

Справедливість існує тоді, коли всі займаються своїми власними справами і не втручаються в справи інших

Платон. Республіка

Sum cuique — “КОЖНОМУ СВОЄ”

Нотатки з Міжнародної конференції “Практика морського бізнесу: ділимося досвідом”

Юрій Михайлов

Частина перша: міфологія

У всіх міфологіях світу ми знаходимо розповіді про боротьбу сил добра і зла: війну між богами та титанами у грецькій міфології, війну між повсталими ангелами і Богом у Біблії тощо. Так і в нас склалася ціла міфологія довкола експорту з України сільгосппродукції взагалі та зерна зокрема.

Коротко сюжет нової української міфології виглядає так: іде війна не на життя, а на смерть між силами добра (уряд, Президент, Верховна Рада, Генеральна прокуратура) і зла (зернотрейдери). Зернотрейдери намагаються обікрати весь український народ, позбавити всіх громадян країни права на пайку хліба, вивізи зерно за безцінь, і влаштувати новий голодомор в Україні. Але на захисті українського народу від цього “бісового сімені”, як той архангел Гавриїл із вогняним мечем, стоять народні обранці, наші слуги народу.

Щоб остаточно добити цих “гаспидів” і ворогів роду людського, Верховна Рада прийняла Податковий кодекс, яким скасувала повернення ПДВ під час експорту зерна трейдерам (які й так марно роками чекали на його повернення, але все ж таки мали принаймні хоч якусь примарну надію). Одночасно — як “контрольний постріл” — низка борців за щастя народу запропонувала законопроект №8163, яким дозвіл на експорт зерна надається лише виробникам зерна, трейдерам, які профінансують посівну на 50%, і так званому “державному операторові” (точніше, якимсь не менш міфічним хлопцем з острова, на якому в далекі міфічні часи народилася з піни морської богиня краси та кохання Афродита), який, як ті птахи небесні, лише збиратиме в “житниці” і вивозитиме прибуток — як дар богині — на цей самий острів.

Прапор вам у руки, попутного вітру у вітрила і дев’ять грамів... (вибачте, якось воно так спонтанно вихопилося), тобто сім футів під кілем!

Ага, оце ж я саме і хотів поговорити про ці “вітрила” та “кіль”.

У нашій аграрній пресі про експортно-імпорتنі операції йдеться на рівні не далі порту: завантажили/розвантажили товар на борт/з борту і забули — далі все відбувається автома-

тично. А насправді — все тільки починається. І ось про це “все” йшла мова на Сьомій міжнародній конференції під назвою “ПРАКТИКА МОРСЬКОГО БІЗНЕСУ: ДІЛИМОСЯ ДОСВІДОМ”, яку провела в Одесі на початку червня Міжнародна юридична служба. Цього року в конференції взяли участь понад 130 учасників із Великої Британії, Іспанії, Італії, Латвії, Росії, Кіпру. На правах інформаційного партнера в конференції взяв участь і журнал “Пропозиція”.

Головний висновок: переважній більшості виробників зерна взагалі треба викинути з голови цю дурницю про його експорт. Дай їм, Боже, розуму, укласти хоча б нормальний договір про продаж зерна елеватору, не кажучи вже про зовнішньоекономічний контракт з усіма цими CIF, DDU і т.д. А якщо щось станеться з вантажем? Ну, наприклад, судно захопили пірати, або тріснув корпус, і морська вода зіпсувала вантаж, або десь там, у Ла-Манші, судно зіштовхнулося з якоюсь субмариною. Ну й так далі...

А арбітраж у Лондоні? Бо тільки людина несповна розуму може довірити розгляд справи у “найсправедливішому і найгуманнішому в світі” українському суді. Володієте вільно англійською і знаєте морське торговельне законодавство?

Не ставлячи за мету повністю розкрити все коло питань, я лише широкими мазками окреслю проблему.

Розвитку галузі перевалювання вантажів заважають такі проблеми

Проблема	Наслідок
Фіксовані тарифи на перевалювання	Порти та термінали не можуть конкурувати за ціною, що має негативні наслідки у кризові періоди. Це є однією з передумов корупції
Невиправдано великі портові збори	Порти втрачають конкурентоспроможність
Високі податки на нове портове обладнання	Відлякування приватних інвесторів
Застаріле та неефективне законодавство	Корупція
Відсутність законодавства щодо розвитку акваторій портів	Модернізація портів практично неможлива
Відсутність законодавства щодо зміни землекористування	Складнощі з будівництвом нових терміналів
Передача акваторій під юрисдикцію портів	Державні порти забороняють будівництво нових конкуруючих терміналів

Частина друга: реальність

1. Ризики

Про це на конференції розповіли Артур Ніцевич і Микола Мельников із Міжнародної юридичної служби.

Отже, на власників і перевізників вантажу чатують ризики: втрата вантажу, його недостача, псування, затримання вантажу державними органами (митниця і “зелені кашкети” не дають “добро”), простій судна понад визначені терміни.

Як стягнути борги з нерезидента, якщо виявиться, що агент застрахував вантаж у якійсь страховій компанії на острові Вануату, власником якої є тубілець, який навіть до десяти не вміє рахувати? Отже, треба вміти оцінювати контрагентів не тільки за рекламними буклетами.

Господарський суд в Україні щорічно розглядає приблизно 100 000 (сто тисяч!) справ на рік. Виконання постанов суду — в найкращому разі! — 30%. Отже, без звернення до Лондонської асоціації морських арбітрів (LMAA) тут не обійдешся. Але знову ж таки — краще мати справу з вітчизняною юридичною компанією, що є членом LMAA.

Чи є форс-мажором запровадження квот на експорт зерна українським урядом? Відповідь на це просте запитання є різною з точки зору українського та англійського законодавства.

2. Перевалювання вантажу

Перед тим, як судно відчалить, товар треба на нього завантажити. Називається цей процес “перевалювання” (або англійською — “стивідоринг”). Про проблеми з перевалюванням вантажів в Україні на конференції розповів Андрій Кузьменко з компанії “Трансінвестсервіс” (ТІС).

Незважаючи на те, що 45% перевалювання вантажів в Україні здійснюють приватні стивідори, уряд уперто “впригол” не розглядає їх як операторів.

В Україні виникли нові моделі портів. Наприклад, у державному порту в Миколаєві є приватні термінали, які непідконтрольні порту, внаслідок чого між ними весь час виникають конфлікти. В Одесі всі приватні термінали контролюються портом. З цього приводу виникає купа проблем, пов’язана з відсутністю процедури переходу вантажу між державними портами та приватними терміналами. Ну, й додамо до цього комерційні функції портів, які “ставлять палиці в колеса” приватним конкурентам. Міністерство транспорту зацікавлене в позитивних показниках роботи державних портів, які як тільки можуть заважають працювати приватним операторам. Порти монополізували всі додаткові послуги, такі як робота буксирів тощо.

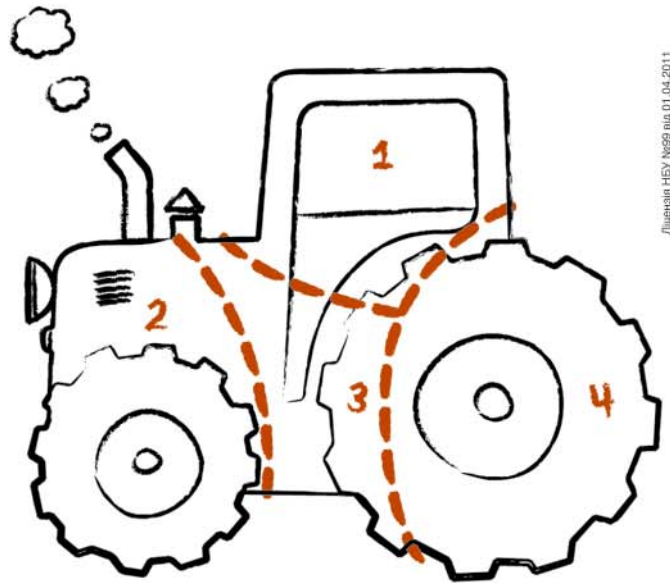
Чи вирішить ці проблеми приватизація портів? Скоріш за все, — ні: приватизація вигідна лише чиновникам при владі, яка дозволить їм “прихватизувати” державні порти.

Адміністративна реформа начебто передбачала розподіл регуляторних і комерційних функцій між міністерствами та відповідними службами. “Хотіли, як краще, вийшло, як завжди”, як казав покійний Віктор Чорномирдін: Міністерство транспорту зберегло як регуляторні функції, так і відповідальність за прибутковість роботи державних портів.

3. Податки

Новий Податковий кодекс, розроблений “командою професіоналів”, руйнує не тільки сільське господарство України, але й транспортну галузь. У своїх доповідях Олена Лосевська та Іван Мовляк із Міжнародної юридичної служби розглядали деякі законодавчі “еврики”.

Сплачуйте чверть та використовуйте на повну



Ліцензія НБУ №99 від 01.04.2011

Кредит
на придбання агротехніки

Початковий внесок —
25% від вартості техніки



0 800 30 5555

безкоштовно в межах України зі стаціонарних телефонів



+38 044 393 76 39



www.credit-agricole.com.ua

 **CRÉDIT AGRICOLE**

Crédit Agricole. Правила банку — правила етики

Наприклад, передбачається перевезення вантажів за єдиним міжнародним перевізним документом. Проте визначення, що таке “єдиний міжнародний перевізний документ”, — немає! До того ж, у кожній транспортній галузі (авіаційний, залізничний, автомобільний, морський транспорт) користуються різними документами.

Якщо постачальником послуг під час експорту (у даному разі транспортних) є резидент, він має право на відшкодування ПДВ, якщо нерезидент — не має. “Професіонали” подумали навіть стягувати ПДВ із компенсацій за простій суден (у тому числі з вини держави). Ну, й так далі (35 сторінок доповіді).

4. Страхування

Про те, як правильно застрахувати вантаж і як правильно діяти у разі настання страхового випадку, розповів Сергій Деревянкін з російської страхової компанії “Согласие”.

Отже, завданням страхової компанії є: оперативний розгляд заяви щодо виплати страховки, встановлення факту та причин страхової події, оформлення та виплата страхової компенсації та суброгація (тобто перехід до страховика на підставі відповідного акта права вимоги, яке страхувальник має щодо особи, винної у завданні йому збитків).

Я оце подумав: наші сільгоспвиробники не дуже-то поспішають застрахувати свій урожай від усіляких лих єгипетських, а під час самостійного експорту власної продукції їм треба буде морочити голову ще й страхуванням своєї продукції на транспорті.

5. Майстер-класи

Під час конференції організатори провели кілька майстер-класів, на яких наводили приклади різних конфліктних ситуацій і “розбір польотів” на тему “хто винний”: продавець, перевізник, покупець? Відповідали на питання, як діяти за певних обставин; що було передбачено в контрактах тощо.

Цікавим було те, що наводили приклади контрактів, укладених провідними світовими зернотрейдерами, в яких містилися елементарні помилки. І це фірми, в яких працюють високооплачувані юристи! Наскільки реальним є ведення зовнішньоекономічної діяльності пересічним сільгоспвиробником? Відповідь напрошується сама собою.

На завершення

Результат експорту на рівні 877 тис. тонн, про який відзвітував Хлібінвестбуд, потрібно сприймати з принциповим застереженням: велику частину цього обсягу було продано в українському порту зернотрейдерам на умовах FOB.

Рекордні для першого року роботи результати експорту Хлібінвестбуду не означають, що компанія зуміла вийти на світовий ринок зерна. Більша частина зерна, яке експортувала компанія “Хлібінвестбуд”, була реалізована на умовах FOB традиційним покупцям сільгосппродукції в Україні — транснаціональним зернотрейдерам, пише газета “Дело” у середу, 11 травня.

“За умовами продажу FOB (Free On Board) продавець зобов’язаний доставити товар у порт і завантажити на вказане покупцем судно; витрати з доставки товару на борт судна лягають на продавця. Ризик випадкового псування майна або його пошкодження покладається на продавця — до моменту перетину товаром борту судна — і на покупця — із зазначеного моменту. Право власності на товар переходить від продавця до покупця одночасно з переходом ризику.

При цьому експорт все одно вважається здійсненим компанією-продавцем, хоча фактично зерно ще не залишило території України. Тому подані компанією дані про експорт 877 тис. тонн зерна цілком коректні. Однак при цьому велика частина цього обсягу пішла не кінцевому покупцеві, а посередникам-зернотрейдерам, проти яких так ревно виступав уряд” (газета “Дзеркало тижня”, 11.05.2011).

У нашій аграрній пресі про експортно-імпорتنі операції йдеться на рівні не далі порту: завантажили/розвантажили товар на борт/з борту і забули — далі все відбувається автоматично. А насправді — все тільки починається. І ось про це “все” йшла мова на Сьомій міжнародній конференції під назвою “ПРАКТИКА МОРСЬКОГО БІЗНЕСУ: ДІЛИМОСЯ ДОСВІДОМ”



Оце прочитав усе написане вище і подумав: сучасні міфи в нас є якимись неправильними. Здається, що в них усе перевернуто догори ногами: сили зла називаються силами добра, і навпаки. Як би було добре, коли б усі займалися тим, на чому вони розуміються. Як казав Ісус із Назарета: “Богу богове, а цісарю — цісареве”. Наприклад, щоб трейдери зосереджувалися на операціях купівлі/продажу та логістиці, а не заморочувалися форвардним фінансуванням вирощування зерна. Щоб доктор геолого-мінералогічних наук Микола Азаров займався геологічними дослідженнями, а не експериментував економікою України. Щоб інженер-металург Сергій Тігіпко плавив чавун і сталь, а не намагався реформувати економіку, і не розробляв Податковий кодекс і Пенсійну реформу. І щоб сільгосптоваровиробники займалися виробництвом сільгосппродукції, а не вивчали в розпачі англійське морське торгове законодавство. ◀