

Заседание МРГ: "Мы не гонимся за процентами"

26.01.2017 г. в Киеве прошло заседание Межведомственной рабочей группы по упрощению процедур международной торговли и логистики в Украине.



Принимавший участие в заседании региональный советник ЕЭК ООН по торговле Марио Апостолов рассказал о системе "единого окна" как одном из важных мероприятий упрощения процедур торговли в контексте Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли. В связи с этим он обратился к истокам возникновения Информационной системы портового сообщества (ИСПС), а также создания Межведомственной рабочей группы по упрощению процедур международной торговли и логистики в Украине. "С самого начала нашего сотрудничества с Украиной в этом формате, еще с 2010 г., существовала идея начать с пилотного проекта по Информационному портовому сообществу в Одессе, посмотреть, как будет происходить этот процесс. Это было необходимо для того, чтобы в будущем перейти к более широкому проекту "Морское транспортное "единое окно". Идея была в том, чтобы первый раз, совместно с госорганами, с украинской таможней рассмотреть вопрос создания национального "единого окна"... С самого начала, когда была начата работа по Информационному портовому сообществу, была создана эта рабочая группа для обсуждения возникающих

вопросов, связанных с инструментами по упрощению процедур торговли. Была идея помочь Украине в создании Дорожной карты по упрощению процедур торговли, но эта работа пока не закончена", — отметил М. Апостолов.

Также он сообщил об итогах проведения международного семинара "Создание национального "единого окна" и гармонизация данных в Украине в соответствии с международными стандартами и нормами ЕС", который прошел в Ирпене 20—21.10.2016 г. По его словам, одна из идей семинара — показать три проекта по "единому окну". Более того, М. Апостолов напомнил и о шагах реализации ИСПС — проведение анализа и оптимизации схем бизнес-процессов в морских пунктах пропуска, составление матрицы всех цепочек оформления грузов и судов, а также определение этапов внедрения ИСПС.

Кроме того, М. Апостолов сообщил о рекомендациях семинара по "единому окну" и гармонизации данных, который прошел в Ирпене. По его данным, необходимо развивать проектный подход к построению национального регулятивного "единого окна" в Украине.



"Построение такого национального регулятивного "единого окна" необходимо осуществлять на проектом подходе. Необходим проект, дабы определить, какие в нем участвуют ведомства, какие участники из бизнеса, какие их роли и обязательства, какие этапы осуществления проекта.

Необходимо также составить концепцию и архитектуру национального "единого окна", создавать организационные основы (рабочие группы). Необходимо проанализировать бизнес-процессы и указать, как их нужно изменить, чтобы они подходили к работе "единого окна". Также необходимо знать, как подключать существующие системы, как создавать благоприятное законодательное поле. К слову, Межведомственная рабочая группа уже предлагает модель работы в этом аспекте", — уточнил М. Апостолов, отметив, что еще одним аспектом работы является финансирование национального "единого окна".

В рекомендации также включены такие позиции, как достижение синергии между существующими проектами, назначение лидирующего и исполнительного ведомства, определение понятия регулятивного "единого окна" в Украине, включение в план выполнения Соглашения по УПТ, подготовка плана по созданию национального регулятивного "единого окна" в Украине, составление списка этапов и мероприятий работы, разработка плана финансирования проекта и стандартизация с гармонизацией данных. Далеко не последний по значимости пункт рекомендаций — анализ и, где это необходимо, изменение существующего законодательства.

Директор Департамента доступа к рынкам и взаимодействия с ВТО Минэкономразвития Вячеслав Цымбал рассказал о проделанной работе в сфере упрощения процедур торговли. По его словам, Минэкономразвития разделяет эту работу на два сектора — создание Национального комитета по упрощению процедур торговли и план имплементации Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли.

Что касается первого, то В. Цымбал сообщил, что ведомство фактически еще не оформило "акт законодательства, который создает Национальный комитет". Чиновник объяснил это тем, что документ "завис" в связи с бюрократическими процедурами, касающимися подготовки и согласования постановления КМУ о создании Совета по международной торговле.

"Мы считаем, что при некоторых обстоятельствах, объединение сил в направлении внешнеэкономиче-

ской деятельности, в том числе и реализация наших обязательств в рамках ВТО, будут под эгидой Совета по международной торговле. В него будут входить "кластеры, в том числе Национальный комитет по упрощению процедур торговли. На этом этапе у нас есть согласования почти от всех министерств, остается определить персональный состав Совета по международной торговле, а этот процесс затянулся. Мы надеемся, что в следующем месяце мы сможем внести документ в КМУ", — отметил В. Цымбал.

Говоря о плане имплементации Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли, он отметил, что на сегодняшний день в Минэкономразвития (МЭРТ) разработан план имплементации.

"Этот план достаточно детальный, в том числе он предусматривает создание "единого окна". По нашим расчетам, как только будет сформирован Совет по международной торговле, мы будем в состоянии подать этот план на утверждение КМУ. Подготовке плана способствовали техпомощь со стороны USAID (надеемся и на дальнейшее сотрудничество с ними), выводы ЕЭК ООН, непосредственно М. Апостолова, которые дали нам возможность наполнить план мероприятий практическими пунктами", — рассказал чиновник.

Относительно вопроса обязательств в рамках определения категорий "А", "В" и "С" в рамках Соглашения, то, по словам В. Цымбала, Украина определила категории, которые на сегодняшний день нотифицированы в рамках ВТО (категория "А").

"Сейчас мы определили категории "В" и "С". Конечно, мы зависим от решения наших коллег из ГФСУ относительно определения, когда именно мы сможем имплементировать ту или иную часть по категориям "В" и "С", потому что мониторить исполнение этих соглашений, как и других в рамках ВТО, будут все страны-члены организации. Не зря такое внимание уделяется таможенному оформлению, особенно когда Украина все время должна докладывать по таможенной оценке. Думаю, что к нам будет такое же тщательное внимание относительно имплементации Соглашения", — заявил В. Цымбал.

Справка. Итоговый отчет по оценке готовности Украины к имплементации дальнейших обязательств, вытекающих из Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли, был представлен 2.10.2015 г. В отчете было определено состояние готовности Украины к реализации мер, указанных в Соглашении по упрощению процедур торговли. В отчете указывалось, что некоторые меры, нотифицированные как "А", не готовы, также



были сделаны рекомендации по категоризации мер "В" и "С". Полученные выводы были представлены украинскому правительству для использования в нескольких целях. Первая — при подготовке ратификации относительно готовности реализации мер, вторая — использование выводов при разработке Национальной стратегии упрощения процедур торговли, работа над которой началась еще в начале 2014 г.

На вопрос, кто занимается формированием состава Национального комитета по упрощению процедур торговли, В. Цымбал ответил, что Департамент доступа к рынкам и взаимодействия с ВТО Минэкономразвития.

При этом М. Апостолов напомнил, что уже 108 стран, в том числе и Украина, ратифицировали Соглашение об упрощении процедур торговли. "Остаются еще две страны, и, возможно, уже через неделю Соглашение вступит в силу. Это закономерный вопрос — что происходит с Национальным Комитетом по упрощению процедур торговли? Его необходимо создать к моменту вступления Соглашения в силу", — отметил М. Апостолов.

Генеральный директор ООО "ППЛ 33-35" Александр Федоров отметил, что, хоть правительство и не обязано отчитываться перед Межведомственной рабочей группой о проделанной работе в рамках Соглашения, но некоторую информацию все же следует озвучить.



"Это хорошо, что мы услышали, что материалы исследования были приняты во внимание и использованы в работе, но меня как одного из авторов этого исследования интересует вопрос. Исследование создавалось на основании опроса представителей госорганов, правительственных орга-

нов, контролирующих органов и представителей бизнеса. Было множество семинаров с пояснениями и разъяснениями из ВТО, ЮНКТАД о методологии заполнения и нотификации. 1.08.2014 г. Украина сделала нотификацию по категории "А" по тому перечню, который имеется на сегодняшний день. Итак, было бы интересно узнать о первых шагах, которые были предприняты по выполнению рекомендаций подтянуть те пункты, которые были нотифицированы как "А", но после исследований и представители государства, и представители бизнеса пришли к тому, что эти пункты не совсем "А", а скорее "В" или в некоторых случаях даже "С". Насколько то, что задекларировано как "А", кото-

рое было нотифицировано в августе 2014 г., на сегодня соответствует этой категории?", — спросил А. Федоров.

Отвечая, В. Цымбал сообщил: "Есть разные мнения по поводу готовности и неготовности к выполнению этих обязательств, но каждое обязательство может быть выполнено... Если мы сталкиваемся с какими-то сложностями, мы будем обсуждать их со своими партнерами. Что касается учитывания или изменения по категории "А", то нет, мы не будем их менять, мы не должны их менять, а просто необходимо учесть те предложения, которые поступили от бизнеса и которые выявлены на основании исследования. Это нужно, чтобы и МЭРТ, и ГФСУ обратили на эти вопросы более пристальное внимание", — сказал В. Цимбал.

Также Межведомственная рабочая группа по упрощению процедур международной торговли и логистики в Украине рассмотрела вопрос использования ИСПС как электронной платформы для повышения эффективности и конкурентоспособности морской отрасли Украины.

Замгендиректора "ППЛ 33-35" Алексей Орлов рассказал об итогах работы ИСПС: "На сегодняшний день к системе подключились 26 контролирующих госорганов, в том числе 4 правоохранительных органа, 1034 субъекта хозяйствования, которые работают в портах, — это морские агенты, портовые операторы, экспедиторские организации, грузовладельцы, авто- и ж/д перевозчики".



Он уточнил, что некоторые субъекты хозяйствования, экспедиторы, грузовладельцы могут подавать документы на бумажных носителях при любых обстоятельствах, если они выберут себе такой способ документооборота.

"Например, есть обстоятельства, которые не позволяют субъекту подать документы в электронном виде, какая-то аварийная ситуация, соответственно, субъект может подать документы в бумажном виде. Таких субъектов в 2016 г. было 0,1% от общего количества субъектов хозяйствования", — уточнил А. Орлов.

Президент Ассоциации "УКРВНЕШТРАНС", заместитель председателя Межведомственной рабочей группы по упрощению процедур международной торговли и логистики в Украине Олег Платонов рассказал о барьерах на пути к созданию Логистического комитета.

Справка. Первое заседание рабочей группы по вопросам логистики — Логистического комитета при КМУ состоялось 30.01.2017 г. под председательством вице-премьер-министра Владимира Кистиона.

"Если говорить о барьерах, то это те вопросы, которыми занимается наша МРГ уже 7 лет. Один из инструментов, который был внедрен, — это ИСПС. Она продемонстрировала тот факт, что оформление транспортных документов и наблюдение за процессами оформления с помощью системы можно сделать безопасным и фиксируемым. Эта система полезна также органам, которые противодействуют коррупционным проявлениям", — сообщил О. Платонов.



По словам президента Ассоциации "УКРВНЕСТРАНС", в Мининфраструктуры неоднократно поднимали вопрос, как сделать Украину привлекательной для транзита и логистических решений. Он уточнил, что со стороны контролирующих органов необходимо понять, какие функции необходимо усовершенствовать.

Кроме того, заместитель председателя АМПУ по логистике Вячеслав Вороной в ходе заседания Межведомственной рабочей группы по упрощению процедур международной торговли и логистики в Украине сообщил, что в морских портах необходимо оптимизировать логистику по обработке паромов.

Он напомнил, что еще в 2015 г. АМПУ констатировала рост перевозок грузов паромными по Новому "Шелковому пути" из-за того, что РФ ввела ограничения на перемещение грузов по собственной территории.

"В 2016 г. в АМПУ был почти двукратный рост грузоперевозок по сравнению с 2015 г., в 2017 г. динамика роста продолжается — +40% по паромам. Однако сейчас на линии действует 4 парома, АМПУ надеется, что "Укрзализныця" закончит ремонт и введет в эксплуатацию в т.г. еще 2 парома. В итоге получится 6 паромов на 2 причала. В связи с этим крайне важным становится вопрос оптимизации логистики по обработке паромов, и малейшая задержка судна после постановки к причалу вызывает сбой во всем графике линейного судоходства", — рассказал В. Вороной.

Он уточнил, что АМПУ проанализировала технологическую схему обработки паромов, выяснила "узкие места" и в ИСПС АМПУ внедрила модуль, который позволяет заранее получить от агента

всю информацию после выхода судна из Грузии, таможне провести контроль и "Укрзализныце" заранее сформировать выгрузку паромов.

"Ранее на это уходило от 2 часов ожидания. Теперь это экономия в 2 часа... В самое ближайшее время этот модуль будет запущен", — отметил В. Вороной.

Кроме того, он заявил, что АМПУ доработала журнал учета контейнеров и вскоре будет внедрен соответствующий модуль в ИСПС.

"В первую очередь мы значительно доработали журнал учета контейнеров, в целом он на 99% способен заменить программу "Журнал Красный контейнер", который сейчас ведется Одесской таможней и ничем не регламентирован. В связи с этим есть предложение дать поручение Одесской таможне подготовить техзадание для доработки соответствующего модуля в ИСПС, чтобы полностью заменить старую систему...", — сообщил В. Вороной.



Также он напомнил, что ранее был отработан механизм подачи всех документов для оформления прихода и отхода судна в электронном виде. По словам В. Вороного, АМПУ значительно расширила данную технологию.

"Были добавлены оформление отхода судна, оформление капитании порта, также добавили подготовку дисбурсментских счетов (счет, отражающий все расходы по обслуживанию судна за время пребывания его в порту захода и отправляемый после отхода судна морским агентом судовладельцу с приложением оправдательных документов — ред.) по счетным центрам, заявки на буксирное обеспечение, на лоцманскую проводку и т.д. Все процессы, связанные с оформлением прихода и отхода судна, были расширены. Так, на основании этой технологической схемы было подготовлено техническое задание, реализованы соответствующие модули в ИСПС и сейчас планируется запустить пилотный проект для тестирования этой системы в одном из портов", — рассказал В. Вороной.

Что касается проблем, то В. Вороной сообщил, что АМПУ уже 2 года работает над технологической схемой приема и отправки экспортных грузов, имея в виду прием грузов железной дорогой и их отправку морем. "Данная технологическая схема полностью согласована со всеми участниками, получена последняя редакция от "Укрзализныци",

она была направлена в ГФСУ и ждем рассмотрения и согласования этой технологической схемы", — отметил В. Вороной.

Еще один момент — реализация поправок к Конвенции по облегчению международного морского судоходства, которая была принята в 2016 г.

"Данной Конвенцией вносятся существенные изменения, которые касаются пограничной службы, фискальной службы, АМПУ и других ведомств, которые принимают участие в обработке грузов. Украина — член Международной морской организации (ИМО) — обязана выполнять все конвенции и поправки в документах ИМО. В следующем году мы ожидаем аудит, который будет проводить ИМО, и если мы неудачно пройдем этот аудит, Украина будет занесена в черный список, что повлечет за собой отсутствие страховок или значительное увеличение стоимости страховок для всех судов, которые заходят в Украину. Это, в свою очередь, повлечет значительное увеличение стоимости экспортируемой продукции, и это не говоря об имиджевых потерях Украины как члена ИМО", — сообщил В. Вороной.

В. Вороной также выразил озабоченность относительно роста процента посещений судов таможенными службами, несмотря на результаты проведения анализа рисков, а также о дублировании отдельных функций контролирующих органов, в частности, в части санитарно-эпидемиологического контроля судов.

"В 2015—2016 гг. была проделана серьезная работа по дерегуляции, были отменены так называемые комиссии на судах и был применен принцип похода на суда контролирующих органов по принципу анализа рисков, а не на все суда подряд. Сейчас внимание общественности и КМУ... к данной проблеме утихло в связи с тем, что средний показатель по посещению судов был до 5% фактически по всем службам (по некоторым — максимум до 10%). Спустя определенное время мы наблюдаем негативную тенденцию относительно увеличения процента посещения судов. Таможенными службами в некоторых портах посещение достигает до 100%. Опять мы имеем практику похода на все суда, с анализом риска или без анализа риска", — отметил В. Вороной.

Кроме того, он сообщил, что существует дублирование определенных функций в части санитарно-эпидемиологического контроля судов.

"У нас на сегодняшний день существует два органа, которые осуществляют этот контроль", — заявил заместитель председателя АМПУ по логистике.

Начальник главного управления Государственной санитарно-эпидемиологической службы на водном транспорте Украины Николай Голубятников в ответ на выступление В. Вороного представил разъяснения относительно законодательной основы для проведения государственного санитарно-эпидемиологического и фитосанитарного надзора/контроля с учетом Положения о Государственной службе Украины по вопросам безопасности пищевых продуктов и защиты потребителей, утвержденного постановлением КМУ от 2.09.2015 г. № 667 и Правил санитарной охраны территории Украины, утвержденных постановлением КМУ от 22.08.2011 г. № 893.

"По состоянию на сейчас на границе работает один орган — это Министерство здравоохранения, которое работает на основании одного документа — Международные медико-санитарные правила (ММСП), никого другого на границе на линии недопущения международного распространения заболеваний нет... Постановление КМУ от 2.09.2015 г. № 667 о новой системе Государственной службы Украины по вопросам безопасности пищевых продуктов и защиты потребителей предусматривает, что они осуществляют согласно Закону государственный ветеринарно-санитарный контроль, государственный надзор за соблюдением санитарного законодательства здоровья и благополучия животных, применением санитарных и фитосанитарных мер и других мероприятий в пределах компетенции, но пределы компетенции Держпродспоживслужба не определила", — рассказал Н. Голубятников.

По его словам, согласно ММСП, инспекция — это изучение документов для принятия ответных мер.

"Мы сегодня работаем в едином правовом поле, во всех портах Украины... Если есть риск, то мы обязательно досматриваем судно, и мы не будем гнаться за процентами... За последние 5 лет на пассажирских судах зафиксировали 333 случая вирусной инфекции: норовирус и ротавирус", — отметил Н. Голубятников.

РОСЛИК Инна

