

УДК 656.61+339.1

**УКРАЇНА В МОРСЬКІЙ ТОРГІВЛІ: РЕГУЛЯТОРНА ПОЛІТИКА**  
**REGULATOR POLICY OF THE UKRAINEAN SEA-BORN TRADE**

*Вороной В.И.*

*Vyachslav Voronoy*

---

---

*В статье предоставлено описание конкретных проблем, определенных данным исследованием в Одесском порту, а также подается перечень предложенных рекомендаций для решения каждой из них. Много из определенных проблем являются общими для таможенного оформления товаров на других пунктах пересечения границы и внутренних таможах, и они касаются не только процесса таможенного оформления в Одесском порту.*

Усе почалося вже в далекому 2008 році, коли проводилася оцінка процедур митного контролю імпортних і експортних операцій в Одеському морському торговельному порту (ОМТП). Оцінка проводилася агентством США по міжнародному розвитку (USAID) у рамках Проекту "Локальні інвестиції й національна конкурентоспроможність".

Дана оцінка процедур митного контролю імпортних і експортних операцій в Одеському морському торговельному порту (ОМТП) була проведена компанією Economic Integration Forum Inc. Необхідність підготовки такого звіту було викликано вступом України у Всесвітню торговельну організацію (ВТО) і можливість висновку угоди про вільну торгівлю з Європейським союзом (ЄС).

Метою даного дослідження було визначення істотних адміністративних перешкод для торгівлі, які в цей час мають місце, на прикладі Одеського морського порту й підготовка рекомендацій щодо способів зменшення таких бар'єрів і прискорення процесу проходження контролю вантажів. Високі витрати на здійснення торговельної діяльності мають негативний вплив на споживачів в Україні шляхом збільшення вартості товарів і відповідно зниження купівельної спроможності, а також на конкурентоспроможність України на міжнародних ринках шляхом збільшення собівартості імпортованої сировини, яких необхідно для українських товаровиробників при виробництві товарів на експорт. До того ж складна регуляторна система в сфері торгівлі жадає від держави значних ресурсів для її адміністрування. Наприклад, Державна митна служба України нараховує 18.000 співробітників. Для порівняння відзначимо, що в Сполучених Штатах Америки, що мають ВВП в 80 разів більше чим Україна, кількість співробітників у митній адміністрації становить 19.000 чоловік. Там, де існує більша бюрократія спостерігаються тенденції для надмірного збільшення регулятивних процедур тільки для того, щоб забезпечити роботою посадових осіб.

Проблемою номер один, яка гальмує торговельну діяльність та спричинює спори між суб'єктами торговельної діяльності та митницею в Одеському порті та в інших пунктах митного оформлення, є класифікація товарів. Як показано в таблиці

І внизу, митні інспектори знаходять помилки в задекларованих класифікаціях в дуже багатьох деклараціях (приблизно 10% у 2008 р.).

Таблиця 1

Кількість рішень про визначення коду товару прийнятих митними органами

Назва митного органу	За січень – липень 2009 року	За 2008 рік	За 2007 рік	За 2006 рік
Київська регіональна митниця	1 652	3 339	3 354	2 857
Південна митниця <sup>18</sup>	807	737	610	1 025
Всього по митній службі	17 963	34 265	21 957	25 951

*Джерело: Державна митна служба України*

Проблеми з класифікацією найчастіше виникають при роботі з товарами зі складним хімічним складом. Для вирішення таких спорів часто потрібні висновки митних лабораторій та/або висновки незалежних експертів (наприклад, Торгово-промислової палати). Основними причинами для спорів є: (і) відносно велика різниця у митних зборах (сягає 5%) між товарами, які підпадають до однієї і тієї ж групи і (ii) детальна структура тарифної номенклатури України з великою кількістю товарів, які підпадають під код з 10 знаками (див. Таблицю 2). Як правило, для вирішення таких спорів потрібно: (і) висновок митної лабораторії, (ii) висновок незалежних експертів (наприклад, Торгово-промислової палати), та/або (iii) детальний технічний опис товарів.

Таблиця 2

Структура митного тарифу України

Кількість знаків коду	Кількість позицій
Два	97
Чотири	967
Шість	2,122
Вісім	686
Десять	11,038

*Джерело: Закон про митний тариф України № No.1109 від 31.05.2007р.*

Для вирішення такої суттєвої проблеми, ми рекомендуємо, щоб в Україні було зроблено наступне:

Реструктуризувати тарифну номенклатуру України, шляхом суттєвого зменшення класифікації з кодами, які мають більше ніж 6 знаків. Це вимагатиме змін та доповнень до Закону про митний тариф України № 2371 від 5 квітня 2001 р.;

Усунення всіх тарифних піків та звуження різниці між зборами, які стягуються за товари, які підпадають під одну і ту саму групу. Це вимагатиме змін та доповнень до Закону про митний тариф України № 2371 від 5 квітня 2001 р.;

Підсилити спроможність Хмельницького центру підвищення кваліфікації та

перекваліфікації працівників митниці для навчання митних інспекторів з питань номенклатурної класифікації товарів;

Провести навчання митних брокерів/експедиторів стосовно номенклатурної класифікації товарів;

Продовжувати розробляти бази даних системи попередніх рішень для номенклатурної класифікації;

Розробити та опублікувати (через Інтернет) інтегровані тарифи, які прив'язували б всі заходи митниці і інших державних установ, обмеження та заборони до кодів товарів;

Провести просвітницьку роботу в приватному секторі щодо використання системи попередніх рішень з номенклатурної класифікації;

Опублікувати (через Інтернет) рішення щодо тарифної класифікації з захистом конфіденційної інформації; і

Розробити та опублікувати (через Інтернет) рекомендації щодо номенклатури для основних видів товарів.

Другою найбільш важливою проблемою в Одеському порті та інших пунктах перетину кордону є визначення вартості товарів. Митники не виконують правила та принципи СОТ з проведення оцінки, які зазначені в Угоді СОТ про митне оцінювання (СВА), і які вже відображені у Митному кодексі України в редакції 2002 р. Часто в пунктах митного оформлення (Одеський порт та місцеві митниці) Відділом митної оцінки приймаються суб'єктивні рішення з завищеної оцінки. Анекдотичні випадки говорять про те, що митна вартість для одних і тих самих товарів, ввезених одним і тим самим імпортером з однакових умов, дуже сильно відрізнялася для однієї партії товару, яка проходила митне оформлення в Одеському порті, і для другої, яка проходила оформлення через місцеву митницю. Проте, в обох випадках за основу розрахунків вартості рахунок-фактура не брався. Відсутність належного застосування методів СОТ з оцінювання вартості може пояснюватися двома факторами: (і) відсутністю належної технічної спроможності митниці правильно запроваджувати цей закон; (ii) вимогою для митниць генерувати доходи для того, щоб виконати річний план своїх доходів.

Для вирішення такої суттєвої проблеми, ми рекомендуємо, щоб в Україні було зроблено наступне:

1. Підсилити спроможність викладачів Хмельницького центру підвищення кваліфікації та перекваліфікації працівників митниці проводити навчання митних інспекторів з питань оцінки товарів у відповідності з правилами митного оцінювання за СОТ;

2. Прийняти пояснювальні рішення ЄС і ВМО з оцінювання для того, щоб забезпечити більшу прозорість та гарантувати послідовність практик оцінювання у всіх митницях;

3. Навчити митних брокерів визначати митну вартість товарів;

4. Ліквідувати плани митних надходжень до бюджету на конкретних митницях або пунктах пропуску; і

5. Навчити представників торговельних організацій розуміти свої права та обов'язки згідно з Митним кодексом, який базується на Угоді СОТ про застосування Статті VII ГАТТ 1994р.

У відповідності зі Статтею 71 Митного кодексу в редакції 2002 року, митне оформлення повинно відбуватися на місцевій митниці, за місцем перебування імпортера. Проте, у випадках, передбачених Кабінетом Міністрів, митне оформлення може проводитися в пункті перетину кордону або на іншій митниці за умови, якщо імпортер надає листа-згоду від місцевої митниці, де знаходиться цей імпортер. Виявляється, що таке відкріплення не є простою формальністю, оскільки для його отримання потрібно декілька днів, і цей процес не відбувається автоматично. Оплата для отримання листа-згоди не стягується. На думку суб'єктів торговельної діяльності, останнім часом стало все важче отримати такі листи, оскільки кожна митниця та кожен пункт перетину кордону зацікавлені виконати плани надходжень до бюджету, які на них покладені. Анекдотичні випадки свідчать, що для виконання плану доходів, який визначається центральними органами влади для портів Одеського регіону, в Одеському порті створюються штучні бар'єри, які опосередковано вимагають проведення митного оформлення імпорту в Одеському порту, а не на місцевих митницях. До таких вимог належить 100% сканування та зважування і більша ніж раніше кількість (30% замість 10%) фізичних перевірок товарів, які направляються до місцевих митниць. В червні 2009 р. Державною митною службою було прийняту внутрішню постанову (№ 53), яка вимагає, щоб імпортні операції за ордерними коносаментами проходили митне оформленні в портах Одеси та Іллічівська.

Ще раз висловлюємо рекомендацію, щоб плани доходів були відмінені для митниць, що дасть можливість покращити ефективність митного оформлення та дасть право імпортерам проходити митне оформлення там, де вони захочуть. Зверніть увагу на те, що Кіотська конвенція вимагає щоб митні органи надавали право подавати товарну декларацію до будь-якої митниці. (Загальні додатки до Кіотської конвенції, Розділ 3 – Стандарт 3.20). Україна повинна відобразити цей стандарт в своєму новому митному кодексі.

Кількість перевірок вантажів, які проходять митне оформлення в Одеському порту складає приблизно 80%<sup>21</sup>, з яких приблизно 70% це формальна перевірка (відкрив, подивився і закрит), яка займає не більше 5 хвилин. Одразу після реєстрації декларації система оцінювання ризиків („Інспектор 2006“) вказує на ступінь ризику і надає інструкції щодо митного оформлення партії товару. Митні інспектори регулярно переоцінюють інструкції

„Інспектора 2006“, які фактично вимагають проводити перевірки в менш ніж 10% випадків. Окрім цього, інші вповноважені оператори (наприклад, ті що контролюють наркотики, спеціалісти захисту ІР) вручну вводять додаткову інформацію в систему, яка приближає її показник на виході до червоної позначки. Митні інспектори скаржаться, що теперішня система оцінювання ризиків є неповною і неадекватною, і з огляду на це вони не можуть покладатися на неї. Важливо зауважити, що згідно з чинним законодавством покладатися на систему „Інспектор 2006“ необов'язково. Цілком вірогідно, що існує дві основні причини, для великої кількості (майже 80%) перевірок вантажів. По-перше, багато митних інспекторів переживають за належне виконання своїх обов'язків і професійну відповідальність<sup>22</sup>, особливо коли взяти до уваги той факт, що інші

правоохоронні органи мають тенденцію повторно перевіряти вантаж після митного оформлення. По-друге, надмірні перевірки створюють умови для корупції.

Хоча в більшості випадків процес перевірки триває менше 10 хвилин (формальна перевірка), існують випадки (приблизно 25%), коли перевірка включає розвантаження товарів з контейнерів та ретельну інспекцію їх. В дуже рідкісних випадках контейнери повністю вивантажуються. В таких випадках процес перевірки може займати декілька годин або іноді і весь день. Рішення повністю розвантажувати товар повинне базуватися на достовірній інформації про можливу контрабанду. Потрібно впроваджувати методи вибіркової перевірки вантажів і підвищувати професійну спроможність митників для того, щоб зменшити кількість детальних перевірок вантажів.

Для вирішення цього питання ми рекомендуємо, щоб в Україні були покращені процес оцінювання ризиків та пост-аудит. Будь ласка, зверніть увагу на рекомендації, які дає проєкт ЛІНК USAID з цього приводу. Крім цього ми рекомендуємо наступне:

Прийняти нормативно-правовий акт для того, щоб звільнити митників від особистої/професійної відповідальності у випадку повного застосування системи «Інспектор 2006»;

Провести просвітницьку роботу серед митних інспекторів про важливість та переваги застосування системи «Інспектор 2006»;

Навчити митних інспекторів правильно та ефективно застосовувати систему «Інспектор 2006» та розробляти профілі оцінювання ризиків;

Розробити для митниць внутрішній посібник з вибіркової перевірки; і

Навчити митних інспекторів проводити вибіркову перевірку.

Згідно з інформацією Одеської митниці, приблизно 10% вантажів, які прямують на митне оформлення до місцевих митниць, проходять перевірку в Одесі. Інші джерела говорять про те, що фактично перевіряють приблизно 30% вантажів. В обох випадках така кількість є високою. Видається, що основна мета такого контролю – перевірити, чи співпадають імпортовані товари з декларацією. Зверніть увагу на те, що такий самий вид контролю здійснюється ще раз на місцевій митниці. За винятком випадків, коли є достовірна інформація про контрабанду, митниця не повинна перевіряти вантажі, які прямують до місцевих митниць.

Постанова Кабінету Міністрів № 320 від 2 квітня 2009 р. та Постанова Кабінету Міністрів № 279 від 5 березня 2009 р. надає можливість суднам розвантажуватися без присутності Комісії.<sup>23</sup> Незважаючи на це, продовжується практика 100% перевірки суден Комісією. Видається причини такі: по-перше, внутрішні процедури порту не було змінено і не було приведено у відповідність з цими двома постановами; і по-друге, члени Комісії твердять, що Постанови Кабінету Міністрів № 320 і № 279 порушують відповідні закони, які регулюють їх діяльність. Єдиним покращенням було запровадження практики розвантаження судна під час перевірки його Комісією.

Зверніть увагу, що в багатьох випадках на збір членів Комісії витрачається більше часу ніж на перевірку судна. Це також було причиною деяких затримок.

Рекомендуємо наступне:

Переглянути процедури (технологічні схеми) в Одеському порту для впровадження процедур Постанови 320/2009 та Постанови 279/2009;

Внести зміни та доповнення в Наказ Державної митної служби № 678 від 17 вересня 2004 року «Про затвердження Інструкції про організацію митного контролю та митного оформлення суден і товарів, що переміщуються ними» для приведення у відповідність з Постановою Кабінету Міністрів 320/2009 та постановою Кабінету Міністрів 279/2009; і

Внести зміни та доповнення до відповідних нормативно-правових актів контролюючих організацій з метою дозволити розвантажування суден без присутності представника контролюючої організації у відповідності з кращими міжнародними практиками.

Згідно законодавства України з питань СФЗ у випадках, коли партія продуктів харчування не супроводжується міжнародним ветеринарним сертифікатом, коли сертифікат вважається недійсним, або коли харчові продукти в партії товару не відповідають супроводжувачому сертифікату, ветеринарний інспектор Одеського порту повинен негайно поінформувати про це Головного ветеринарного інспектора України або його заступника. Відтак партія товару притримується у відповідному приміщенні Одеського порту. Головний ветеринарний інспектор або його заступник повинні негайно сповістити про це імпортера або його представника. Вони також зв'язуються з відповідними офіційними органами країни експортера, які видали сертифікат, для проведення консультацій і спільно визначають які заходи щодо даного товару потрібно вжити.

Якщо після проведення консультацій виявляється, що відповідний міжнародний сертифікат не був підроблений або іншим чином сфальшований, то партія товару може підлягати розширеному ветеринарному контролю для визначення придатності харчових продуктів і прийняття рішення про їх імпортування.

Якщо після проведення консультацій виявляється, що відповідний міжнародний сертифікат був підроблений або іншим чином сфальшований, то партія товару забраковується і належним чином ліквідується за рахунок імпортера або власника.

На даний час в Одеському порту заведено практику, коли судно не може розвантажуватися за відсутності чинного міжнародного ветеринарного сертифікату. Є лише декілька винятків з такої практики, в залежності від епізоотичної ситуації в країні, з якої походять товари. Незважаючи на це, такі винятки не застосовується послідовно і може розглядатися як дискримінаційна.

Для вирішення даної проблеми ми рекомендуємо наступне:

Відмовитися від існуючої практики в Одеському порту для відповідності з законодавством України стосовно СФЗ

Розробити інструкції, які регулюють процедури перевірки документів, включаючи, зокрема, особливі умови, з яких міжнародний ветеринарний сертифікат вважається недійсним або підозрілим.

За необхідності такі інструкції потрібно поновлювати, коли підозрілий ветеринарний сертифікат вважається дійсним.

Ми також рекомендуємо, щоби ветеринарна служба збирала дані про випадки

фальшування сертифікатів для того, щоб використовувати цю інформацію для створення системи оцінювання ризиків, пов'язаних з окремим продуктами, імпортерами, експортерами, країнами походження товарів, та транзитними країнами.

За словами багатьох сторін, з якими проводили інтерв'ю, багато державних органів перевищують свої повноваження та вимагають додаткові зайві перевірки (переогляди) вантажу, який вже пройшов митне оформлення і був випущений у вільний обіг, під час слідування або одразу після виїзду з Одеського порту. До таких органів входять: Служба безпеки України (SBU); Податкова інспекція; Міністерство внутрішніх справ (Департамент Державної служби з економічних злочинів, Департамент з боротьби з організованою злочинністю, та Департамент з боротьби з незаконним обігом наркотиків).

Важливо зазначити, що ці органи мають повноваження/право брати участь в митному огляді і підписувати Акт перевірки, який готує митниця. Проте вони не завжди беруть участь у митному огляді, а воліють проводити повторну перевірку вантажів, які вже пройшли митне оформлення, на території порту або поза ним. Такі повторні перевірки включають, хоча і рідко, повне вивантаження вантажу. Нам повідомили, що співробітники деяких таких органів розглядають свою роботу як контроль за роботою митників і забезпечення належного виконання своїх обов'язків. Окрім цього, за словами представників торговельних організацій, міліція по дорозі від порту до пункту призначення зупиняє майже всі вантажні машини, які везуть вантажі, які вже пройшли митне оформлення. Не складаються офіційні акти і печатки не ставляться. Вимагається сплата неофіційних платежів. Проте, такі перевірки не проводяться з вантажами, які прямують на митне оформлення до місцевих митниць (запечатані контейнери).

Постанова Кабінету Міністрів № 320 за 2009 рік дає повноваження проводити повторну перевірку у випадках, коли для цього є достатні правові підстави. Хоча Постанова № 320 не визначила критерії для повторної перевірки, вона вимагала, щоби повторна перевірка проводилася на складі вантажоодержувача (власника вантажу) або на митному вантажному комплексі.

Для вирушення даної проблеми ми рекомендуємо наступне:

Наказати, щоб інші відповідні державні та правоохоронні органи надавали інформацію про контрабанду до проведення митного контролю товарів;

Покращити зв'язок між митницями та відповідними органами та надати доступ до централізованої бази даних для митниць та всіх правоохоронних органів;

У випадку отримання інформації від розвідки вимагати від цих організацій участі у процесі митного контролю для того, щоб мінімізувати потребу в повторних перевірках на подальших стадіях митного контролю; і

Вимагати, щоб інші відповідні державні та правоохоронні організації не проводили інспекцію (переогляд) вантажів які вже пройшли митне оформлення, за винятком випадків, коли є нова достовірна інформація про контрабанду.

Розширений контроль вимагає проведення огляду, а також відбір зразків для аналізів. Продовжений контроль триває приблизно 4 години для запечатаних контейнерів і приблизно 1 годину для фруктів та овочів на палетах.

Завжди вимагається проведення розширеного контролю. Товари можуть

потрапити у вільний обіг лише після проведення розширеного контролю. Одразу після завершення розширеного контролю для кожного транспортного засобу (вантажна машина або залізничний вагон) видаються внутрішні карантинні сертифікати. Вони замінюють міжнародний фітосанітарний сертифікат і дозволяють продавати товари на внутрішньому ринку.

Всі імпорتنі товари, які підлягають ветеринарному контролю, підлягають стандартному контролю Регіональною ветеринарною службою в Одеському порту. Стандартний ветеринарний контроль завжди включає в себе перевірку документів, і в більшості випадків, відкривання вантажу і проведення візуальної перевірки, а також перевірки запаху і, там де це можливо, перевірки смаку. У ветеринарній службі повідомили, що в Одеському порту детальний стандартний контроль (не лише перевірка документів) товарів, які проходять митне оформлення на місцевому рівні, необхідний з міркувань профілактики з метою недопущення транспортування зіпсованого м'яса по Україні.

Робота контролюючих служб (включаючи відбір проб та лабораторні дослідження у випадку розширеного контролю) повинна завершитися до подання митної декларації. Перевірка контейнерів та відбір проб контролюючими службами може відбуватися лише на Совмортрансі.

Перевірка, яку вимагає ветеринарна служба і СЕС включає радіологічний аналіз. Оскільки головною відповідальністю екологічної служби є проведення радіологічного контролю, і оскільки служба проводить перевірку всіх вантажів, включаючи харчові продукти, немає необхідності вимагати проводити лабораторні дослідження та аналізи ветеринарною службою і СЕС для одних і тих самих цілей, за винятком окремих продуктів, які з більшою вірогідністю мають вищий рівень радіації (наприклад, свіжі продукти) і походять з країн, які з більшою вірогідністю ніж інші країни мають вищий рівень радіації в ґрунті, воді тощо. Але такий вид перевірки можна здійснювати після того, як продукт потрапив на територію країни.

Для митниці повинно бути достатньо мати печатки контролюючих органів на транспортних накладних і наряді, і вона не повинна вимагати від суб'єктів торговельної діяльності/митних брокерів надавати будь-які інші наступні документи для оформлення товарів в Одеському порту:

1. Висновок Державної санітарно-епідеміологічної експертизи
2. Ветеринарне свідоцтво
3. Карантинний дозвіл
4. Фітосанітарний сертифікат
5. Внутрішній карантинний сертифікат
6. Ветеринарний сертифікат
7. Ветеринарний дозвіл на імпорт
8. Міжнародний санітарний сертифікат (документ, який засвідчує придатність харчових продуктів до споживання населенням)

На пункті перетину кордону митниця зобов'язана перевіряти наявність сертифікату відповідності для товарів, які підлягають обов'язковій сертифікації. Навіть якщо вантаж супроводжується дійсним та законним сертифікатом якості, який видав вповноважений орган в Україні (акредитований орган оцінки відповідності або лабораторії Держспоживстандарту) або в країні, з якою Україна



має угоду про взаємне визнання сертифікатів, все ж завжди беруться для фізичного дослідження з метою визначення ідентичності товарів з тими, які зазначені в сертифікаті. Документи також перевіряють для того, щоб гарантувати, що товари імпортуються згідно одного і того самого контракту, на який виданий сертифікат; тим самим імпортером та від того самого експортера в країні, яка здійснює експорт. Якщо будь-який з цих компонентів відрізняється, потрібно готувати другий сертифікат. Для цього потрібно взяти проби та провести лабораторне дослідження, на що може піти до 30 днів (в середньому 4 дні). Проби, зазвичай, беруться власником товарів або його представником в присутності митниці.

Ми рекомендуємо провести навчання з митними брокерами та експедиторами з метою покращення їх розуміння вимог прикордонних служб щодо митного оформлення товарів

Проведений аналіз існуючих контейнеропотоков і перспектив їхнього розвитку показує, що близько 60% контейнерів, оброблюваних вітчизняними портами й потім переміщуваних територією України, тяжіють до річкових портів. У випадку зміни процедури митного оформлення таких вантажів, очікуваний додатковий обсяг контейнерів, які будуть переміщатися на внутрішні митниці України через порт Одеса, може досягти до 500 контейнерів на місяць. Додатковий дохід державного підприємства Одеський порт може скласти більше 1 млн. грн. щомісяця. Також, переорієнтація перевезень із автомобільного на морський вид транспорту в значній мірі буде сприяти поліпшенню стану навколишнього середовища й забезпечить більший ступінь схоронності вантажів під час перевезення. У цьому випадку, Зважаючи на те, що порушені норми регламентуються наказом ГТСУ, зміни не вимагають узгодження із суміжними організаціями й, якщо вірити главі департаменту організації Митного контролю, готові документ ми одержимо вже найближчим часом

#### *Abstracts*

This discussion began in 2008 when the assessment of import and export operations customs control procedures in Odessa Commercial Sea Port took place. The assessment was passed by the USA agency on the international progress (USAID) within the framework of the 'Local investments and national competitiveness' Project.

Named assessment has been lead by company Economic Integration Forum Inc. Necessity of preparation of such report has been caused by the introduction of Ukraine into Worldwide trading organization (WTO) and a possibility of the conclusion of the agreement on free commerce with the European Union (EU),

Objective of the given research was definition of essential administrative obstacles for commerce which now take place, on an example of the Odessa seaport and preparation of recommendations concerning ways of reduction of such barriers and accelerations of passage process of the cargoes control.

High expenses for trading activity realization have negative influence on consumers in Ukraine by an increase of cost of the goods and accordingly decrease in purchasing capacity, as well as on competitiveness of Ukraine in the international markets

by an increase of a net cost of imported raw material, which is necessary for the Ukrainian commodity producers by manufacture of the goods on export.

Besides complicated system of regulation in area of commerce requires an enormous state resources for its administration. For example, the State customs service of Ukraine amounts 18.000 employees. For comparison we shall note, that in the United States of America having GDP in 80 times more than Ukraine, quantity of employees in customs administration amounts 19.000 person. There, where there is a greater bureaucracy tendencies for an excessive increase of regulatory procedures only to provide with work of officials are observed.

Finally, default of rules of international trade, the obligation to carry out which were taken by Ukraine on itself in a context of the introduction into WTO and a preliminary agreement to signing of the Agreement on free commerce with the European Union, can spoil reputation of the country.

Besides, extension of burdensome and expensive administrative procedures practice with high probability can worsen even more low ratings of Ukraine on such recognized international rating lists, as "Business dealing" of Worldwide Bank / International financial corporations (In 2010 Ukraine was 142<sup>nd</sup> among 183 countries) and an index of world competitiveness (GCI) the Worldwide economic forum (In 2010 Ukraine was 82<sup>nd</sup> among 134 countries). In the rating of assistance to commerce Ukraine was 139<sup>th</sup>.

It, in turn, influences negatively on image of Ukraine and appeal of its investment climate, beats off investors intention to do investments, that extremely necessary for new workplaces creation and manufacture processes and capacities modernization for increase of productivity and achievement of higher level of Ukrainian goods and services competitiveness the in the national, regional and world markets.

Our research has shown, that procedures and requirements on export are usually simple and clear, as an exception only export of some goods, such as grain and metals. On the contrary import procedures are complicated, long and expensive, especially if imported goods should pass the sanitary, veterinary and ecological control.

The report has been completed in 2009 and sent on line ЮСАЙДи in all the ministries which are carrying out control functions in port. It is not surprising, that any reactions has not followed. Then, Odessa commercial sea port has revived this document in 2010.

It was sent to the Ministry of transport, attending to its importance for all branch and Ukraine in general, as existing control procedure does not meet market conditions and renders barrier to stable sea-trade complex progress and economy of Ukraine as a whole. Considering that the marine trading ports of Ukraine control is carried out by the state bodies, it was offered to solve the problem simplifications of control procedures at an interdepartmental level in structure of the Commission.

Creation of the Commission was a possibility to solve problem questions at a level of the state bodies and to place them for consideration of the Cabinet of Ukraine in the form of regulatory and legal acts projects. Control of the goods moving in containers is carried out by supervising bodies in quantity from 7 up to 15. The quantity of "contacts" to supervising services in ports at registration of one container from the transport-forwarding company has reached 30.

Has been noted an indispensability of control procedures reduction to a level of the leading countries of the Europe that will allow to improve the Ukrainian market of the international transport services. It is necessary to reduce time and quantity of control procedures, therefore, it is necessary to improve the monitoring system of cargoes, passengers and vehicles in marine trading ports of Ukraine and to bring it into accord with demands of national economy and the international practice of trade relations. The given initiative was supported and on 04.10.2010 Ministry of transport has sent the reference on of Ukraine with the request to create the interdepartmental commission. On 18.10.2010. the Cabinet has charged to create a permanent commission « concerning simplification of procedures of the control of cargoes, passengers and vehicles in marine trading ports of Ukraine ».

On 28.10.2010. the first session of the commission where all have agreed with a urgency of a problem of imperfection of procedures of the control took place and has been solved: 1. To carry out exit session in OCSP and Ilichevsk CSP; 2. To prepare projects of the regulatory and legal acts which have been directed on optimization of control functions.

From 8 till 12th of November the specified exit session took place. As a result have been prepared:

1. The list of 28 basic (global) problem questions. 2. Projects of Ukrainian legislation alteration « About transit of cargoes » and « About transportation of dangerous cargoes », in regulations of the Cabinet 320, 269 which approves « rules of protection of marine waters and the territorial sea from pollution ». Also the variations, concerning the internal transshipment progresses have been prepared.

Unfortunately, good news on it come to an end. Standard « not European » procedure of the coordination of the specified documents further has begun. Documents are in Kiev already a half of a year. There is no interest on given question from supervising bodies, and the tightened reorganization in the ministry of transport did not allow to bear them on Ministry without the coordination of positions with involved departments. However, recently the management of the ministry of an infrastructure again has become interested in the specified offers and, we shall hope, that shortly we will move from a dead point.

Changes, concerning internal transshipment go separate. The lead analysis existing movement of containers and prospects of their progress shows, that about 60 % of the containers processable by domestic ports and then moved by territory of Ukraine, gravitate to river ports. In case of variation of such cargoes customs registration procedure, the expected additional volume of containers which will move on internal customs of Ukraine through port Odessa, can rise up to 500 containers in a month. The additional income of the Odessa port as the STATE enterprise can make more than 1 million UAH Monthly. Also, reorientation of transportations with automobile on a marine type of transport will assist substantially to improvement of an environment condition and will provide a greater cargo transportation safety level.

In this case, considering that the mentioned norms are regulated by order of State Commission of Transport, variation are not required to be adjusted with auxiliary organizations and, if to trust the Head of the Customs control department, we shall receive ready document already in the near future