



МІНІСТЕРСТВО
ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ
І ТОРГІВЛІ УКРАЇНИ

ДОСЛІДЖЕННЯ

КРОС-СЕКТОРАЛЬНА ЕКСПОРТНА СТРАТЕГІЯ 2019-2023



ТРАНСПОРТУВАННЯ ТА СПРОЩЕННЯ УМОВ ТОРГІВЛІ





ЗМІСТ

| | |
|---|----|
| Подяка | 3 |
| Вступ | 4 |
| Терміни та скорочення | 6 |
| Спрощення процедур торгівлі та логістика: підвищення конкурентоспроможності через зниження прямих та непрямих витрат у торгівлі ... | 7 |
| Розвиток заходів зі спрощення процедур торгівлі у глобальному, регіональному контекстах та в Україні | 8 |
| Національний контекст | 12 |
| Карта спрощення процедур торгівлі та логістичних послуг | 16 |
| Аналіз функції з підтримки торгівлі | 19 |
| Найбільші проблеми | 19 |
| Доставка до кордону | 19 |
| Операції на кордоні | 20 |
| Операції за кордоном | 23 |
| Шлях уперед | 24 |
| Бачення | 24 |
| Стратегічна структура | 24 |
| План завдань і заходів на 2019 - 2023 роки | 27 |
| Використані джерела | 34 |
| Додаток 1. Список учасників трьох раундів національних консультацій з розробки крос-секторальної експортної стратегії «Транспортування та спрощення умов торгівлі» (у довільному порядку) | 35 |

ПЕРЕЛІК ІЛЮСТРАЦІЙ

| | |
|--|----|
| Ілюстрація 1. Витрати експортерів, пов'язані з торгівлею | 7 |
| Ілюстрація 2. Індикатори спрощення процедур торгівлі ОЕСР за 2017р. в Україні та сусідніх країнах | 8 |
| Ілюстрація 3. Показники STRI в розвинутих країнах та країнах, що розвиваються (за секторами) | 10 |
| Ілюстрація 4. Індекс логістичної ефективності Групи Світового банку щодо України та сусідніх країн за 2018 рік | 11 |
| Ілюстрація 5. Карта логістичних послуг в Україні | 17 |

ПЕРЕЛІК ТАБЛИЦЬ

| | |
|--|----|
| Таблиця 1. Обсяг товарів, які перетинають кордон України (млн тон) .. | 13 |
| Таблиця 2. Перелік обмежень, які впливають на спрощення процедур торгівлі та логістичну галузь в Україні | 18 |

ПОДЯКА

Крос-секторальну експортну стратегію «Транспортування та спрощення умов торгівлі» розроблено на виконання Плану завдань і заходів з реалізації Експортної стратегії України («дорожньої карти» стратегічного розвитку торгівлі) на 2017–2021 роки, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2017 року №1017-р, за фінансової допомоги уряду Німеччини через німецьку федеральну компанію Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, у співпраці з Міжнародним торговельним центром та Громадською спілкою «Фонд підтримки реформ в Україні». Бенефіціар проекту - Міністерство економічного розвитку і торгівлі України.

Точка зору, висловлена авторами документа, може не співпадати з точкою зору німецької федеральної компанії Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, Громадської спілки «Фонд підтримки реформ в Україні» та Міністерства економічного розвитку і торгівлі України, чи окремих учасників трьох раундів національних консультацій з розробки секторальних та крос-секторальних експортних стратегій.

Значним внеском у підготовку цього документа стали пропозиції та настанови, отримані від учасників Основної команди експертів з питань транспортування та спрощення умов торгівлі, яка скеровувала процес розробки Стратегії:

| Ім'я | Організація |
|---------------------|---|
| Олексій Волошин | Державний експерт експортної групи аналітичної підтримки прийняття рішень Директорату координації державних політик та стратегічного планування Секретаріату Кабінету Міністрів України (питання моніторингу ключових показників) |
| Валентина Голубенко | Заступник директора Офісу підтримки реформ при Державній фіскальній службі України |
| Дмитро Марченко | Радник голови комітету Верховної ради з питань промислової політики і підприємництва |
| Ігор Гужва | Експерт з міжнародної торгівлі Центру розвитку ринкової економіки (CMD Ukraine) |
| Денис Дзундза | Заступник начальника відділу моніторингу виконання угод у складі управління співробітництва з СОТ Департаменту доступу до ринків та взаємодії з СОТ Міністерства економічного розвитку і торгівлі України |
| Валерій Луговець | Радник ICC Ukraine з митних питань та спрощення процедур торгівлі |
| Тетяна Зубко | Заступник директора Департаменту адміністрування митних платежів та митно-тарифного регулювання, начальник управління митних платежів Департаменту адміністрування митних платежів та митно-тарифного регулювання Державної фіскальної служби України |
| Тетяна Філіпович | Асистент FCLO HMRC |
| Володимир Шемаєв | Начальник відділу стратегічного планування ДП «Адміністрація морських портів України» |
| Олександр Лазарєв | Співголова митного комітету Європейської бізнес асоціації (ЕВА) |
| Наталія Ісаханова | Заступник Голови Комітету з питань експортно-імпортової діяльності Китайської Торгової Асоціації |
| Андрій Тодошук | Доцент кафедри зовнішньоекономічної та митної діяльності, координатор освітньої програми «Управління митною діяльністю» у Національному університеті «Львівська політехніка» |

Повний перелік усіх сторін, які взяли участь у розробці цієї Стратегії, зазначено у додатку 1.

Спрощення умов торгівлі та забезпечення ефективної логістики відіграють ключову роль для забезпечення конкурентоспроможності експорту країни. Ефективні процедури оформлення експорту та імпорту, конкурентоспроможні транспортні та логістичні послуги, а також прогнозовані та прозорі законодавчі вимоги і процедури підвищують впевненість компаній у своїх діях та знижують їхні витрати. Реформи у сфері транспортування та спрощення умов торгівлі мають на меті знизити витрати та підвищити ефективність торговельної активності підприємств. Ефективна транспортна система та спрощення умов торгівлі також має критичне значення для участі національного бізнесу у глобальних ланцюгах доданої вартості.

Географічне розташування забезпечує значний потенціал України як транзитної держави на шляху від ЄС до країн, розташованих у східному напрямку. Як і в більшості країн, розвиток українського логістичного сектору переважно повторював загальний економічний розвиток країни. Українська економіка зазнала удару через фінансову кризу 2007–2008 рр., але вже продемонструвала ознаки стабілізації та подекуди покращення основних показників. Обсяги вантажних перевезень зростають вже протягом певного часу; це зростання, головним чином, забезпечується за рахунок автомобільних перевезень. Натомість обсяги залізничних вантажних перевезень дещо знизилися.

У порівнянні з іншими країнами регіону, Україна демонструє відносно непогані показники роботи з торгових питань (наприклад, консультаційні послуги та процедури оскарження). Водночас, Україна повинна докладати більше зусиль для розвитку прикордонної співпраці, розвитку процедур, запровадження попередніх податкових роз'яснень та інформування бізнесу. Угода СОТ про спрощення процедур торгівлі (Trade Facilitation Agreement – надалі «ТФА» або «Угода») наразі є головною рушійною силою реформи системи спрощення процедур торгівлі у країнах, що розвиваються. Україна ратифікувала цю Угоду у 2015 році.

Реалізація заходів, передбачених ТФА, допоможе знизити витрати на торговельні операції у середньому на 13,7%–17,4%¹. Уніфіковані митні форми та документи, підходи до управління ризиками та запровадження «єдиного вікна» є найважливішими заходами, які реалізуються у рамках ТФА. Натомість такі питання, як митні брокерські послуги, право на оскарження рішень державних органів та затримка товарів, мають найнижчий ступінь пріоритетності. Безпаперові торговельні процедури користуються особливою популярністю і мають значний потенціал для зниження витрат і підвищення ефективності.

Інтеграція української транспортної системи та спрощення процедур торгівлі з ЄС як в частині фізичної інфраструктури, так і в частині нормативно-правової бази є одним з ключових завдань реформи у цій сфері. Протягом останніх років в Україні було запропоновано ряд транспортних ініціатив і політик щодо спрощення процедур торгівлі, в тому числі стратегічні ініціативи, покликані усунути існуючі перешкоди у сфері транспортування та спрощення умов торгівлі. Проте, практична реалізація деяких проєктів виявилася досить обмеженою. Через це реформа у транспортному секторі та сфері спрощення умов торгівлі є несистемною, має обмежені масштаби та вплив, а важливі акти законодавства з питань митної справи блокуються або дуже повільно ухвалюються Верховною Радою України. У деяких питаннях відсутні координація дій та спільне бачення поміж різними міністерствами та відомствами, що призводить до дискусії стосовно напряму реформи.

Пріоритетними є наступні заходи, спрямовані на полегшення спрощення процедур торгівлі:

- удосконалення інституційної координації між державними органами та органами прикордонного контролю для розробки більш узгодженого підходу до підтримки експортерів;
- посилення кадрової спроможності міністерств та відомств, а також удосконалення інфраструктури на кордоні та в межах країни для полегшення транзиту експортних товарів;

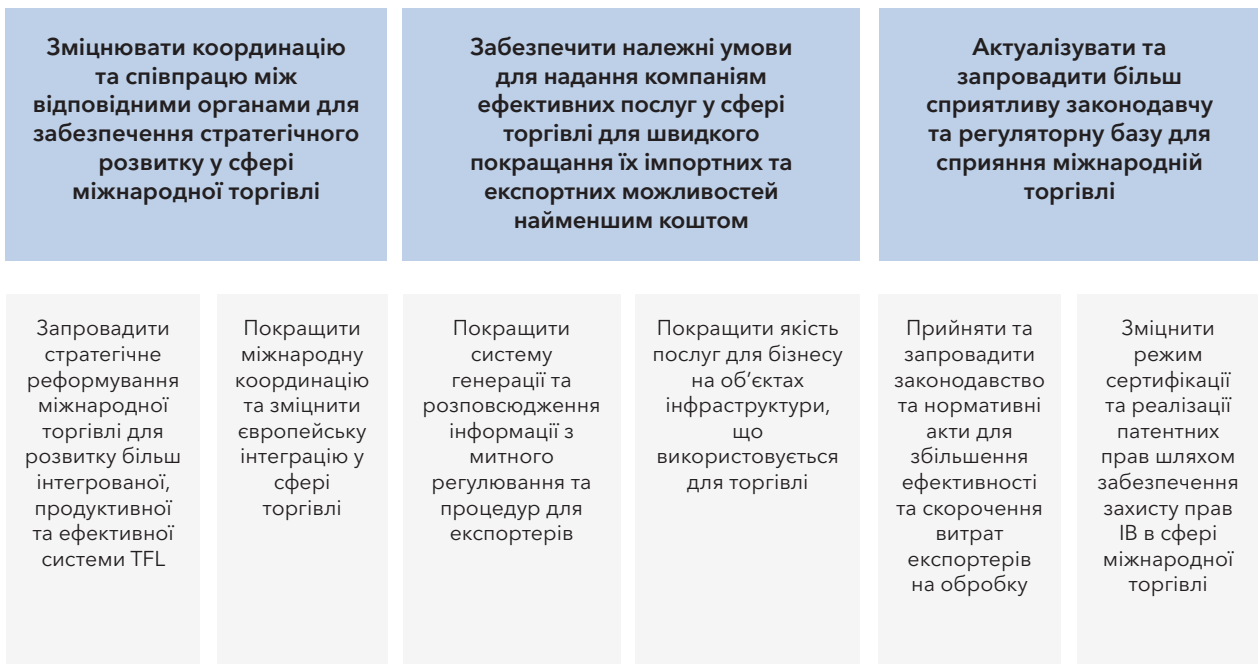
¹ OECD (2015). Implementation of the WTO Trade Facilitation Agreement: The Potential Impact on Trade Costs. OECD Trade Policy Note.

- запровадження необхідних актів законодавства (законів та нормативно-правових актів) для підвищення ефективності діяльності та зниження витрат експортерів.

Нижче представлено запропоноване бачення та стратегічні цілі Крос-секторальної експортної стратегії на 2019-2023 роки «Транспортування та спрощення умов торгівлі» (надалі – «Стратегія»). Викладене нижче бачення сформульовано за участі всіх зацікавлених сторін у транспортному секторі та сфері спрощення процедур торгівлі в Україні:

Створено прозору, скоординовану, спрощену та інтегровану логістичну систему та систему спрощених умов торгівлі, котрі сприяють наданню якісних послуг

Стратегічний план завдань і заходів (PoA) відповідає цьому баченню – при цьому він має на меті усунення головних перешкод та повсюдне використання наявних можливостей. Основні зусилля стосуватимуться таких стратегічних цілей та операційних завдань:



Координація заходів, моніторинг поточного стану та мобілізація ресурсів матимуть критичне значення для успішної реалізації цих цілей.

ТЕРМІНИ ТА СКОРОЧЕННЯ

Спрощення процедур торгівлі по-різному визначається міжнародними організаціями залежно від їхньої спеціалізації. Одним із найбільш поширених є визначення, сформульоване Світовою організацією торгівлі (СОТ) – «спрощення та гармонізація процедур міжнародної торгівлі», де процедури торгівлі являють собою «заходи, практики та формальності, пов'язані зі збиранням, представленням, поширенням та обробкою даних, необхідних для переміщення товарів у міжнародній торгівлі»². Також усе частіше застосовуються більш широкі визначення, які охоплюють транспортний та банківський сектори (наприклад, фінансування торгових операцій), страхові послуги, бізнес-практики та телекомунікації. Мета заходів зі спрощення умов торгівлі полягає у спрощенні, гармонізації, стандартизації та підвищенні рівня прозорості процедур міжнародної торгівлі.

Генеральна угода про торгівлю послугами (GATS) визначає **послуги зі сприяння торгівлі** за моделлю надання:

- модель 1: транскордонне надання послуг (наприклад, транскордонне надання послуг через мережу Інтернет);
- модель 2: пересування споживачів за межі власної країни (наприклад, туризм);
- модель 3: комерційна присутність (наприклад, надання банківських послуг іноземними філіями);
- модель 4: тимчасове переміщення провайдерів послуг (наприклад, фахівці ІТ з дозволом на роботу).

Модель 3 зазвичай є найбільш популярним каналом торгівлі послугами, хоча модель 1 набуває все більшого значення³.

Світовий банк визначає логістику як «мережу послуг, які підтримують фізичне переміщення товарів, транскордонну торгівлю та торгівлю в межах країни. Логістика охоплює низку видів діяльності поза межами транспортного сектору, до яких належать складські послуги, брокерські послуги, послуги з експрес-доставки, операції в терміналах та пов'язане з ними управління даними та інформацією»⁴.

ОЕСР – Організація економічного співробітництва та розвитку

TFI - Trade Facilitation Indicators - Індикатори спрощення процедур торгівлі

СОТ – Світова організація торгівлі

ЮНКТАД – Конференція ООН з торгівлі та розвитку

TRASECA – програма міжнародного співробітництва між Європейським Союзом і країнами-партнерами з організації транспортного коридору «Європа-Кавказ-Азія»

NCTS – New Custom Transit System – митна інформаційна система, система обміну даними про транзит

TFL - Trade Facilitation and Logistics - Спрощення правил торгівлі та логістика

TEN-T - Trans-European Transport Network - Транс'європейська транспортна мережа

² "Trade Facilitation in the WTO Context". Powerpoint presentation by Zoran Jolevski.

³ Aid for Trade at a Glance 2015: Reducing Trade Costs for Inclusive, Sustainable Growth. OECD/WTO. 2015.

⁴ Connecting to Compete 2018: Trade Logistics in the Global Economy. World Bank. 2018

СПРОЩЕННЯ ПРОЦЕДУР ТОРГІВЛІ ТА ЛОГІСТИКА: ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЧЕРЕЗ ЗНИЖЕННЯ ПРЯМИХ ТА НЕПРЯМИХ ВИТРАТ У ТОРГІВЛІ

Спрощення процедур торгівлі та ефективна логістика мають ключове значення для експортної конкурентоспроможності країни. Ефективні процедури оформлення експорту та імпорту, конкурентоспроможні транспортні та логістичні послуги, а також прогнозовані та прозорі нормативно-правові вимоги і процедури підвищують впевненість компаній у своїх діях та знижують їхні витрати. Ключовою метою реформ є зниження витрат та підвищення ефективності торгівлі товарами та послугами. Ці витрати виникають в межах країни, на кордоні та поза межами країни (див. ілюстрацію 1).

Ілюстрація 1. Витрати експортерів, пов'язані з торгівлею



Джерело: Витрати, пов'язані з торгівлею: які висновки ми можемо зробити? A synthesis report ECD Trade Policy Paper No. 150. Evdokia Moïse and Florian Le Bris. April 2013

Витрати, пов'язані з торгівлею, стосуються транспортування, процедур на кордоні та інфраструктури. Згідно з опитуванням, яке ОЕСР провела у 2015 році, країни визнали головними такі статті витрат, пов'язані з торгівлею товарами: транспортна інфраструктура, процедури на кордоні та спрощення процедур торгівлі, заходи нетарифного регулювання (включно зі стандартами), доступ до фінансування для торгових операцій, мережева інфраструктура (інформаційні технології, енергопостачання, телекомунікації), а також тарифи та збори. Витрати, які стосуються торгівлі послугами, можуть перевищувати витрати з торгівлі товарами; вони охоплюють передусім мережеву інфраструктуру, транспорту інфраструктуру, невизнання фахової кваліфікації, недосконале регуляторне середовище та низький рівень навичок. Учасники опитування також відзначили велике значення обмежень на пересування працівників та обмеження комерційної присутності.⁵

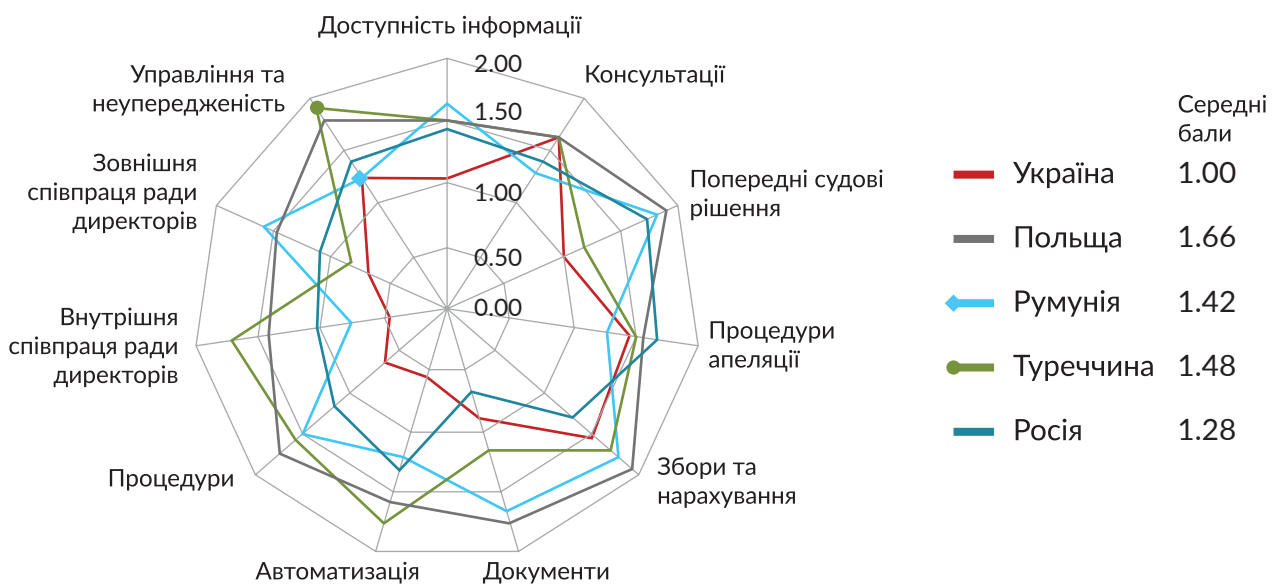
⁵ OECD/WTO Aid for Trade monitoring exercise (2015)..

РОЗВИТОК ЗАХОДІВ ЗІ СПРОЩЕННЯ ПРОЦЕДУР ТОРГІВЛІ У ГЛОБАЛЬНОМУ, РЕГІОНАЛЬНОМУ КОНТЕКСТАХ ТА В УКРАЇНІ

◇ Індикатори спрощення процедур торгівлі ОЕСР

Індикатори спрощення процедур торгівлі ОЕСР (TFI) визначають напрями можливої реформи у цій сфері, а також висвітлюють тенденції та відмінності між регіонами та країнами з різним рівнем доходів. Слід відзначити пряму кореляцію між рівнем доходів країн та ефективністю їхніх заходів зі спрощення процедур торгівлі. Країни Тропічної Африки мають найнижчі показники за більшістю заходів TFI. Натомість країни Європи та Центральної Азії мають найвищі показники, причому на останні частково впливають оптимізовані прикордонні процедури Європейського Союзу. У межах індикаторів TFI найнижчий показник має прикордонна співпраця (зокрема, внутрішня, але також і зовнішня), а такі напрями, як збори та податки, а також процедури, які були предметом реформ протягом останнього часу, мають найвищі показники⁶. У порівнянні з іншими країнами регіону Україна має посилити свої позиції, зокрема, у питаннях прикордонної співпраці, автоматизації, процедур, попередніх податкових роз'яснень та інформування (див. ілюстрацію 2)⁷.

Ілюстрація 2. Індикатори спрощення процедур торгівлі ОЕСР за 2017 р. для України та сусідніх країн



Джерело: ОЕСР

◇ Транскордонна торгівля

Результати оцінювання за індикаторами TFI також відображені у позиції України відносно інших країн регіону за індикаторами транскордонної торгівлі Групи Світового банку, які вимірюють часові та фінансові витрати (за винятком тарифів), пов'язані з дотриманням вимог щодо документів, правил оформлення на кордоні та внутрішніми перевезеннями. За результатами 2018 року Україна посідала 119-те місце серед 189 країн, однак стрімко піднялася на 78 місце в 2019 році. Такий успіх, насамеред, завдячує істотному покращенню процедур митного оформлення. Сусіди України – Російська Федерація та Туреччина – посіли у цьому рейтингу 99-те та 42-ге місця відповідно в 2019 році. У рейтингу 2018 року було відзначено, що часові та фінансові витрати, які стосуються дотримання вимог щодо оформлення документів українськими експортерами, потребують найбільшої уваги. Саме вони зазнали найбільших змін відповідно до показників Світового банку у 2019 році. Відповідні часові та грошові витрати скоротилися з 99 годин до 66 годин із з 292 дол. США до 192 дол. США у 2019 році порівняно з 2018 роком⁸.

⁶ Aid for Trade at a Glance 2017: Promoting Trade, Inclusiveness and Connectivity for Sustainable Development - OECD / WTO 2017.

⁷ Було виявлено наступні середні показники TFI (максимум – 2 пункти): Україна – 1,00, Росія – 1,28, Румунія – 1,42, Туреччина – 1,48 та Польща – 1,66.

⁸ <https://www.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/country/u/ukraine/UKR.pdf>

◆ Угода СОТ про спрощення процедур торгівлі (ТФА) та реалізація реформ заходів зі спрощення процедур торгівлі

У даному контексті протягом останніх років особливого значення набула Угода СОТ про спрощення процедур торгівлі (Trade Facilitation Agreement – «ТФА»), яка набрала чинності у лютому 2017 р. після її ратифікації двома третинами країн – учасниць СОТ (164 країни). При цьому, імплементація Угоди розпочалася ще раніше у багатьох країнах. ТФА містить 39 технічних заходів, згрупованих у 12 статтях за напрямками, які за погодженням учасників Угоди потребують удосконалення. ТФА передбачає надання технічної допомоги та здійснення заходів з розвитку спроможності (Technical Assistance and Capacity Building – «ТАСВ») в країнах, що розвиваються, та країнах із нижчим рівнем розвитку, яким також запропоновано гнучкий спосіб реалізації деяких заходів протягом та після визначеного перехідного періоду (положення категорій В та С відповідно). За оцінкою ОЕСР, країни з низьким та середнім рівнем доходів (такі як Україна) зможуть знизити свої витрати, пов'язані з торговими операціями, у середньому на 13,7–17,4% завдяки реалізації заходів ТФА. Найбільший ефект при цьому матимуть заходи з оптимізації прикордонних процедур (3,9%), гармонізація та оптимізація документів для торгівлі (3,5%), а також автоматизація (2,9%)⁸. Реалізація положень ТФА стала потужним поштовхом для спрощення процедур торгівлі у більшості країн, що розвиваються, та країн з перехідною економікою (emerging markets) за останні кілька років. Україна ратифікувала ТФА у грудні 2015 р. У рамках опитування ЮНКТАД, проведеного у 2014 році, було опубліковано перелік пріоритетних заходів ТФА (найбільш та найменш важливих) на глобальному рівні (див. таблицю 1)⁹.

Бокс 1. Заходи ТФА за пріоритетністю

| 10 найбільш пріоритетних заходів | 10 найменш пріоритетних заходів |
|--|--|
| 1. Уніфіковані форми та документи для оформлення | 1. Митно-брокерські послуги |
| 2. Управління ризиками | 2. Декларування транзитних товарів |
| 3. Єдине вікно | 3. Прискорене перевезення вантажів |
| 4. Аудит після оформлення | 4. Затримання товарів |
| 5. Співпраця між прикордонними органами | 5. Відокремлення моменту випуску у вільний обіг від моменту прибуття до пункту кінцевого призначення та моменту сплати митних зборів |
| 6. Оприлюднення інформації | 6. Обробка продукції |
| 7. Зменшення кількості форм та документів | 7. Період між оприлюдненням нормативних актів та набранням ними чинності |
| 8. Застосування міжнародних стандартів | 8. Перегляд формальностей та документів |
| 9. Довідкові пункти | 9. Право на оскарження |
| 10. Процедури з тестування | 10. Оприлюднення та перегляд податків та зборів |

Джерело: UNCTAD

Реалізація реформ заходів зі спрощення процедур торгівлі та необхідність скорочення витрат, пов'язаних із торговими операціями, мають велике значення для інтеграції компаній у глобальні ланцюги вартості. Пріоритети ТФА, зазначені різними країнами, знаходять своє відображення у реалізації цих реформ на глобальному рівні з урахуванням суттєвих регіональних відмінностей (та відмінностей між країнами у межах одного регіону). Окрім ТФА подальша реалізація реформ транспортування та спрощення процедур торгівлі та визначається потребою у зниженні витрат, пов'язаних із торгівлею, як ключової передумови для участі у глобальних ланцюгах доданої вартості (GVC).

Середній рівень реалізації реформи у сфері спрощення процедур торгівлі складає 60%. Відповідний показник країн Південної та Східної Європи, Кавказу та Центральної Азії складає 57%, показник України складає 49%. Найвищий показник у регіоні має Республіка Північна Македонія (82%)¹⁰.

⁸ Implementation of the WTO Trade Facilitation Agreement: The Potential Impact on Trade Costs. OECD Trade Policy Note. June 2015.

⁹ The new frontier of competitiveness in developing countries: Implementing trade facilitation. UNCTAD. 2014. Survey covered 26 countries diversified by income level, size and geography.

¹⁰ The UN Global Survey on Trade Facilitation and Paperless Trade Implementation 2017.

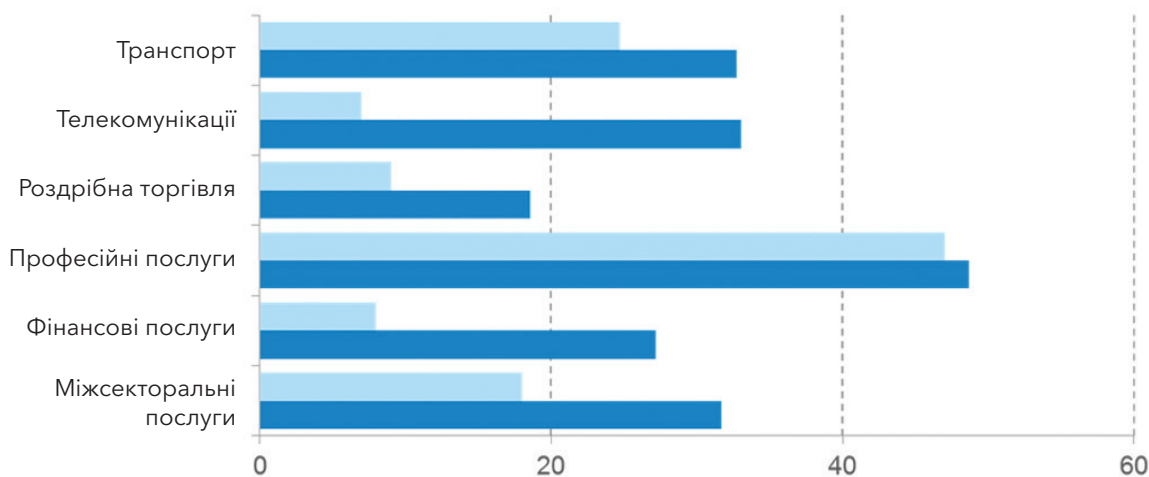
Найвищий показник виконання мають заходи із забезпечення прозорості (наприклад, оприлюднення нормативно-правових актів, механізми оскарження рішень) – у середньому 74%. Друге місце посідають заходи зі спрощення процедур транзиту (72%). Також активно запроваджуються заходи зі спрощення формальностей (70%). Натомість заходи з прийняття до оформлення паперових чи електронних копій товаросупровідних документів та відокремлення моменту випуску у вільний обіг від моменту остаточного визначення митних зборів, податків та інших платежів мають найвищий рівень реалізації (приблизно 79%). У сфері інституційної роботи та співпраці (показник виконання – 63%) 92% опитаних країн ухвалили відповідне законодавство та вжили адміністративних заходів із налагодження співпраці прикордонних органів, а 86% опитаних країн створили національні комітети з питань спрощення умов торгівлі.

Світовий показник реалізації заходів із запровадження «безпаперової торгівлі», які набувають усе більшого значення у рамках реформи спрощення процедур торгівлі, складає приблизно 60%, хоча показники виконання окремих заходів суттєво відрізняються між собою. Наприклад, тоді як питання наявності доступу до Інтернету для митних та інших органів у пунктах пропуску на кордоні та наявності електронної/автоматизованої митної системи частково або повністю вирішені майже в усіх країнах, питання подання електронних заявок на відшкодування митних платежів і виготовлення сертифікатів походження реалізовані лише у 31% та 42% опитаних країн відповідно. Середній рівень реалізації заходів із забезпечення «безпаперової транскордонної торгівлі» залишається низьким і складає лише 33%. Спільне опитування, проведене ОЕСР та СОР у 2015 році, виявило, що витрати, пов'язані з торгівлею товарами та послугами, найбільш ефективно вдалося знизити завдяки таким заходам зі спрощення процедур торгівлі: митна реформа (69% респондентів), модернізація транспортної інфраструктури (55%), модернізація мережевої інфраструктури (48%), інші реформи прикордонних органів (40%) та підтримка у дотриманні вимог нетарифного регулювання (35%)¹¹.

◇ Торговля послугами

Здебільшого головна увага в рамках реформи спрощення процедур торгівлі приділяється торгівлі товарами. Водночас, сектор послуг теж стає дедалі важливішим як самостійно, так і у поєднанні з постачанням товарів. Індекс наявності обмежень для торгівлі послугами ОЕСР (STRI) забезпечує оцінювання регуляторних змін, які впливають на торгівлю послугами. Обмеження у певних секторах (наприклад, професійні послуги) можуть бути більш відчутними у порівнянні з іншими. Також зазвичай бар'єри для торгівлі послугами є вищими у країнах, що розвиваються (див. ілюстрацію 3).

Ілюстрація 3. Показники STRI для розвинутих країн та країн, що розвиваються (за секторами)



Джерело: Aid for Trade at a Glance 2017: Promoting Trade, Inclusiveness and Connectivity for Sustainable Development - © OECD / WTO 2017

Незважаючи на послідовну лібералізацію торгівлі послугами, протягом останніх років спостерігається зростання рівня обмежень. У 2017 році ця тенденція проявилася у нових бар'єрах для тимчасового переміщення фахівців. Окрім того, деякі країни запровадили обмеження на транскордонний рух даних, обмежили конкуренцію на місцевих

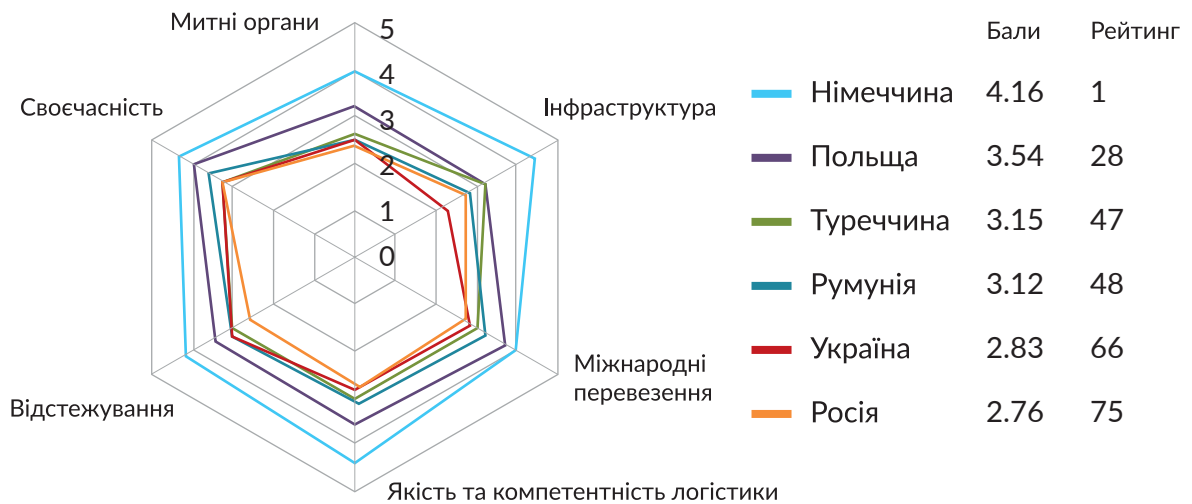
¹¹ Joint OECD/WTO Aid for Trade monitoring exercise (2015).

ринках, ухвалили жорсткіші умови для доступу до державних закупівель та додаткові обмеження для іноземних інвестицій. Однак, реформи з лібералізації у деяких країнах частково компенсували зазначені обмеження й допомогли спростити процедури для кур'єрських та логістичних компаній, зняти деякі обмеження для іноземних власників та для руху капіталу. Найбільш відчутною лібералізація стала у таких секторах, як цифрові мережі, транспорт та логістичні ланцюги. Натомість сектор телекомунікацій отримав найбільшу кількість нових обмежень¹².

◇ Логістика торгівлі

Митне оформлення та інші процедури на кордоні є головним предметом заходів зі спрощення процедур торгівлі. Натомість недоліки транспортної та логістичної інфраструктури країни постійно згадуються як основне джерело витрат, пов'язаних із торгівлею. Наприклад, витрати на логістику у країнах ЄС складають, за деякими оцінками, від 10 до 15% остаточної вартості продукції.¹³ Індекс логістичної ефективності Групи Світового банку (LPI) дозволяє оцінювати логістику торгівлі країни за шістьма вимірами: митниця, інфраструктура, міжнародні відправлення, логістика, відстеження вантажів та вчасність доставки.

Ілюстрація 4. Індекс логістичної ефективності Групи Світового банку для України та сусідніх країн, 2018 р.



Джерело: Світовий банк

Німеччина має найвищий серед усіх країн показник LPI. Також слід відзначити сильну кореляцію між рівнем доходу країн та їхнім показником LPI. Зазвичай такі напрями, як митниця, якість логістики та компетенція, а також інфраструктура, відзначаються відносно низькими показниками за індексом LPI. Ключові показники LPI за 2018 р¹⁴:

- У порівнянні з «відмінниками» індексу фізична інфраструктура залишається найбільш проблемним пунктом для багатьох країн, незважаючи на певні незначні покращення протягом останніх років. Зокрема, така ситуація зберігається на залізниці. З іншого боку, інформаційно-комунікаційна інфраструктура вважається порівняно успішною у більшості країн, а розрив між кращими країнами та тими, що відстають, є відносно невеликим. У країнах Європи та Центральної Азії порти та аеропорти мають найвищі показники. Натомість показники для автомобільних шляхів виявилися набагато нижчими, а задоволення станом інфраструктури залізниці наближається до нуля.
- Існує суттєвий розрив у сприйнятті якості провайдерів логістичних послуг між суб'єктами з найвищими та найнижчими показниками LPI. Зазвичай експедиторські компанії отримують найвищі оцінки, а провайдери послуг з залізничних перевезень – найнижчі (що відображає незадовільний стан залізничної інфраструктури). В українській групі (між другим та третім квантилем рейтингів LPI) експедиторські

¹² OECD Services Trade Restrictiveness Index: Policy Trends up to 2018. OECD. January 2018.

¹³ https://ec.europa.eu/transport/themes/logistics-and-multimodal-transport/logistics_en

¹⁴ Результати опитування представлено у Connecting to Compete 2018: Trade Logistics in the Global Economy. World Bank Group. 2018. Non-trade facilitation-related dimensions have been considered in this section.

компанії отримують відносно високі оцінки. Однак послуги, які надаються торговельними та транспортними асоціаціями, оцінюються гірше. Найбільшого покращення за останні роки досягла галузь авіаційних перевезень, порти, складське господарство, а також послуги з перевалки вантажів та дистрибуції.

- **Недостатня надійність ланцюга постачання та непередбачувані терміни доставки вантажів можуть суттєво погіршити якість логістичних послуг.** Це особливо важливо, оскільки ланцюги постачання та вартості все міцніше інтегруються між собою у межах країни та на міжнародному рівні. Обов'язкове зберігання вантажів на складах, перевірки вантажу до його відправлення та корупційні «неформальні» платежі розглядаються як найбільш поширена причина затримок у роботі суб'єктів із низьким показником LPI. Кількість затримок з доставкою вантажів останніми роками також спостерігалась у суб'єктів із вищими показниками LPI. Вчасність доставки вантажів також демонструє суттєві відмінності – квантиль суб'єктів із найнижчими показниками LPI приблизно на 50% відстає за цим показником від країн-лідерів.
- **Окрім того, опитування ОЕСР/COT¹⁵, проведене серед операторів приватного сектору, виявило важливі регуляторні обмеження та обмеження у бізнес-середовищі.** Найважливіші виявлені регуляторні фактори: недостатня прозорість регуляторного оточення, національні вимоги з ліцензування послуг, національні стандарти для автомобільного транспорту (та відсутність міждержавного визнання цих стандартів), правила транзиту, візові правила та цінові обмеження для послуг.

Як і в інших сферах спрощення умов торгівлі, технології є ключовим драйвером реформ у логістичній галузі – зокрема, електронна комерція, управління ланцюгом поставок та участь у GVC надають поштовх для реформ у більшості країн. Потреба у значних довгострокових інвестиціях, наприклад, для удосконалення інфраструктури, та участь численних державних та приватних структур зазвичай уповільнюють роботу у цьому напрямі. Успішні країни налагоджують сталу міжінституційну та міжвідомчу співпрацю і створюють структури, котрі займають питаннями реалізації реформ, та які [спеціальної структури] зазвичай підпорядковані одному міністерству, для забезпечення ефективного перетворення державної політики на конкретні дії.

Існує ряд факторів, які справляють вплив на розвиток логістичної галузі. До них належать, зокрема, недостатній рівень навичок і компетенцій у логістичній галузі, реструктуризація глобальних ланцюгів створення вартості, гнучкість ланцюгів поставок, цифрова трансформація та сталість, логістичні об'єкти та інфраструктура, а також колаборативні бізнес-моделі¹⁶. Тоді як розвиток та модернізація фізичної інфраструктури залишаються ключовим компонентом логістичної стратегії країни, все більше уваги приділяється таким питанням, як мультимодальність, міжнародні зв'язки та стандартизація. Розвиток навичок і компетенцій у логістичній галузі та спроможність персоналу також є предметом підвищеної уваги. У країнах із нижчим рівнем розвитку логістичної галузі важливим питанням залишається стандартизація та зниження адміністративних бар'єрів (дублювання ліцензій, сертифікація або вимоги до подання інформації до різних державних органів). Логістичні стратегії спрямовані на перехід до моделі 3PL та все частіше 4PL¹⁷. Предметом логістичної політики також часто є розвиток логістичних кластерів, ключові сектори, науково-дослідна діяльність та вплив на довкілля. Крім того, пріоритетне значення мають завдання, пов'язані зі спрощенням процедур торгівлі та інформаційно-комунікаційними технологіями.

НАЦІОНАЛЬНИЙ КОНТЕКСТ

◇ Логістика та транспорт

Розвиток логістичного ринку будь-якої країни, включно з Україною, залежить від стану її економіки. Логістичні оператори спрощують участь інших операторів у господарських операціях, допомагають поєднати ланцюги виробництва та підтримують налагодження контактів між продавцями та покупцями. Обсяг послуг у логістичній галузі безпосередньо

¹⁵ Aid for Trade and Value Chains in Transport and Logistics. Ben Shepherd. WTO/OECD. 2013.

¹⁶ Див. Connecting to Compete 2018: Trade Logistics in the Global Economy. World Bank Group. 2018.

¹⁷ 3PL: Third Party Logistics, тобто, аутсорсинг логістичних послуг. 4PL: використання послуг логістичних провайдерів та консультантів для управління усім ланцюгом постачання.

залежить від рівня активності споживачів таких послуг, динаміки виробничих процесів та стану внутрішньої і зовнішньої торгівлі. У цьому контексті такі фактори істотно впливають на розвиток логістичної галузі України:

- Тенденції промислового виробництва в Україні. У 2016-2018 рр. спостерігалось зростання обсягів промислового виробництва, хоча воно не охопило усі товарні групи.
- Обсяги внутрішньої гуртової та роздрібною торгівлі останнім часом також демонструють тенденцію до зростання.
- Стан зовнішньої торгівлі. Після фінансової кризи 2007-2008 рр. обсяги експорту впали через зниження виробництва, знецінення гривні та погіршення стосунків з Росією. В той же час з 2015 року почалось зростання імпорту.
- Загальне зниження рівня доходів та прибутків також спричинило зниження попиту на логістичні послуги.

Вищезазначені фактори впливають на сучасні тенденції розвитку української логістичної галузі. Обсяги перевезення вантажів зростають з 2016-2017 рр. завдяки вищому рівню стабільності, що настав після періоду кризи. У першій половині 2018 року було відзначено перерозподіл ринку вантажних перевезень між різними видами транспорту. У цьому періоді – у порівнянні з першою половиною 2017 року – частка залізничних вантажних перевезень впала на 2,5%, а частка перевезення автомобільним транспортом зросла на 3,8%¹⁸. Найбільше падіння спостерігалось в частині перевезень водним транспортом у розмірі 20,8%. Стагнація залізничних перевезень пов'язана з підвищенням тарифів на перевезення у поєднанні зі зносом рухомого складу¹⁹. Погіршення показників використання водного транспорту здебільшого є результатом відсутності інфраструктури. Завантаженість трубопроводів залежить від обсягу торгівлі газом та нафтопродуктами у відповідному періоді.

Україна має 100 автомобільних пунктів пропуску на кордонах зі своїми сусідами, 51 з цих пунктів має статус міжнародного. З вказаних 51-го, 8 розташовані на кордоні з Польщею, 2 – на кордоні зі Словаччиною, 5 – на кордоні з Угорщиною, 3 – на кордоні з Румунією, інші пункти пропуску розташовані на кордонах з країнами СНД (Молдова, Білорусь та Росія). Пункт пропуску «Грушів» є одним з наймолодших і найбільш інноваційних – заходи контролю на ньому спільно здійснюють митники та прикордонники Польщі та України. Проте, цей пункт пропуску використовується недостатньо через поганий стан дороги до нього. Ще одним прикладом є пункт пропуску «Краковець», який повинен пройти ґрунтовну модернізацію. Проте, стан доріг також не дозволяє використовувати його потенціал повною мірою.

Географічне розташування України чітко характеризує її як транзитну державу та підкреслює критичне значення транспортного сектору для її економіки. Україна володіє розгалуженою мережею ключових компонентів логістичної мережі, до яких належать автомобільні дороги загального користування місцевого та державного значення (включно з міжнародними), залізниці, морські та річкові порти, аеропорти та митні термінали.

◆ Процедури для експортерів

Логістика має велике значення для структури вартості та вчасної доставки товарів. Наприклад, у виробництві логістичні витрати складають приблизно 15%, а у секторі FMCG (товари широкого вжитку) вони доходять до 25%. Вартість перевезення може серйозно коливатися залежно від експедиторської компанії та обраної логістичної схеми. Логістичні витрати також значною мірою залежать від віддаленості морського порту та наявності альтернативних видів транспорту. Найбільш розповсюдженими умовами поставки в Україні є EXW («франко-завод» - поставка на складі продавця), FOB («вільний корабель» - поставка відбувається з моменту доставки на борт судна) та CFR (вартість вантажоперевезення) CIF (вартість, страхування та вантаж). Також часто застосовуються і деякі інші умови поставки за ІНКОТЕРМС та акредитиви. Співпраця на умовах виставлення рахунків та готівкової оплати по факту отримання відповідних документів зустрічається не так часто і застосовується переважно малим бізнесом.

¹⁸ http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/tr/vp/vp_u/vp1118_u.htm

¹⁹ Попереднє підвищення тарифів відбулося у липні 2018 р. Через останнє рішення «Укрзалізниця», тарифи за використання залізничних шляхів будуть підвищені, а коефіцієнти будуть підняті. Для рухомого складу, який користується найвищим попитом, тарифи зростуть на 37-48%.

◆ Митні процедури

Наразі головним завданням митних органів України є збір доходів для державного бюджету. Це пов'язано з об'єднанням митниці та податкової інспекції у 2012 році. У 2019 році розпочато відокремлення митниці від податкових органів, завдяки чому завдання митниці, можливо, стануть більш широкими та збалансованими, а також будуть краще узгоджуватися з положеннями Митного кодексу Європейського Союзу. Головним показником для моніторингу ефективності митниці є отримання запланованих доходів. Крім того, є кілька вторинних індикаторів (відсоток вантажів, які проходять догляд, та середня тривалість оформлення), які опубліковані на веб-сторінці Державної фіскальної служби України («ДФС»).

Митні органи України мають відносно добре розвинену ІТ-систему. Усі документи можуть подаватися до оформлення та оброблятися в електронному вигляді через систему, яка називається ASMO. Згідно з Митним кодексом України, митні органи відповідають за координацію роботи інших контрольних органів, до яких належить, зокрема, Державна служба України з питань безпечності харчових продуктів та захисту споживачів. Після ухвалення останніх змін до процедури оформлення за схемою єдиного вікна, митниця не лише керує об'єднаним веб-порталом, а й виконує деякі функції інших органів під час митного оформлення. Товари, які імпортуються до України, оформлюються переважно на внутрішніх митних терміналах, діяльність яких не регулюється законодавством. Це призводить до неузгодженості в застосуванні митних процедур для різних суб'єктів ЗЕД.

◆ Законодавство та політики у сфері транспортування та спрощення процедур торгівлі

- Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року № 430-р («Національна транспортна стратегія»);
- Експортна стратегія України («дорожня карта» стратегічного розвитку торгівлі) на 2017 - 2021 роки, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2017 року №1017-р («Експортна стратегія України»);
- Закон України «Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законів України щодо запровадження механізму «єдиного вікна» та оптимізації здійснення контрольних процедур при переміщенні товарів через митний кордон України» від 6 вересня 2018 року № 2530-VIII (надалі - «Закон про запровадження механізму єдиного вікна»);
- Проект Закону «Про внесення змін до Митного кодексу України щодо уповноваженого економічного оператора та спрощень митних формальностей» від 3 червня 2016 року № 4777 та проект Закону «Про внесення змін до Митного кодексу України щодо деяких питань виконання Глави 5 розділу IV Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони» від 29 грудня 2017 року № 7473 (щодо уповноваженого економічного оператора);
- План заходів з імплементації положень Угоди СОТ про спрощення процедур торгівлі, схвалений розпорядженням Кабінету Міністрів України від 19 червня 2019 року № 444-р;
- Угода про Асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (надалі - «Угода про асоціацію»; Угоду про асоціацію ратифіковано із заявою Законом України від 16 вересня 2014 року № 1678-VII) включно з відповідними заходами з імплементації, котрі додатково не оприлюднюються;
- Рекомендації Міжнародного Валютного Фонду стосовно реформи ДФС (включно з реформою митниці);
- Проект Закону «Про Національне бюро фінансової безпеки» від 20 березня 2018 року № 8157-1 (запропоновано створення нового правоохоронного органу, відповідального за усунення загроз фінансовій безпеці держави, включно з боротьбою зі злочинністю в митній сфері);
- Проект Плану дій з реформування митниці, підготовлений Міністерством фінансів України на виконання Концептуальних напрямів реформування системи органів, що реалізують державну податкову і митну політику (схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2018 року № 1101-р).

Однак міністерства та відомства мають різні погляди на реформи, що призводить до блокування ключових змін. Важливим прикладом є реформа митниці. Поточні ініціативи з реформування митниці розпочалися після подання плану реформ Міністерством фінансів України та ДФС, який було оприлюднено для ознайомлення в липні 2017 року. Водночас, Комітет Верховної Ради України з питань податкової та митної політики оголосив про наявність власного підходу до реформування митниці і офіційно підтримав проект Закону про Національну митну службу України (затверджено Комітетом з питань податкової та митної політики 6 грудня 2016 року).

Через таку законодавчу та інституційну невизначеність Україна не може повною мірою виконувати ТФА та Угоду про асоціацію, що призвело до наступних наслідків:

- Верховна Рада України ще не розглянула Проект Закону «Про Національне бюро фінансової безпеки» від 20 березня 2018 року № 8157-1,
- Україна залишається на низьких позиціях у рейтингах з питань торгівлі згідно з індикаторами Doing Business Світового банку,
- Кількість ухвалених актів законодавства з питань митної справи є значно нижчою за кількість ухвалених законів в інших сферах, незважаючи на нагальну необхідність у змінах митної системи,
- Україна не налагодила обмін митною інформацією з країнами ЄС, приєднання до NCTS (система обміну даними про транзит) досі не відбулося.

◆ Інституційна перспектива

Протягом тривалого часу в Україні діяли жорсткі та несприятливі для бізнесу норми валютного регулювання. Декрет Кабінету Міністрів «Про систему валютного регулювання і валютного контролю» від 19 лютого 1993 року № 15-93 та деякі інші нормативно-правові акти в сфері валютного регулювання та контролю втратили чинність у зв'язку з набуттям чинності Закону України «Про валюту і валютні операції» від 21 червня 2018 року № 2473-VIII (введений в дію 7 лютого 2019 року) та прийнятими на його основі рядом постанов Національного банку України. Названі акти законодавства спрощують операції з іноземною валютою. Так, збільшено граничний термін розрахунків за експортно-імпортними контрактами до 365 днів з дати постачання товарів або послуг. Придбання іноземної валюти на міжбанківському валютному ринку здійснюється за умови надання контрактів, які підтверджують зобов'язання покупця перед іноземними партнерами. Законодавство України не містить жодних обмежень щодо переказу валютних коштів до українських банків.

Для експортерів діють два типи процедур ліцензування зовнішньоекономічної діяльності, які передбачають надання ліцензій в автоматичному та «ручному» режимах. Автоматичне ліцензування застосовується до товарів, на які не встановлено квоти (кількісні або інші обмеження), на відміну від «ручного» ліцензування. Предмети, які переміщуються приватними особами, звільняються від оподаткування, якщо їх вартість не перевищує 1000 євро у разі переміщення через аеропорти та 500 євро у разі переміщення через інші пункти пропуску. Окрім того, у разі ввезення або вивезення іноземної валюти у сумі понад 10 000 євро (або еквівалент в іншій валюті) необхідно заповнювати митну декларацію. Іноземні громадяни можуть вивозити іноземну валюту з України у сумі, яка перевищує еквівалент 10 000 євро, якщо вони можуть надати документальне підтвердження її попереднього ввезення на територію України.

В Україні створено Робочу групу із спрощення процедур торгівлі в складі Ради з міжнародної торгівлі при Кабінеті Міністрів України (<http://ittool.div.co.ua/groups>) Головним завданням Ради з міжнародної торгівлі є спрощення процедур торгівлі, просування експорту, формування стратегій розвитку міжнародної торгівлі та аналіз їх реалізації, удосконалення системи митних тарифів та торговельний захист.

◆ Експедиторські компанії

Експедиторські компанії надають широкий спектр послуг бізнесу, як безпосередньо, так і через третіх осіб. Окрім, власне, перевезення вантажів, вони забезпечують перевантаження товарів з одного виду транспорту на інший, накопичення, сортування, пакування та маркування вантажу, надання необхідної документації та сплату мита та зборів від імені та за дорученням клієнтів. Діяльність експедиторських компаній регулюється Цивільним кодексом України (глава 65), Господарським кодексом України

(стаття 316) та Законом України «Про транспортно-експедиторську діяльність». Цей вид діяльності також регламентується міжнародними договорами України та окремими галузевими актами на кшталт Статуту залізниць України. Зазвичай, заходи державного контролю за діяльністю експедиторських компаній не впливають на вартість їхніх послуг.

Домінуюче становище на ринку займають переважно місцеві оператори. За даними Асоціації міжнародних експедиторів України (АМЕУ)²⁰, місцеві компанії відіграють ключову роль на українському ринку за результатами 2017 року. Водночас, позиції міжнародних експедиторських компаній є сильнішими у порівнянні з місцевими контрагентами завдяки масштабам мережі та присутності на ринках різних країн. Такі експедиторські компанії, зазвичай, діють під відомим брендом та мають тривалу історію.

Стосунки між Україною та ЄС у сфері транспортування та спрощення процедур торгівлі

Подальший розвиток та поглиблення стосунків між Україною та ЄС на основі принципів політичної асоціації та економічної інтеграції повинен сприяти запровадженню кращих європейських стандартів щодо інфраструктури. Від України очікувалося, що після набуття незалежності вона, як нова європейська держава, буде надійним трансконтинентальним партнером із транзиту для сусідніх країн, а також бізнес-партнером Європейського Союзу. У цьому контексті на Україну покладена особлива відповідальність за збереження наявних та створення нових транспортних та логістичних систем, які б забезпечували сполучення з країнами Центральної та Східної Європи.

Протягом 25 років було ухвалено близько 200 міжнародних угод, більшість з яких були підписані з європейськими партнерами. До них належать, зокрема, Європейська програма TACIS для нових незалежних держав Європи та Азії²¹. При приєднанні України до TRASECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia – програма міжнародного співробітництва між Європейським Союзом і державами-партнерами з побудови транспортного коридору «Європа-Кавказ-Азія») у 1993 році Європейський Союз запропонував розбудову транспортного коридору Європа – Кавказ – Азія (як альтернативу міжнародним транспортним коридорам, які проходять через територію Росії, зокрема, з метою розвитку спільної тарифної політики для транзитних вантажів та задля спрощення митних процедур країн-учасниць

Розширення карти TEN-T (Транс'європейська транспортна мережа) на територію сусідніх країн завдяки TRASECA є першим кроком для забезпечення послідовного планування відповідної інфраструктури.

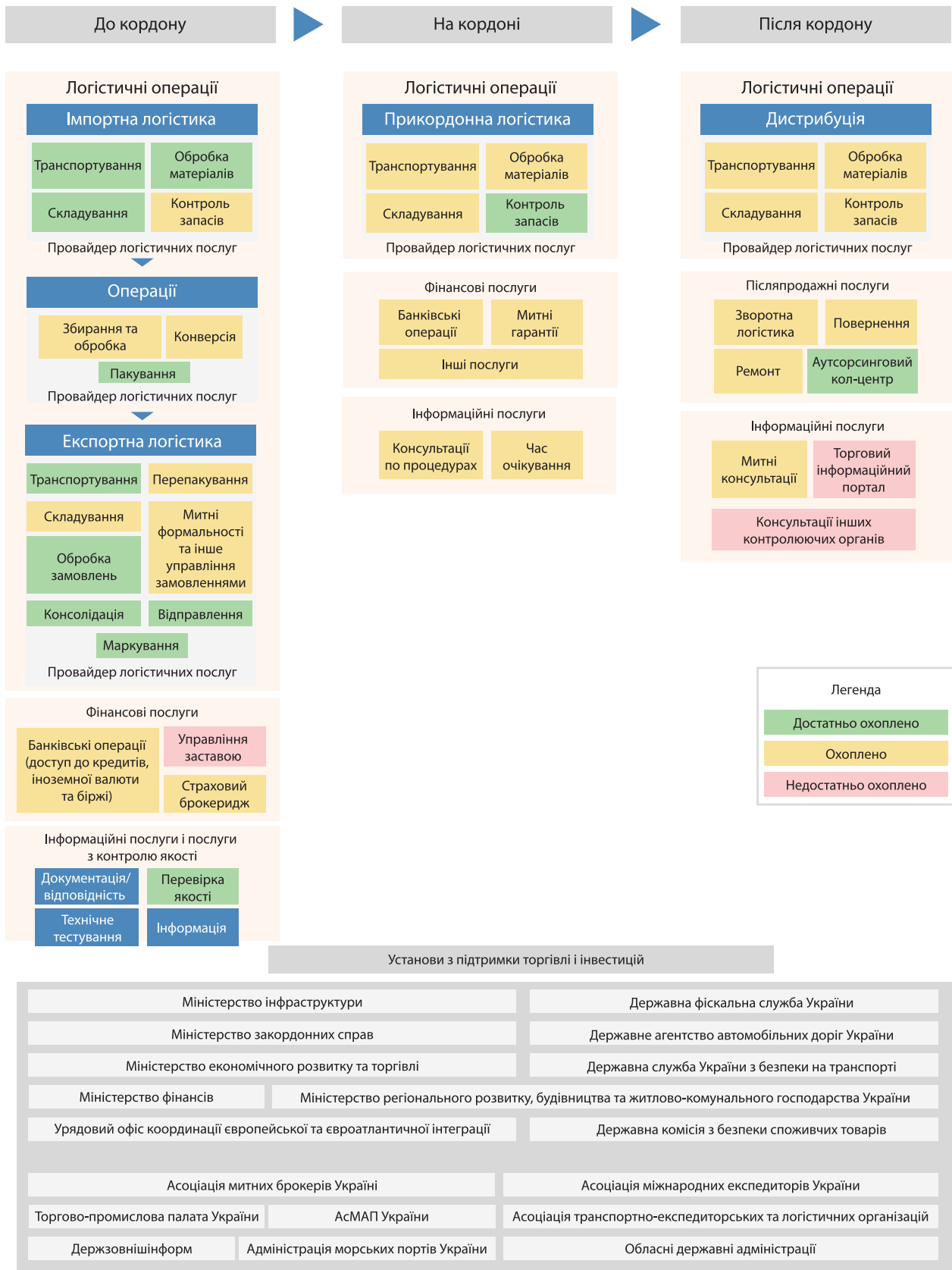
КАРТА СПРОЩЕННЯ ПРОЦЕДУР ТОРГІВЛІ ТА ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ

Спрощення процедур торгівлі та логістика охоплюють різноманітні послуги, які надаються клієнтам у межах країни. Карта логістичних послуг (див. ілюстрацію 5) складається з трьох компонентів: переміщення до кордону, робота на кордоні, переміщення за кордоном. Її аналіз дозволяє краще зрозуміти специфічні робочі процеси сектору. Розуміння динаміки логістичних послуг має велике значення для визначення проблемних питань, які негативно впливають на ефективність сектору. Ці проблеми зазначені у таблиці 2.

²⁰ <http://ameu.org.ua/news/2023-top-10-ekspeditoriv-kontejnernih-vantazhiv-2017-roku>

²¹ http://ec.europa.eu/europeaid/how/evaluation/evaluation_reports/reports/tacis/951417_en.pdf

Ілюстрація 5. Карта логістичних послуг в Україні



Джерело: ІТС

Таблиця 2. Перелік обмежень, які впливають на спрощення процедур торгівлі та логістичний сектор в Україні

| До кордону | На кордоні | Після кордону |
|---|---|---|
| <p>Відсутність єдиного вебсайту для надання інформації для експортерів та імпортерів у зв'язку з обмеженою координацією між відповідними підтримуваними організаціями призводить до обмеженої обізнаності експортерів щодо порядку, правил та вимог до експорту</p> | <p>Недостатня взаємодія установ з прикордонного контролю та відсутність єдиної системи для об'єднання і управління інформацією призводить до дублювання зусиль на кордоні (в основному на пунктах пропуску), що збільшує ризик затримок і обмежує ефективність органу прикордонного контролю</p> | <p>Відсутність домовленості з ЄС та іншими країнами про взаємне визнання сертифікатів призводить до подвійної сертифікації продукції в разі експорту у такі країни, що збільшує витрати на експорт</p> |
| <p>Відсутність обміну інформацією між митними та дорожніми службами контролю за вагою призводить до дублювання зусиль цих служб та повторного контролю ваги великих вантажів на дорогах (включаючи порушення правил внаслідок відсутності обмеження контролю вантажів вагою понад 40 тон)</p> | <p>Відсутність інтеграції шляхів до прикордонної інфраструктури внаслідок відсутності планування розміщення та спеціалізації пунктів пропуску призводить до неможливості зміни шляху та прикордонного пункту пропуску на альтернативний</p> | <p>Обтяжливі вимоги до міжнародних комерційних контрактів, що не відповідають міжнародній практиці внаслідок застарілості українського законодавства ускладнює доступ до нових ринків</p> |
| <p>Відсутність стратегії розвитку митних систем призводить до недостатньої координації між митними та іншими органами та затримкам у виконанні Договору про Асоціацію з ЄС (TFA) та інших національних ініціатив</p> | <p>Відсутність єдиних стандартів та вимог до встановлення, будівництва та модернізації митної інфраструктури, зокрема пунктів пропуску, внаслідок непрозорості регулювання щодо внутрішніх об'єктів митної інфраструктури і відсутності стратегії розвитку митної системи погіршує умови на кордоні і збільшує час на перетин кордону</p> | <p>Законодавство щодо уповноваженого торгового агента не прийняте у зв'язку із незапровадженням TFA, що збільшує грошові і часові витрати експортерів</p> |
| <p>Було вжито недостатньо заходів для інтеграції транс-європейської транспортної мережі внаслідок недостатнього виконання Договору про асоціацію з ЄС, що обмежує збільшення експортних можливостей</p> | <p>Відсутність міжнародної співпраці митних органів України з митними органами інших країн (включаючи відсутність митних аташе) призводить до дублювання та неефективності, яких можна було б уникнути</p> | <p>Нечіткий статус експортних зон обробки та індустріальних парків обмежує комерційні можливості та вигоди для експортерів</p> |
| <p>Непрозорість нетарифного регулювання через застаріле законодавство збільшує торгові витрати і призводить до значних витрат для малих експортерів</p> | <p>Нечіткий статус експортних зон обробки та індустріальних парків обмежує комерційні можливості та вигоди для експортерів</p> | <p>Практика недобросовісної конкуренції, включаючи питання інтелектуальної власності і патентні провокації за відсутності механізму верифікації (патентів), наявність несертифікованої продукції і відсутність можливості обирати оригінальну продукцію шкодить економіці і ставить виробників у невідгідне становище</p> |
| <p>Слабкими місцями є нетарифне регулювання та його запровадження, що збільшує невизначеність та витрати для бізнесу</p> | <p>Обмежена кількість складських приміщень та можливостей для обробки авіаційних вантажів призводить до низької якості послуг аеропортових агентів (перевантаження, втрати, питання інфраструктури), що є повільними і недостатньо ефективними для обслуговування вантажної авіації</p> | |

Легенда

- Обмеження на рівні підприємств
- Обмеження політики
- Інституційні обмеження

АНАЛІЗ ФУНКЦІЙ З ПІДТРИМКИ ТОРГІВЛІ

◆ Основні проблеми

У транспортному секторі та сфері спрощення процедур торгівлі (TFL) існує ряд обмежень, які стримують їхній розвиток у коротко- та середньостроковій перспективі. Щоб зробити стратегію TFL більш акцентованою, нижче зазначаються лише найбільш критичні проблеми. Як зазначено у попередньому розділі, було розроблено ряд важливих політичних ініціатив, які наразі впроваджуються: вони стосуються, зокрема, транспортного та логістичного секторів.

Заходи, які вимагають значних довгострокових інвестицій, були виключені з детального розгляду цієї Стратегії та Плану завдань і заходів.

Найвні обмеження визначаються відповідно до трьох фаз експорту товарів та послуг: доставка до кордону, операції на кордоні та переміщення за кордоном. Класифікація цих обмежень базується на трьох вимірах. Відповідно, вирізняють обмеження на рівні політик, інституційні обмеження та обмеження на рівні компаній.

Обмеження на рівні політик стосуються законодавчих та регуляторних недоліків, які обмежують ефективну підтримку торгівлі відповідно до кращих міжнародних практик.

Інституційні обмеження стосуються проблем, які виникають з боку постачальників та які пов'язані з наданням бізнесу послуг з підтримки торгівлі та інвестицій відповідними інституціями (TSI); зокрема, це стосується спроможності та ресурсів зазначених інституцій ефективно надавати відповідні послуги.

Обмеження на рівні компаній стосуються недоліків, які виникають з боку покупців та пов'язані із логістичною інфраструктурою.

◆ Доставка до кордону

Відсутність єдиного веб-порталу для інформування експортерів та імпортерів через обмежену координацію між відповідальними інституціями призводить до недостатньої обізнаності експортерів з чинними експортними процедурами, правилами та нормативно-правовими актами

За надання потрібної інформації експортерам відповідають кілька державних органів, головними серед яких є Міністерство економічного розвитку і торгівлі України (інформація про спрощення процедур торгівлі/торгові обмеження та експортні ринки), а також ДФС (митні правила та процедури). Поширення інформації з питань торгівлі також належить до сфери відповідальності таких органів, як Міністерство аграрної політики та продовольства України, Міністерство екології та природних ресурсів України, Державна служба експортного контролю України та ін. Кожне з цих відомств оприлюднює певну актуальну інформацію на своїй веб-сторінці; деяку інформацію компанії можуть отримати через платні ресурси для митних брокерів (наприклад, MD Office та Diamond Bridge). Працівники митних органів мають доступ до найповнішої інформації завдяки внутрішній автоматизованій системі митного оформлення «Інспектор-2006». Крім того, дуже обмеженою є кількість інформації англійською мовою про вимоги українського законодавства; також наразі немає єдиного веб-ресурсу, який би містив інформацію з питань торгівлі для місцевих та міжнародних операторів.

Ці обмеження розглядаються у Плані завдань і заходів: 2.1.1, 2.1.2.

Відсутність обміну інформацією між митницею та мобільними пунктами габаритно-вагового контролю на дорогах призводить до неузгодженості в роботі різних відомств та неефективності повторних зважувань вантажів на дорогах (включно з випадками зловживання повноваженнями через відсутність контролю за випадками наднормового навантаження понад 40 тонн)

Митниця ДФС контролює вагу транспортних засобів у зонах митного контролю. Крім того, габаритно-ваговий контроль здійснюється Державною службою України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека). Задачі цих заходів є різними, але при цьому митні органи та Укртрансбезпека певною мірою дублюють цю роботу і не обмінюються інформацією, що не дозволяє здійснювати ефективні точкові перевірки та виявляти етапи переміщення вантажів автомобільним транспортом, на яких можуть відбуватися

порушення. Відсутність обміну інформацією та спільного управління ризиками у цьому питанні знижує ефективність контролю за дотримання вимог габаритно-вагового контролю на автомобільних дорогах України, включно з незадовільною ефективністю заходів із запобігання руйнуванню автомобільних доріг внаслідок пересування надмірно навантажених транспортних засобів, а також знижує швидкість руху вантажного автотранспорту та збільшує витрати для держави та добросовісного приватного бізнесу.

Ці обмеження розглядаються у Плані завдань і заходів: 1.1.2, 1.2.3.

Відсутність стратегії розвитку системи митного оформлення призводить до обмеженої координації між митницями та іншими державними органами і затримує реалізацію ТФА, Угоди про асоціацію та інших національних ініціатив

Усі відповідальні державні органи та Комітет Верховної Ради України з питань податкової та митної політики погоджуються з тим, що реформа системи митного оформлення давно назріла. Проте, їхні погляди на розвиток митниці є різними. Через це законодавчим змінам у цій сфері бракує єдиного підходу та чіткого графіку реалізації, що призводить до невизначеності для бізнесу та посадових осіб митних органів, які не можуть передбачити, в якому напрямі буде рухатися реформа митної справи, та вжити відповідних заходів з планування.

Ці обмеження розглядаються у Плані завдань і заходів: 1.1.1, 1.2.1.

Через недостатньо активну реалізацію Угоди про асоціацію, до цього часу було реалізовано незначну кількість операційних завдань з інтеграції до Транс'європейської транспортної мережі, що своєю чергою, обмежує розширення можливостей для експорту

Протягом кількох останніх років органи влади стверджують, що Україна готова представити ряд ініціатив, спрямованих на підвищення ефективності коридору TRACECA включно з розробкою спільного плану заходів з реалізації мультимодальних транспортних рішень у рамках цього коридору, запровадженням електронної логістичної системи для TRACECA, новими проектами ЄС з технічної допомоги в рамках програми TRACECA та посиленням сумісності коридору TRACECA і Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T). Поширення карти TEN-T на територію сусідніх країн є першим кроком із забезпечення послідовності планування інфраструктурного розвитку та просування стандартів ЄС. Міністерство інфраструктури України також підкреслювало свої наміри розвивати міцні зв'язки з провідними державами регіону та сприяти ефективній роботі в рамках проекту «Новий Шовковий шлях». Відповідно, було розроблено законодавчу базу, яка дозволяє у короткий термін запровадити в Україні до 70% норм ЄС у відповідних сферах.

Після оприлюднення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року було підкреслено, що пріоритетним завданням для Міністерства інфраструктури України є інтеграція транспортної мережі України до пан'європейської мережі TEN-T. Проте, це ще не зроблено. Відсутність прогресу у виконанні цих задач підвищує транспортні витрати та знижує загальну ефективність транспортного сектору.

Ці обмеження розглядаються у Плані завдань і заходів: 1.1.1, 1.2.1.

Недостатня прозорість нетарифного регулювання через наявність застарілого законодавства підвищує витрати у торгівлі та негативно впливає на малий бізнес, що здійснює експорт

Україні бракує аналогу бази даних TARIC (комп'ютерна система, що об'єднує дані про митні тарифи країн Європейського Союзу), яка працює для компаній в Європейському Союзі. Правила та норми нетарифного регулювання не враховують вимоги українського законодавства для товарів, які імпортуються та експортуються з України, а також процедури контролю цих товарів, які виконуються державними органами. Ці положення та процедури належать до сфери відповідальності численних державних органів, яким не вистачає координації та інтеграції. Очікувалось, що багато з цих проблем буде вирішено в результаті введення в дію Закону про запровадження механізму «єдиного вікна». Проте, знадобиться певний час для здійснення аналізу результатів дії нового закону. А от процедури контрольних відомств поза рамками «єдиного вікна» залишатимуться, ймовірно, такими ж неефективними, якщо не буде вжито додаткових заходів.

Окремою перешкодою для міжнародної торгівлі залишається нетарифне регулювання. Засоби нетарифного регулювання належать до компетенції різних державних органів

і потребують повного перегляду. У деяких випадках вони створюють невизначеність та зайві обтяження для міжнародної торгівлі.

Ці обмеження розглядаються у Плані завдань і заходів: 3.1.1, 3.1.2.

◆ Операції на кордоні

Недостатня взаємодія органів прикордонного контролю та відсутність єдиної системи для консолідації та використання необхідної інформації призводять до дублювання функцій державних органів на кордоні (головним чином, на прикордонних пунктах пропуску), підвищують ризик затримок та обмежують ефективність їхньої роботи

На вищому рівні відсутня робоча група, яка б координувала роботу митниці, Державної прикордонної служби України та Міністерства внутрішніх справ України (МВС) на кордоні та узгоджувала необхідні покращення на пунктах прикордонного контролю та процесів інтегрованого управління на кордоні (IBM). У багатьох випадках важко з'ясувати, який саме орган відповідає за термінові зміни; через це дуже важко притягти конкретних виконавців до відповідальності за затримки. Більшість заходів є несистемними і реалізуються в оперативному порядку, а не на стратегічному рівні міністерств. Покращення координації та планування зазвичай є дуже складними та забюрократизованими процесами і відбуваються недостатньо прозоро та часто за відсутності достатнього фінансування. Через це Україна зазвичай не дотримується встановлених термінів використання коштів, навіть якщо потенційні донори бажають відшкодувати всі витрати²². Крім того, деякі пункти прикордонного контролю потребують суттєвих змін. Розподіл функцій часто незрозумілий, а задіяні органи довго чекають на остаточне рішення і тільки після його отримання починають планування реалізації проекту, зокрема, будівництва, що ставить під загрозу дотримання термінів фінансування. Очікується, що багато з цих проблем буде вирішено в результаті введення в дію нового Закону про запровадження механізму «єдиного вікна».

Ці обмеження розглядаються у Плані завдань і заходів: 1.1.1, 1.1.2, 1.2.1, 1.2.3, 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3.

Недостатня інтеграція автомобільних шляхів із прикордонною інфраструктурою через відсутність планування розміщення та спеціалізації пунктів прикордонного контролю призводить до відсутності альтернативних шляхів для перевізників, які бажають переїхати на інший пункт пропуску

В удосконалення окремих пунктів пропуску на кордоні було вкладено значні кошти, але низька якість доріг, які прокладені до цих пунктів призводить до їх неповного завантаження. Ще однією перешкодою для вільного руху товарів та людей через кордон є відсутність можливостей для переїзду на інші пункти пропуску та руху вздовж кордону. Прикордонна інфраструктура та відповідні автомобільні шляхи належать до сфери відповідальності різних відомств, між якими відсутня координація планування розміщення тих чи інших об'єктів. До того ж, Україна має багато невеликих пунктів пропуску, які працюють цілодобово, але не мають необхідного обладнання для здійснення заходів митного контролю. У 2016 році від Митно-прикордонної служби США надійшла рекомендація вивільнити необхідні ресурси задля забезпечення кращого обслуговування кордону та скорочення часу очікування для вантажних автомобілів або ж взагалі скасувати рух вантажного транспорту через недостатньо обладнані пункти пропуску та пункти пропуску з незначним потоком вантажного транспорту і перепрофілювати такі пункти пропуску лише на контроль пересування приватного автотранспорту й пішоходів. Малі пункти перетину кордону без належного обладнання для перевірки автомобільних вантажів повинні бути закриті для вантажного транспорту.

Ці обмеження розглядаються у Плані завдань і заходів: 1.2.3, 2.2.2, 2.2.3.

Відсутність єдиних стандартів та вимог до встановлення, будівництва та модернізації об'єктів митної інфраструктури (зокрема, пунктів пропуску) через відсутність прозорої нормативно-правової бази застосованої до митних органів та відсутність стратегії розвитку митниці погіршує умови прикордонного контролю та збільшує тривалість прикордонних процедур

Після об'єднання податкових та митних органів під керівництвом Міністерства доходів та зборів (нині – ДФС) у 2010-2012 рр., розвитку митної та прикордонної інфраструктури приділялося недостатньо уваги. Наразі ці питання регулюються Законом України

²² Приклад пункту «Краковець»

«Про державний кордон України» від 4 листопада 1991 року № 1777-XII та Постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження загальних вимог до облаштування пунктів пропуску через державний кордон» від 17 серпня 2002 року №1142. Останні зміни до цієї Постанови були внесені у 2009 році. Постанова визначає лише загальні вимоги до пунктів пропуску та не містить необхідних стандартів з їхнього облаштування. У результаті, пункти пропуску суттєво відрізняються між собою за характеристиками, а інвестиціям в їхній розвиток часто не вистачає чіткого бачення очікуваних результатів.

Ще одним суттєвим недоліком є відсутність необхідної нормативно-правової бази, яка регулює роботу об'єктів митної інфраструктури в середині країни. Митний кодекс України хоча й містить певні норми стосовно роботи вантажних митних комплексів (Глава 64), але прогалини у законодавстві дозволяють таким комплексам працювати і поза рамками регулювання Митним кодексом України. Через це митні комплекси часто працюють як приватні нерегульовані господарські об'єкти, на території яких розташовано митні пости. Відсутні чіткі вимоги до місця розташування, технічного облаштування та цінової політики вантажних митних комплексів. Внаслідок цього, більшість митних комплексів стягують плату за послуги, які суперечать кращим міжнародним практикам: найбільш яскравим прикладом є так званий збір за в'їзд для кожного автомобіля, який прибуває на територію митного пункту. Таким чином, у бізнесу не залишається варіантів безкоштовного митного оформлення. До того ж, багато митних пунктів не оприлюднюють свою цінову політику, що призводить до численних конфліктів між бізнесом та митними пунктами стосовно зловживання монопольним становищем. У меморандумі з МВФ Україна зобов'язалася на третину скоротити кількість митних пунктів у 2017 році, а за рекомендацією Митно-прикордонної служби США (СВР) за результатами перевірки, проведеної у 2016 році, необхідно закрити всі пункти. Уряд не виконав жодної з цих рекомендацій.

Ці обмеження розглядаються у Плані завдань і заходів: 2.2.3.

Відсутність співпраці українських митних органів із митними органами інших країн (включно з відсутністю митних аташе) призводить до дублювання функцій та зниження ефективності

Україні бракує пунктів пропуску, які обслуговуються спільно з митними органами сусідніх країн. Така співпраця дозволила б підвищити ефективність процесів та знизити рівень корупції. Також, відсутній інформаційний обмін з сусідніми країнами та іншими торговими партнерами, що могло би прискорити рух товарів та послуг і суттєво знизити кількість правопорушень.

Ці обмеження розглядаються у Плані завдань і заходів: 1.2.2.

Регуляторні акти негативно впливають на процедури митного оформлення

Процедури митного оформлення недостатньо автоматизовані, а на митні органи покладено чимало зобов'язань, які можна було б виконувати більш ефективно на інших етапах ланцюга постачання. Найбільш суттєвими недоліками є відсутність регулювання діяльності уповноважених економічних операторів (це означає, що митні органи повинні повною мірою застосовувати заходи контролю для вантажів великих компаній) та недостатній контроль обороту товарів у межах країни. Таким чином, митні органи України змушені контролювати товари під час митного оформлення більш ретельно у порівнянні з країнами ЄС. Середня тривалість оформлення імпортованих вантажів митними органами України складає від 1 до 3 годин 38 хвилин залежно від регіону, тоді як у розвинених країнах таке оформлення триває усього декілька хвилин. Тривалість оформлення експортних декларацій складає від 30 хвилин до 2 годин²³. Крім того, митні органи України не мають слідчих повноважень, через що митні процедури часто перериваються втручанням правоохоронних органів, які збільшують часові та фінансові витрати для бізнесу. За даними нещодавнього дослідження Американської торговельної палати в Україні (далі – АСС), 80% компаній, які відповіли на запитання АСС, зазначили, що процедури митного оформлення є «дуже важливими» або «важливими».

Ці обмеження розглядаються у Плані завдань і заходів: 3.2.2.

Недоліки засобів нетарифного регулювання та їх застосування підвищують невизначеність та витрати для бізнесу

Через застаріле законодавство засоби нетарифного регулювання в Україні є недостатньо прозорими. Вони збільшують витрати, пов'язані з торговими операціями, що шкодить

²³ <http://sfs.gov.ua/data/files/157600.jpg>

невеликим експортерам. Україні бракує аналогу бази даних TARIC, яка функціонує в Європейському Союзі. Правила та норми нетарифного регулювання визначають вимоги до товарів, які завозяться та вивозяться з країни, а також процедури їх контролю. Ці положення та процедури належать до сфери відповідальності численних державних органів, яким не вистачає координації та призводить до виникнення потреби їхнього повного перегляду. У багатьох випадках такі норми створюють невизначеність та зайві перешкоди для міжнародної торгівлі.

Ці обмеження розглядаються у Плані завдань і заходів: 3.1.1, 3.1.2.

Недостатня кількість складських приміщень та недостатні ресурси для обробки авіаційних вантажів призводять до погіршення якості послуг операторів, які працюють в аеропортах (скупчення, втрата вантажів, неякісна інфраструктура), та є занадто повільними та неефективними у наданні послуг в рамках перевезення вантажів авіаційним транспортом

Міжнародний аеропорт «Бориспіль» обробляє близько 25 тис. тонн вантажів на рік, тоді як показник провідних аеропортів світу складає понад 1 млн. тонн на рік. Наприклад, аеропорт у м. Стамбул, обробляє 1 млн. тонн вантажів на рік і посідає десяте місце у світі за цим показником (лідером є аеропорт Гонконгу, який обробляє 5 млн. тонн вантажів на рік). Таким чином, незважаючи на значний транзитний потенціал завдяки своєму географічному розташуванню, Україна залишається далеко позаду провідних аеропортів у сфері вантажних перевезень. Слід також зауважити, що обсяг перевезення вантажів авіаційним транспортом суттєво скоротився у першому півріччі 2018 р. порівняно з аналогічним періодом попереднього року.

Бізнес відзначає низьку якість послуг та низьку спроможність обробки вантажів агентами, які працюють в аеропортах та потребують покращення якості цих послуг у головних аеропортах України, зокрема в Міжнародному аеропорту «Бориспіль».

Ці обмеження розглядаються у Плані завдань і заходів: 2.2.2, 3.1.3.

◆ Операції за кордоном

Відсутність взаємного визнання сертифікатів Україною, ЄС та іншими країнами призводить до подвійної сертифікації продукції, яка експортується до цих країн, що збільшує витрати експортерів

Компанії, які працюють в Україні, стикаються з потребою у повторній сертифікації у країнах ЄС продукції, яка вже пройшла сертифікацію в Україні. Це суттєво ускладнює зовнішньоекономічну діяльність. Стаття 6.3 Угоди СОТ про технічні бар'єри у торгівлі закликає держави до укладення угод про взаємне визнання результатів оцінки відповідності. Такі дії на державному рівні можуть бути позитивно сприйняті бізнесом, оскільки це спростить торгівельні процедури та полегшить доступ української продукції до закордонних ринків, а також доступ іноземних товарів до українського ринку.

Процедури експортного контролю стосуються імпорту багатьох високотехнологічних компонентів, необхідних для виробництва товарів з високою доданою вартістю. Крім того, процедури застосовні до товарів «подвійного використання» є недостатньо ефективними та потребують чіткого регулювання. Через це експортери високотехнологічної та виробленої в Україні продукції (в якій, зокрема, застосовуються високотехнологічні компоненти) стикаються з невизначеністю та бар'єрами у торгівлі.

Ці обмеження розглядаються у Плані завдань і заходів: 3.1.1.

Обтяжливі вимоги до зовнішньоекономічних контрактів, які суперечать міжнародній практиці через застарілість законодавства України, ускладнюють доступ до нових ринків

Договірне право України у багатьох аспектах є несумісним з міжнародними стандартами. Це стосується перш за все формальностей та вимог комплайенсу. Положення Цивільного кодексу України є доволі ліберальними в частині регулювання правочинів та договорів, але інші акти законодавства демонструють різні ступені гнучкості у тлумаченні договірних формальностей, залишаючи при цьому можливість для створення бюрократичних перепон. Наприклад: (i) статті 179-181 Господарського кодексу України встановлюють вимоги до підписання та узгодження контрактів, які є несумісними з кращими світовими практиками укладання контрактів; (ii) регулювання банківської діяльності залишається консервативним, незважаючи на лібералізацію банківського законодавства протягом останніх років (особливо після прийняття нового Закону України «Про

валюту і валютні операції» від 21 червня 2018 року № 2473-VIII); (iii) стаття 264 Митного кодексу України надає митним органам України право вимагати оригінали документів або засвідчені в установленому порядку копії, які часто відсутні у формі, яку українські державні органи вимагають від місцевих підприємств, які працюють з великими міжнародними компаніями; (iv) в контексті оподаткування та стандартів бухгалтерського обліку Україна ще не реалізувала принцип переваги змісту над формою податкової та бухгалтерської звітності і залишається однією з небагатьох країн світу, яка визнає перевагу форми над змістом у податковому обліку.

Ці обмеження розглядаються у Плані завдань і заходів: 2.1.3, 3.1.2.

Закон про уповноважених економічних операторів ще не ухвалено, оскільки ТФА ще не імplementовано, що збільшує фінансові та часові витрати для експортерів

Верховна Рада України повернула на доопрацювання проект Закону № 4777 та проголосувала в першому читанні за проект Закону № 7473 (щодо уповноваженого економічного оператора). Останній має велике значення для виконання Україною своїх зобов'язань за Угодою про асоціацію, а також за Угодою СОТ про спрощення процедур торгівлі. Законопроект передбачає зміни у процедурі отримання сертифікатів для спрощення митних процедур та підтвердження платоспроможності економічних операторів та відповідності стандартам безпеки. Крім того, частина 2 статті 13 Митного кодексу України міститиме детальні критерії («Подання заявок та видача сертифіката уповноваженого економічного оператора»), які позитивно вплинуть на визнання сертифікатів, виданих в Україні. Проте, ще не зрозуміло, коли Верховна Рада України прийме цей законопроект в цілому.

Ці обмеження розглядаються у Плані завдань і заходів: 3.1.1.

Незрозумілий статус вільних економічних зон та промислових парків обмежує бізнес-можливості та переваги для експортерів

Наразі в Україні є чинним Закон України «Про загальні засади створення і функціонування спеціальних (вільних) економічних зон» від 13 жовтня 1993 року № 2673-XII, який останній раз змінювався та доповнювався у 2006 році, та низка спеціальних законів під кожен відповідну спеціальну (вільну) економічну зону; усі вони теоретично спрямовані саме на розвиток торгівлі. Зокрема, йдеться про спеціальні (вільні) економічні зони, утворені відповідно до Закону України «Про спеціальну (вільну) зону «Порто-франко» на території Одеського морського торговельного порту» від 23 березня 2000 року № 1607-III та Постанови Кабінету Міністрів України «Про спеціальну економічну зону «Рені»» від 27 серпня 2000 року № 1344 (до недавнього часу вони існували головним чином на папері). У травні 2018 року Одеська обласна державна адміністрація оголосила про зацікавленість деяких компаній інвестувати та працювати в цих спеціальних (вільних) економічних зонах. Подібно до спеціальних (вільних) економічних зон, промислові (індустріальні) парки теж донедавна не працювали, незважаючи на наявність спеціального Закону України «Про індустріальні парки» від 21 червня 2012 року № 5018-VI, оскільки ключові переваги для резидентів промислових парків залежать від податкового та митного режимів, які ще не запроваджені на практиці. Проект Закону «Про внесення змін до розділу XX Податкового кодексу України щодо розвитку вітчизняного виробництва шляхом стимулювання залучення інвестицій в реальний сектор економіки через індустріальні парки» від 25 квітня 2016 року № 2554а-д було ухвалено Комітетом Верховної Ради України з питань податкової та митної політики, однак, його розгляд парламентом було повторно відкладено наприкінці травня 2019 року. Відсутність практичної реалізації державної політики у цих сферах обмежує експортний потенціал, оскільки компанії ще не можуть скористатися своїми потенційними перевагами.

Ці обмеження розглядаються у Плані завдань і заходів: 3.1.3.

Недобросовісна конкуренція включно з порушенням прав інтелектуальної власності та патентними конфліктами, які виникають через відсутність механізму верифікації (патентів), наявність несертифікованої продукції та неможливість обирати країну походження продукції, завдає шкоди економічному розвитку та ставить виробників у несприятливе становище

Компанії часто стикаються з надмірними труднощами під час імпорту споживчих товарів. Вони захищені недобросовісними особами, які подають заявки на отримання патентів України щодо об'єктів права інтелектуальної власності, котрі дійсний правовласник не встиг належно зареєструвати («патентний тролінг»). Водночас, добросовісні власники торговельних марок стикаються з необґрунтованими обмеженнями своїх прав

інтелектуальної власності. Вони не можуть імпортувати та використовувати необхідні товари та послуги, тому що в Україні відповідна торговельна марка виявляється недобросовісно зареєстрованою іншою особою. Ця проблема має велике значення як для імпортерів, так і для експортерів в Україні. Вона є надзвичайно актуальною, тому що такі прогалини в системі охорони інтелектуальної власності перешкоджають розвитку експортоорієнтованих підприємств з високою часткою імпортованих продуктів (товарів та послуг) у виробничому циклі.

Ці обмеження розглядаються у Плані завдань і заходів: 3.2.1.

ШЛЯХ УПЕРЕД

◇ Бачення

Нижче представлено запропоноване бачення та стратегічні цілі цієї Стратегії. Позицію сформульовано за участі усіх зацікавлених сторін в Україні.

Створено прозору, скоординовану, спрощену та інтегровану логістичну систему та систему спрощених умов торгівлі, котрі сприяють наданню якісних послуг

Для реалізації бачення необхідно досягти значного покращення у різних сферах.

◇ Стратегічна структура

Стратегічні цілі визначають головні рушійні сили для реалізації Стратегії та бачення, визначеного представниками сектору. План завдань і заходів узгоджено з баченням, його спрямовано на усунення актуальних проблем та сприяння наявним можливостям. Таким чином, зусилля будуть сфокусовані на таких стратегічних цілях.

Стратегічна ціль 1: ▷

Посилити міжвідомчу координацію та співпрацю, забезпечити стратегічний розвиток міжнародної торгівлі

Спрощення процедур торгівлі та логістика (TFL) являють собою комплексний та багатовимірний напрямок діяльності, який вимагає узгоджених між собою дій численних відомств та галузей промисловості України як на кордоні, так і поза межами України. Важливими складовими цієї сфери є фізична інфраструктура та інфраструктура інформаційно-комунікаційних технологій, логістика, митна справа, заходи з захисту державного кордону та дипломатичні представництва України за кордоном. Також, необхідно забезпечити узгодження дій з закордонними партнерами задля налагодження безперешкодного транзиту та експорту товарів та послуг. Виконання цієї стратегічної цілі повинно значною мірою покращити ефективність міжгалузевої співпраці між різними міністерствами, відомствами, а також приватним сектором задля посилення системи TFL загалом.

Стратегічна ціль повинна бути виконана з урахуванням таких операційних завдань та допоміжних заходів:

- покращення координації та усунення дублюючих процедур національних органів прикордонного контролю завдяки, наприклад, запровадженню єдиних інформаційних пунктів на кордоні, розробці єдиних інформаційних та операційних систем для органів прикордонного контролю, а також усунення перешкод для обміну інформацією між міністерствами та відомствами;
- посилення співпраці та координації з органами прикордонного контролю інших країн, перш за все країн ЄС, шляхом прискореного запровадження нової організації митного контролю та IT-стратегій, які покращуватимуть взаємодію та співпрацю з органами інших країн; дане завдання також включає в себе поширення пілотної моделі спільних прикордонних пунктів пропуску на кордоні України та ЄС на інші пункти пропуску;
- посилення координації між державними органами для розробки більш узгодженого підходу до підтримки експортерів, включно із запуском міжвідомчого інформаційного порталу для експортерів включно з представництвами митної служби у торгових делегаціях дипломатичних представництв України за кордоном.

**Стратегічна
ціль 2:**

▷ **Створити необхідні умови для підвищення ефективності послуг у сфері торгівлі, які надаються бізнесу з метою здійснення імпорتنих та експортних операцій у коротший термін та з меншими витратами**

Головний пункт цієї цілі - посилення ефективності системи TFL. Вона доповнює дві інші цілі (посилення рамкової структури TFL та покращення взаємодії між її учасниками) шляхом усунення бар'єрів та недоліків системи. Відповідні бар'єри стосуються питань обміну інформацією, розвитку спроможності та імплементації. Система TFL, яка не повністю використовує свій потенціал, підвищує вартість експортних операцій, негативно впливає на конкурентоспроможність експорту та справляє непропорційно великий негативний вплив на дрібних експортерів. Ця стратегічна ціль спрямована на забезпечення кращого функціонування системи TFL через її оптимізацію.

Операційні завдання та заходи, які підтримують зазначену стратегічну ціль:

- покращення системи генерування та поширення інформації про митні правила та процедури для експортерів. Розробка інших інформаційних ініціатив, які доповнюватимуть веб-портал для експортерів;
- посилення кадрового потенціалу міністерств та відомств, удосконалення інфраструктури на кордоні [та у межах країни] для спрощення транзиту або експорту товарів. Ці заходи охоплюють створення посібників з питань експортних процедур для малих та середніх підприємств, а також єдиних контактних пунктів для експортерів у регіонах. Окрім того, необхідно прискорити реалізацію електронного «єдиного вікна» для митного оформлення, збільшити чисельність персоналу на пунктах пропуску, стандартизувати їх облаштування, а також модернізувати чи налагодити інфраструктуру на пунктах пропуску (наприклад, встановити сканери);
- реалізація у повному обсязі стратегії розвитку вільних економічних зон та промислових парків;
- посилення спроможності підприємств в контексті експорту та удосконалення каналів комунікації між митними органами та експортерами, залучення митних органів до проведення навчальних тренінгів для підприємств з питань митного законодавства, призначення митними органами контактної особи для комунікації з великими експортерами.

**Стратегічна
ціль 3:**

▷ **Модернізувати та запровадити більш сприятливу рамкову структуру законодавчої та регуляторної підтримки для спрощення міжнародної торгівлі**

Система TFL регулюється низкою нормативно-правових актів, прийнятих різними міністерствами та відомствами. При цьому, критично важливо забезпечити послідовність усіх нормативно-правових актів та усунути неузгодженість між ними; вони також не повинні перетинатися між собою та залишати прогалини в регулюванні. Також вони повинні бути прозорими, доведеними до відома усіх зацікавлених сторін та, бажано, узгодженими з міжнародними стандартами, зокрема, зі стандартами країн, які є головними торговельними партнерами України (наприклад, ЄС). Якщо цим факторам не приділяти достатньої уваги, це призводитиме до зростання витрат та погіршення ефективності торгівлі у зв'язку з невизначеністю та непослідовним застосуванням і дублюванням ідентичних або схожих процесів у межах країни. Це також призводитиме до створення перешкод для експорту через неузгодженість стандартів та процедур у різних країнах. Ця стратегічна ціль спрямована на усунення зазначених перешкод через такі операційні завдання:

- гармонізація стандартів задля взаємного визнання сертифікації експортної продукції шляхом запровадження спрощених процедур, посилення регулювання питань повторної сертифікації імпорتنих товарів та визнання сертифікатів походження, наданих в електронному вигляді;
- розробка та імплементація актів законодавства необхідних для забезпечення інтеграції до Транс'європейської транспортної мережі шляхом прискорення розробки плану заходів з інтеграції до TEN-T; удосконалення, ухвалення та імплементації законодавства про уповноважених економічних операторів та про гармонізацію українського законодавства до *acquis* ЄС;
- ухвалення та імплементація законів та нормативно-правових актів, спрямованих на підвищення ефективності та зниження витрат експортерів завдяки посиленню прозорості та підвищенню рівня визначеності у питаннях нетарифного регулювання;

Посилення системи охорони інтелектуальної власності шляхом, зокрема, внесення змін до Закону України «Про охорону прав на винаходи і корисні моделі» від 15 грудня 1993 року № 3687-XII, а також до Закону України «Про охорону прав на промислові зразки» від 15 грудня 1993 року № 3688-XII, якими враховуватимуться відповідні міжнародні стандарти та завдяки яким спрощуватиметься їх застосування в Україні, а також шляхом посилення повноважень митних органів в контексті забезпечення дотримання права інтелектуальної власності та посилення виконавчої спроможності інших відповідальних органів.

Для реалізації зазначеного бачення та виконання стратегічних цілей необхідно розробити надійний та реалістичний план завдань і заходів. Цей план наведено нижче і він є ключовим елементом цієї Стратегії.

План завдань і заходів структуровано відповідно до стратегічних цілей та відповідних операційних завдань. Для кожної цілі план пропонує конкретні дії з описом способу їх виконання, який містить такі пункти:

- Пріоритетність: 1 – найвищий рівень пріоритетності, 3 – найнижчий.
- Початок/завершення: бажані часові рамки заходів.
- Цілі: вимірювані цілі, які дозволяють відстежувати стан реалізації заходів.
- Головні партнери з реалізації: одна підзвітна інституція для кожного заходу (інституція може обмежуватися наглядом та координаційною функцією, але також може мати технічні функції).
- Інші партнери з реалізації: будь-яка інституція, яка повинна бути залучена на будь-якому етапі реалізації заходів.
- Наявні програми або потенційна підтримка: наявні ініціативи у визначеній сфері.

ПЛАН ЗАВДАНЬ І ЗАХОДІВ НА 2019–2023 РОКИ

| Операційні задачі | Заходи | Пріоритетність | Початок | Завершення | Цільові заходи | Головні партнери з реалізації | Інші партнери з реалізації |
|---|--|----------------|-------------|-------------|--|---|---|
| Стратегічна ціль 1: Посилити міжвідомчу координацію та співпрацю, забезпечити стратегічний розвиток у сфері міжнародної торгівлі | | | | | | | |
| 1.1. Стратегічне реформування сфери міжнародної торгівлі з метою створення більш інтегрованої, ефективної та продуктивної системи TFL | 1.1.1. Удосконалення координації та усунення дублювання процедур у роботі національних органів прикордонного контролю. Необхідні заходи: – ухвалення єдиного плану реформи митних органів з урахуванням рекомендацій Митно-прикордонної служби США, стандартів ЄС та рекомендацій МВФ; – реалізація Концепції інтегрованого управління кордонами (розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 жовтня 2010 року № 2031-р) та відповідного інтегрованого плану управління заходами прикордонного контролю; – реалізація Національної транспортної стратегії України; – ухвалення плану реалізації Угоди про Асоціацію у частині міжнародної торгівлі; – ухвалення та реалізація плану завдань та заходів стосовно реалізації Угоди СОТ про спрощення процедур торгівлі; – реалізація Плану завдань і заходів Експортної стратегії України («дорожньої карти» стратегічного розвитку торгівлі) на 2017-2021 роки в контексті міжнародної торгівлі у встановлені строки. | 1 | 01.03. 2019 | 31.12. 2023 | – Забезпечено прогнозування реформ – Реалізовано плани реформ з різними департаментами – Забезпечено захист даних компаній | Кабінет Міністрів України (КМУ), Міністерство внутрішніх справ України (МВС), Міністерство фінансів України (Мінфін), Міністерство інфраструктури України (Мінінфраструктури), Міністерство економічного розвитку і торгівлі України (МЕРТ), Державна прикордонна служба України, Державна митна служба України (ДМС) | Міністерство аграрної політики та продовольства України (Мінагрополітики), Державне підприємство «Адміністрація морських портів України» (АМПУ), ДП «Укрзалізниця» (Укрзалізниця) |
| | 1.1.2. Розробка та реалізація об'єднаної інформаційної та операційної системи, яка задовольняє потреби всіх органів прикордонного контролю. Необхідні для цього заходи: – ухвалення ІТ стратегії митних органів з визначенням таких пунктів: • вимоги стосовно обміну інформацією з іншими задіяними органами (зокрема, з митними органами країн ЄС), • якісний захист митних даних, які містять комерційну інформацію, • незалежна ретельна перевірка ІТ-системи з прямим доступом до коду митної системи, • інтеграція баз митних органів та органів ДПСУ у частині функцій, які дублюються; – постійний моніторинг ІТ-системи на основі комерційної інформації; – реалізація стратегічних документів з питань міжнародної торгівлі. | 1 | 01.03. 2019 | 31.12. 2023 | – Ухвалено ІТ стратегію митних органів – Забезпечено захист бази даних підприємств – Підвищено якість послуг | КМУ, МВС, Мінфін, Державна прикордонна служба України, ДМС, МЕРТ | Мінагрополітики, АМПУ, Укрзалізниця |

| Операційні задачі | Заходи | Пріоритетність | Початок | Завершення | Цільові заходи | Головні партнери з реалізації | Інші партнери з реалізації |
|---|---|----------------|------------|------------|---|---|---|
| 1.2. Покращення міжнародної координації та посилення європейської інтеграції у сфері торгівлі. | 1.2.1. Посилення співпраці з країнами ЄС стосовно обміну митною інформацією. Необхідні для цього заходи: – визначення пріоритетності міжнародної співпраці стосовно обміну митними даними; – визначення стратегічної мети – повний обмін митними даними з країнами ЄС; – імплементація системи NCTS; – ініціювання обміну інформацією з сусідніми країнами про результати габаритно-вагового контролю транспортних засобів; – врегулювання питань взаємного визнання уповноважених економічних операторів з країнами-партнерами після ухвалення необхідного законодавства; – залучення представників митних органів до головних торгових делегацій та місій. | 1 | 01.03.2019 | 01.01.2023 | – Прискорення процедур для бізнесу – Зниження обсягів нелегальної міжнародної торгівлі | МЗС, Мінфін, МВС, ДМС, ДПС | Мінекономрозвитку, Агентство з питань електронного врядування, Урядовий офіс координації європейської та євроатлантичної інтеграції (Урядовий офіс) |
| | 1.2.2. Реалізація системи спільного з країнами ЄС митного та прикордонного контролю . Необхідні заходи: – вивчення способу облаштування пунктів пропуску країн, які тісно співпрацюють з ЄС (Норвегія та Швейцарія), аналіз переваг та недоліків такого способу, визначення оптимальної моделі реалізації для України; – ознайомчі поїздки до країн ЄС (наприклад, до кордону між Норвегією та Швецією та між Швейцарією і Німеччиною); – впровадження нових правил стосовно процедур та стандартів функціонування прикордонної інфраструктури, які повинні передбачати можливість спільного контролю зі службовцями країн ЄС; – подання пропозицій до ЄС стосовно формату спільного контролю у вигляді нових уніфікованих стандартів. | 3 | 01.01.2020 | 01.01.2023 | – Прискорення процедур для бізнесу та громадян – Інтеграція України з країнами ЄС – Підвищення ефективності освоєння коштів | МВС, Мінфін, МЗС, Мінінфраструктури, Урядовий офіс, Державна прикордонна служба України | МЕРТ, Державна установа «Офіс з просування експорту України» |
| | 1.2.3. Посилення співпраці між державними органами у вигляді обміну інформацією . Необхідні для цього заходи: – обмін інформацією про результати зважування вантажного транспорту між Укртрансбезпекою та митними органами; | 2 | 01.01.2020 | 01.01.2022 | – Усунення дублювання функцій різних державних органів | Мінінфраструктури, МВС, Мінфін, Укртрансбезпека, | МЕРТ, Міністерство інформаційної політики України |

| Операційні задачі | Заходи | Пріоритетність | Початок | Завершення | Цільові заходи | Головні партнери з реалізації | Інші партнери з реалізації |
|---|--|----------------|------------|------------|---|---|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> – автоматичний обмін інформацією між Державною прикордонною службою України та ДМС на пунктах прикордонного контролю; – автоматичний доступ до інформації митних органів та органів Державної прикордонної служби України в аеропортах, морських та річкових портах; – надання державі прав стосовно оброблення інформації упортах. | 1 | 01.03.2019 | 01.01.2023 | – Прискорення відповідних процедур та зниження їх вартості для бізнесу | Державна авіаційна служба України (ДАСУ), Державна прикордонна служба України, АМПУ | |
| Стратегічна ціль 2: Створити необхідні умови для підвищення ефективних послуг в сфері торгівлі, які надаються бізнесу з метою здійснення імпорتنих та експортних операцій у коротший термін та з меншими витратами | | | | | | | |
| 2.1. Удосконалення системи генерування та поширення інформації про митні правила та процедури для експортерів. | 2.1.1. Запровадження системи роз'яснення чинних правил експорту, процедур комплаєнсу та митних правил для підприємств. Необхідні заходи: <ul style="list-style-type: none"> – розробка, пілотний старт та поширення «інформаційного пакета експортера». Головним адресатом на початковому етапі є малі та середні підприємства та окремі сектори (повномасштабна реалізація почнеться після вивчення пілотного досвіду); – пакет експортера являє собою збірку найважливішої інформації та посилань на інші джерела інформації. Пакет експортера поширюється через медіа, промислові ярмарки та асоціації. <p>Митні органи повинні надати відповідні ресурси та персонал (наприклад, для проведення тренінгів ознайомлення з базовими нормативно-правовими актами), забезпечити наявність веб-сторінки та її регулярне оновлення.</p> | 1 | 01.01.2020 | 31.12.2023 | <ul style="list-style-type: none"> – Ознайомлення бізнесу з митними правилами – Підвищення якості послуг для бізнесу | КМУ, МЕРТ, Мінфін, МВС, Мінінфраструктури, ДМС, Державне агентство з питань електронного урядування України | Бізнес-асоціації, Міністерство інформаційної політики України |
| | 2.1.2. Створення єдиного міжвідомчого веб-порталу з питань торгівлі. Необхідні для цього заходи: <ul style="list-style-type: none"> – формування міжвідомчої робочої групи зі створення веб-порталу; – визначення органу, відповідального за технічне утримання веб-сторінки, та визначення зобов'язань усіх державних органів, які беруть участь у проекті; – поширення інформації між різними підрозділами стосовно типу та обсягу для регулярного оприлюднення; – оновлення веб-сторінки, надання доступу всім користувачам | 1 | 01.03.2019 | 31.12.2023 | <ul style="list-style-type: none"> – Ознайомлення бізнесу з митними правилами – Підвищення прозорості системи для бізнесу | КМУ, МЕРТ, Мінфін, МВС, Мінінфраструктури, ДМС, Державна прикордонна служба України, Агентство з питань електронного урядування | Міністерство інформаційної політики України, бізнес-асоціації |

| Операційні задачі | Заходи | Пріоритетність | Початок | Завершення | Цільові заходи | Головні партнери з реалізації | Інші партнери з реалізації |
|---|--|----------------|------------|------------|--|--|---|
| | <p>2.1.3. Надання доступу до інформації про міжнародну торгівлю міжнародним компаніям та потенційним інвесторам. Необхідні заходи:</p> <ul style="list-style-type: none"> – розміщення на веб-порталі інформації українською та англійською мовами про чинне законодавство та роз'яснення митних правил; – встановлення вимог щодо володіння англійською мовою та володіння на базовому рівні мовою відповідної країни-сусіда для працівників митних органів та органів прикордонного контролю, які надають консультації іноземним компаніям на кордоні та в межах країни. | 2 | 01.07.2019 | 31.12.2023 | – Підвищення авторитету та інвестиційної привабливості української торгівлі | КМУ, МЕРТ, ДМС, Державне агентство з питань електронного урядування України, Державна прикордонна служба України | МЗС, бізнес-асоціації |
| <p>2.2. Підвищення якості послуг інфраструктури торгівлі для бізнесу</p> | <p>2.2.1. Удосконалення системи надання послуг на кордоні:</p> <ul style="list-style-type: none"> – реалізація концепції інтегрованого управління заходами прикордонного контролю та відповідного плану дій Національної транспортної стратегії; – реалізація кроків, пов'язаних із розділом 1.1 цієї Стратегії (інфраструктура); – створення єдиних детальних стандартів для митної інфраструктури та інфраструктури органів прикордонного контролю (включно з пунктами пропуску та митними терміналами) включно з вимогами щодо кількості персоналу для кожного типу об'єкту; – визначення відповідності облаштування пунктів пропуску транспортному потоку та вимогам до базових та допоміжних послуг (належне обладнання портів, митні склади, митні термінали, пункти пропуску, місця проведення митної реєстрації), а також послуг митних органів, податкових органів та банків з урахуванням операційних стандартів; – розробка механізмів захисту та належного функціонування інфраструктури та обладнання; – запуск пілотного пункту пропуску, який відповідає всім вище зазначеним вимогам. | 3 | 01.01.2020 | 01.01.2023 | <ul style="list-style-type: none"> – Прискорення відповідних процедур для бізнесу та громадян – Подальша інтеграція України до ЄС – Підвищення ефективності використання коштів для інфраструктурних проектів | Мінфін, МВС, Мінінфраструктури, ДМС, Урядовий офіс, Державна прикордонна служба України | МЕРТ, МЗС, ДУ «Офіс з просування експорту України», НБУ |

| Операційні задачі | Заходи | Пріоритетність | Початок | Завершення | Цільові заходи | Головні партнери з реалізації | Інші партнери з реалізації |
|--|---|----------------|------------|------------|--|---|--|
| | <p>2.2.2. Оновлення допоміжної інфраструктури біля прикордонних пунктів контролю. Необхідні заходи:</p> <ul style="list-style-type: none"> – забезпечення належної кількості сканерів для перевірки транспортних засобів та контейнерів в пунктах пропуску; – забезпечення належної кількості сканерів для перевірки залізничних вагонів та контейнерів на кордоні; – виявлення «білих плям» та будівництво систем габаритно-вагового контролю транспортних засобів у пунктах пропуску; – створення систем відео контролю в пунктах пропуску; – підготовка операторів вищезазначеного обладнання. | 3 | 01.01.2020 | 31.12.2023 | – Прискорення процедур для бізнесу та громадян | КМУ, Мінфін, МЕРТ, Мінінфраструктури, Державна прикордонна служба України, ДМС | ДУ «Офіс з просування експорту України», Міністерство освіти і науки України |
| | <p>2.2.3. Покращення доступу до інфраструктури для бізнесу:</p> <ul style="list-style-type: none"> – покращення логістичної інфраструктури для обробки вантажів в аеропортах; – реалізація системи TEN-T; – автоматичний доступ до інформації митних та прикордонних органів у морських, річкових портах та в аеропортах; – надання державі прав стосовно обробки інформації у портах; – забезпечення взаємного онлайн-обміну інформацією між Укртрансбезпекою та митними органами про результати здійснення габаритно-вагового контролю автомобільних транспортних засобів. | 2 | 01.01.2020 | 01.01.2021 | <ul style="list-style-type: none"> – Усунення дублювання функцій різних державних органів – Зниження вартості відповідних процедур для бізнесу | Мінінфраструктури, МВС, Мінфін, Державна прикордонна служба України, АМПУ, Укртрансбезпека, Державна авіаційна служба | МЕРТ, КМУ |
| Стратегічна ціль 3: Модернізувати та реалізувати більш сприятливу рамкову структуру законодавчої та регуляторної підтримки для спрощення міжнародної торгівлі | | | | | | | |
| <p>3.1. Ухвалення та імплементація законодавства та нормативно-правових актів, спрямованих на підвищення ефективності та зниження витрат експортерів.</p> | <p>3.1.1. Гармонізація стандартів та забезпечення взаємного визнання сертифікації для експорту товарів та послуг у міжнародній торгівлі згідно з законодавством ЄС:</p> <ul style="list-style-type: none"> – створення міжвідомчої робочої групи; – розробка та затвердження проекту плану реалізації Угоди про Асоціацію у частині міжнародної торгівлі; | 1 | 01.03.2019 | 31.12.2023 | – Анонсування митних правил бізнесу | КМУ, МЕРТ, Мінфін, Мінінфраструктури, ДМС | КМУ, МЕРТ, Мінфін, ДМС, Мінінфраструктури |

| Операційні задачі | Заходи | Пріоритетність | Початок | Завершення | Цільові заходи | Головні партнери з реалізації | Інші партнери з реалізації |
|-------------------|--|----------------|------------|------------|---|---------------------------------------|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> – розробка, ухвалення та імплементація нового законодавства відповідно до ратифікованого плану. Очікувані результати: <ul style="list-style-type: none"> • спрощене взаємне визнання сертифікатів з країнами ЄС, • усунення необхідності у подвійній сертифікації продукції, • взаємне визнання сертифікатів походження в електронному вигляді. – ухвалення законодавства про уповноважених економічних операторів. | 3 | 01.01.2020 | 31.12.2023 | – Запровадження кращих світових практик (взаємне визнання сертифікатів з країнами ЄС, взаємне визнання сертифікатів походження в електронному вигляді тощо) | | |
| | <p>3.1.2. Перегляд засобів нетарифного регулювання (включно з експортним контролем) та штучними бар'єрами щодо торгівлі послугами:</p> <ul style="list-style-type: none"> – створення міжвідомчої наглядової групи за участі незалежного виконавця; – перегляд вимог стосовно біржових товарів (commodities) та імпортерів за кожним кодом УКТ ЗЕД у порівнянні з трьома провідними країнами ЄС; – визначення положень законодавства, які погіршують бізнес-клімат у порівнянні з практиками ЄС (наприклад, необхідність подавати документи, які не вимагаються в ЄС, або визначення процедур, які є більш обтяжливими у порівнянні з ЄС у конкретному випадку); – розробка та реалізація законодавства про засоби нетарифного регулювання та їх гармонізацію з практиками ЄС | 1 | 01.07.2019 | 31.12.2023 | <ul style="list-style-type: none"> – Ознайомлення бізнесу з митними правилами – Забезпечення прозорості системи для бізнесу | КМУ, МЕРТ, Мінфін, ДМС | Бізнес-асоціації |
| | <p>3.1.3. Налагодження роботи промислових парків. Необхідні заходи:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ухвалення пакету законів про митні пільги для промислових парків; – надання місцевим органам влади повноважень із будівництва таких парків; – адміністрування наданих пільг податковими та митними органами. | 1 | 01.07.2019 | 31.12.2023 | – Збільшення кількості інноваційних експортоорієнтованих компаній | Верховна Рада України, КМУ, МЕРТ, ДМС | Обласні адміністрації та/або їхні департаменти, органи місцевого самоврядування |

| Операційні задачі | Заходи | Пріоритетність | Початок | Завершення | Цільові заходи | Головні партнери з реалізації | Інші партнери з реалізації |
|--|---|----------------|------------|------------|---|---|---|
| 3.2. Посилення виконання законодавства про сертифікацію та патенти через належний захист права інтелектуальної власності у міжнародній торгівлі. | 3.2.1. Покращення захисту права інтелектуальної власності через модернізацію законодавства: – ухвалення та реалізація урядового законопроекту №4614, розробленого для виконання Регламенту ЄС 608/2013 від 12 червня 2013 р.; – удосконалення правових механізмів для запобігання «патентному тролінгу» та врегулювання апеляційних процедур | 2 | 01.07.2019 | 01.01.2023 | – Ухвалення проекту Закону «Про внесення змін до Митного кодексу України щодо захисту прав інтелектуальної власності під час переміщення товарів через митний кордон України» від 6 травня 2016 року № 4614 – Впровадження стандартів ЄС у сфері охорони інтелектуальної власності – Підвищення інвестиційної привабливості | МЕРТ, Мінфін, Міністерство юстиції України, ДМС | Верховна Рада України, КМУ, ДУ «Офіс з просування експорту України» |
| | 3.2.2. Посилення інституційної спроможності ДМС у сфері охорони інтелектуальної власності: – створення спеціального підрозділу у структурі митних органів; – ухвалення чітких процедур адміністративного оскарження «патентного тролінгу»; – розробка нових детальних процедур для захисту права інтелектуальної власності митними органами | 1 | 01.03.2020 | 01.01.2021 | – Прискорення процедур для бізнесу та громадян | МЕРТ, Мінфін | КМУ, Міністерство юстиції України |

ВИКОРИСТАНІ ДЖЕРЕЛА

OECD (2015). Implementation of the WTO Trade Facilitation Agreement: The Potential Impact on Trade Costs. OECD Trade Policy Note.

UNECE. "Trade Facilitation in the WTO Context", by Zoran Jolevski.

OECD/WTO (2015). Aid for Trade at a Glance 2015: Reducing Trade Costs for Inclusive, Sustainable Growth.

OECD/WTO (2015). Aid for Trade monitoring exercise.

World Bank (2018). Connecting to Compete 2018: Trade Logistics in the Global Economy.

OECD / WTO (2017). Aid for Trade at a Glance 2017: Promoting Trade, Inclusiveness and Connectivity for Sustainable Development.

UNESCAP (2017). The UN Global Survey on Trade Facilitation and Paperless Trade Implementation.

OECD/WTO (2015). Joint Aid for Trade monitoring exercise.

OECD (2018). Services Trade Restrictiveness Index: Policy Trends up to 2018.

WTO/OECD (2013). Aid for Trade and Value Chains in Transport and Logistics by Ben Shepherd.

ДОДАТОК 1:

СПИСОК УЧАСНИКІВ ТРЬОХ РАУНДІВ НАЦІОНАЛЬНИХ КОНСУЛЬТАЦІЙ З РОЗРОБКИ КРОС-СЕКТОРАЛЬНОЇ ЕКСПОРТНОЇ СТРАТЕГІЇ «ТРАНСПОРТУВАННЯ ТА СПРОЩЕННЯ УМОВ ТОРГІВЛІ» (У ДОВІЛЬНОМУ ПОРЯДКУ)

| № | Ім'я | Організація |
|----|----------------------|--|
| 1 | Сергій Свістиль | Торгово-промислова палата України |
| 2 | Олексій Волошин | Асоціація 4U, директорат стратегічного планування та координації політик Секретаріату Кабінету Міністрів України |
| 3 | Андрій Тодошук | Асоціація професійних митних посередників |
| 4 | Олександр Балдинюк | Асоціація «Укркондпром» |
| 5 | Лариса Матронич | Державна служба статистики України |
| 6 | Олена Аверічева | Асоціація «Укркондпром» |
| 7 | Володимир Гринько | Громадська спілка «Холодильна асоціація України» |
| 8 | Ярина Скороход | Європейська бізнес-асоціація |
| 9 | Валерій Луговець | Український національний комітет Міжнародної торговельної палати (ICC Ukraine) |
| 10 | Наталія Ісаханова | Китайська торгова асоціація |
| 11 | Наталія Гахович | Державна установа «Інститут економіки та прогнозування Національної академії наук України» |
| 12 | Валентина Голенко | Міністерство економічного розвитку і торгівлі України |
| 13 | Світлана Найдено | Асоціація «Укрзовніштранс» |
| 14 | Лариса Демиденко | Міністерство екології та природних ресурсів України |
| 15 | Олена Нікіфорук | ДП «Інститут економіки та прогнозування НАН України» |
| 16 | Тарас Філіпчук | ТОВ «Бей-Транс» |
| 17 | Ірина Цикун | Міністерство економічного розвитку і торгівлі України |
| 18 | Наталія Портнягіна | Державна фіскальна служба України |
| 19 | Олександр Іщенко | Національна школа суддів України |
| 20 | Віталій Дячек | Харківський національний університет ім. В.Н. Каразіна |
| 21 | Владислав Притоманов | Офіс ефективного регулювання (BRDO) |
| 22 | Олександр Савенко | Громадська спілка «Національна організація роздрібної торгівлі» |
| 23 | Олександр Зрайко | Івано-Франківська обласна державна адміністрація |
| 24 | Олександр Шульга | Міністерство закордонних справ України |
| 25 | Денис Дзундза | Міністерство економічного розвитку і торгівлі України |

| | | |
|----|---------------------|--|
| 26 | Григорій Гайдак | Державна регуляторна служба України |
| 27 | Інна Янул | Київський національний університет ім. Тараса Шевченка |
| 28 | Олеся Кривецька | Китайська торгова асоціація |
| 29 | Андрій Кохан | Полтавська державна сільськогосподарська дослідна станція ім. М.І. Вавилова Інституту свинарства і агро промислового виробництва Національної академії аграрних наук України |
| 30 | Тетяна Кваша | Державна наукова установа «Український інститут науково-технічної експертизи та інформації» |
| 31 | Віктор Лисицький | Асоціація суднобудівників України «Укрсудпром» |
| 32 | Сергій Лисенко | Асоціація суднобудівників України «Укрсудпром» |
| 33 | Валентина Голубенко | Державна фіскальна служба України |
| 34 | Валентина Жиленко | Державна фіскальна служба України |
| 35 | Марина Козловська | Національний авіаційний університет, відділ управління інноваційними проектами освіти / Національний екологічний центр України |
| 36 | Вікторія Олефіренко | Київський національний економічний університет ім. В. Гетьмана |
| 37 | Сергій Щербина | Асоціація 4U |
| 38 | Юрій Климук | Державна фіскальна служба України |
| 39 | Олена Конєва | ТОВ «Асоціація експортерів і імпортерів «ЗЕД»» |
| 40 | Карен Мкртумян | ДП «Держзовнішінформ» |
| 41 | Юрій Петровський | ДП «Держзовнішінформ» |
| 42 | Володимир Калита | Державна фіскальна служба України |
| 43 | Сергій Сущенко | Державна фіскальна служба України |
| 44 | Юлія Боса | Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH |
| 45 | Віктор Круглов | Українська асоціація видавців та книгорозповсюджувачів |
| 46 | Павло Кухта | SAGSUR |
| 47 | Олександр Кава | Державне агентство автомобільних доріг України |
| 48 | Роман Скільський | Асоціація виробників цементу України «Укрцемент» |
| 49 | Ярослав Хауляк | Громадська організація «Центр громадської адвокатури» |
| 50 | Олександр Лазарєв | Європейська Бізнес-Асоціація |
| 51 | Андрій Бутін | Інститут економічних досліджень та політичних консультацій |
| 52 | Віталій Луцяк | Вінницький Національний Аграрний Університет |

| | | |
|----|-----------------------|--|
| 53 | Тетяна Міськова | Державна установа «Офіс з просування експорту України» |
| 54 | Микола Пугачов | Національний науковий центр «Інститут аграрної економіки» |
| 55 | Тетяна Філіпович | Помічник співробітника відділу зв'язку з фіскальними злочинами HMRC |
| 56 | Наталія Ісаханова | Китайська торгова асоціація |
| 57 | Євгенія Малікова | Агентство США з міжнародного розвитку (USAID) |
| 58 | Валентина Голубенко | Державна фіскальна служба України |
| 59 | Оксана Гевак | Державна фіскальна служба України |
| 60 | Володимир Хоманець | Міністерство закордонних справ України |
| 61 | Вадим Сидяченко | Міністерство закордонних справ України |
| 62 | Володимир Шемаєв | Державне підприємство «Адміністрація морських портів України» |
| 63 | Валентина Луговенко | Міністерство економічного розвитку і торгівлі України |
| 64 | Людмила Драгунова | Відділ інструментів підтримки експортерів за кордоном департаменту розвитку експорту Міністерства економічного розвитку і торгівлі України |
| 65 | Дмитро Марченко | Верховна Рада України (Комітет з питань промислової політики та підприємництва) |
| 66 | Ксенія Вакал | Асоціація «Парфумерія та косметика України» |
| 67 | Юлія Кислицька | Міністерство фінансів України |
| 68 | Лариса Неруш | Державне підприємство «Адміністрація морських портів України» |
| 69 | Владислав Седик | Фітосанітарна асоціація України |
| 70 | Ірина Голик | Державна фіскальна служба України |
| 71 | Інна Іринчина | Київський національний економічний університет ім. В. Гетьмана |
| 72 | Леся Чапіл | Міністерство економічного розвитку і торгівлі України |
| 73 | Юрій Климук | Державна фіскальна служба України |
| 74 | Олександр Павліченко | Міністерство інфраструктури України |
| 75 | Лариса Демиденко | Міністерство екології та природних ресурсів України |
| 76 | Олена Зінченко | Національний університет харчових технологій |
| 77 | Олександр Рудольський | Державна фіскальна служба України |
| 78 | Сергій Сущенко | Державна фіскальна служба України |
| 79 | Віталій Хофнунг | Державна прикордонна служба України |
| 80 | Володимир Чірний | Адміністрація Державної прикордонної служби України |

| | | |
|-----|----------------------|--|
| 81 | Уляна Рамазанова | Національний університет ДФС України |
| 82 | Наталія Грицан | Державна екологічна інспекція України |
| 83 | Олександр Фролов | Національний університет ДФС України |
| 84 | Валентина Гутнік | Секретаріат Кабінету Міністрів України |
| 85 | Оксана Фадєєва | Державна фіскальна служба України |
| 86 | Ігор Лимаренко | Міністерство економічного розвитку і торгівлі України |
| 87 | Василь Костицький | Громадська організація «Українська спілка підприємців малого і середнього бізнесу» |
| 88 | Олег Бондар | Адвокатська компанія «ECOVIS Бандар та Бондар» |
| 89 | Оксана Бабій | Міністерство інфраструктури України |
| 90 | Вікторія Дубина | Національний університет ДФС України |
| 91 | Валентина Гутнік | Секретаріат Кабінету Міністрів України |
| 92 | Дарина Січкач | Європейська Бізнес-Асоціація |
| 93 | Володимир Кисельов | Таврійський національний університет ім. В.І. Вернадського |
| 94 | Богдан Долинець | Інститут менеджменту та стратегій |
| 95 | Світлана Галько | Київський національний торговельно-економічний університет |
| 96 | Віктор Берещенко | Асоціація міжнародних експедиторів України |
| 97 | Ірина Василик | Вища школа адвокатури Національної Асоціації Адвокатів України |
| 98 | Вікторія Микуляк | Американська торговельна палата в Україні |
| 99 | Олександр Москаленко | Міністерство фінансів України |
| 100 | Віктор Довбуш | Громадська організація «Повітряні ворота Хмельниччини» |
| 101 | Юлія Красовська | Громадська організація «Всеукраїнський центр реформ транспортної інфраструктури» |
| 102 | Юлія Павленко | Освітній проект E-ExportSchool від Укрпошти |
| 103 | Оксана Іванова | Державна регуляторна служба України |

#ЕКСПОРТУЙ
EXPORT STRATEGY TEAM



www.me.gov.ua
exportstrategy@me.gov.ua