

ПРОЕКТ

Національна стратегія щодо спрощення процедур міжнародної торгівлі України

Зміст

<u>Зміст</u> .....	.....
<u>1. Резюме</u> .....	.....
Що таке спрощення процедур торгівлі? .....	.....
Основні завдання стратегії щодо спрощення процедур торгівлі (як приклад): .....	.....
Середньострокові цілі .....	.....
Довгострокові цілі .....	.....
<u>2. Бачення</u> .....	.....
<u>3. Оцінка торгових бар'єрів на теперішньому етапі</u> .....	.....
<u>3.1 Час на експорт</u> .....	.....
<u>3.2 Витрати на експорт</u> .....	.....
<u>3.3 Правові проблеми</u> .....	.....
<u>3.4 Інформаційні проблеми</u> .....	.....
<u>3.5 Проблеми реалізації</u> .....	.....
<u>3.6 Процес реформи і реалізація заходів по спрощенню процедур торгівлі</u>.....	.....
<u>3.7 Загальні джерела затримок / витрат, пов'язаних з вимогами державних регулюючих органів</u> .....	.....
<u>4. Ключові показники ефективності / критерії</u> .....	.....
<u>4.1 Індекс «Ведення бізнесу» (Doing Business) Світового Банку - Індикатори Міжнародної торгівлі 2014 (Trading Across Borders Indicators)</u> .....	.....
<u>4.2 Індикатори міжнародної торгівлі України в 2014 р.</u> .....	.....

4.3	Час на експорт скоротиться на 50%	.....
4.4	Витрати на експорт одного контейнера зменшаться на 20%	.....
4.5	Відсоток фізичного і документального контролю знизиться при використанні модернізованого збору та обробки інформації, аналізу ризиків та селективних методів	.....
4.6	Збільшення кількості суб'єктів, зареєстрованих для спрощення процедур	.....
4.7	Збільшення кількості суб'єктів, зареєстрованих як уповноважені економічні оператори	.....
4.8	Створення, а потім і збільшення числа уповноважених економічних операторів у галузі сільського господарства	.....
4.9	Вартові нормативи для конкурентоспроможності експорту України	.....
5.	Структура управління	.....
5.1	Введення в Структуру Управління по реалізації проекту	.....
5.2	Основа для створення національних органів з координації	.....
5.2	Органи, що створюються для задоволення національних потреб	.....
5.3	Правова основа для створення та функціонування національних органів з координації	.....
5.4	Функції та діяльність національних органів з координації	.....
5.5	Організаційна структура і склад національного органу з координації	...
	А. Організаційна структура	.....
	Б. Управління / Секретаріат	.....
	В. Членство і склад	.....
6.	Стадії реалізації	.....
6.1	Початкова фаза	.....
6.2	Короткострокова фаза (допомогтися 50% ключових показників ефективності)	.....
6.3	Середньострокова Фаза (допомогтися майже 100% ключових показників ефективності)	.....
6.4	Довгострокова фаза (стабілізація виконання ключових показників)	.....
7.	План дій та строки виконання	.....
7.1	Попередні умови для реалізації дорожньої карти і негайні заходи	.....
7.2	Детальний опис дій	.....

<u>7.3</u> Строки здійснення дій	
<u>8.</u> Мобілізація ресурсів	
<u>8.1</u> Людські ресурси	
<u>8.2</u> Фінансування	
<u>9.</u> Висновок	

Резюме

Спрощення процедур торгівлі та транспорту інтерпретується, в широкому сенсі, як спрощення і гармонізація процедур і документації для міжнародної торгівлі і транспорту. Це створює сприятливе ділове середовище, знижує загальну вартість міжнародної торгівлі і транспорту шляхом застосування в національних процедурах кращої міжнародної практики. Багатосторонні торгові переговори під егідою Всесвітньої торгової організації (СОТ) суттєво знизили тарифні бар'єри. Проте завоювання зниження тарифів можуть бути зведені нанівець все зростаючою кількістю нетарифних бар'єрів у міжнародній торгівлі та транспорті. Серед важливих нетарифних бар'єрів, що представляють собою серйозну перешкоду на шляху до світової торгівлі, є високі транзакційні витрати через громіздкість документації та непрозорість правил. Крім того, у зв'язку з наявністю великої кількості нефізичних бар'єрів у міжнародних перевезеннях, зокрема таких, як простої на кордонах, продавані товари часто доставляються несвоєчасно. Таким чином, виникає необхідність у зосередженні на питаннях торгівлі і транспорту з точки зору розробки заходів для мінімізації бар'єрів і скорочення витрат.

Зростаюче значення торгівлі і транспорту призвело до пошуку інтегрованих способів реалізації заходів по спрощенню процедур. Серед них, на які слід звернути увагу, національні торгові / транспортні комітети по спрощенню процедур торгівлі та транспорту. Оскільки міжнародна торгівля і транспорт припускають участь численних міністерств, відомств, органів влади та бізнес - структур, заходи спрощення процедур торгівлі та транспорту повинні бути не тільки розроблені, але і реалізовані таким чином, щоб бути адаптованими до різноманітних вимог всіх учасників.

З метою створення більш ефективних, прозорих і передбачуваних торговельних процедур, підвищення економічного зростання державних доходів уряд України розробить і здійснить національну стратегію по спрощенню процедур міжнародної торгівлі. Стратегія орієнтована на перегляд діючих процедур і процесів для того, щоб впорядкувати а, в разі необхідності спростити їх, таким чином, щоб скоротити час та адміністративні витрати для учасників торгівлі. У стратегії викладається процес реформи для України, який піде на користь її економічного розвитку та інтеграції з європейською та світовою економіками.

Що таке спрощення процедур торгівлі?

Основна мета спрощення процедур торгівлі - прискорення і здешевлення міжнародної торгівлі з одночасним забезпеченням безпеки та гарантій, за рахунок зниження витрат на такі бюрократичні формальності, які не добавляють вигоди, а створюють перешкоди. Більш конкретно - це спрощення формальностей, процедур і відповідного обміну інформацією і

документами між різними партнерами в ланцюгу поставок. Згідно з визначенням ЄЕК ООН та Центру Організації Об'єднаних Націй по спрощенню процедур торгівлі та електронних ділових операцій (СЕФАКТ ООН), **спрощення процедур торгівлі - це «спрощення, стандартизація і гармонізація процедур і супутніх інформаційних потоків, необхідних для руху товарів від продавця до покупця і для здійснення оплати»**. До цього необхідно додати і автоматизацію торгових процедур і потоків інформації, які набуває все більшого значення. Таке визначення передбачає, що не тільки фізичне переміщення товарів має важливість у ланцюгу поставок, але і супутні інформаційні потоки. Спрощення процедур торгівлі зачіпає всі державні органи, задіяні у регулюванні торгових процесів і різні комерційні організації, які беруть участь у торгівлі і транспортуванні товарів. Все це обговорюється на переговорах щодо спрощення процедур торгівлі, які ведуться в даний час в СОТ. <http://tfig.unecce.org/RUS/contents/tf-introduction.htm>

Основні завдання стратегії щодо спрощення процедур торгівлі (як приклад):

1. Зменшити кількість днів, необхідних для експорту [60%] до 2016 року.
 - a. Зменшити середній час митного оформлення до 3 годин і менше
 - b. Скоротити час очікування на державному кордоні [... %] [на ... годин]
2. Знизити витрати на експорт на 30% до 2015 року
3. Завершити створення систем локального «єдиного вікна» (портового співтовариства) і національного «єдиного вікна» для оформлення експорту, імпорту і транзиту.
4. Розробити узгоджене управління ризиками між різними органами управління міжнародної торгівлі, використовуючи принцип «єдиного вікна».
5. Розширити використання уповноваженого економічного оператора (Authorized Economic Operator) на більш ніж [...%] компаній, що беруть участь у міжнародній торгівлі. (Розробка та узгодження вимог щодо взаємного визнання УЕО з ЄС, країнами СНД, ЄЕК (Митного союзу), Саморегульвні організації (СРО))
6. Розширити використання методу селективності [вибірковості] фізичного контролю органами управління товарними потоками (фізичний контроль митницею знизити до 5% і менше - вже знизився з 19% до 5,6% в 2012 році)
7. Просувати реалізацію комплексного управління кордоном (Coordinated border management). Розробити і підписати відповідні угоди між держорганами.
8. Поліпшити адміністрування мита, податків та збільшити надходження до державного бюджету України.

РЕМ Нижче приведений приблизний список заходів, які, на думку експертів, можуть сприяти спрощення міжнародної торгівлі. Кожна сторона, що бере

участь і має вплив на зовнішньоекономічну діяльність може оцінити, які з цих заходів вже введені, які введені частково, які пропускає, і які не можна застосовувати.

1. Узгодження процедур: наприклад, приєднання до міжнародних конвенцій та договорів, а також гармонізація заходів контролю, що застосовуються різними державними установами,

2. Уникнення дублювання. Такі заходи можуть включати в себе регіональні або двосторонні угоди по визнанню контролю за експортом замість контролю імпорту, скорочення дублювання на національному рівні, наприклад, для митників, ветеринарів, інспекторів охорони здоров'я, а також офіційне визнання повноважень організацій приватного сектора управління (наприклад, у галузі безпеки або якості) замість офіційних перевірок.

3. Визнання ділової практики: наприклад призвести визнання комерційних документів (рахунок-фактура та ін) як джерело торгових даних замість офіційних документів.

4. Модернізація системи торгівлі, наприклад: використання електронних інформаційних систем, концепції «єдиного вікна», системи електронного митного декларування, створення сайтів та інформаційних порталів.

5. Стандартизація: електронні стандарти для обміну інформацією між комп'ютерами; стандарти паперових документів, штрих - кодів і т.д.

6. Обмін досвідом: навчання та підвищення обізнаності про діяльність кожної з сторін, розвиток інструментів співпраці та систем з відкритим вихідним кодом.

7. Стандарти обслуговування: інформування громадськості про обов'язковий рівень обслуговування; публікація та опис торговельних правил і процедур простим і доступним язиком, розвиток он-лайн сервісів.

8. Зміна принципів управління: впровадження ефективної системи управління ризиками, селективні і точкові перевірки, відчутне заохочення за відкритість інформації комерційних структур (наприклад, введення пільгового режиму на кордоні).

9. Створення взаємоприйнятних механізмів та інструментів, наприклад: створення національного органу по спрощенню процедур торгівлі, публікація офіційних документів з викладенням передбачуваних напрямів реформ з можливістю коментування зацікавленими сторонами.

Ці заходи повинні йти паралельно з підвищенням ефективності офіційних заходів контролю і торгових угод.

Для досягнення цих цілей необхідно визначити конкретний поетапний план дій зі строго визначеними термінами.

Реалізація цього плану дій почнеться з [1 червня 2014 року]. Перші два місяці відводяться на узгодження загальних цілей усіма зацікавленими сторонами.

В ОБЛАСТІ СПРОЩЕННЯ ПРОЦЕДУР ТОРГІВЛІ

В результаті спрощення процедур торгівлі в Україні будуть скорочені витрати, викликані

1) Непотрібно високими вимогами даних та документів різними відомствами і відсутністю координації між ними; недостатньому погодженню з міжнародними нормами, стандартами та найкращою практикою

2) недоліком інтегрованого управління кордонами, що ведуть до складних процедур на кордонах (або при підготовці до перетину кордону) та обтяжливими учасників ЗЕД тимчасовими і фінансовими витратами;

3) недостатнім впровадженням передових інструментів спрощення процедур торгівлі, такі як «єдине вікно»

4) недоліком координації між суміжними країнами; та

5) витратами при перетині кордону.

Цілі і завдання

Основні цілі щодо спрощення процедур торгівлі - це:

1) реалізація істотного скорочення транзакційних витрат і часу за рахунок поліпшення адміністративної ефективності та спрощення, стандартизації та гармонізації торгових процедур;

2) стимулювання вільного переміщення товарів і ділових людей; і

3) підвищення прозорості законів, положень, процедур і форм, і обмін інформацією та даними та іншим торговим питань.

У реалізації цих цілей програма спрощення процедур торгівлі буде керуватися такими завданнями:

~~1. посилення митного співробітництва як основний програми в стратегії сприяння торгівлі;~~

2. розширення масштабу робочої програми для охоплення більш широких питань у сфері сприяння торгівлі;

3. концентрація на зусиллях зі сприяння торгівлі;

4. впровадження заснованого на результатах підходу до моніторингу економії часу і витрат в якості ключових показників програми;

5. підтримка оцінки та планування у сфері логістики з концентрацією на пріоритетних коридорах;

6. підтримка двосторонніх ініціатив з сусідніми країнами та обміном досвідом; і

7. поліпшення партнерства з ключовими міжнародними агентствами, які надають підтримку в області реформи прикордонних служб, сприяння торгівлі і розвитку логістики.

В ОБЛАСТІ СПРОЩЕННЯ ПРОЦЕДУР ТРАНСПОРТУ

- (I) підвищення конкурентоспроможності транспортних коридорів;**
- (II) сприяння ефективному переміщенню людей і товарів через кордони;**
- (III) розвиток безпечних транспортних систем.**

Дії

Підвищення привабливості транспортних коридорів

- 1) зниження транспортних витрат і витрат між ключовими пунктами пропуску на основних маршрутах євразійської торгівлі
- 2) удосконалення транспортно-логістичної інфраструктури.
- 3) Для інтеграції з сучасними глобальними торговими ланцюгами будуть покращені технології, наприклад, в наступних областях:
 - a. збільшення обсягу інтер - і мультимодальних перевезень;
 - b. вдосконалення логістики;
 - c. оптимізація вибору виду транспорту для вантажоперевезень.

Сприяння переміщенню товарів і людей через кордони:

- 1) достатня кількість добре обладнаних і ефективно функціонуючих об'єктів прикордонної інфраструктури;
- 2) спрощені і стандартизовані процедури та документація при перетині кордону;
- 3) використання електронної інформації при контролі і перевірках, і обмін інформацією;
- 4) навчений і мотивований персонал;
- 5) усунення високих транзакційних витрат.

Дії в даній області будуть скоординовані з компонентом цієї стратегії щодо спрощення процедур торгівлі.

Створення рівних умов для транспортних операторів і стимулювання ефективності і поліпшення послуг через стандартні міжнародні транспортні конвенції, які забезпечують готову базу для досягнення даної задачі. Приєднання і належне виконання міжнародних конвенцій.

Модернізація та розширення ЗАЛІЗНИЧНОЇ інфраструктури.

Авіаційний транспорт.

Транзитні перевезення (**всі види транспорту ?**).

Транспортна система

Транспортна мережа буде «доброзичливою до людей» і відповідати найкращим стандартам безпеки і комфорту. Будуть спрощені вимоги щодо

перетину кордонів та отримання віз. Транспортна система буде сприятлива для навколишнього середовища з мінімальними негативними впливами на повітря, водні та земельні ресурси.

Визначення проектів

Проекти технічного сприяння можуть бути реалізовані у формі ТЕО, провідних до інвестицій або консультативної підтримки, охоплює попереднє планування, передачу технічних знань і підтримку поліпшення інституційного потенціалу та реструктуризації.

Стратегія складається з трьох елементів, спрямованих на скорочення торговельних витрат за рахунок спрощення та розвитку:

- 1) узгодженої реформи і модернізації митної служби;**
- 2) інтегрованого підходу до спрощення процедур торгівлі та транспорту через міжвідомче співробітництво і партнерство державного та приватного сектору, залучення всіх учасників ланцюжка поставок;**
- 3) розвитку ефективної логістики.**

1. Вдосконалення процедур в пунктах пропуску і всередині країни

Спрощення та гармонізація митних процедур у відповідності до Переглянутої Кіотської конвенції, вдосконалення практики аналізу та управління ризиками, спільного контролю та автоматизації процесів. Процес зміни культури контролюючих органів від контролю до сприяння, спрощення і поліпшення торговельних процесів.

Пов'язана з митними питаннями робоча програма в коротко- і середньостроковому періоді буде фокусуватися на:

- 1) гармонізації митних процедур і документації;
- 2) впровадження комплексного управління кордоном;
- 3) автоматизації митної служби;
- 4) обмін даними на основі міжнародних стандартів;
- 5) спільному митному контролю;
- 6) впровадження передових методологій управління ризиками,
- 7) пост - аудиті;
- 8) вдосконалення транзитних процедур;
- 9) митного співробітництва;
- 10) навчання.

2. Інтегрований підхід до спрощення процедур торгівлі

Спрощення процедур торгівлі (trade facilitation) має більший спектр, ніж тільки заходи в пунктах пропуску або митні процедури. Спрощення процедур торгівлі охоплює реформи і вдосконалення процесів і процедур торгівлі

протягом всього міжнародного ланцюжка поставок. Вдосконалення процесу оформлення під час перетину кордону та заходів всередині країни можуть принести значні економічні вигоди. Перешкоди для торгівлі найбільш негативно впливають на експорт товарів, які не відносяться до основних експортних товарів і, перш за все на малі та середні підприємства та учасників логістичного ланцюга. Для ефективного спрощення процедур торгівлі повинно бути задіяно велику кількість відомств. Для представників цих органів в цілях визначення кроків, необхідних для поліпшення сприяння торгівлі, а також встановлення пріоритетів і термінів реалізації намічених планів і створення цілісної стратегії необхідні чітка взаємодія. Для підтримки напрямку необхідне створення національного комітету (або комітету ПРО) щодо спрощення процедур торгівлі. Участь у національному комітеті буде побудовано таким чином, щоб забезпечити ефективне функціонування в рамках державних органів та інших структур.

3. Вдосконалення логістики

В рамках компоненту стратегії торговельної логістики буде надано сприяння розвитку ефективної логістичної індустрії. Робоча програма, яка буде тісно координуватися з відповідними зусиллями Координаційного комітету з транспортного сектору, буде включати:

- 1) створення форуму для гармонізації та планування розвитку торговельної логістики;
- 2) підтримку проведенню оцінок торговельної логістики на національному рівні;
- 3) сприяння та фінансування ключових інвестицій, включаючи партнерство державного і приватного секторів.

4. Коридори

Спрощення процедур торгівлі концептуально відрізняється від поліпшень в транспортній інфраструктурі. Однак, за рахунок вдосконалення торговельних і транспортних процедур та супроводжуючих потоків інформації в рамках стратегії по спрощенню процедур торгівлі на коридорах, здійснення заходів, визначених у транспортному компоненті стратегії можуть довести до значного підвищення ефективності транспортних і транзитних коридорів.

5. Інструменти для спрощення процедур торгівлі та транспорту.

Угода Всесвітньої Торговельної Організації (СОТ) щодо Спрощення Процедур Торгівлі від 7 Грудня 2013р., Переглянута Кіотська Конвенція Всесвітньої Митної Організації, рекомендації Європейської економічної комісії ООН по спрощенню процедур торгівлі та інші міжнародні акти

описують інструменти спрощення процедур торгівлі, до впровадження яких повинні прагнути учасники здійснення даної стратегії. Вони включають: спрощення, гармонізацію, стандартизацію та автоматизацію торгового документообігу та елементів даних в інформаційних потоках супроводжують потоки товарів; аналіз і спрощення бізнес-процесів; електронне митне декларування та очищення; «єдине вікно», портові спільноти і інші передові системи міжвідомчого обміну торговою інформацією; комплексне управління кордоном; аналіз, профілювання і краще управління ризиками;

Короткострокові цілі.

Перші 12 місяців будуть орієнтовані на досягнення короткострокових цілей плану дій, забезпечуючи ранні і видимі поліпшення для контролюючих органів та суб'єктів економічної діяльності і забезпечуючи зобов'язання уряду. Цілі на 2014 рік будуть включати в себе скорочення часу, необхідного для експорту на 10% і витрат на 10%. Заходи для досягнення цих цілей будуть засновані на досвіді, дослідженнях і результатах, отриманих і досягнутих за час реалізації локального проекту в Одесі. Вони також повинні включати пропозиції по внесенню поправок в національне законодавство для подолання виявлених правових бар'єрів у торгівлі та транспорті, повторюваних і надмірних вимог щодо інформації і документів. Необхідно також внесення змін у планах заходів з реалізації проекту «електронної митниці» (електронне декларування), як наприклад поставити як мету подачу 70% даних/документів, пов'язаних з процедурою митного декларування в електронному вигляді. На підставі даних аналізу бізнес-процесів необхідно також внести рекомендації і пропозиції щодо спрощення документації і процедур, а також для автоматизації декларування, спочатку в кількох пунктах пропуску [визначити ці пункти в стратегії] або для декількох стратегічних (які складають основу експорту / імпорту) для України товарів.

Середньострокові цілі

До 31 грудня 2016 року: продовжити закріплення досягнень короткострокового періоду в здійсненні подальших реформ. Досягнення додаткового скорочення часу для експорту та імпорту [25%] і витрат [10%] для досягнення ключових цільових показників, встановлених у цьому плані дій [скорочення часу і витрат на 50% і 20% відповідно в 2014-2016].

Довгострокові цілі

зміцнення досягнень короткострокового і середньострокового періоду та збереження їх стійкості у довгостроковій перспективі.

Оцінка реалізації плану дій буде вимірюватися низкою ключових показників ефективності, визначених згідно з передовим досвідом і узагальненим ООН, ВМО, ЄС, Світовим банком та іншими міжнародними і регіональними організаціями. Ці ключові показники ефективності обрані в якості мети, яка повинна бути досягнута до (2018) році, і повинні відслідковуватися на регулярній основі.

Для реалізації цього плану дій необхідно встановити наглядовий орган на рівні міністрів з участю Міністерства фінансів, Міністерства закордонних справ, Міністерства доходів і зборів, Міністерства економічного розвитку і торгівлі, Міністерства інфраструктури та Міжвідомчої робочої групи на підтримку проектів по спрощенню процедур торгівлі та «єдиного вікна». Міжнародна торгова палата України, інші представники бізнес спільноти, Європейська Економічна комісія ООН (ЄЕК ООН) (...) будуть запрошені в якості спостерігачів з консультативною функцією.

Для проведення регулярних зустрічей, координації та реалізації плану дій за участю представників державного та приватного сектору буде створений Оперативний комітет. Для проведення конкретних заходів з реалізації плану дій будуть створені Робочі групи по різних технічних питань.

Міжвідомча робоча група і наглядовий орган щодо спрощення процедур торгівлі забезпечують функціонування широкого форуму консультацій. Учасники цього форуму мали представляти усі компанії та установи, що беруть участь у зовнішньоторговельних угодах: виробників, імпортерів, експортерів, експедиторів, перевізників, банки, страхові компанії та державні органи, кожен з яких має спільну і особисту зацікавленість у спрощенні торгівлі. Проведення всебічного аналізу перешкод торгівлі та транспорту, а також прийняття спільних рішень та розробка заходів, спрямованих на усунення таких бар'єрів, можливе лише при активному включенні в роботу всіх учасників процесу.

В даний час багато національних органів по спрощенню процедур торгівлі, що діють в різних країнах світу, користуються підтримкою торгових компаній і урядів. Перелік цих організацій розміщений на веб СЕФАКТ ООН (<http://www.unecce.org/cefact>).

Вирішальним чинником для реалізації плану дій є мобілізація необхідних ресурсів, як людських, так і фінансових, а адекватне фінансування і ресурси є необхідною умовою досягнення успіху.

Нарешті, стратегія підкреслює прагнення і рішучість держави (Президента, Верховної Ради і Уряду) виконати план дій. Сильна політична підтримка та вдосконалення державно - приватного партнерства є ключовими факторами у досягненні успіху такої реформи.

2. Бачення

Реалізація заходів по спрощенню процедур торгівлі сприятиме зростанню української економіки, підтримки створення робочих місць, підвищення державно-приватного партнерства і зміцненню середнього класу в Україні - обов'язкова умова для зростання стабільного демократичного суспільства. Це все змінить взаємопов'язані процедури, таким чином, зменшуючи витрачений час і адміністративні витрати для всіх учасників торгівлі. Реформа по спрощенню процедур торгівлі сприятиме розвитку малого та середнього бізнесу і, таким чином, розширення економічної діяльності і забезпечення процвітання суспільства, спираючись на такі переваги країни, її географічне положення, освічена молодь і виробничі потужності з величезним потенціалом для розвитку.

Україна зможе повною мірою використовувати своє географічне положення між Сходом і Заходом, і стати жвавим центром, а можливо і координатором євразійської торгівлі, а іноземні інвестори по достоїнству зможуть оцінити запропоновані процедури та умови.

Стратегія по спрощенню процедур міжнародної торгівлі України буде підтримувати - розвиток через співробітництво зацікавлених сторін (ДПП) для прискорення економічного зростання шляхом удосконалення та забезпечення ефективного переміщення товарів на основі цілеспрямованих і погоджених дій щодо спрощення та гармонізації положень, що регулюють міжнародну торгівлю і транспорт в Україні.

Для поліпшення транспорту і спрощення процедур торгівлі буде використаний підхід, заснований на результатах досліджень та вимірювань. Для визначення базових показників, щодо яких можна буде оцінити прогрес у спрощенні процедур і розвитку транспорту і торгівлі, буде проводитись моніторинг часу і витрат. Необхідно встановити пріоритети в скороченні транспортних і торгових витрат, встановити часові нормативи, але в середньостроковому періоді важливо і необхідно визначити та оцінити прогрес щодо кількісних цілей у загальному зниженні витрат.

Для того, щоб Україна могла використовувати своє унікальне географічне розташування, має бути підвищена ефективність транспортної системи. Стратегія повинна сприяти посиленню трьох напрямків розвитку транспортного сектору в Україні: модернізація інфраструктури, покращене управління і нові технології. Це повинно призвести до забезпечення безпечних, надійних, ефективних і повністю інтегрованих транспортних операцій та інфраструктури для підтримки соціального та економічного розвитку на основі мінімізації витрат.

Додати текст з пріоритетів уряду України для економічного розвитку (з точки зору спрощення процедур торгівлі)

З урахуванням пріоритетів Уряду України для економічного розвитку, використовувати спрощення процедур торгівлі для збільшення експорту товарів і послуг,

Цілі:

(I) звести до мінімуму торговельний дефіцит до 2015 року ...,

(II) збільшити експорт товарів, щоб склав вище [50 %] від ВВП до 2015 року.

Збільшити експорт товарів і послуг на 2,3 відсотка у 2013 році та на 10,8 відсотка у 2014 році;

Експорт товарів досяг (68809810,6)71,5 млрд. дол. США у 2012 році, що становить 39,7% від ВВП (збільшення від ... млрд. в 2011 році). Імпорт: (84658059,9)86,8 млрд. дол. США в обсязі, що становить 48,2% від ВВП.

Частка експорту в країни ЄС ..., в Росію, країни СНД.

2012 - 12 міс. Географічна структура зовнішньої торгівлі України товарами

Всього	68809810,6	100,6	84658059,9	102,5	-15848249,3
Страны СНД	25302631,2	96,7	34452564,8	92,6	-9149933,6
Російська Федерація	17631749,5	89,0	27418296,1	94,1	-9786546,6
Європа	17423972,2	94,5	27556004,8	101,8	-10132032,6
Туреччина	3685112,6	98,3	1951858,2	131,8	1733254,4
Кітай	1777177,6	81,5	7899639,6	126,0	-6122462,0

Джерело: [Державна служба статистики України](#)

Обсяг експорту ще нижче обсягу імпорту і країна повинна націлюватися на більш збалансовану міжнародну торгівлю.

Розпорядження Кабінету Міністрів України (КМУ) від 29 квітня 2013 N 281-р «Про затвердження плану заходів з подолання негативного сальдо у зовнішній торгівлі» заохочує наступні заходи з просування експорту: (а) підвищення експортної бази країни шляхом розвитку галузевої політики для заохочення вітчизняних компаній виробляти і пропонувати конкурентоспроможні на міжнародному рівні товари;

б) заохочення експорту, включаючи реструктуризацію відповідних державних установ та їх процедури і процеси, побудова національного бренду та загальної підтримки українських компаній, що означає спрощення процедур експорту, зниження бюрократичних вимог і формальностей, використання у роботі з торговими партнерами за кордоном міжнародні сертифікати / акредитації, упаковки, маркування, брендинг, маркетинг, розподільні зв'язку, кластери і т.д.

Пріоритетні напрями реалізації економічної політики

Продовжуючи започатковані реформи з метою активізації позитивних перетворень у країні, серед пріоритетних напрямків реалізації економічної політики в 2014 році залишаються підвищення конкурентоспроможності економіки та поліпшення інвестиційного клімату, підтримка національного товаровиробника, забезпечення розвитку високотехнологічних секторів економіки, стимулювання перетворень в стратегічних галузях і збільшення обсягу експорту товарів вітчизняного виробництва.

Стратегічним напрямком діяльності має стати максимальна підтримка реалізації продукції українських виробників на світовому ринку, в тому числі за рахунок зниження процедурних бар'єрів експорту.

У періоді 2010-2011 роки, в результаті активізації зовнішнього попиту на товари вітчизняного виробництва і поступового виходу з кризи національної економіки, значно збільшилися обсяги як експорту, так і імпорту.

Структура ЗЕД характеризується значними диспропорціями у структурі експорту та імпорту товарів. В експорті залишилося домінування товарів сировинної групи. За підсумками 2012 року частка недорогоцінних металів та виробів з них у структурі експорту склала 27,5 відсотка, продукції сільського господарства і харчової промисловості - 26%, мінеральних продуктів - 11,1 відсотка і невеликий питома вага товарів з високою доданою вартістю (продукція машинобудування - 19,3 відсотка). В імпорті товарів значну питому вагу становлять мінеральні продукти - 32,5 відсотка і товари з високою доданою вартістю (продукція машинобудування - 26,4 відсотка). У 2012 році зовнішньоторговельний оборот товарами і послугами, порівняно з 2011 роком, збільшився на 1,6 % і склав 173,7 млрд. доларів США, в тому числі експорт товарів і послуг збільшився лише на 0,2 % і склав 82,3 млрд. доларів США, а імпорт товарів і послуг - на 2,8 % і склав 91,4 млрд. доларів США.

Дані державного статистичного інституту України щодо зовнішньої торгівлі України товарами за січень-серпень 2013 року. Експорт склав 41,1 млрд. дол. США, імпорт - 48,5 млрд. дол. США.

У серпні 2013 року обсяги експорту та імпорту товарів становили, відповідно, 5,2 млрд. дол. США і 6,78 млрд дол. США. Від'ємне сальдо було 1,57 млрд. дол. США в серпні 2013 року. Порівняно з Серпнем 2012 року, експорт склав 90,9%, імпорт - 87,6%. За період січень - серпень 2013 року, порівняно з відповідним періодом 2012 року, від'ємне сальдо знизився на 2,71 млрд. дол. США. У 2013 році воно склало 7,4 млрд. дол. США (за січень-серпень 2012 р. - мінус 10,11 млрд. дол. США).

Найбільшу частку в українському експорті займають чорні метали та вироби з них. Вони становлять 27,9% (за січень-серпень їх експорт склав 11,45 млрд. дол. США). Сільгосппродукція і продовольство займають друге місце в експорті - 24,1% (9,89 млрд. дол. США). Експорт готових продовольчих товарів продовжує збільшуватися (7,9% за рік). Всього за січень-серпень 2013 року було експортовано цієї продукції на 2,27 млрд. дол. США. Третьою за значимістю статтею українського експорту є машинобудування і приладобудування (6,87 млрд. дол. США, або 16,7% усього українського експорту за вісім перших місяців 2013 року.)

Серед імпорту перше місце займає імпорт машинобудівної продукції та продукції приладобудування. З початку року по серпень 2013р. включно їх імпорт склав 12,43 млрд. дол. США. А частка в загальному імпорті склала 25,5%. Друге місце в імпорті зайняв імпорт мінерального палива; нафта та продукти її перегонки - частка в українському імпорті становить 25%.

Зовнішньоторговельні операції проводились з партнерами із 215 країн світу.

Обсяг експорту товарів у країни СНД становив 36,1% від загального обсягу експорту, Європи - 26,8%, у т.ч. у країни ЄС - 26,2%, Азії - 26,3%, Африки - 7%, Америки - 3,7%. Найвагоміші експортні поставки здійснювалися в Російську Федерацію - 24,6% від загального обсягу експорту, Туреччину - 6,1%, Китай - 4,4%, Польщі - 3,9%, Італії - 3,8%, Казахстану - 3,7% і Єгипет - 3,4%. Серед найбільших країн-партнерів експорт товарів у поточному році збільшився в Китай - на 46,4%, Туреччину - 2,3% та Італії - на 1,8%. Одночасно скоротився в Єгипет - на 17,5%, Російську Федерацію - 13,8%, Казахстан - 11,1% та Польщі - на 8,4%.

Найбільші надходження здійснювалися з Російської Федерації - 27,9%, Китаю - 11,3%, Німеччини - 9,3%, Польщі - 5,3%, Білорусі - 5,1%, США - 3,9% та Італії - 2,7%. Імпорт товарів, серед найбільших країн-партнерів, збільшився з Польщі - на 14,9%, Китаю - 9,1% та Німеччини - на 2,4%. Зменшились поставки з Білорусі - на 30,9%, Російської Федерації - 25,4%, Італії - 9,8% та США - на 9,7%.

У 2012 році зберігалася тенденція до підвищення показників зовнішньої торгівлі. Однак їх темпи були значно нижче, ніж в 2010-2011 роках у зв'язку зі зниженням світового попиту на традиційні товари

вітчизняного виробництва (перш за все продукцію металургійного комплексу) і рецессионними процесами, що відбуваються в економіках провідних торгових партнерів України (перш країнах Європи та США).

Розвиток торговельно-економічних відносин України з країнами СНД, ринок яких є основним ринком збуту продукції вітчизняного виробництва, є одним з пріоритетів зовнішньоекономічної політики. Частка країн СНД у зовнішньоторговельному обороті України становить майже 40 відсотків. Головними торговельними партнерами серед країн СНД як в експорті так і в імпорті товарів, є країни Митного союзу (Росія, Білорусь і Казахстан).

В цілях розвитку торговельно - економічних відносин з країнами СНД 18 жовтня 2011 підписаний Договір про зону вільної торгівлі, який був ратифікований Верховною Радою України. Імплементация цього Договору забезпечить незастосування нових обмежень у взаємній торгівлі, тобто не погіршення режиму торгівлі, що існує на сьогодні, а також вирішення торговельних спорів з урахуванням механізмів і процедур, прийнятих СОТ. Договір сприятиме подальшому збільшенню обсягу товарообігу з Російською Федерацією та скасування існуючих обмежень у торгівлі.

Іншим стратегічним напрямком є розвиток торговельно - економічних відносин з ЄС, який є одним з основних торговельних партнерів України. Частка ЄС у загальному обсязі торгівлі товарами та послугами України становить близько 30 відсотків. Ринок ЄС є одним з найбільших світових ринків з рівнем середнього доходу в 39 тис. доларів США на одну людину і має досить високу тарифну захист.

Парафування Угоди про асоціацію між Україною та ЄС в частині положень про створення зони вільної торгівлі здійснено 19 липня 2012 р. в Брюсселі. Імплементация положень Угоди дозволить лібералізувати не тільки двосторонню торгівлю товарами, але додатково такі сфери, як торгівля послугами, режими прямих іноземних інвестицій, державні закупівлі.

Серед завдань державної політики розвитку торгівлі наступні заходи:

приведення вітчизняного законодавства у відповідність з нормами і стандартами ЄС, в тому числі по торговому регулюванню та торгової політики;

укладення Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, включаючи тимчасове набуття чинності положень щодо створення зони вільної торгівлі;

виконання Порядку денного асоціації Україна - ЄС;

забезпечення функціонування повномасштабної зони вільної торгівлі СНД та покращення доступу товарів вітчизняного виробництва та послуг на ринки країн СНД;

створення комплексної системи просування товарів вітчизняного виробництва на зовнішній ринок;

активізація роботи на нових перспективних ринках Азії, Латинської Америки, Тихоокеанського регіону, диверсифікація експорту вітчизняних товарів на цих ринках;

подальше підвищення ефективності роботи спільних міжурядових комісій з питань співробітництва;

визначення додаткових інструментів, що сприяють розвитку торговельного співробітництва та експорту вітчизняних товарів і спрощення процедур торгівлі;

мобілізація ресурсів міжнародних фінансових організацій та донорів міжнародної технічної допомоги для сприяння економічному розвитку України, у тому числі підвищення ефективності використання цих ресурсів та на удосконалення торгових процедур;

відновлення діалогу зі Світовим банком про отримання системних позик для фінансування бюджету і здійснення структурних реформ, покращення ;

вивчення та використання світового досвіду в області спрощення торговельних процедур для підвищення конкурентоспроможності національної економіки.

Виконання поставлених цілей цієї стратегії буде сприятиме:

зростанню обсягу торгівлі на 75% (в результаті тільки скорочення часу на торговельні операції на 60%);

зростанню ВВП на 0,5% тільки як результат запровадження заходів по спрощенню процедур торгівлі;

зниженню витрат на експорт і збільшення експорту української продукції приблизно на 33% з усіма наслідками для розвитку економіки;

підвищенню привабливості української економіки для іноземних інвестицій, що призведе до залучення нових технологій, модернізації виробництва і включенню виробничих потужностей української економіки в міжнародні ланцюга поставок.

Очікувані результати виконання Програми

Виконання Програми буде сприятиме:

зростанню реального ВВП на 2,5-3,4 відсотка у 2013 році та на 3-4% в 2014 році;

забезпеченню підтримки оптимального рівня інфляції в межах 5-6 відсотків у 2013-2014 роках;

утриманню у 2013 році дефіциту державного бюджету в межах 3,2 відсотка валового внутрішнього продукту;

забезпеченню у 2013 році перерозподілу валового внутрішнього продукту через зведений бюджет на рівні 29,5 відсотка;

утриманню у 2013 році граничного обсягу державного боргу на рівні 30,6 відсотка валового внутрішнього продукту;

зниженню податкового навантаження, що забезпечить зменшення частки тіньового сектору економіки;

збільшенню кількості суб'єктів малого підприємництва і осіб, зайнятих у малому підприємстві;
запобіганню, прихованого виведення капіталу за кордон;
забезпеченню надходження до державного бюджету коштів від приватизації в обсязі 27,9 млрд. гривень протягом 2013-2014 років;
збільшенню обсягу імпортозаміщення сільськогосподарської техніки до 20 відсотків;
збільшенню не менш ніж у 1,5 раза обсягу виробництва ракетно - космічної техніки;
збільшенню частки вітчизняної фармацевтичної продукції на внутрішньому ринку в середньостроковій перспективі на 5-10 відсотків;
зниженню щороку рівня енергоемності валового внутрішнього продукту на 1,5-3 відсотки;
збільшенню обсягу реалізації вітчизняної сільськогосподарської продукції на внутрішньому ринку на 25 відсотків;
збільшенню обсягу експорту сільськогосподарської продукції і харчових продуктів;
збільшенню експорту товарів і послуг на 2,3 відсотка у 2013 році та на 10,8 відсотка у 2014 році;
збільшенню щороку обсягу залучення ресурсів міжнародних фінансових організацій на 1-1,5 млрд. доларів США протягом 2013-2014 років.

Політика щодо **спрощення процедур торгівлі** в Україні впродовж останніх кількох років вказала на необхідність спрощення митних процедур у процесі реалізації положень нового Митного кодексу.

Спрощення процедур торгівлі означає гармонізацію, стандартизацію та автоматизацію торгових процедур та супроводжуваних потоків торгової інформації. Воно спрямоване на ефективну реалізацію торговельних норм та правил, боротьбу з бюрократією та збереження цінних ресурсів, які можна використовувати для розвитку. У вузькому розумінні, спрощення процедур торгівлі можна визначити як систематичну раціоналізацію процедур і документації для міжнародної торгівлі. У більш широкому сенсі, вона охоплює всі заходи регулювання, які впливають на міжнародні торговельні потоки, в тому числі: митні закони і правила, технічні регламенти, ветеринарні, санітарні, фітосанітарні, технічні та інші елементи керування, використовувані для забезпечення мінімальних міжнародних і національних стандартів у торгівлі товарами і послугами.

Таким чином, реалізація заходів по спрощенню процедур торгівлі підтримує більш широкий процес економічних реформ.

Український уряд багаторазово виражав прагнення до спрощення процедур торгівлі через політичні заяви та участь у національних і

міжнародних проектах: таких, як проект з підтримки політики прикордонного управління в Україні (Support for Border Management Sector Policy in Ukraine) Європейського Союзу і України, створення системи інформаційного обслуговування портового співтовариства у портах Одеської області [інші проекти]. На сьогоднішній день український Уряд співпрацює з ЄС за програмою бюджетної підтримки у сфері подолання технічних бар'єрів у торгівлі.

Зокрема, в секторі розвитку торгівлі вже розроблено проект стратегічного плану трансформації системи технічного регулювання на 2014-2018 роки. Загальна сума траншу від ЄС склала 368,0 млн. євро, з яких 340,5 млн. євро - кошти бюджетної підтримки і 27,5 млн. євро - технічна допомога.

НИЖЧЕ Україна продемонструвала свою прихильність до спрощення процедур торгівлі участю в проекті з реалізації «єдиного вікна - локальне рішення» в області роботи Південної митниці та портів Одеської області, а також участю у Міжвідомчій Робочій групі по спрощенню процедур торгівлі та у здійсненні цього проекту.

Якою мірою Україна реалізувала різні заходи СОТ щодо спрощення процедур торгівлі

REM (Тут можна перерахувати різні заходи по спрощенню процедур торгівлі, заплановані на найближчі 5 років)

REM Результати роботи, спрямовані на поліпшення показників України в секторі міжнародної торгівлі:

Одним із послідовних кроків держави назустріч бізнесу було прийняття нового Митного кодексу України, норми якого створили сприятливі умови для ведення бізнесу, спростили порядок митного оформлення та оподаткування товарів, що переміщуються через митний кордон України:

- іноземні інвестиції звільняються від обкладення митом без надання під час митного оформлення простого векселя, внаслідок чого скорочується час їх митного оформлення;

- спрощено порядок здійснення операцій з іноземною давальницькою сировиною, а також ввезення товарів на митну територію України з метою ремонту, монтування, складання, наладки, які розміщуються в митний режим переробки на митній території України без надання простого векселя, авальованого банком, що зменшує витрати суб'єктів ЗЕД та час митного оформлення товарів.

Відбулися позитивні зміни і при нарахуванні штрафних санкцій :

Результатами роботи нового Митного кодексу стало значне зменшення кількості прийнятих митними органами рішень про коригування митної вартості. Якщо в травні ц.р.

Значні зміни торкнулися також і процедури контролю митної вартості товарів. Положення Митного кодексу спрямовані на спрощення цієї процедури на момент митного оформлення товарів і перенесення перевірки відомостей щодо митної вартості вже після випуску товарів у вільний обіг.

Новим Митним кодексом:

- скорочено кількість документів, які подаються для підтвердження митної вартості;
- чітко визначені підстави для запиту додаткових документів;
- визначено підстави для прийняття рішення про коригування митної вартості.

Зміни, які відбулися у Митному тарифі України у зв'язку зі вступом України до СОТ, призвели до зниження середньоарифметичної ставки ввізного мита з 10,9% (до вступу України в СОТ) до 4,7% в 2012 році. Майже 38% ставок мита складають нульові ставки мита. Ставки, розмір яких менше 5% (включаючи нульові), становлять 67%. **Удельний вага ставок, які мають заборонний характер** (ставки розміром більше 15%), становить **лише 3,9%**. Тому зараз необхідно зосередитися на нетарифні бар'єри і спрощення процедур торгівлі.

В даний час **170 країнам світу Україна надає режим найбільшого сприяння**. (MFN - MOST FAVOURED NATION)

Відбувається лібералізація тарифного регулювання внаслідок укладення Україною угод про вільну торгівлю.

Для довідки: В даний час такі угоди вже діють з країнами СНД, ЕАВТ (Швейцарія, Люксембург, Норвегія, Ісландія), Республікою Грузія, Республікою Македонія. Підписано угоду з Чорногорією, Триває переговорний процес щодо укладення угод з ЄС, Туреччиною, Сирією, Сінгапуром, Канадою, Сербією.

- приведено у відповідність з нормами Угоди СОТ про правила походження товарів та вимог спеціального додатка «к» До Міжнародної конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур.

Суттєвою перевагою для суб'єктів ЗЕД є передбачена правилами СОТ і визначена в Кодексі можливість прийняття митними органами **попередніх рішень про країну походження товару**.

Кодекс спрямований на адаптацію податкового законодавства України до принципів та директив Європейського Союзу, нормам СОТ, Міжнародної конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур, Конвенції про тимчасове ввезення, а також імплементацію у національне законодавство Рамкових стандартів безпеки Всесвітньої митної організації та реформування митної служби України.

Забезпечено включення у новий Митний кодекс України положень, які **полегшать умови бізнесу**, тобто відбувається лібералізація зовнішньоекономічної та інвестиційної діяльності, а саме:

- статтею 23 Митного кодексу **передбачено на законодавчому рівні надання попередніх класифікаційних рішень** з питань класифікації товарів і визначено, що попереднє рішення є обов'язковим для виконання будь-яким митним органом. Строк дії попереднього рішення становить три роки. Це дозволить спростити митне оформлення товарів за рахунок наявності офіційної інформації про код товару до моменту митного оформлення, а також забезпечить учасникам ведення бізнесу можливість прогнозування фінансових ризиків і витрат при підписанні контрактів;

- статтями 67-69 **визначені випадки, коли митний орган має право самостійно класифікувати товар** і обов'язковість оприлюднення таких рішень. Це дозволить суб'єктам ЗЕД користуватися базою даних рішень щодо класифікації товарів. На митні органи покладається високий рівень відповідальності за прийняте рішення по класифікації товарів, так як це рішення не тільки публікується, але і може застосовуватись при визначенні коду товару по іншим митним оформленням;

- частиною шостою статті 69 Митного Кодексу **передбачено, що штрафи та інші санкції за несплату** митних платежів та за інші порушення, виявлені у зв'язку з неправильною класифікацією товарів, застосовуються митними органами виключно у разі, якщо прийняте митним органом рішення про класифікацію цих товарів у складному випадку було прийнято на підставі поданих заявником недостовірних документів, наданої ним недостовірної та / або неповної інформації, що суттєво вплинуло на його характер.

Таким чином, учасники бізнесу в сфері ЗЕД не несуть відповідальності за неправильні класифікаційні рішення, прийняті посадовими особами митних органів, за умови надання до митного оформлення достовірної та повної інформації про товари.

Заходи митних органів щодо **сприяння захисту прав інтелектуальної власності** при переміщенні товарів через митний кордон України **приведені у відповідність з вимогами** Угоди з торговельних аспектів прав інтелектуальної власності (**TRIPS**), яка є однією з основних угод СОТ.

Згідно з нормами Митного кодексу України митними органами контролюються дозвільні документи, подання яких передбачено тільки законами України.

З 1 червня 2012 року кількість дозвільних документів, які використовуються для митного оформлення, зменшилася з 69 до 26 (на 62%). (Це повний перелік РД, а показники рейтингу включаються лише деякі з них)

Важливим напрямком роботи є оптимізація кількості товарів, які підлягають державним видам контролю, та удосконалення процедури здійснення попереднього документального контролю.

Базовий перелік товарів, що підлягають державному контролю, раніше включав 1259 товарних позицій (постанова Кабінету Міністрів України від 05.10.2011 № 1031).

Після внесення змін у список загальна кількість товарних позицій зменшено на 33,6% (постанова Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 452).

Прийняття цих змін дало можливість:

- зменшити кількість документів, які подаються в паперовому вигляді;

- використання відомостей про документи (а не самих документів), які надаються митниці контролюючими органами в електронному вигляді.

Це, відповідно, дало можливість зменшити час перебування в пунктах пропуску транспортних засобів, які перевозять підконтрольні товари приблизно на 25 %.

З набуттям чинності нової редакції Митного кодексу України введено процедуру перенесення акценту здійснення митного контролю під час оформлення митної декларації на контроль після випуску товару.

Національні способи спрощення і гармонізації митних процедур, а саме впровадження системи електронного декларування та надання підприємствам статусу уповноваженого економічного оператора, **передбачають значне скорочення митних формальностей, скорочення переліку документів, необхідних для здійснення митного оформлення і т.д.**

Форми і обсяги контролю обираються на підставі результатів системи управління ризиками.

Таким чином, на законодавчому рівні закріплено підходи до проведення вибіркового, а не суцільного митного контролю. При цьому очікується скорочення часу здійснення митних формальностей на кордоні, так і при митному контролі на митниці призначення.

Для зменшення кількості перевірок під час проведення митного контролю і оформлення товарів у національній системі митних стандартів посилюється роль системи управління ризиками та пост-аудит контролю, що сприяє розвитку міжнародної торгівлі і створенню позитивного іміджу України, спрямованого на розвиток міжнародної торгівлі.

Положеннями нового Митного кодексу України зменшено час митного оформлення товарів з 24 до 4 годин незалежно від виду транспорту, характеристик товарів та інших обставин.

Середній час оформлення однієї декларації в жовтні 2012 року становив:

1 година 16 хвилин - для митного режиму імпорту;

40 хвилин - для митного режиму експорту.

У жовтні (10 міс.) 2013: імпорт, експорт і транзит

Скорочено до 3-х кількості документів, які обов'язково подаються митному органу для митного оформлення (митна декларація, інвойс, декларація митної вартості).

Введена повноцінна процедура електронного декларування.

В жовтні 2012 року в електронному вигляді оформлялося вже 51,35% митних декларацій. Введена процедура безкоштовного надання підприємствам засобів електронного цифрового підпису.

Зі вступом в силу нового Митного кодексу суттєво зменшилась кількість митних оглядів - 5,6% в червні-жовтні 2012 (19% у січні-травні).

Дані за 2013 рік

Однак, ефект від цих заходів буде видно лише в наступному звіті Doing Business.

REM. Пропозиції щодо можливості підвищення позицій України в рейтингу Світового банку та Міжнародної фінансової корпорації.

При розрахунку показників для рейтингу Світового банку враховується загальний час, що витрачається імпортерами або експортерами для

переміщення товарів, включаючи час, необхідний для отримання дозвільних документів різних державних органів, проходження логістичних процедур на транспорті і в портах, а також враховується вартість всіх цих процедур.

Виходячи з цього, скорочення зазначеного часу, і, відповідно, прискорення переміщення товарів, сприятиме застосування Рекомендацій 18, 22 і 24 ЄЕК ООН, а також розвиток системи СРО (саморегульованих організацій).

РЕМ. Рекомендація № 18, третє перероблене видання, прийнята Центром Організації Об'єднаних Націй по спрощенню процедур торгівлі та електронних ділових операцій (СЕФАКТ ООН)

Крок 1.3

Організація транспортування

Транспортування від пункту відправлення до пункту призначення слід організувати таким чином, щоб вона включала як можна меншу кількість посередників і обмежену обробку самих товарів під час перевалки та зміни виду транспорту.

Зменшення загального часу, що витрачається імпортерами або експортерами для переміщення товарів, також будуть сприяти такі заходи з боку держави, як:

- здійснення митного контролю та митного оформлення із використанням автоматизованих систем митного оформлення, новітніх інформаційних технологій та обміну попередньою інформацією (подальше скорочення часу митного оформлення та здійснення митних формальностей);

- скорочення часових нормативів для отримання дозвільних документів інших державних органів, отримання таких документів за принципом "Єдиного вікна", "Єдиного офісу", робота по впровадженню яких проводиться на рівні спеціальної міжвідомчої групи і стоїть на особливому контролі.

- визначення тимчасових нормативів на здійснення навантажувально-розвантажувальних робіт у портах, обмеження в часі експедиторів на здійснення процедур на різних етапах ланцюга постачання товарів.

В цілях подальшого спрощення ведення бізнесу в Україні в частині, спрощення сплати митних платежів, передбачені наступні заходи:

Впровадження сучасної платіжної системи сплати за допомогою платіжної картки та введення в дослідну експлуатацію новітньої системи управління фінансовими потоками.

Це дозволить:

- реалізувати право суб'єктів ЗЕД оформлятися у будь-якому митному органі;
- автоматизувати процес розрахунків з бюджетом з одночасним зведенням до мінімуму впливу суб'єктивного «людського» фактора;
- удосконалити систему обліку та контролю руху грошей;
- прискорити і спростити процедури митного оформлення товарів;

Удосконалення процедури адміністрування митних платежів з урахуванням вимог і правил міжнародної практики (СОТ та інших країн) шляхом внесення змін в Митний та Податковий кодекси України.

Ці заходи приведуть до:

- посилення платіжної дисципліни та своєчасності надходжень грошей до бюджету;
- оптимізації та скорочення податкових пільг і збільшення податкових надходжень у бюджет.

Створення єдиної системи аналізу, звітності та прогнозування надходжень митних платежів шляхом розробки програмного продукту по обробці даних єдиної автоматизованої системи митних та податкових даних.

Це дозволить вдосконалити аналітичну роботу митниць в частині проведення аналізу факторів, що впливають на надходження митних платежів, а також автоматизувати процес прогнозування основних показників діяльності Департаменту митної справи в частині надходжень до бюджету від експортно-імпортних операцій.

Максимальна автоматизація процедури контролю визначення митної вартості з метою нівелювання людського фактора на прийняття рішень.

Український уряд та приватний сектор висловили готовність сприяти спрощенню торговельних процедур і автоматизації пов'язаних процедур з їх готовністю працювати у напрямку створення, спочатку, локального «єдиного вікна» (Система портового співтовариства) у портах Одеської області, а потім і національного регулюючого «єдиного вікна». За ініціативою приватного сектора, зокрема, Міжнародної торгової палати України та транспортно-експедиторського сектора, а також за участю Митної служби України (нині Департаменту митної справи Міністерства доходів і зборів) у співпраці з міністерствами, відомствами та різними асоціаціями, взяли на

себе ініціативу реалізації цього проекту, аналізу, спрощення і досягнення максимальної прозорості вимог щодо інтеграції потоків торгової інформації в середовищі безпаперовій торгівлі. В кінцевому рахунку, результати спрощення процедур торгівлі повинні бути доступні через запровадження механізму національного «єдиного вікна» (ЕО). Цей механізм, не порушуючи нормативні вимоги, дозволить підвищити ефективність міжнародної торгівлі.

Здійснення національної політики в області спрощення процедур торгівлі та запуск ЕО рекомендовані Організацією Об'єднаних Націй / Центром по спрощенню процедур торгівлі та електронних ділових операцій (СЕФАКТ ООН), зокрема, в його Рекомендації 33 від 2004 року. Для багатьох урядів, «єдине вікно» стало ключовим інструментом для спрощення процедур торгівлі та реалізації електронного бізнесу. В даний час 71 країна повідомили про впровадження систем ЕО різної конфігурації.

Концепція «єдиного вікна» становить квінтесенцію спрощення процедур торгівлі, зокрема виключення отримання однієї і тієї ж інформації кілька разів, в різних форматах, і вимагає багаторазового подолання бюрократичних перепон. Більш конкретно, «єдине вікно» ґрунтується спочатку на спрощення процедур, а потім на впровадження електронних засобів (цифрова платформа), які дозволяють учасникам торгових і транспортних операцій, представляти стандартизовану інформацію і документи у єдину точку входу для виконання всіх нормативних вимог, пов'язаних з усіма режимами (імпортом, експортом та транзитом). Система сприяє зниженню часу на оформлення, а також забезпечення того, щоб інформація, необхідна для виконання цих процесів, уявлялася тільки один раз. «Єдине вікно» також сприяє прозорості торгівлі, а правила і процедури - чітко визначені і автоматизовані. Потенційні вигоди для державного сектора включають в себе скорочення адміністративного тягаря, раціональне використання ресурсів, підвищення ефективності та покращення статистичних показників, що дає можливість доступу і використання всієї наявної інформації всіма контролюючими органами та кращого адміністрування доходів і зборів.

(Чим швидше торговельні потоки, чим менше бар'єрів і витрат - тим більше надходжень до бюджету, здоровіший і привабливіший інвестиційний клімат, тим впевненіше український виробник, ефективніше підприємці).

Впровадження «єдиного вікна» пов'язане з фундаментальною реформою адміністративних процедур, побудованої на міжвідомчій координації, державно-приватному партнерстві, спрямованої на суттєве спрощення і автоматизацію цих процедур. Основний упор робиться на дематеріалізацію торгових процедур, що призведе до більшої ефективності торгових операцій і контролю, так і до ліквідації суб'єктивності в процесі міжнародної торгівлі.

Перший етап побудови національного «єдиного вікна» пов'язаний зі створенням електронної митниці та впровадженням електронного декларування.

На цій основі, на другому етапі буде впроваджена електронна передача інших нормативних документів, пов'язана з системою митної декларації.

На третьому етапі електронні системи підтримки бізнесу, транспорту, інші електронні документи, а також існуючі системи портового співтовариства будуть включені в електронний обмін торговою інформацією.

На четвертому етапі буде збудовано транскордонний обмін інформацією, який забезпечує процес стандартизованого обміну даними з іншими країнами.

**Індикатори «Ведення бізнесу» (Doing Business) по Україні . УКРАЇНА.
Східна Європа і Центральна Азія**

Індикатори	2011 рік.	2012 рік.	2013 рік.	2014 рік.
Дохід на душу населення (в долл. США)	2800	3010	3120	3500
Легкість ведення бізнесу (рейтинг)	145/149	152	137/140	112
Міжнародна торгівля (рейтинг)	139	140	145	148
Документи для експорту (кількість)	6	6	6	6
Час на експорт (у днях)	31	30	30	29
Вартість експорту (US \$ за контейнер)	1560	1865	1865	1930
Документи на імпорт (кількість)	8	8	8	8
Час на імпорт (у днях)	36	33	33	28
Вартість імпорту (US \$ за контейнер)	1580	2155	2155/2455	2505

ПРОГРАМА ЕКОНОМІЧНИХ РЕФОРМ НА 2010 - 2014 роки

Підвищення позиції України в міжнародному рейтингу Світового банку «Ведення бізнесу - 2012» за простотою ведення бізнесу на 40 позицій, зі 142-го на 102-е місце з 183-х країн.

Значення всіх 6 індикаторів на 2013 рік відповідає СБ 2012, а в СБ 2014, при скороченні кількості днів на експорт/імпорт, зросли витрати на 1 контейнер.

«Ведення бізнесу» рік	Реформа
СБ 2008	Без реформ, зафіксованих СБ
СБ 2009	У зв'язку з розвитком портової інфраструктури і послуг, час на імпорт скоротився
СБ 2010	Без реформ, зафіксованих СБ
СБ 2011	Без реформ, зафіксованих СБ
СБ 2012	Україна здійснює зовнішню торгівлю більш складно (через запровадження додаткових перевірок при оформленні імпорту)
ВБ 2013	Без реформ, зафіксованих СБ

Документи для імпорту (8): коносамент, замовлення на постачання, сертифікат походження, комерційний інвойс, імпортна митна декларація, митний транзитний документ, пакувальний лист, сертифікат відповідності

Документи для експорту (6): коносамент, сертифікат походження, комерційний інвойс, експортна митна декларація, пакувальний лист, сертифікат відповідності

Згідно з індикаторами «Ведення бізнесу 2014/2013»

в Україні експорт стандартного контейнера товарів вимагає 6 документів, займає 29/30 днів і коштує \$ 1930 / \$ 1 865.

імпорт контейнера вимагає 8 документів, займає 28 / 33 дні, витрати \$2505 / 2 155.

Під «стандартним» контейнером розуміється 20-футовий контейнер з товарами вагою 10 тонн, вартістю 20 тис. дол. США.

Таблиця 1: Дані індексів «Ведення бізнесу» (Doing Business) Світового Банку і Міжнародного Торгового Центру (МТЦ) (2012):
<http://russian.doingbusiness.org/data/exploreeconomies/ukraine>,
<http://www.doingbusiness.org>, <http://www.trademap.org/>

ІМПОРТ		ЕКСПОРТ	
Документи на імпорт	8	Документи на експорт	6
Час на імпорт (дні)	33	Час на експорт (дні)	30
Витрати на імпорт (USD на контейнер)	2,115	Витрати на експорт (USD на контейнер)	1,865
Об'єм імпорту в 2011г. (USD)	85.7 млрд.	Об'єм експорту в 2011г. (USD)	69.4 млрд.
Імпорт як % ВВП (2011р.)	62.1	Експорт як % ВВП (2011р.)	50.3
Обсяг імпорту в 2012р. (USD)	86.8 млрд.	Обсяг експорту в 2012р. (USD)	71.5 млрд.
Імпорт як % ВВП (2012 р.)	48.2	Експорт як % ВВП (2012 р.)	39.7

Документи, необхідні для імпорту: Коносамент Ордер на звільнення вантажу/ на доставку Сертифікат походження Комерційний рахунок-фактура Митна імпортна декларація Митний транзитний документ Пакувальний лист Сертифікат технічних стандартів	Документи, необхідні для експорту: Коносамент Сертифікат походження Комерційний рахунок-фактура Митна експортна декларація Пакувальний лист Сертифікат технічних стандартів
--	--

Інформація, що містяться в різних світових індексах і рейтингах (доповідь «Ведення бізнесу» (Doing Business)), Індекс ефективності логістики (LPI), Світового банку), до деякої міри обмежена, а табличні дані коригуються (дані в оригінальному звіті не відповідають даним в порівняльних таблицях 2014/2013 і т.інш. Наприклад: графа «вартість імпорту» у СБ 2013-USD 2155, а в СБ 2014 - USD 2455, «міжнародна торгівля» - 145 і 148, ведення бізнесу 137 і 140. У цьому зв'язку необхідно буде провести всебічний аналіз бізнес-процесів та уточнення статистичних даних. Таким чином, можна отримати об'єктивну картину про поточний стан справ у даному сегменті, що дасть можливість чітко визначити спектр проблем. Аналіз дасть чіткі напрямки та алгоритми з подальшим спрощенням процедур, використовуючи кращі практики ЄС в якості орієнтира.

Стратегія по спрощенню процедур торгівлі заснована на всеосяжному баченні, з певними масштабом, цілями, результатами і термінами. Це спрямовано на вдосконалення умов для ділової активності у всіх областях, пов'язаних з міжнародною торгівлею: попередні і митні процедури, торгівля з ЄС, СНД та третіми країнами. Стратегія також охопить різні види транспорту: сухопутний (залізничний і дорожній), морський (порти) і повітряний (аеропорти).

Стратегія встановлює конкретні результати за графіком виконання заходів та ключові показники ефективності, які будуть використовуватися для моніторингу ходу реалізації. Зниження бюрократичного навантаження дозволить адміністрації зосередити свій час і ресурси на підтримку міжнародної торгівлі більш ефективно.

Зміцнення довіри між учасниками зовнішньоекономічної діяльності і владою потребує довгостроковій зміни мислення і поведінки. Воля і державного, і приватного сектора повинна бути твердою. Міжвідомча робоча група, яка буде підтримувати реалізацію стратегії, включає в себе як державний, так і приватний сектор, які будуть і далі підтримувати один одного. Стратегія по спрощенню процедур торгівлі буде задовольняти потреби бізнес - спільноти, особливо малих і середніх підприємств.

3. Оцінка торгових бар'єрів на теперішньому етапі

За різними даними, учасникам зовнішньоекономічної діяльності все ще доводиться мати справу з численними адміністративними бар'єрами у міжнародній торгівлі в Україні. Скоординована і загальноприйнята стратегія щодо спрощення процедур торгівлі необхідна для боротьби з цими перешкодами. У цьому розділі описано вплив цих перешкод на поточний стан, а також висвітлюються області для можливих поліпшень ключових показників.

Поточні перешкоди згруповані за 5 напрямками:

3.1. Час на експорт

Уповільнення експорту викликане такими чинниками [ключовими причинами], як:

Наприклад:

- велика кількість контрольних процедур різними установами, деякі з яких дублюються;
- не стандартизована митна практика через офіси митниці викликає багато непотрібних кроків у процесі митного оформлення
- робочі години митниці не завжди співпадають з потребами суб'єктів ЗЕД
- кілька агентств запитують одні й ті ж оригінали підтверджуючих документів або повторних даних

3.2 Витрати на експорт

Висока вартість експорту є проблемою, викликаною такими чинниками [ключовими причинами], як:

Наприклад:

- Брак інформації, наданої суб'єктам ЗЕД, на тему які предмети під контролем і за якими агентствами
- Незрозуміла інформація про те, які документи і процедури необхідні для імпорту і експорту товарів
- спрощена процедура не застосовується скрізь, тим самим викликаючи необхідність особистого присутність представника при митному очищенню вантажів
- складність процедур, що ведуть до використання спеціалізованих посередників
- збори, що застосовуються

3.3 Правові проблеми

Деякі перешкоди можуть виникнути в результаті існуючих положень в чинному законодавстві або тлумачення законів, підзаконних актів або конкретної політики державних органів. Такі проблеми (визначені в ході спеціального аналізу) зазвичай вимагають внести поправки в закони або політики, для того щоб вирішити існуючі правові проблеми і створити сприятливу законодавчу основу для впровадження заходів зі спрощення процедур торгівлі. Галузі законодавства, в яких можуть виникнути проблеми для впровадження принципу «Єдиного вікна» перераховані рекомендації 35 ЄЕК ООН. Конкретні правові проблеми були виявлені у ході застосування проекту «Єдине вікно - локальне рішення у портах Одеської області».

3.4 Інформаційні проблеми

Інформаційні проблеми звичайно виникають з-за відсутності прозорості інформації (щодо чинного законодавства та правил, процедур документообігу тощо). Такі перешкоди включають в себе:

- Брак інформації, наданої суб'єктам, на тему які товари контролюються і якими агентствами
- Неясні вимоги, які документи потрібні і при яких процедурах

3.5 Проблеми реалізації

Проблеми виникають і в процесі здійснення торговельних процедур. Рішення можуть бути отримані з рекомендацій аналізу бізнес-процесів, що проводяться для оптимізації процедур. Проблеми здійснення торгових процедур включають в себе:

- не стандартизована митна практика (викликає багато непотрібних кроків у процесі митного оформлення)
- робочі години митниці не завжди співпадають з потребами суб'єктів ЗЕД
- спрощена процедура не застосовується скрізь, тим самим викликаючи необхідність фізичної присутності службовців при митному очищенні вантажів
- кілька відомств запитують одні й ті ж оригінали підтверджуючих документів або повторювані дані

3.6 Процес реформи і реалізація заходів по спрощенню процедур торгівлі

Ефективна реалізація процедур імпорту/експорту з метою спрощення процедур торгівлі вимагає узгоджених зусиль всіх зацікавлених сторін, що беруть участь в цьому процесі. До тих пір поки комплексний підхід не буде прийнятий, (створення потенціалу і реформи), спроби спрощення процедур не призведуть до очікуваних результатів або будуть нестійкими в середньостроковій перспективі.

Керівні принципи для забезпечення успішного і стійкого здійснення заходів по спрощенню процедур торгівлі:

1. політична воля, відповідальність за процес реформ, державно-приватне співробітництво;
2. попередній аналіз потреб, що враховує специфіку України;
3. адекватне фінансування і людські ресурси надані для реалізації;
4. правові основи проаналізовані і, в разі необхідності, закони і підзаконні акти виправлені;
5. прозорість і передбачуваність (для заохочення добровільного дотримання);
6. баланс між спрощенням і контролем за рахунок застосування методів управління ризиками, неруйнованих методів контролю і передових технологій, пост - митного аудиту і т.інш.
7. чесність в управлінні людськими ресурсами;
8. вимоги щодо процедур, документів і даних зведені до мінімуму;
9. інформаційно-комунікаційні технології застосовані у відповідності з кращою міжнародною практикою.

3.7. Загальні джерела затримок/витрат, пов'язаних з вимогами державних регулюючих органів

Важливо піти з обмеженого розгляду процесів в окремих міністерствах і розглянути більш загальні способи зменшення затримок і витрат. Загальні джерела затримок і витрат, пов'язаних з вимогами державних регулюючих органів включають:

Наприклад:

- Бюрократичне оформлення документів і затримки, пов'язані з отриманням необхідних дозволів на імпорт/експорт, сертифікатів відповідності або оригіналів під час або до прибуття вантажу;
- Великі витрати на обробку контейнера/товарів для переміщення контейнерів до зони контролю і розвантаження вмісту для того, щоб інші агентства могли звірити необхідні дані (наявність етикеток на продукції/маркування та/або відібрати зразки;
- Незрозуміла політика;

- Виключно велика частка вантажів, які піддаються фізичній інспекції, яка перевищує потенціал митної служби з-за того, що ці відомства не використовують методології з управління ризиками;
- Відсутність координації між інспекторами митниці та інших контролюючих органів у тих випадках, коли вони всі повинні бути присутнім при знятті пломб з контейнерів до початку інспекції і контролю.
- Затримки, пов'язані з необхідністю відбору і транспортування проб в лабораторії, які можуть бути розташовані далеко від порту;
- Значні втрати часу при проведенні лабораторних досліджень і передачі результатів тестів від лабораторії;

4. Ключові показники ефективності/критерії

Реалізація національної стратегії щодо спрощення процедур торгівлі буде оцінюватися по ряду ключових показників ефективності (у разі відсутності - необхідно визначитися з ними). Бажано зробити їх порівнянними з показниками держав-членів Європейського Союзу. Ключові показники ефективності обрані в якості мети, яка буде досягнута до 2018 року, але буде контролюватися на постійній основі.

4.1 Індекс «Ведення бізнесу» (Doing Business) Світового Банку - Індикатори Міжнародної торгівлі 2014 (Trading Across Borders Indicators)

Індикатори з міжнародної торгівлі за 2014 рік в індексі «Ведення бізнесу» (Doing Business) Світового банку показують час і вартість (за винятком мита), пов'язаних з експортом та імпортом морським транспортом, а також кількість документів, необхідних для завершення угоди. Ці показники охоплюють вимоги до документації і процедур на митниці, в інших регулюючих органах, а також в порту. Вони також охоплюють технічні аспекти, у тому числі терміни і вартість внутрішніх перевезень між головним для бізнесу містом країни і головним портом, що використовуються суб'єктами ЗЕД. Ці індикатори зазвичай використовуються в якості ключових при вимірюванні досягнень спрощення процедур торгівлі - тобто чим більш трудомісткі і дорогі експортні і імпортні операції, тим важче для місцевих компаній бути конкурентоспроможними і отримувати доступ на міжнародні ринки.

Показники Світового банку засновані на дослідженнях, однакових для всіх країн. Тому слід брати до уваги, що точне значення показника не є єдиним чинником оцінки, а, швидше, відносне позиціонування по відношенню до інших країн. Аналіз бізнес-процесів та інші дослідження та огляди дозволять зробити більш тонку оцінку.

4.2. Індикатори міжнародної торгівлі України в 2014 р.

Україна в 2014 р. займає 148 місце серед 189 країн за індикаторами міжнародної торгівлі за індексом «Ведення бізнесу» (Doing Business) Світового банку. Це ставить Україну в нижній діапазон рейтингу «Ведення бізнесу» (Doing Business). В таблиці 2 наведені індикатори України в період між 2011 і 2014 роками. Таблиця 3 показує місце України за Індексом ефективності логістики (LPI) Світового банку в 2007, 2010 і 2012 роках. У таблиці 4 показано більш докладно індекс ефективності логістики (LPI) по Україні.

ІЕЛ оцінює **6 областей** країни ефективності:

1. **Ефективність** процесу митного очищення
2. **Якість** торгової і транспортної інфраструктури
3. **Простота** організації постачання за конкурентною ціною
4. **Компетентність в області логістики** і якість логістичних послуг
5. **Можливість відстежувати і контролювати** переміщення вантажів
6. **Своєчасність** доставки вантажів

- ✓ Ґрунтується на більш ніж **5,000 показників для країни**, що проводяться **понад 1000 фахівцями з логістики** зі всього світу
- ✓ Первинні дані, зібрані зі **155 країн**
- ✓ Джерелом даних є **постачальники логістичних послуг** (експедитори і оператори експрес-доставки)
- ✓ Респонденти оцінюють рівень ефективності логістики за **шкалою від 1 до 5**

Відсутність координації та інтеграції: З успадкованими існуючими системами митних складів, вантажовідправники окремо мають справу з експедиторами, брокерами, перевізниками; міжнародними експедиторами, що мають невелику присутність

Розрив в ланцюзі транзитних поставок: Обмежена здатність відстежувати товари в дорозі; низька передбачуваність залізничної доставки у вагонах і контейнерах

Оперативні обмеження: Розкидана схема розташування терміналу і вантажної станції, необхідно пройти довгий шлях логістичних операцій (наприклад, наскрізна система складування (крос-докінг), наступне сортування у вантажних поїздах)

Внутрішні перевезення та інші послуги **не відповідають міжнародним стандартам**

Інші обмеження щодо спрощення процедур торгівлі для остаточного оформлення та транзиту, в основному виходять з успадкованої системи митного складу для оформлення товару

Таблиця 2. Індикатори міжнародної торгівлі України за індексом «Ведення бізнесу» (Doing Business) Світового банку

Показники	2011 р.	2012 р.	2013 р.	2014 р.
Міжнародна торгівля (рейтинг)	139	140	145	148
Документи для експорту (кількість)	6	6	6	6
Час для експорту (днів)	31	30	30	29
Вартість експорту (USD/контейнер)	1560	1865	1865	1930
Документи для імпорту (кількість)	8	8	8	8
Час для імпорту (днів)	36	33	33	28
Вартість імпорту (USD/контейнер)	1580	2155	2155/2455	2505

Таблиця 3. Ранжування по індексу ефективності логістики (Logistics Performance Index) Світового Банку по Україні (мета України в січні 2013р. - увійти в першу 50-ку) Наступний звіт ІЕЛ буде опублікований в лютому 2014 року

Ранжування по індексу ефективності логістики (LPI) з 155 країн	Місце в LPI у 2007 р.	Місце в LPI у 2010р.	Місце в LPI у 2012р.
Індекс ефективності логістики (LPI)	73	102	66
Ефективність очищення на митниці	97	135	88

Таблиця 4. Індикатори індексу ефективності логістики (LPI), Світового Банку по Україні

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						

Порівняння з наведеними вище показниками буде хорошою мірою для оцінки прогресу в майбутньому, та ключові показники ефективності даної стратегії можна засновувати виходячи із зазначених вище показників.

Згідно звіту «Ведення бізнесу» (Doing Business) 2013, час, необхідний на здійснення всіх формальностей імпорту складає 33 дні, а операції, необхідні для експорту займають 30 днів, а в СБ 2014 - 29 і 28 відповідно, порівняно з 9 днями на імпорт, так і на експорт в Іспанії та Бельгії. В середньому для всіх держав-членів ОЕСР час цих процедур становить 10 днів, а для країн ЄС в середньому цей час становить 11 днів, хоча Естонія має найкращий показник - 6 днів. Це говорить про те, що в Україні є потенціал для зниження часу на здійснення процедур експорту та імпорту.

4.3. Час на експорт скоротиться на 50%

Якщо Україна скоротить тільки вартість і час, що витрачається на експорт / імпорт на 50%, то її рейтинг зміниться з 148 на 87 місце. При цьому у загальному рейтингу вона підніметься на 10 позицій - на 102 місце (еквівалентно сьогоднішніх рейтингів Туреччини та, що відповідає завданням на 2012 рік **Програми економічних реформ на 2010 - 2014 роки**). А якщо знизити цей показник до 10 днів (як у Грузії) - то країна зможе опинитися в першій сотні країн за індексом «Ведення бізнесу» (Doing Business).

4.4. Витрати на експорт одного контейнера зменшаться на 20%

За даними розділу «Простота ведення бізнесу 2014» (“Ease of Doing Business 2014”) Світового банку, в середньому на експорт один контейнер з України коштує \$1930 (порівняно з \$1040 в Греції, \$1005 у Великобританії і \$725 у Швеції). Середня вартість по всім країнам-членам ЄС становить \$

1009, а ОЕСР - 1070. Вартість імпорту ще вище: \$ 2505 за контейнер. На жаль, вона значно зросла в Україні з 2011р (див. таблицю 2). Якщо Україна скоротить витрати на експорт/імпорт на 20%, то її рейтинг повинен перейти знову приблизно до ____ місця і бути еквівалентним ____ .

4.5. Відсоток фізичного та документального контролю знизиться при використанні модернізованого збору і обробки інформації, аналізу ризиків та селективних методів

З 2012 року, після прийняття нового Митного кодексу, відсоток фізичного контролю знизився з 19% (на початку 2012 року) до, приблизно, 5,6% (у жовтні 2012 року), що є відносно низьким відсотком фізичного контролю. Для порівняння, фізичний або документальний контроль в Греції становить 46%, але деякі країни-члени ЄС проводять менше 5% контролю.

Ключові показники ефективності, наприклад:

1. скоротити до 10 - 14 днів час для експорту у відповідності з індексом транскордонної торгівлі Світового банку до показників 2013 року. Ключові індикатори вимірюються поквартально

2. знизити вартість експорту на 20%, на основі вимірювання Світовим банком в обстеженні транскордонної торгівлі (Trading Across Borders 2014). Ключові індикатори вимірюються поквартально

3. знизити частку фізичного та документального контролю до показника менше ніж 5%.

4.6. Збільшення кількості суб'єктів, зареєстрованих для спрощення процедур

4.7. Збільшення кількості суб'єктів, зареєстрованих як уповноважені економічні оператори

МКУ: Розділ І. Загальні положення (статті 1-35)

Глава 2. Уповноважений економічний оператор (ст.12-18)

Приклади застосування положень

Заходи, нормативні акти щодо збільшення кількості таких суб'єктів.

РЕМ: проект наказу Міндоходів України «Про надання підприємству статусу уповноваженого економічного оператора» - на обговоренні до 15 листопада 2013 року.

4.8 Створення, а потім і збільшення числа уповноважених економічних операторів у галузі сільського господарства.

4.9 Часові нормативи для конкурентоспроможності експорту України

Ключові показники ефективності, наприклад:

1. Скорочення часу на експорт з 29 днів до ... в 201 ... році
 2. Скорочення вартості експорту одного контейнера з 1930 доларів США до ... в 201 ... році
 3. **Створення системи і нарощування числа уповноважених економічних операторів.**
- Ключові індикатори можна вимірювати і по кварталах

5. Структура управління

5.1 Введення в Структуру Управління з реалізації проекту

Зростаюче значення торгівлі та транспорту призвело до пошуку інтегрованих способів реалізації заходів щодо спрощення процедур. Серед тих, на які слід звернути увагу, національні торгові/транспортні комітети щодо спрощення процедур торгівлі та транспорту. Оскільки міжнародна торгівля і транспорт передбачають участь численних міністерств, відомств, органів влади та представників бізнес сектору, заходи зі сприяння торгівлі і транспорту повинні бути розроблені та реалізовані таким чином, щоб бути адаптованими до різноманітних вимог. Дієва і ефективна координація у вигляді таких інституційних механізмів як комітети щодо спрощення процедур, можуть зіграти вирішальну роль в оптимізації управління та заходів, необхідних для сприяння міжнародній торгівлі та транспорту. Такі комітети можуть стати майданчиком, що дозволяє зацікавленим сторонам не тільки досягти консенсусу, а й привести їх до спільних дій, результатом яких є можливість для успішної реалізації програм розвитку та здійснення заходів для сприяння торгівлі і транспорту.

Важливість ролі національних комітетів щодо спрощення була визнана ще в 1965 році у зв'язку з прийняттям Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства (FAL) шляхом прийняття Резолюції. Ця Резолюція закликала Договірні уряди створювати національні та регіональні комітети з метою просування рекомендації щодо спрощення процедур, їх прийняття та реалізації. Рекомендація була введена в додатку до Конвенції FAL в якості рекомендованої практики. На початку 1970-х років для забезпечення послідовності у розробці політики за допомогою координації та співпраці було засновано багато національних комітетів щодо спрощення торгівлі як інструмент консультацій між зацікавленими державними органами і приватним сектором. У 1974 році Економічною комісією ООН для Європи (ЄЕК ООН) була опублікована Рекомендація № 4 по створенню національних комітетів щодо спрощення торгівлі.

Оскільки координація та співпраця відіграють важливу роль для вирішення проблем в області спрощення процедур торгівлі та транспорту, ряд установ Організації Об'єднаних Націй опублікували дослідження і керівні принципи для національних торгових/транспортних комітетів щодо спрощення.

Проте, в даний момент є необхідність акцентувати увагу на координації взаємодії між урядовими установами та представниками ділових кіл.

Найперша спроба надати рекомендації щодо спрощення процедур торгівлі і транспорту на національному рівні була зроблена Робочою групою щодо спрощення процедур міжнародної торгівлі Європейської Економічної Комісії Організації Об'єднаних Націй (ЄЕК ООН) в 1974 році, коли вона прийняла Рекомендацію № 4 по створенню національних комітетів по спрощенню процедур торгівлі. Рекомендація № 4, прийнята СЕФАКТ ООН, яка закликає уряди «заснувати і підтримувати національні органи щодо спрощення процедур торгівлі зі збалансованою участю приватного і державного сектора» з метою вирішення різноманітних питань спрощення. Рекомендація № 4 стала відправною точкою для створення ряду так званих комітетів ПРО в Європі.

Основною метою створення комітетів ПРО є спрощення, стандартизація та уніфікація процедур міжнародної торгівлі, тому комітети називаються ПРО (**ПРОцедурно**). Хоча в Рекомендації і згадується необхідність координації між зацікавленими сторонами, це відбувається в обмеженій формі.

З моменту прийняття рекомендації було створено багато комітетів ПРО. Однак на сьогоднішній день такі комітети функціонують лише в 29, в основному в європейських країнах.

Сприяння торгівлі та транспорту включає в себе діяльність численних міністерств і відомств, що мають конкретні регуляторні функції. Метою координаційних механізмів є об'єднання зусиль різнопланових зацікавлених сторін спільною метою - сприяння торгівлі і транспорту. Механізм забезпечує створення платформи для обговорення та розробки спільного плану дій міністерств і відомств. Вони забезпечують форум для державних установ і бізнес - сектора в досягненні консенсусу з широкого кола питань та визначенні конкретних заходів щодо спрощення процедур для спільних та індивідуальних дій.

Ці механізми, як правило, функціонують під егідою уряду як міжвідомчий орган для обговорення питань спрощення. Представники вантажовідправників та одержувачів, експедиторів, банків, страхових компаній, транспортних операторів та інших відповідних зацікавлених сторін є, як правило, частиною цих механізмів і беруть участь в обговореннях. Будучи фактичними користувачами заходів щодо спрощення процедур, бізнес - спільнота не тільки має глибокий інтерес до процесу прийняття рішень, але й може відігравати важливу роль у внутрішньодержавних консультаціях та координації процесів а, отже, має бути пов'язана з координаційними механізмами.

5.2 Основа для створення національних органів з координації

Національні координаційні органи засновуються в різних країнах за різних обставин. У деяких - вони створюються відповідно до зобов'язань, узятих на себе державою в рамках субрегіональних торгових або транспортних угод. В інших - вони створюються для задоволення внутрішніх потреб з координації різних завдань чи проектів, які вимагають міжвідомчого узгодження. У кожному разі, для таких органів, які повинні ефективно і стійко працювати протягом тривалого періоду, бажано мати відповідний мандат у вигляді правової основи. Досвід показав, що без відповідної правової бази, ці органи будуть мати проблеми з точки зору функціонування протягом тривалого періоду часу.

5.2 Органи, створювані для задоволення національних потреб

Щоб скористатися перевагами глобальних ринків, країни стають ініціаторами різних заходів по торгових і транспортних процедурах. Ці ініціативи, у разі необхідності появи конкретних заходів щодо спрощення торговельних і транспортних процедур, пропонуються і супроводжуються або урядами, або бізнес структурами. Для поліпшення конкурентоспроможності на світовому ринку, ряд країн впровадив або перебуває в процесі впровадження «Єдиного Вікна». Однією з важливих завдань успішної реалізації «Єдиного Вікна» є координація між різними державними відомствами та учасниками бізнес - сектора в гармонізації відповідних торговельних процесів і документів. Для ефективної координації, необхідної при організації системи «Єдиного Вікна», багато урядів створили міжвідомчі органи з координації.

Крім того, багато країн автоматизували або перебувають у процесі автоматизації митного контролю та митного оформлення. Цей процес повинен включати в себе потреби інших державних установ і припускає високий ступінь координації між різними міністерствами і відомствами, такими як Міністерство фінансів - з питань збору податків, Міністерство торгівлі - з питань ліцензування, сільського господарства - з карантину рослин та стандартам і т.д. Процес автоматизації також вимагає узгодження з банками, митними брокерами, судноплавними лініями і портовими властями. Для досягнення необхідної координації та задоволення потреб кожної з зацікавлених сторін і автоматизації митних процедур, може бути створений орган з координації за участю представників відповідних зацікавлених сторін.

5.3 Правова основа для створення та функціонування національних органів з координації

Ініціативи спрощення в галузі торгівлі та транспорту можуть призвести до перерозподілу або навіть втрати деяких функцій і впливу деяких установ на певні процеси і, звичайно ж, викликають конфлікт інтересів, а також призводять до дій, блокуючих реалізацію таких ініціатив. Наявність відповідної правової підтримки може запобігти протидії проведенню реформ з боку зацікавлених кіл та осіб. Крім того, наявність сильної політичної волі, яка проявляється шляхом введення правової основи для національного органу з координації, дає чіткий сигнал зацікавленим сторонам всередині країни і за межами держави про прихильність задекларованому спрощенню торгівлі та транспорту, а в цьому зв'язку - забезпечує безперервність процесу. Правова основа для національного органу з координації може збільшити його ефективність і стійкість.

Створення правової основи для національного органу з координації може бути реалізовано шляхом видання указу Президента, розпорядження Прем'єр-міністра чи постанови Уряду. Крім того, бажано мати мандат у вигляді документа, що визначає основні особливості органу з координації. У ньому також може обумовлюватися склад (від державного і приватного сектора), представницький рівень і визначатися регламент роботи. У

регламенті можуть зазначатися коло, обсяги та основні напрямки діяльності органу з координації. Також в мандаті можуть бути згадані необхідність у секретаріаті для підтримки функціонування органу з координації та можливі джерела фінансування для створення та функціонування національного органу з координації.

Добре продумана структура і функції органу з координації має величезну важливість для гарантування своєчасного і успішного впровадження стратегії УПТ.

5.4 Функції і діяльність національних органів з координації

Функції органу з координації повинні бути прийняті відповідно до пріоритетів країни у торгівлі та транспорті. Кожна країна має різні пріоритети в галузі спрощення процедур торгівлі та транспорту в залежності від різних факторів: інституційного середовища, потенціалу бізнес сектора і політичної волі в питанні сприяння торгівлі та транспорту. При визначенні обсягу робіт органи з координації можуть враховувати різні фактори, враховуючи сферу своєї діяльності. На підставі цього можуть бути розроблені і затверджені річні плани роботи, програми та напрямки діяльності такого органу.

Основною функцією органу з координації є забезпечення створення і надання основи для координації міжміністерського та міжвідомчого співробітництва.

Це може допомогти в:

- спрощенні, стандартизації та уніфікації правил, процедур і документів;
- використанні інформаційно-комунікаційних технологій (ІКТ) у торговельних і транспортних операціях;
- вивченні змін у міжнародній торгівлі та транспортної середовища;
- ініціюванні розробки, погодження та застосуванні торгових і транспортних угод процедур;
- розвиток потенціалу зацікавлених сторін і т.п.

Представлений перелік не є вичерпним і в залежності від потреб конкретної країни можна передбачити більше або менше функцій і повноважень.

Найважливішою функцією національного органу з координації, є забезпечення основи для координації і співробітництва між різними міністерствами та відомствами. Як зазначалося раніше, процедури міжнародної торгівлі і транспортні операції значною мірою ускладнилися у зв'язку з численністю органів, що здійснюють свою регуляторну функцію, як правило, самостійно. Підвищена увага, що приділяється спрощення процедур міжнародної торгівлі та транспорту, призвело до нагальної необхідності вирішення існуючих проблем і невідповідностей.

Однією з основних причин затримок при перетині кордону є відсутність співпраці і координації між відомствами. Часто одне відомство не знає, що роблять інші по відношенню до тієї ж партії товару, і, навіть якщо

він усвідомлює це, як правило, не докладає зусиль, щоб зв'язатися з іншими установами. Це призводить до надмірних і громіздким процедурам фізичних оглядів і документальних перевірок. Крім того, під час перетину кордону, весь процес повторюється на суміжних пунктах пропуску. Такі проблеми можуть бути вирішені шляхом співпраці між установами як всередині країни і на кордоні, так і через взаємодію між контролюючими органами суміжних держав.

Таким чином, основною функцією органу з координації є створення основи для міжвідомчої координації та співробітництва. У рамках органу щодо спрощення торговельних і транспортних процедур в різних міністерствах і відомствах можуть бути розроблені і впроваджені ефективні та дієві рішення.

5.5 Організаційна структура і склад національного органу з координації

А. Організаційна структура

Після того, як були визначені функції і програма роботи органу з координації, необхідно визначити його організаційну структуру. Правильна і стабільна структура органів з координації сприяє успішному виконанню функцій і реалізації програм. Часті зміни в організаційній структурі несуть в собі множинні ризики для досягнення цілей і стійкості координаційних органів.

Виходячи з досвіду, для органу з координації пропонуються дві зразкові організаційні структури. Залежно від інституційного середовища і її специфічних потребах по спрощенню процедур торгівлі та транспорту, країна може знайти кращий спосіб організації свого органу з координації.

У першій структурі, як показано на малюнку 1, є один спільний міжвідомча орган, що складається із зацікавлених органів з торгівлі, транспорту, інших суміжних державних органів і представників бізнес - сектора. Вона забезпечує платформу, де різні зацікавлені сторони об'єднані спільною метою - спрощенням процедур торгівлі та транспорту. У ній можуть вноситися на розгляд, обговорюється різні питання і, нарешті, вироблятися узгоджені рішення та дії. Такий підхід забезпечує узгодженість формування політики спрощення процедур, застосовуваних різними відомствами, задіяними в процесах міжнародної торгівлі та транспорту.

Малюнок 1: Організаційна структура об'єднаного національного координаційного органу щодо спрощення торговельно-транспортних процедур



**Підкомітет зі
спрощення
торгових процедур**

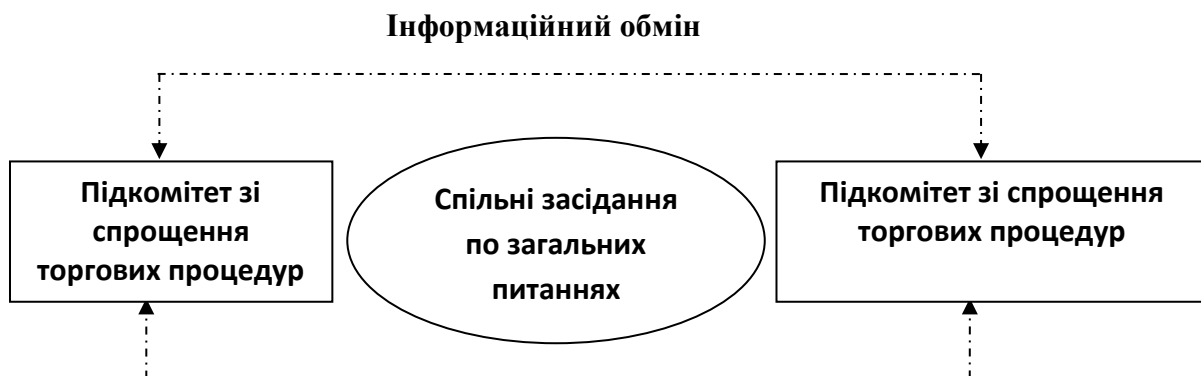
**Підкомітет зі спрощення
торгових процедур**

При такій структурі підкомітети можуть функціонувати незалежно один від одного і бути підзвітними основного органу. Загальні завдання або проблеми вирішуються шляхом спільних нарад, що проводяться відповідно до робочої програми. Крім того, в залежності від потреб та обговорення конкретних питань відповідно до мандату національних координаційних установ, можуть створюватися спеціальні робочі групи. Основний орган здійснює свої повноваження за підтримки офісу або секретаріату, функціонування якого обговорюється окремо.

При такій організаційній структурі, зацікавлені сторони торгівлі та транспортного сектору можуть зібратися разом, щоб уникнути дублювання зусиль і потенційних невідповідностей у здійсненні торговельних і транспортних заходів щодо спрощення процедур.

Ще один тип організаційної структури органу з координації представлений на малюнку 2, в його структуру входять дві міжвідомчих установи щодо спрощення торгівлі і транспорту. Механізми кожного з підкомітетів схожі з попереднім.

Малюнок 2: Організаційна структура окремих національних органів щодо спрощення торговельних і транспортних процедур



Взаємне представництво в органах

У разі прийняття організаційної структури з двома координаційними органами, основними факторами ефективності роботи будуть обмін інформацією між двома організаціями і взаємне представництво провідних міністерств в цих органах.

У цій структурі обидва органи і щодо спрощення процедур торгівлі, і щодо спрощення процедур транспорту можуть працювати незалежно один від одного. При цьому для обговорення взаємопов'язаних питань, їм необхідно проводити спільні засідання. Результати спільних засідань повинні

служити основою для прийняття відповідних заходів щодо спрощення процедур для цих двох міжвідомчих органів.

Б. Управління / Секретаріат

Для нормального функціонування координаційних органів важливу роль грає надання послуг секретаріату. Координаційні органи потребують технічних підрозділів у вигляді Управління або Секретаріату з професійною командою. Переважно щоб керівником був професіонал з великим досвідом в галузі торгівлі та/або полегшення перевезень. Персонал, для забезпечення функціонування органів з координації, як на постійній, так і тимчасовій основі може залучатися з різних міністерств і відомств.

Бажано щоб офісні приміщення і співробітники в управлінні/секретаріат надавалися ключовими міністерствами.

Фінансування діяльності управління/секретаріату може покриватися за рахунок загального бюджету ключового міністерства або додаткового бюджету, виділеного для управління/секретаріату.

В. Членство і склад

За кількістю членів склад координаційних органів може варіюватися в залежності від країни, структури торгівлі, транспорту і місцевих особливостей. У таблиці 2 показана приблизна структура органів в області спрощення торгівлі та транспорту на основі ДПП.

Таблиця 2

Основні партнери в міжнародній торгівлі та транспорті	
Державний сектор	Приватний сектор
- Транспорт	
- Міністерство транспорту	- Професійні асоціації
- Торгівля	
- Міністерство	- Торгово-промислові палати
- Зовнішньоторговельні агентства	- Митні брокери
- Банківські та страхові заклади	- Асоціації з імпорту/експорту
- Фінанси	
- Міністерство	- Банківські та страхові асоціації
- Митна служба	
- Безпека виробництва / здоров'я / харчування	
- Міністерства сільського господарства/охорони здоров'я	
- Прикордонний контроль	
Міністерство внутрішніх справ	
Міністерство оборони	
Прикордонна служба	
- У ідача віз	
- Міністерство закордонних справ	
- МВС	

Однак цей список слід розглядати як в світлі можливих проблем керованості органом, так і його здатності забезпечення ефективного процесу прийняття рішень.

Бажано, щоб орган з координації користувався підтримкою керівництва високого рівня. Цей орган може бути очолений керівництвом міністерства, що має важелі впливу і значний інтерес до питань сприяння торгівлі - зазвичай це міністерство торгівлі або транспорту. У разі, коли при вирішенні складних міжвідомчих проблем в області спрощення процедур координація на рівні міністерства ускладнена - для підвищення потенціалу орган з координації може працювати під головуванням Віце-прем'єр-міністра. Крім того, орган з координації може мати заступника голови, який може бути обраний з числа членів координаційного органу.

REM!!!

Міжвідомчий орган повинен бути уповноважений на регулювання, контроль і здійснення стратегії УПП. У нього повинні бути повноваження для виконання цих функцій. У той же час він повинен бути підзвітний. Управлінська структура повинна бути простою, ефективною і розподілена на 3 рівня:

- Політичний контролюючий орган: з певними складом (Міністерства, торгово-промислові палати, асоціації), функціями та графіком проведення засідань, Регламентом і т.п. (Коло ведення і правила процедури)

- Чинний керівний комітет

- Робочі групи з конкретних проблем:

- скоординоване управління кордонами,
- гармонізація даних, аналіз бізнес-процесів (спрощення, гармонізація, стандартизація документарних процедур);
- митні процедури,
- інформаційно-комунікаційні технології,
- правові питання,
- морські та авіа порти, автомобільні та залізничні перевезення, мультимодальні та інтермодальні перевезення і т.д.

- Спеціальні робочі групи для вирішення особливих питань або для здійснення завдань, встановлених загальним планом дій.

6. Стадії реалізації

Цілі і бачення дорожньої карти і конкретних дій, що містяться в плані, можуть бути досягнуті тільки при дотриманні суворого тимчасового графіка. Ця секція описує докладні терміни і стадії, які деталізуються в плані дій.

6.1 Початкова фаза

6.2 Короткострокова фаза (допомогтися 50% ключових показників ефективності)

6.3 Середньострокова Фаза (допомогтися майже 100% ключових показників ефективності)

**6.4 Довгострокова фаза (стабілізація виконання ключових показників)
Довгострокова фаза повинна привести до остаточної реалізації:**

- Електронної системи управління митницею,
- Порталу торговельної інформації, який служить «Єдиним вікном» всіх контролюючих органів і приватного сектора,
- Системи портового співтовариства, що охоплює всі порти України,
- «Єдине вікно» національного масштабу, яке об'єднує всі, урядові установи і митницю.

7. План дій та строки виконання

План викладає докладно різні дії, які сприяють впровадження цієї дорожньої карти. Всі вони повинні розглядатися як частини головної мети.

МОНІТОРИНГ РЕЗУЛЬТАТІВ

У стратегії пропонується заснований на результатах підхід до сприяння розвитку транспорту та торгівлі з метою скорочення необхідного часу і витрат для реалізації міжнародної торгівлі. Прогрес найкраще вимірювати на основі даних, а не проміжних критеріїв. Концепція полягає у визначенні ключових коридорів, моніторингу часу і витрат торгівлі на коридорах, і узгодженні цілей щодо скорочення даних витрат. Дії в галузі політики, необхідні для досягнення цільових скорочень, будуть реалізовані окремими країнами. Ключові партнери з розвитку нададуть інвестиційну та технічну підтримку, а також інформацію з сучасній міжнародній практиці. Координаційний комітет по транспортному сектору забезпечить форум для детального планування, координації, обміну досвідом та моніторингу прогресу.

Багато почати з ряду обмежених пілотних проектів з моніторингу. При тому, згідно технічному аналізу, деякі коридори можуть вважатися частково

придатними для пілотного етапу. Ключовим фактором досягнення успіху буде заснований на результатах підхід, який дозволить визначити пріоритетність необхідних дій. Мірою вимірювання успіху буде ступінь, в якій кожен набір національних дій підтримує скорочення часу і витрат (на основі рейтингів DB LPI і TRS ВТамО). Робота на двосторонній основі поліпшить можливість реалізації істотних покращень в економії часу і витрат.

Індикативна система результатів представлена в Додатку 3. Система результатів буде доопрацьована до остаточної версії після схвалення даної стратегії. Заключна система результатів включатиме

1. показники ефективності, що піддаються виміру;
2. розбитий по пріоритетності графік необхідних інвестицій на 2014-20 рр.; і
3. індикативний графік необхідних інвестицій на 2014-20 рр.

Заключна система результатів буде представлена після (_____).

7.1 Попередні умови для реалізації дорожньої карти і негайні заходи

Для реалізації поставленої мети необхідно вирішення таких основних завдань, пов'язаних з розробкою:

- системи моніторингу інформації про середні терміни пропуску товарів і суден, їх митного оформлення на прикордонних пунктах, що дозволило б учасникам торгівлі приймати зважені рішення і враховувати можливі затримки;
- заходів, спрямованих на спрощення існуючих організаційних процедур, формальностей, зборів та здійснення оплати цих зборів, розрахунків по фраховим платежах;
- методів управління ризиками і в поєднанні з цим процедур контролю після митного оформлення товарів і суден з метою зменшення числа фізичних оглядів;
- способів попереднього оформлення товарів і їх випуску для вільного обігу з наступним остаточним визначенням митної вартості та сплатою мита з метою забезпечення більш швидкого випуску товарів після їх прибуття;
- механізму «єдиного вікна» і визнання компетентними органами комерційних документів та копій з метою зменшення кількості необхідних документів і пунктів їх подання;
- умов застосування спеціальних спрощених процедур для економічних операторів з доброю репутацією дотримання вимог, таких, як уповноважені економічні оператори або уповноважені торгові компанії, або для

економічних операторів з особливими потребами, таких, як оператори експрес-перевезень;

- умов скасування перед відвантажувальних доглядів і обов'язкового використання послуг митних агентів.

7.2 Детальний опис дій

У таблиці визначені:

- основні етапи розвитку;
- дії;
- опис дій;
- провідна установа;
- очікувані досягнення в найближчому майбутньому (короткостроковому, середньостроковому і довгостроковому періодах)

Завдання	Ключові питання	Результати	Контрольні точки і показники
Мета 1: Удосконалення та підвищення конкурентоспроможності транспортних коридорів			
Удосконалення коридорів в цілях збільшення пропускної здатності і підтримки привабливості України, як транзитної держави.	- транзитна торгівля недостатня; високі транспортні витрати й час у дорозі. - протяжність лінійної інфраструктури призводить до високих будівельних витрат. - недобудовані ділянки вносять свій внесок у високі транспортні витрати. - низька якість значної частини існуючої транспортної інфраструктури. - погіршення ТІ з причини недостатнього фінансування на технічне обслуговування.	- скорочення транспортних витрат і часу. - «ліквідація» слабких або відсутніх дорожніх повідомлень за рахунок будівництва нових доріг і реабілітації існуючих за фінансової підтримки державного і регіональних бюджетів. - належне утримання коридорів.	- авто та залізничні тарифи - збільшення середньої швидкості на авто і залізничних дорогах, - скорочення часу в дорозі. - скорочення середньої вартості експлуатації автотранспортних засобів.
Впровадити технологічні поліпшення в розвиток коридорів на підтримку інтегрованого мультимодального підходу.	- обмежене впровадження нових технологій в секторі. - відсутність загальної технологічної платформи. - недолік загальних технічних стандартів. - недолік впровадження інтегрованого підходу мультимодальних перевезень дорозвитку транспортної інфраструктури. - недостатній рівень контейнерних	- більш високий рівень контейнерних перевезень . - розвиток логістичної індустрії (див. наступну задачу).	- кількість внутрішніх пунктів очистки та логістичних центрів. - збільшення обсягу контейнерних перевезень з імпорту/ експорту і транзиту.

	перевезень.	- оптимізація вибору виду транспорту для вантажних перевезень по коридорах.	
Сприяти розвитку ефективної логістики.		- забезпечення національного форуму для гармонізації та планування розвитку торговельної логістики. - підтримка оцінки торгової логістики на національному рівні. - сприяння та фінансування партнерства державного і приватного сектора.	- проведення оцінки в країні. - підготовка проектних пропозицій, придатних для включення до двосторонні інвестиційні програми.
Керувати і контролювати ефективність коридорів.	- відсутність скоординованого зусилля з узгодження питання обміну інформацією та моніторингу ефективності коридорів. - відсутність органу з маркетингу коридорів з метою залучення перевезень та інвестицій.	- створення з управління та реклами коридорів серед вантажовідправників і перевізників.	- щорічний (або з інтервалом в 3 або 6 місяців) облік показників ефективності по пріоритетних коридорах в частині часу в дорозі і транспортних витрат. - протоколи засідань органу.
Удосконалити і підтримувати мережу на основі найбільш ефективного розподілу коштів.	- обмежені державні кошти на будівництво та поліпшення транспортної інфраструктури та її зміст. - обмежений інтерес приватного сектора у фінансуванні транспортних проектів.	- передача змісту частини доріг приватному сектору. - достатнє фінансування утримання доріг. - встановлення рівної плати користувача на утримання інфраструктури.	- встановити на щорічне поточне утримання ТІ

<p>Сприяти перетинанню сухопутних кордонів за рахунок поліпшення інфраструктури, обладнання, процедур і умов роботи.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - складний і тривалий процес підготовки необхідної документації для експортерів та імпортерів. - неналежна інфраструктура і оснащення багатьох об'єктів. - погані умови для громадян і співробітників. - більшість пунктів пропуску працюють за системою безлічі вікон «одна лінія на перевірку». - відсутність оперативної управлінської системи інформації, зв'язку та перевірки. - невідповідність процедур міжнародним стандартам. - обмежене бажання обміну інформацією. - заохочення неофіційних платежів за рахунок «паперової» системи. 	<ul style="list-style-type: none"> - сучасні об'єкти, добре обладнані і функціонують - багатоканальна система за принципом «одна зупинка» / «одне вікно». - спрощені і стандартизовані процедури та документація для перетину кордону (відповідно до Конвенції за погодженням, Додатки 8, 9). - використання «найкращих практик» при перетині кордону, - використання електронної інформації при контролі та перевірці, і взаємний обмін інформацією з сусідніми країнами. - навчений (управління ризиками, управління якістю) і вмотивований персонал. - ліквідація неофіційних платежів. 	<ul style="list-style-type: none"> - час оформлення автотранспортних засобів (включаючи поїзда) і вантажів. - нові пункти пропуску. - процедури відповідно до Конвенцією про узгодження, Додатки 8, 9. - % навчених співробітників.
<p>Гармонізувати транспортні положення для створення рівних умов для транспортних операторів і стимулювання ефективності і поліпшення послуг</p>	<ul style="list-style-type: none"> - недолік уніфікованих транспортних положень. - обмежений потенціал державних структур в частині реалізації положень законодавства. 	<ul style="list-style-type: none"> - дотримання і реалізація міжнародних конвенцій. - гармонізація положень у галузі транспорту. 	<ul style="list-style-type: none"> - уніфіковані технічні стандарти для автотранспортних засобів. - використання міжнародних комерційних/операційних стандартів (OMR, CVR, APT, AETR, ADR, стандарти ліцензування операторів).

<p>Просувати узгоджені реформу і модернізацію контрольних органів.</p>		<ul style="list-style-type: none"> - автоматизація митної служби: вдосконалення автоматизованої системи. - управління ризиками, пост - аудит: - впровадження та вдосконалення практики управління ризиками. - спільний митний контроль: - реалізація положень угод з сусідніми країнами. - гармонізація митних процедур та документації: - обмін даними: гармонізація елементів даних для вантажної накладної та митної декларації; двостороннє узгодження технологічних рішень для обміну даними. - структура для митного співробітництва: підписання та реалізація двосторонніх угод щодо взаємного адміністративному сприянню і митної співпраці. - навчання: навчання контрольних відомств у визначених пріоритетних областях. 	<ul style="list-style-type: none"> - час оформлення людей і вантажів. - кількість пунктів пропуску з спільним митним контролем. - кількість з режимом за принципом «одна зупинка»/ «одне вікно». - кількість двосторонніх угод з обміну даними і взаємною адміністративної взаємодопомоги.
<p>Підтримати поточну реструктуризацію залізничного сектора.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - недолік конкуренції на залізниці у зв'язку з монопольною природою. - недолік угод про спільне використання шляхів, часта зміна локомотивів і займає час перерозподіл поїздів на кордонах. - затримки платежів між залізницями. - відсутність конкурентоспроможних залізничних 	<ul style="list-style-type: none"> - реструктуризація залізниць в сторону приватизації. - узгоджені процедури обліку витрат і прості платежі між залізницями на основі міжнародних процедур 	<ul style="list-style-type: none"> - кількість приватизованих залізниць і приватних операторів в залізничній мережі. - обсяг платежів між залізницями. - збільшення кількості контейнерів, перевезених по залізницях.

	тарифів для залучення контейнерних і інших перевезень. - організації з надмірною кількістю персоналу. - обмежена участь приватного сектора і обмежений інтерес з його боку до фінансування транспортних проектів у зв'язку з умовами фінансування і низьким рівнем окупності інвестицій.	бухгалтерського обліку та повної прозорості. - привабливі залізничні тарифи.	- кількість співробітників залізниць.
Модернізувати вантажний парк в цілях з метою збільшення транзитних перевезень.	- застарілий рухомий склад. - обмежений обсяг транзиту. - прийняття і дотримання стандартів ЄС передбачає заміну парку на дорогі вантажівки.	- сучасний вантажний парк. - збільшення обсягу транзиту.	- середній вік вантажного парку. - кількість виданих книжок МДП. - обсяг транзитних перевезень автомобільним транспортом.

Мета 3: Розвинути безпечні «доброзичливі до людей» транспортні системи, які економічно стійкі і доступні за коштами

Розвинути і утримувати безпечну транспортну систему.	- обмежена інтеграція з питань безпеки. - відносно високий коефіцієнт автодорожніх пригод. - обмежені ресурси для навчання населення з питань практики безпечного водіння і примус такої практики.	- скорочення кількості та серйозності пригод. - скорочення часу в дорозі в результаті зниження кількості пригод. - скорочення витрат на пригоду в розрахунку на душу населення.	- автодорожні події (загальна кількість і кількість летальних результатів). - залізничні пригоди (загальна кількість і кількість летальних результатів). - події на морі (загальна кількість і кількість летальних результатів).
Розвинути «доброзичливу до людей» транспортну мережу.	- старі прикордонні об'єкти. - старі авіаційні, морські і залізничні термінали. - недолік гармонізації процедур перетину кордону. - недолік автобусних сполучень між країнами. - обмежена роль приватного сектора означає обмежений облік вимог ринку.	- модернізація об'єктів, включаючи термінали. - гармонізація процедур. - дозволити збільшення участі приватного сектора, включаючи в створенні автобусних сполучень між країнами.	- збільшення торгівлі, поїздок і транзиту. - угода про процедури перетину кордону. - інвестиції приватного сектора в галузь, включаючи термінали та об'єкти перетину кордону. - розвиток автобусних сполучень між країнами.
Розвинути і утримувати екологічно стійку транспортну систему.	- зношеність транспортного парку. - обмежені ресурси на навчання/примус за законом з питань стійких екологічних заходів.	- скорочення забруднень з боку сектора. - поліпшення землекористування/ скорочення деградації земель.	- скорочення викидів на один автотransпортний засіб або літак. - скорочення відходів в секторі. - скорочення втрат і використання на один проект.
Використовувати інвестиції в транспортний сектор як двигун економічного	- сегментованість ринку. - обмежений транзитний рух означає більш високі транспортні витрати на одиницю.	- збільшення кількості робочих місць та доходів. - збільшення торгівлі. - збільшення	- створення робочих місць. - ВВП на душу населення. - обсяги торгівлі. - обсяги транзиту. - рівень добробуту.

зростання, і підвищити, таким чином, рівень добробуту.		транзитного руху. - підвищення добробуту.	

7.3 Строки здійснення дій

8. Мобілізація ресурсів

Впровадження стратегії УПТ вимагає:

- можливості поліпшення організаційної структури агентств;
- брифінг і навчання урядових установ та інших агентств;
- активну участь і співробітництво приватного сектора через його представницькі органи;
- гарантія своєчасного впровадження Інтегрованої інформаційної системи;
- прийняття всіх необхідних законодавчих поправок;
- визначення можливостей для двосторонніх торговельних угод;
- мобілізація і надання внутрішніх або зовнішніх (людських, фінансових, наукових, юридичних і матеріальних) ресурсів, включаючи спеціалізованих консультантів, згідно з вимогами Плану дій або необхідної управлінської структури під час реалізації. Це довгострокове зобов'язання, хоча швидкі перемоги будуть пріоритетом.

1. Людські ресурси

2. Фінансування

Може здійснюватися з кількох джерел:

- Державний бюджет;
- засоби приватного сектора;
- іноземні інвестиції та технічна допомога;
- засоби СОТ, ЄБРР, ВМитО і т.п.

Для оцінки своїх потреб і пріоритетів в технічній допомозі в області спрощення процедур торгівлі в основному використовується Керівництво СОТ з проведення самооцінки в області спрощення процедур торгівлі, яке ґрунтується на методології аналізу недоліків, розроблене Світовим банком у співпраці з іншими організаціями. За підтримки донорів в секретаріаті СОТ була створена програма технічної допомоги для надання підтримки країнам у проведенні самооцінки у сфері спрощення процедур торгівлі.

Про заходи, які не можуть бути здійснені ними належним чином при вступі в силу зазначених правил, повинні бути направлені повідомлення іншим членам СОТ, а останніми - вивчені різні можливості для їх застосування.

Серед таких можливостей в даний час можуть бути запропоновані наступні:

а) відстрочка застосування заходів;

б) відстрочка застосування заходів і надання технічної допомоги для створення відповідного потенціалу.

2. Висновок

Реалізація Стратегії з транспорту і сприяння торгівлі вимагає сильної підтримки з боку всіх зацікавлених сторін. Тверда прихильність, здорове партнерство і дотримання заснованого на консенсусі процесу прийняття рішень, будуть мати вирішальне значення і забезпечення сфокусованої підтримки цілям стратегії з транспорту і сприянню торгівлі в довгостроковій перспективі.

Після затвердження даної Стратегії з транспорту і сприянню необхідно визначити пріоритетність інвестиційних проектів і проектів технічного сприяння, необхідних для реалізації транспортного компонента стратегії. Після цього почнеться реалізація короткострокових заходів, рекомендованих у стратегії. Паралельно необхідно підготувати детальний робочий план з реалізації пріоритетних напрямів на період (___). Стратегія транспортного сектора буде визначати потреби в поліпшення умов на пунктах пропуску, транспортних коридорах, в той час як стратегія сприяння торгівлі буде в цілому охоплювати питання сприяння торгівлі та процедурні питання на пунктах пропуску.

Хто буде спостерігати за і керувати реалізацією стратегії. Хто буде відповідати за дії на підтримку реалізації стратегії?