

UDC 656.073.2

**INTERNAL SYSTEM OPTIMIZATION ORGANIZATION PASSES
CARGO SEAPORTS OF UKRAINE**

**ВНУТРІСИСТЕМНА ОПТИМІЗАЦІЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ПРОПУСКУ
ВАНТАЖІВ МОРСЬКИМИ ПОРТАМИ УКРАЇНИ**

**Vyacheslav Voronoy
Вороний В.І.**

Докорінні зміни в законодавства, спрямовані на вдосконалення роботи пунктів пропуску через державний кордон для морського сполучення та портової логістики є життєво необхідними для країни.

As is known, the theme about investment in seaports is not new; many professionals in this field repeatedly discussed their opinion, suggestions and summaries in various publications regarding this specific topic. However, as a rule, each publication is focused on specific theme, whether it is a question, for instance, linked to joint ventures, or as it has become modern to say in recent years- concession or privatization. It is also important to mention that the procedure and conditions for the investment as an integral component of the effective operation of seaports have undergone numerous changes over the years. Due to these changes, it is necessary to make a review of what is happening in this area at the moment.

Given the significant changes that have occurred in the maritime complex of Ukraine since the entry into force of the Law of Ukraine "On Sea Ports of Ukraine", the issue of investment can be and need to be divided into segments, such as: "before the Law" and "after the Law."

Prior to the Act, on the basis of the investment was carried out to find solutions in a limited capacity, which in its first place, led to groundbreaking for its duration, the practice of using cooperation agreements that allowed to attract private capital to the state ports. Due to the repeated changes in political situation, government's decision to work within the framework of joint ventures and joint activities almost came to naught. Replacement, if you can call it that way, was served in the light of lease agreement, with significant restrictions on making private investment in the reconstruction of existing and creation of new port facilities.

It should be noted that some investors initially chose their own, separate from the cooperation with the State Seaport Authority, way, whose aim was to create new terminals, or on the basis of existing enterprises with access to the sea (examples – "NIBULON" Nikolaev or CJSC "Illichivsk Grain terminal", Ilichevsk), or literally" from scratch "when and rear power and berthing facilities were built on the free areas (for example – LLC" Borivage "Southern). There are also examples of combined solutions (terminals Group "TIS", Southern). The decision to follow this path meant not only overcoming rather complicated bureaucratic procedures at the stage of approvals from land acquisition and to commissioning, but also the need to involve much higher amounts of investment. On the other hand, this way guaranteed

significantly greater freedom of action and confidence in the security of their investments. This segment of the market for marine terminals, undoubtedly created a certain imbalance in the distribution of traffic between the public and private sectors, once again showing that the success of the competition is always on the side of the person who has the initiative.

Effective full use of the experience was the regime of free economic zones in the sea ports of Odessa and Reni, who stands apart from the conventional forms of investment. During the work of SEZ was implemented 11 investment projects ("Freeport" – 5 "Reni" – 6), using the preferential tax treatment. Unfortunately, as in the case of a joint venture in respect of the SEZ, it was decided by the Parliament to abolish preferential treatment of investment since 2005. As a result, none of the new projects were realized. Even though, there is a lack of benefits, it has to be admitted, that the implementation of projects under the SEZ is still the most attractive and easy way (the procedure) development investment. Unfortunately, FEZ "Freeport" exhausted itself territorially and free sites are not currently available.

Thus, almost all of the possible directions for investing in the stage of "before the law", sooner or later met with changes in the law and the rules of work that, in itself, violate the principle of long-term series of rules (the principle of stability) as an integral part of creating a secure environment for investment.

One of the main purposes, that should be realized by the new Act was to bring clarity and empowerment in such a complicated and long-suffering issue, regarding the investment in port infrastructure in Ukraine. The law has given a list of options for private investment, which, in addition to the previously used joint ventures and leasing, supplemented with innovative for Ukraine, but a widespread option in Europe, concession. In addition, possibility and conditions for privatization have been identified.

There is no doubt, that the adoption of the Law on seaports is a need for all the participants of the production process. However, no document can take into account the full range of views, especially in the absence of the experience of such reforms. This was reflected in a number of comments and suggestions to the Act after its adoption. Such opinions can be divided as into clearly lobbying, as well as the design based on its practical application. If the first is clear enough – behind every good cause there are always unscrupulous fellow travelers; and regarding the second one- it is necessary to provide more detailed analysis.

One of the main problems for the achievement of purposes of the Law, is the disparity between a number of existing legislation with the provisions of its progression.

First of all, investors do not want to be limited to rent only, joint activities or concessions. During the discussion of various projects, it was repeatedly mentioned by potential investors their desire to conceive projects that are based on other forms of investment treaties (the possibility that the Law does not deny), but with the prerequisite of having a simple and, most importantly, fast procedures for their conclusion. However, the law stipulates that the "special" treatment should be determined by a separate law, which is not. Unfortunately, there is a law "On investment activity" only, which is quite general and does not regulate such procedure.

In addition, the other special procedures stipulated by the legislation for rent, joint venture or concession, either too complex, time-consuming and bureaucratic, or not principally realizable (see below).

The presence of objects of state enterprises commercial seaports (de facto, in most cases, is a public stevedoring companies) in the list, can not be privatized, and at the same time makes it impossible to realize both directions of investment law. Firstly, in fact, the very privatization itself, and, secondly, because of the restrictions imposed by paragraph 7 of Article 141 of the Commercial Code of Ukraine, the conclusion of new cooperation agreements.

Project to build a new port infrastructure encounters a problem with the design of water resource lands, formed the lack of land, as well as the design of artificial land.

The law contains conflicting rules on the rights of private investors in the creation of mooring facilities of private property. And to attract private investment for the construction of new piers of state property by the State Enterprise "ASD" will hit a long process of project documentation, which is inevitable for any public facility, and a lack of order compensation for such investment, which should be adopted in accordance with the CMU Act.

Today's market requires a deep-water areas of the seaports, which in reality is impossible without a serious approach to dredging in the vast majority of seaports. In many ports such works were not carried out for many years even to maintain passport depths. At the same time, even with the availability of technical and financial capabilities, the process is delayed due to the complicated bureaucratic procedures to harmonize this type of works. Therefore ASD were drafted amendments to the CMU RESOLVED from 12.07.2005 № 557 to simplify this procedure, specifically for operational dredging.

Based on the facts above, we can define the following directions to solve the given problem issues:

1. Restoration of preferential treatment in the FEZ sea ports of Odessa and Reni (SEZ "Porto-Franco" and "Reni"), followed by the introduction of EPZs in all sea ports of Ukraine.
2. Privatization of State stevedoring companies.
3. Develop and adopt separate Law on the peculiarities of the concession in seaports, which will enter into a concession contract for a maximum period of 6 months.
4. Simplification of procedures for obtaining permits for dredging.
5. Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On Approval of the Procedure and conditions of compensation for investments made by business entities in the strategic port infrastructure."
6. Adoption of the Law of Ukraine "On the artificially created land on water bodies within the seaport."
7. Implementation of changes into the Law regarding following issues:
 - a) simplify the borders of territorial waters and seaports;
 - b) secure opportunities for private investors, in agreement with the DP "ASD, creating berthing facilities of private property.

References

1. Гурч Л. Проблемы развития электронной торговли в Украине / Л. Гурч // Персонал. – 2004. – № 1. – С. 68-77.
2. Ларин О.Н. Организация грузовых перевозок: учебное пособие / О.Н. Ларин. – Челябинск: Изд-во ЮУрГУ, 2006. – 99 с.

3. Липинская А.А. Упрощение организационных процедур в использовании транзитного потенциала Украины: монография / Липинская А.А., Котлубай А.М. – Одесса: ИПРЭИ НАН Украины, 2008. – 132 с.

4. Савинов Ю.А. Современные направления развития международной электронной торговли / Ю.А. Савинов // Внешнеэкономический бюллетень. – 2004. – № 8. – С. 32–41.

Анотація

За обсягами та якістю перевалки вітчизняне портове господарство знаходиться в одному ряду з такими розвиненими країнами як Бельгія, Греція, Данія, Німеччина, Норвегія, Саудівська Аравія, Туреччина і Швеція. Однак, існуючі процедури оформлення вантажів контролюючими органами в пунктах пропуску через державний кордон в морських портах не тільки не дозволяють нарощувати вантажну базу, а й призводять до втрати існуючих вантажопотоків. За рівнем ефективності логістики (LPI індекс, який оцінюється Міжнародним банком) Україна знаходиться на 61 місці з 160 країн, на рівні з Кіпром (острів!), Оман, Єгиптом і Сербією (не має виходу до моря!).

Змінити стан справ можливо тільки через кардинальну зміну чинного законодавства. За минулі роки практичного застосування нової для України інформаційної системи портового співтовариства накопичився значний досвід, який включає багато специфічних моментів, які неможливо було передбачити під час прийняття чинних нормативно-правових актів. Тому є нагальна потреба визначення всіх аспектів функціонування такої системи на законодавчому рівні.

Розширення системи електронного «Єдиного вікна» шляхом подальшого впровадження інформаційної системи портового співтовариства є вкрай важливим у зв'язку з підписанням Угоди про асоціацію з ЄС.

Інформаційна система портового співтовариства забезпечує прозорий механізм оформлення вантажів в порту, виключає безпосередній контакт з посадовими особами, що здійснюють оформлення вантажів, та як наслідок, «людський фактор», не дозволяє оформляти вантажі позачергово і вивозити вантажі з порту за підробленими документами.

Разом з цим назріла необхідність у впровадженні на законодавчому рівні норм, спрямованих на вдосконалення портової логістики, підвищення ефективності правоохоронної роботи, усунення передумов для скоєння корупційних діянь, зниження витрат Держбюджету.

Найбільш ефективним способом вирішення цього питання є прийняття Верховною Радою України проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо сприяння процедурам торгівлі та логістики у морських портах», (зокрема до Митного, Податкового, Водного кодексів України, Кодексу торговельного мореплавства, Законів України «Про прикордонний контроль», «Про державний кордон України», «Про морські порти України», «Про ветеринарну медицину», «Про карантин рослин», «Про безпечність та якість харчових продуктів», «Про охорону навколишнього природного середовища», «Про транспорт», «Про автомобільні дороги») спрямованого на комплексне усунення недоліків в існуючій правовій базі функціонування морських портів, пунктів пропуску через державний кордон для морського сполучення з урахуванням українського та міжнародного досвіду.

Зазначений законопроект має врегулювати питання:

- скорочення часу оформлення суден за рахунок скасування комісійного оформлення, приведення переліку документів, що подається капітаном у відповідність до світової практики, проведення оформлення приходу у першому порту заходу, а відходу в останньому у разі заходу судна до декількох Українських портів, приведення процедур контролю ізольованого баласту до світових стандартів, здійснення екологічного контролю судна виключно у разі виявлення фактів явного забруднення навколишнього природного середовища;

- скорочення часу оформлення товарів за рахунок впровадження інформаційної системи портового співтовариства, здійснення радіологічного контролю під час вивантаження товарів з борту судна в автоматичному режимі стаціонарними приладами, впровадження попереднього документального контролю щодо всіх товарів, які ввозяться на територію України через морські порти, скасування проведення ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного контролю вантажів, що переміщуються прохідним транзитом у контейнерах, скасування необхідності опломбування кожного контейнеру за рахунок визнання в якості митних забезпечень пломб вантажовідправників, якщо відомості про них наведені у товаросупровідних документах, встановлення загального обсягу інструментальних митних формальностей (митний огляд, зважування, сканування тощо), що застосовуються до товарів, що переміщуються у контейнерах в пунктах пропуску для морського сполучення, на рівні до 5% середньодобової перепускної спроможності морського терміналу, проведення інструментальних митних формальностей (огляд, зважування, сканування) до навантаження контейнеру на транспортний засіб перевізника шляхом обов'язкового використання технологічного транспорту портового оператора, виключення надання підрозділами Держприкордонслужби дозволу охороні морського порту на вивезення з території порту вантажів у контейнерах, щодо яких проведено митний контроль, здійснення фітосанітарного контролю державним інспектором ветеринарної медицини, у разі якщо товар підлягає ветеринарно-санітарному та фітосанітарному контролю;

- підвищення ефективності правоохоронної роботи та протидії корупції за рахунок надання морським агентом попередньої інформації про товари, прийняті до перевезення в контейнерах в інформаційну систему портового співтовариства, заборони вивантаження таких контейнерів до подання попередньої інформації, подання інформації про фактичну вагу товарів, що прийняті до перевезення у контейнерах, та у разі відсутності такої інформації – обов'язкового зважування, використання для оцінки ризиків відомостей, наявних в інформаційній системі портового співтовариства, встановлення відповідальності портового оператора за неправомірні операції з товарами, втрату товарів, неподання звітності про товари, що перебувають під митним контролем, впровадження персональної матеріальної відповідальності посадових осіб органів доходів і зборів за безпідставно прийняті рішення про проведення митного огляду та зважування товарів, фіксації в інформаційній системі портового співтовариства кожного рішення, прийнятого контролюючими органами;

- підвищення рівня безпеки мореплавства за рахунок впровадження обов'язкової перевірки маси бруто навантажених контейнерів перед завантаженням на борт судна;

- надання поштовху до розвитку доставленню в річкові порти контейнерів, ввезених в морські порти океанськими контейнеровозами та організації блендінгу (змішування) транзитних нафтопродуктів.