.	- проведение оценки в стране. - подготовка проектных предложений, подходящих для включения в двухсторонние инвестиционные программы.
Управлять и контролировать эффективность коридоров.	- отсутствие скоординированных усилий по согласованию вопроса обмена информацией и мониторинга эффективности коридоров. - отсутствие органа по маркетингу коридоров в целях привлечения перевозок и инвестиций.	- создание по управлению и рекламе коридоров среди грузоотправителей и перевозчиков.	- ежегодный (или с интервалом в 3 или 6 месяцев) учет показателей эффективности по приоритетным коридорам в части времени в пути и транспортных издержек. - протоколы заседаний органа.
Усовершенствовать и поддерживать сеть на основе наиболее эффективного распределения средств.	- ограниченные государственные средства на строительство и улучшение транспортной инфраструктуры и ее содержание. - ограниченный интерес частного сектора в финансировании транспортных проектов.	- передача содержания части дорог частному сектору. - достаточное финансирование содержания дорог. - установление равной платы пользователя на содержание инфраструктуры.	- установить на ежегодное текущее содержание ТИ
Цель 2: Содействовать эффективному перемещению людей и товаров через границы			

<p>Содействовать пересечению сухопутных границ за счет улучшения инфраструктуры, оборудования, процедур и условий работы.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - сложный и длительный процесс подготовки необходимой документации для экспортеров и импортеров. - ненадлежащая инфраструктура и оснащение многих объектов. - плохие условия для граждан и сотрудников. - большинство пунктов пропуска работают по системе множества окон «одна линия на проверку». - отсутствие оперативной управленческой системы информации, связи и проверки. - несоответствие процедур международным стандартам. - ограниченное желание обмена информацией. - поощрение неофициальных платежей за счет «бумажной» системы. 	<ul style="list-style-type: none"> - Современные объекты, хорошо оборудованная и функционирующая многоканальная система по принципу «одна остановка»/«одно окно». - упрощенные и стандартизированные процедуры и документация для пересечения границы (в соответствии с Конвенцией по согласованию, Приложения 8, 9). - использование «наилучших практик» при пересечении границы, - использование электронной информации при контроле и проверке, и взаимный обмен информацией с соседними странами. - обученный (управление рисками, управление качеством) и мотивированный персонал. - ликвидация неофициальных платежей. 	<ul style="list-style-type: none"> - время оформления автотранспортных средств (включая поезда) и грузов. - новые пункты пропуска. - процедуры в соответствии с Конвенцией о согласовании, Приложения 8, 9. - % обученных сотрудников.
<p>Гармонизировать транспортные положения для создания равных условий для транспортных операторов и стимулирования эффективности и улучшения услуг</p>	<ul style="list-style-type: none"> - недостаток унифицированных транспортных положений. - ограниченный потенциал государственных структур в части реализации положений законодательства. 	<ul style="list-style-type: none"> - соблюдение и реализация международных конвенций. - гармонизация положений в области транспорта. 	<ul style="list-style-type: none"> - унифицированные технические стандарты для автотранспортных средств. - использование международных коммерческих/операционных стандартов (OMR, CVR, APT, AETR, ADR, стандарты лицензирования операторов).

<p>Продвигать согласованные реформу и модернизацию контрольных органов.</p>		<ul style="list-style-type: none"> - автоматизация таможенной службы: совершенствование автоматизированной системы. - управление рисками, пост - аудит: - внедрение и совершенствование практики управления рисками. - совместный таможенный контроль: - реализация положений соглашений с соседними странами. - гармонизация таможенных процедур и документации: - обмен данными: гармонизация элементов данных для грузовой накладной и таможенной декларации; двусторонне согласование технологических решений для обмена данными. - структура для таможенного сотрудничества: подписание и реализация двусторонних соглашений по взаимному административному содействию и таможенному сотрудничеству. - обучение: обучение контрольных ведомств в определенных приоритетных областях. 	<ul style="list-style-type: none"> - время оформления людей и грузов. - количество пунктов пропуска с совместным таможенным контролем. - количество с режимом по принципу «одна остановка»/«одно окно». - количество двусторонних соглашений по обмену данными и взаимному административной взаимопомощи.
<p>Поддержать текущую реструктуризацию железнодорожного сектора.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - недостаток конкуренции на ж/д в связи с монопольной природой. - недостаток соглашений о совместном использовании путей, частая смена локомотивов 	<ul style="list-style-type: none"> - реструктуризация ж/д в сторону приватизации. - согласованные процедуры учета расходов и простые платежи между ж/д на основе 	<ul style="list-style-type: none"> - количество приватизированных ж/д и частных операторов в ж/д сети. - объем платежей между ж/д. - увеличение количества контейнеров, перевезенных на

	и занимающее время перераспределение поездов на границах. - задержки платежей между ж/д. - отсутствие конкурентоспособных ж/д тарифов для привлечения контейнерных и иных перевозок. - организации с чрезмерным количеством персонала. - ограниченное участие частного сектора и ограниченный интерес с его стороны к финансированию транспортных проектов в связи с условиями финансирования и низким уровнем окупаемости инвестиций.	международных процедур бухгалтерского учета и полной прозрачности. - привлекательные ж/д тарифы.	ж/д. - количество сотрудников ж/д.
Модернизировать грузовой парк в целях увеличения транзитных перевозок.	- устаревший подвижной состав. - ограниченный объем транзита. - принятие и соблюдение стандартов ЕС подразумевает замену парка на дорожные грузовики.	- современный грузовой парк. - увеличение объема транзита.	- средний возраст грузового парка. - количество выданных книжек МДП. - объем транзитных перевозок автомобильным транспортом.
Цель 3: Развить безопасные «дружелюбные к людям» транспортные системы, которые экономически устойчивы и доступны по средствам			
Развить и содержать безопасную транспортную систему.	- ограниченная интеграция по вопросам безопасности. - относительно высокий коэффициент автодорожных происшествий. - ограниченные ресурсы для обучения населения по вопросам практики безопасного вождения и принуждение такой практики.	- сокращение количества и серьезности происшествий. - сокращение времени в пути в результате снижения количества происшествий. - сокращение расходов на происшествие в расчете на душу населения.	- автодорожные происшествия (общее количество и количество летальных исходов). - ж/д происшествия (общее количество и количество летальных исходов). - происшествия на море (общее количество и количество летальных исходов).
Развить «дружелюбную к людям» транспортную сеть.	- старые пограничные объекты. - старые авиационные, морские и ж/д терминалы. - недостаток гармонизации процедур пересечения границы. - недостаток автобусных сообщений между странами. - ограниченная роль частного сектора означает ограниченный учет требований рынка.	- модернизация объектов, включая терминалы. - гармонизация процедур. - разрешить увеличение участия частного сектора, включая в создании автобусных сообщений между странами.	- увеличение торговли, поездок и транзита. - соглашение по процедурам пересечения границы. - инвестиции частного сектора в отрасль, включая терминалы и объекты пересечения границы. - развитие автобусных сообщений между странами.
Развить и содержать экологически устойчивую транспортную систему.	- изношенность транспортного парка. - ограниченные ресурсы на обучение/принуждение по закону по вопросам устойчивых экологических мер.	- сокращение загрязнений со стороны сектора. - улучшение землепользования/сокращение деградации земель.	- сокращение выбросов на одно автотранспортное средство или самолет. - сокращение отходов в секторе. - сокращение потерь и использования на один проект.
Использовать инвестиции в транспортный сектор как двигатель экономического роста, и повысить, таким образом, уровень благосостояния.	- сегментированность рынка. - ограниченное транзитное движение означает более высокие транспортные расходы на единицу.	- увеличение количества рабочих мест и доходов. - увеличение торговли. - увеличение транзитного движения. - повышение благосостояния.	- создание рабочих мест. - ВВП на душу населения. - объемы торговли. - объемы транзита. - уровень благосостояния.

7.3 Сроки осуществления действий

8. Мобилизация ресурсов

Внедрение стратегии УПТ требует:

- ✓ возможности улучшения организационной структуры агентств;
- ✓ брифинг и обучение правительственных учреждений и других агентств;
- ✓ активное участие и сотрудничество частного сектора через его представительские органы;
- ✓ гарантия своевременного внедрения Интегрированной Информационной системы;
- ✓ принятие всех необходимых законодательных поправок;
- ✓ определение возможностей для двусторонних торговых соглашений;
- ✓ мобилизация и предоставление внутренних или внешних (человеческих, финансовых, научных, юридических и материальных) ресурсов, включая специализированных консультантов, согласно требованиям Плана действий или требуемой управленческой структуры во время реализации. Это долгосрочное обязательство, хотя быстрые победы будут приоритетом.

8.1 Человеческие ресурсы

8.2 Финансирование

Может осуществляться из нескольких источников:

- Государственного бюджета;

- Средства частного сектора;
- Иностранные инвестиции и техническая помощь;
- Средства ВТО, ЕБРР, ВТамО и т.п.

Для оценки своих потребностей и приоритетов в технической помощи в области упрощения процедур торговли в основном используется Руководство ВТО по проведению самооценки в области упрощения процедур торговли, которое основывается на методологии анализа недостатков, разработанное Всемирным банком в сотрудничестве с другими организациями. При поддержке доноров в секретариате ВТО была создана программа технической помощи для оказания поддержки странам в проведении самооценки в сфере упрощения процедур торговли.

О мерах, которые не могут быть осуществлены ими надлежащим образом при вступлении в силу указанных правил, должны быть направлены уведомления остальным членам ВТО, а последними – изучены различные возможности для их применения.

Среди таких возможностей в настоящее время могут быть предложены следующие:

- а) отсрочка применения мер;
- б) отсрочка применения мер и оказание технической помощи для создания соответствующего потенциала.

9. Заключение

Реализация Стратегии по транспорту и содействию торговле требует сильной поддержки со стороны всех заинтересованных сторон. Твердая приверженность, здоровое партнерство и соблюдение основанного на консенсусе процесса принятия решений, будут иметь решающее значение и обеспечения сфокусированной поддержки целям стратегии по транспорту и содействию торговле в долгосрочной перспективе.

После утверждения данной Стратегии по транспорту и содействию необходимо определить приоритетность инвестиционных проектов и проектов технического содействия, необходимых для реализации транспортного компонента стратегии. После этого начнется реализация краткосрочных мероприятий, рекомендованных в стратегии. Параллельно необходимо подготовить подробный рабочий план по реализации приоритетных направлений на период (___). Стратегия транспортного сектора будет определять потребности в улучшениях условий на пунктах пропуска, транспортных коридорах, в то время как стратегия содействия торговле будет в целом охватывать вопросы содействия торговле и процедурные вопросы на пунктах пропуска.

Кто будет наблюдать за и руководить реализацией стратегии. Кто будет отвечать за действия в поддержку реализации стратегии?