

Шановні панове!

I.

Більшість позитивних зрушень в технологіях обробки зовнішньоекономічних вантажів, що характеризуються спрощенням та прискоренням процедур державного контролю (зокрема, впровадження попереднього документального контролю - так званого ПДК, можливості застосування «вільної практики», електронного декларування, визначення в правовому полі вимог до встановлення фіксованих часових нормативів та виключних підстав для проведення оглядових процедур), це далеко не повний перелік змін в здійсненні митних формальностей, що відбулись завдяки кропіткій, наполегливій праці широкої спільноти міжнародних та вітчизняних фахівців в сфері розвитку міжнародної торгівлі та транспортних процесів.

Ініціативні пропозиції з цих питань учасників міжнародних перевезень (комбінованих чи прямих, без зміни видів транспорту) постійно опрацьовувались та підтримувались адміністрацією Одеського, Іллічівського морських портів, морського порту «Южний», Громадськими радами, створеними при відповідних міністерствах та відомствах.

Така послідовна, невпинна, колегіальна робота, в умовах постійного подолання бюрократичних та корупційних механізмів, долаючи суб'єктивні бар'єри, дозволила досягнути рівня практичного застосування низки міжнародних норм та стандартів, рекомендацій міжнародних організацій та транспортних інституцій, розширити та удосконалити національне нормативно - правове регулювання, яке має на меті зростання економічної та функціональної спроможності морських портів, прискорення проходження митних формальностей, збільшення можливостей та зміцнення захисту прав всіх учасників транспортно-експедиторської діяльності, незалежно від форм їх власності та виду господарської діяльності, пов'язаної з обробкою зовнішньоекономічних вантажів та обсягами транспортування через міжнародні морські пункти пропуску.

Довідково: Митним кодексом України від 13.03.2012 №4495-VI, зокрема обумовлено: застосування інформаційних, телекомунікаційних та інформаційно-телекомунікаційних систем і засобів їх забезпечення, що використовуються суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності (стаття 34 глави 5 Кодексу);

можливість оцінювання ризиків при ввезенні товарів на митну територію України морськими (річковими) суднами, за відомостями, наданих перевізником до митниці в електронному вигляді, у форматі міжнародних стандартів обміну електронною інформацією (пункт 5 статті 210 Кодексу);

що митна декларація та інші документи, подання яких митним органам передбачено Кодексом, оформлені на паперовому носії та у вигляді електронних документів, мають однакову юридичну силу (стаття 257 Кодексу).

допущення надання до 01.01.2017 на паперових носіях документів, зазначених у частині третій статті 33 цього Кодексу (положення пункту 7 розділу XXI Прикінцевих та перехідних положень).

Правилами оформлення вантажних перевізних документів на перевезення морським транспортом, затвердженого наказом Мінінфраструктури від 13.12.2004 №1098 (у редакції наказу від 18.10.2012 №622) передбачено оформлення вантажних перевізних документів із використанням електронних інформаційних систем та дотриманням вимог законодавства про електронний документообіг, без здійснення у такому разі паперового документообігу.

Постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 451 (в редакції від 03.07.2013 №553) «Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів, перевізників і товарів, що переміщуються ними» (далі - постанова КМУ №451), виданої відповідно до статей 318, 335 і 336 Митного кодексу України, статті 25 Закону України «Про прикордонний контроль», розділом VII Правил надання послуг у морських портах України, затверджених наказом Мінінфраструктури від 05.06.2013 №348, визначено умови застосування ІСПС в морських портах.

Пунктом 4 Порядку переміщення товарів у пунктах пропуску через державний кордон, що розташовані на території морських портів України, під час контейнерних перевезень у прямому змішаному сполученні, затвердженому постановою Кабміну України від 02.04.2009 №320, передбачено, що коли не використовується єдина інформаційна система порту, пред'явлення документів на товари і транспортні засоби для оформлення контролюючими органами та їх видача після оформлення здійснюються через представника адміністрації порту або вантажного митного комплексу.

Відповідно до пунктів 2, 7 Типової технологічної схеми пропуску, затвердженої постановою КМУ №451 та Угоди про інформаційне співробітництво (далі - Угода), укладеної з державним підприємством «Адміністрації морських портів України» на засадах прозорості та публічності, з дотриманням статті 634 ЦК України, глави 5 Митного кодексу України, державні органи, уповноважені здійснювати відповідні види контролю в пунктах пропуску через державний кордон і суб'єкти господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту, мають можливість використовувати ІСПС.

Умовами цієї Угоди суб'єктам господарювання публічно гарантовано право самостійного, добровільного, власного волевиявлення на отримання доступу до ІСПС та підписання відповідних договорів, умови яких оголошено для завчасного опрацювання зацікавленими сторонами. Більш детально з довідковими відомостями щодо укладення угод з ДП «АМПУ» та договорів з Центром обробки даних, бажаючі мають можливість ознайомитись на офіційних сайтах: www.uspa.gov.ua та www.ppl33-35.com.

Довідково: Угодою передбачено різні альтернативні шляхи здійснення суб'єктами господарювання своєї діяльності в умовах функціонування ІСПС в порту.

Укладення Угоди «заявниками» не передбачає отримання ними доступу до ІСПС, застосування ІСПС в таких випадках здійснюється з наданням послуг працівниками відповідних підрозділів порту за допомогою технічних і програмних засобів адміністрації портів.

Звичайно, як це прямо обумовлено в Угоді, «заявники» мають можливість за власним розсудом та волевиявленням набути категорію «замовників» та отримати доступ до ІСПС при укладанні договорів про надання послуг з технічної підтримки та обслуговування ІСПС з Центром обробки даних. «Замовники», уклавши Угоду та отримавши доступ до ІСПС шляхом укладення з Центром обробки даних відповідних договорів набувають статусу «Експедитор» в ІСПС.

Технічна підтримка, обслуговування та надання доступу до ІСПС здійснюється та супроводжується в установленому законодавством порядку Центром обробки даних на договірних засадах, із забезпеченням належного рівня захисту інформації, яка міститься в системі, що засвідчено Атестатом відповідності комплексної системи захисту інформації єдиної інформаційної системи портового співтовариства (АС(3)-ПС) № 9065 від 15.10.2013.

Загалом, відповідно до Угоди, «Користувачі» ІСПС - це державні органи та будь-які суб'єкти господарювання, які виконують технологічні процеси порту, що застосовуються для забезпечення організації міжнародних перевезень вантажів, їх обробки та схоронності, які на договірних засадах використовують ІСПС шляхом укладення Угоди, договору про надання послуг з технічної підтримки та обслуговування ІСПС та/або договору про надання доступу до ІСПС.

За умовами Угоди, вантажовласники - «замовники» (Клієнти) або вповноважені ними особи самостійно обирають спосіб оформлення наряду (заяви на відвантаження товарів з морського порту), а саме, на паперовому носії (шляхом звернення до представників адміністрації відповідного порту для використання ІСПС) чи безпосередньо використовуючи ІСПС, у тому числі дистанційно із свого віддаленого робочого місця, маючи при цьому можливість зменшити витрати власних ресурсів та прискорити процес обробки кожного контейнеру з вантажем для вивезення з морського пункту пропуску.

Такий підхід до технологічного процесу та впровадженню ІСПС відповідає Стандартному правилу 7.4. Додатку II до Міжнародної конвенції про спрощення і гармонізацію митних процедур від 18.05.1973 (редакція 1999р.), де визначено, що при застосуванні інформаційних технологій: «Нові чи змінені норми національного законодавства повинні передбачати: - електронні способи обміну інформацією як альтернативу вимоги представлення письмових документів» та іншим положенням цієї Конвенції, зокрема в частині електронного декларування та документообігу, а також згаданому вище національному законодавству.

За відгуками міжнародних та національних експертів, функціонування в Одеському морському порту та поетапний перехід у 2014 році для застосування іншими портами одеського регіону багатопрофільної ІСПС, із використанням існуючих міжнародних стандартів, досвіду і передової практики європейських портів, має вигоди як для ділових кіл так і для державних контролюючих органів, що забезпечить позитивний вплив на розвиток ведучого Європейського логістичного ланцюга між Півднем та Північчю Європи, між Європою і Азією.

Станом на кінець березня 2014 року, до Угоди приєдналися 426 суб'єктів господарювання та 5 державних контролюючих органів.

В числі суб'єктів господарювання 6 «Заявників» обрали користування ІСПС із використанням надання паперових примірників документів до підрозділів ДП «АМПУ», 405 суб'єкта уклали Угоду з ДП «АМПУ» у якості «Замовників», тобто виявили наміри користуватись ІСПС зі свого віддаленого робочого місця. Скористалися такою можливістю 383 «Замовник», які мають статус «Експедитор» на договірних засадах з Центром обробки даних та відповідно отримали послугу технічної підтримки та обслуговування.

У статусі «Морський агент» Угоду уклали 7 користувачів, з яких 5 отримали доступ до ІСПС безпосередньо зі свого робочого місця.

У статусі «Перевізник» Угоду уклали 8 організацій, всі вони мають доступ до ІСПС.

При цьому, у березні місяці поточного року до ІСПС була введена інформація щодо оформлення **12348 контейнерів з товарами**. Послугами системи зі свого робочого місця скористалися 294 суб'єкта господарювання у статусі «Експедитор» (77% від загальної кількості Замовників, що уклали договори з ЦОД).

10 організацій скористалися сервісом фахівців ДП «АМПУ», які ввели до ІСПС інформацію про **153 контейнери (1,3% від загальної кількості)**.

Треба зазначити, що з вказаних 10 суб'єктів, 2 – вибрали для себе саме такий спосіб роботи в Одеському порту (Заявники) та надавали документи до ДП «АМПУ» на паперових носіях щодо оформлення 71 контейнерів. 4 експедиторські організації з вказаних 10 уклали Угоду про інформаційне співробітництво з ДП

«АМПУ», бажаючи вводити інформацію зі свого робочого місця (Замовники), але станом на кінець березня, ще не звернулися до Центру обробки даних для отримання доступу до ІСПС.

4 експедиторських організації скористалися послугами фахівців ДП «АМПУ», маючи доступ до ІСПС зі свого робочого місця, але з будь-яких причин їм було зручно надати документи для вивезення 9 контейнерів з порту на паперових носіях. В той же час, зазначені 4 організації ввели інформацію до ІСПС зі свого робочого місця щодо 93 контейнерів з товарами.

Нагадуємо, що система налаштована таким чином, що вивезення товарів у контейнерах за межі Одеського порту дозволяє оформити електронну перепустку для в'їзду автотранспортного засобу на територію порту лише за наявності позитивного рішення митниці щодо надання дозволу на навантаження контейнеру на транспортний засіб та визначення відповідних форм митного контролю.

Окрім цього, можливість вивезення товарів у контейнерах за межі пункту пропуску наявна лише за позитивним рішенням посадових осіб митниці та прикордонної служби після проведення визначених форм контролю, про що проставляється відповідна відмітка в ІСПС.

II.

В міжнародних морських пунктах пропуску Одеської області успішно функціонують суб'єкти господарської діяльності, забезпечуючи розвиток своєї власної комерційної діяльності в умовах експлуатації власної та наявної портової інфраструктури та інших державних ресурсів.

Вочевидь, що загально політичні події та зміни в економіці, що відбуваються в країні, не сприяють державному фінансуванню для модернізації виробничого, технічного комплексів чи формування інноваційного «банку» ефективного забезпечення розвитку інфраструктури та господарської діяльності на території морських портів.

Шкода, що окремі приватні транспортні та інші підприємства і організації, діяльність яких на території портів тісно пов'язана з обслуговуванням міжнародних перевезень вантажів, загалом тривалий час не брали участі в короткострокових чи довгострокових інвестиційних або інноваційних проектах портів та державних органів, спрямованих на спрощення та прискорення виконання формальностей, надаючи перевагу повсякденним витратам на так звані «вирішення» та «контакти», вбачаючи в такій організації власної господарської діяльності запоруку стабільності та фінансового благополуччя.

Реалізація програм адаптації національного законодавства до законодавства ЄС із урахуванням особливостей міжнародних комбінованих перевезень вантажів в контейнерах зумовили пошук шляхів прискорення їх обробки, поступово означивши пріоритети подальшої перспективної діяльності морських портів з використанням інформаційних технологій та електронного документообігу, застосуванням ІСПС, спрямованої на позитивне вирішення галузевих завдань, спрощення міжнародної торгівлі та збільшення обсягів вантажообігу.

Обсяги міжнародних контейнерних перевезень через морські пункти пропуску зросли в умовах існуючої інфраструктури та відсутності можливості

збільшення території морських портів. Такі обставини, при обмеженому бюджетному фінансуванні, вимагають заходів, що забезпечують впровадження інноваційних технологій в морських портах України, прискорення обробки зовнішньоекономічних вантажів та удосконалення транспортних процесів.

На разі, слід зазначити, що на адреси державних та колегіальних органів, задіяних у процесах спрощення транспортних та вантажних операцій в морських портах України, останнім часом почали надходити звернення окремих осіб, з викривленням фактів та обставин щодо забезпечення впровадження ІСПС, вимогами про зміни у взаємовідносинах сторін Угод, на основі яких стало можливим реальне функціонування ІСПС.

Окремими особами, невдоволених позитивними зрушеннями, що поетапно реалізуються в портах за допомогою ІСПС, оголошуються претензійні заяви, із закликами до дестабілізації господарської діяльності та лозунгами про корупційні прояви, що як відомо транспортному товариству, вже були предметом обговорень та рішень минулих років.

При цьому, ці особи категорично вимагають від суб'єктів господарювання, що працюють в портах, ведення ними судових проваджень і закликають до недотримання чинного законодавства, пропонують порушувати наявні договірні зобов'язання, що не є прийнятним для ділових стосунків та не сприяє стабільній роботі учасників транспортно-експедиторської діяльності, зацікавлених у зміцненні і розвитку інфраструктури морських портів, які в умовах обмеженого державного фінансування установ транспортної галузі та реалізації програмних проєктів, працюють публічно, оголошуючи очікувані перспективи, запрошуючи до співробітництва та партнерства у вирішенні нагальних питань, вживаючи при цьому всебічних запобіжних заходів для упередження виникнення можливих ризиків.

Такі претензійні виклики побудовані не тільки на неприхованому бажанні не брати участь в реалізації законодавчо визначених кроках розвитку морських портів, заснованих на міжнародній практиці та стандартах, учасникам транспортно-експедиторської діяльності прямо пропонується повернутись в минуле, та знову для отримання тимчасових переваг та корисливих зисків на різних етапах державного контролю запровадити «тісні безпосередні контакти», використовуючи при цьому «тіньові стосунки» для досягнення власних цілей. За подібними зверненнями спостерігається не бажання окремих осіб до прозорого, неупередженого оформлення нарядів в порту, удосконалення проходження визначених законодавством формальностей та забезпечення контрольованої схоронності вантажів і їх вивезення за межі порту.

Відповідно, автором подібних звернень ігноруються фактичні дані реального функціонування ІСПС - центрального елемента спрощення операцій в портах.

Замовчується, що на сьогоднішній день за допомогою ІСПС реалізована можливість вантажоодержувачам або уповноваженим ними експедиторським організаціям відслідковувати реєстрацію нарядів та процеси, які виконуються за поданою ними заявою; одержувати відомості про прийняті митницею рішення в електронній формі. Крім спрощення процедур, система має за мету запобігати

незаконному ввезенню товарів в Україну без проведення державного контролю, яке часто відбувалося з використанням підроблених печаток контролюючих органів на паперових документах.

Зважаючи на викладене, додатково повідомляємо, що інформацію про реалізацію технології за концепцією «Єдине вікно – локальне рішення» розміщено в розділах офіційних сайтів: www.singlewindow.org; www.uspa.gov.ua; www.ppl33-35.com.

Звертаємо увагу, що положеннями пунктів 2, 7 Типової технологічної схеми пропуску, затвердженої постановою КМУ №451 встановлено: «ІСПС - це організаційно-технічна система, що надає можливість накопичувати, перевіряти, обробляти, зберігати та передавати інформацію і документи в електронній формі, необхідні для здійснення прикордонного, митного та інших видів контролю та оформлення товарів і транспортних засобів, та відповідає законодавству України про електронний документообіг. Після впровадження в морському порту ІСПС, відмітки державних органів, уповноважених здійснювати відповідні види контролю в пунктах пропуску через державний кордон, проставляються в такій системі.».

Морські порти є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави з огляду на їх розташування на напрямках міжнародних транспортних коридорів. Від ефективності функціонування морських портів, рівня інформаційно-телекомунікаційних систем і засобів їх забезпечення, технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентна спроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку.

27.02.2014 засобами масової інформації поширено «Резолюцію зборів експедиторів Південного регіону», які відбулися напередодні, де визначено низку проблемних питань оформлення товарів у морських портах Одеської області. Підтримавши прагнення учасників зборів подолати корупційні прояви і створити механізми захисту інтересів експедиторів, оператори проекту «Єдине вікно-локальне рішення» звернули увагу на те, що питання плати за оформлення нарядів і визначення вагових показників може бути вирішено шляхом застосування принципів державно-приватного партнерства, з урахуванням інтересів інвесторів, які змогли забезпечити функціонування інформаційних технологій та систем, спрямованих на захист державних і суспільних інтересів.

Варто зазначити, що зростання обсягів обробки даних в ІСПС потребує концентрації зусиль для забезпечення належного функціонування системи з боку її операторів. Крім того, у ході реалізації модулів ІСПС ведеться постійна робота з пошуку нових аспектів застосування напрацьованих технологій; з'ясовуються і вирішуються проблемні питання; вивчаються потреби й опрацьовуються пропозиції Користувачів.

Так, за їх ініціативою, закріпленою пунктом 1 протоколу засідання МРГ від 10.12.2013 № 11С, Центром обробки даних ТОВ «ППЛ 33-35», як розробником системи, забезпечено створення і технічне супроводження тестового використання модулю управління чергою розгляду митницею електронних нарядів, прийнятих до оформлення.

Питання прозорого публічного управління чергою на оформлення електронних нарядів піднімалося неодноразово, у тому числі громадськими організаціями, що об'єднують компанії-учасниці проекту. Наприклад, Асоціація міжнародних експедиторів України (АМЕУ) у своїх зверненнях до Міністерства інфраструктури України, до Секретаріату МРГ тощо звертала увагу на те, що посадові особи митниці фактично на свій розсуд регулюють час візування нарядів того чи іншого експедитора. Для запобігання проявам корупції і конфліктним ситуаціям було запропоновано впровадити в ІСПС управління чергою і створити у ній спеціальний модуль зі зручним інтерфейсом.

Розроблений алгоритм такого модулю забезпечив технічну можливість обрання працівниками митниці конкретних нормативно-правових актів, які є підставою для рішень про першочерговість їх розгляду. Одночасно він дає експедиторам можливість уже при поданні електронного наряду вказувати (заявляти) в ІСПС відомості про причини, які, на їх думку, є підставою для першочергового оформлення.

За результатами тестових напрацювань реалізовано технічну можливість використання модулю за алгоритмом автоматизованого управління черговістю (послідовністю) із застосуванням допоміжного «меню», що дає експедиторам можливість при поданні електронного наряду самостійно вказувати (заявляти) в ІСПС відомості про причини, які відповідно до законодавства є підставою для першочергового пропуску та оформлення вантажів.

В ході удосконалення роботи ІСПС набрала актуальності пропозиція щодо статистичного обліку опрацьованих за допомогою ІСПС вантажів не за кількістю оформлених нарядів, кожен з яких може бути виписаний на різну кількість контейнерів, а по фактичній кількості оформлених контейнерів, що об'єктивно відображає стан справ про обсяги оброблених та оформлених вантажів, які підлягають вивезенню з порту.

З 24.03.2014, узгоджений з Департаментом митної справи Міндоходів України кодифікований Список примірного переліку нормативно – правових актів з цих питань, відображається в ІСПС записами, вчинених в електронному наряді експедиторами та рішень, прийнятих визначеними уповноваженими посадовими особами відповідних підрозділів митниці.

Звертаємо увагу, що кодифікований Список примірного переліку нормативно - правових актів для відображення подання до ІСПС нарядів (заявок експедиторів) та прийняття рішень про першочергове здійснення митного контролю за даними електронних документів (наряду, коносаментів, інвойсів тощо) на нинішньому етапі є базовим для провадження подальшої класифікації, відповідає нормам міжнародного та національного законодавства (що публічно були оголошені для обговорення пропозицій в Інформаційному бюлетені №3, розміщеному на офіційному сайті: www.ppl33-35.com).

Маючи нагоду, дякуємо шановних Користувачів ІСПС за конструктивні та слушні пропозиції, що надійшли на електронну скриньку: support@ppl33-35.com., які уважно опрацьовані, враховані та узгоджуються для застосування державними органами при оформленні нарядів.

Застосування автоматизованого алгоритму цього модулю ІСПС надало можливість подальшого покрокового використання потужних ресурсів системи. Центром обробки даних реалізовано технічне завдання щодо впровадження публічного моніторингу руху черговості нарядів в режимі on-line шляхом перегляду черги та прийняття митницею рішень по кожному контейнеру з вантажем, заявленого експедитором в наряді для оформлення та вивезення з території морського пункту пропуску. Публічний моніторинг руху черговості нарядів є загальнодоступним для спостереження та контролю суб'єктами господарювання.

Використання такого моніторингу в експедиторському модулі має на меті:

створити умови для дослідження причин та умов, що впливають на рух черги в режимі реального часу;

забезпечити прозорість проходження формальностей на цьому етапі обробки вантажів в порту;

відображати поточний стан обліку всіх нарядів, поданих експедиторами в ІСПС, упорядкованих системою в порядку черги, залежно від дати та часу їх подання, а також історію оформлення в митниці на різних етапах стану їх розгляду.

Уповноважена посадова особа митниці може оформлювати наряди тільки в порядку черговості. Експедитори, маючи можливість подати заявку на першочергове оформлення, із посиланням за допомогою кодифікованого Списку на конкретний нормативно-правовий акт, можуть спостерігати рух черги та ознайомлюватись з історією оформлення наряду на етапах прийняття посадовою особою митниці наступних рішень:

про першочерговий розгляд (з обов'язковим зазначенням правових підстав) чи оформлення в черзі;

повернення експедитору на доопрацювання (вказуються підстави);

відмови в оформленні (вказуються підстави);

тимчасового відсторонення з черги у зв'язку із наявними ознаками ризиків (наприклад, у випадках: отримання орієнтування, відсутності вантажу в журналі обліку митниці із-за не прибуття та не вивантаження судна, заборони в установленому законодавством порядку на переміщення вантажу тощо).

З метою упередження будь-яких проявів недотримання законодавства при оформленні електронних нарядів, дані застосування алгоритму публічного моніторингу руху їх черговості досліджуються для виявлення чинників, які негативно впливають чи ускладнюють рух черги, публічного обговорення для визначення подальших, перспективних кроків використання Користувачами відповідних алгоритмів до модулів ІСПС.

11.03.2014, в м. Одесі, відбулась спільна нарада ДП «АМПУ», Адміністрації Одеського морського порту, Південної митниці, Асоціації контейнерних ліній, портових операторів (стивідорів), транспортно-експедиторських організацій, за участю Центру обробки даних та запрошених осіб.

За порядком денним наради, портовим співтовариством обговорено питання роботи ІСПС, застосування модулю управління чергою та пропозицій його функціонування, впровадження публічного моніторингу руху черги електронних нарядів, з презентацією їх алгоритмів, та інші питання за пропозиціями учасників.

За підсумками цієї наради, прийнято узгоджені рішення: про реалізацію технічного завдання тестової експлуатації в ІСПС публічного моніторингу руху черги нарядів; про перехід на дослідження для провадження в ІСПС технології обробки транзитних та експортних вантажів, що ввозяться на територію Одеського морського порту, вивезення яких буде здійснюватися морськими транспортними засобами; про надання учасниками транспортно - експедиторської діяльності пропозицій для уточнення відомостей та проформи нарядів; про розгляд та узгодження з органами прикордонного та митного контролю можливості відображення в ІСПС відміток про завершення оформлення не по кожному контейнеру, а в цілому всіх контейнерів, вказаних в електронному наряді, у випадках вивезення контейнерів залізничним транспортом.

24.03.2014, під час спільної робочої наради за участю представників Південної митниці та ЦОД, учасниками проаналізовано поточні питання функціонування ІСПС.

За висновками обговорення питань щодо застосування в роботі кодифікованого Списку примірною переліку нормативно – правових актів для першочергового митного контролю та розгляду митницею електронних документів (нарядів, коносаментів, інвойсів); публічного моніторингу руху черговості електронних нарядів, що забезпечує можливість експедиторів спостерігати за станом їх розгляду митницею; механізму дій посадової особи митниці при оформленні електронних звернень (нарядів) із використанням ІСПС та обставин, що гальмують чергу і ускладнюють процес їх розгляду, прийнято рішення про подальші кроки використання технічних можливостей автоматизованих операцій для можливого усунення причин, що викликають такі обставини.

На даний час ЦОД додатково опрацьовуються завдання щодо автоматизованого контролю наявності ризиків за профілем причин тривалого перебування електронного наряду в черзі, можливості узагальненої кодифікації поширених причин їх доопрацювання, внесення змін до алгоритмів синхронізації окремих граф наряду із урахуванням даних електронних журналів обліку митниці, тощо.

Опрацювання даних спостереження руху черговості щодо 2119 електронних нарядів впродовж поточного місяця (нині публічного), надало можливість визначити реальні основні чинники, що стримують чергу та процес оформлення вантажів в контейнерах, зазначених експедиторами в нарядах.

Виявилось, що майже половина електронних нарядів подані для оформлення безпідставно, з даними, що унеможливають їх перевірку, а саме, співставлення інформації, яка була надана морським агентом щодо товарів, які фактично перетнули митний кордон з інформацією, яка надається вантажовласником про намір ввезення товарів в Україну. Від загальної кількості - 46%, це наряди, надані експедиторами до прибуття судна та вивантаження контейнерів з вантажем в порту, 26% - в наряді не вказано документ контролю за доставкою, в інших чисельних випадках, наряди також підлягали доопрацюванню у зв'язку із неподанням електронних документів (коносаментів та/або інвойсів), релізів та інших документів, пов'язаних з наявними розбіжностями відомостей про найменування, вагу товарів тощо.

Відповідно тривалість перебування таких нарядів в черзі зростає, створює бар'єри для розгляду нарядів, складених експедиторами належним чином на контейнери з вантажем, практично готовими для оформлення та вивезення за межі порту.

Публічність, прозорість та відкритість проходження контрольних процедур вимагає об'єктивного оцінювання діяльності всіх сторін, що беруть участь у транспортному процесі та спільних зусиль для досягнення ефективності в спрощеннях і прискоренні технологічних процесів обробки вантажів в портах.

Дотриманні Інструкції про порядок оформлення розпорядчих документів - форми «Єдиного наряду», затвердженої наказом ДП «ОМТП» від 23.11.2012 № 923, загально відомих вимог законодавства щодо належного зазначення в товаросупровідних документах відомостей про найменування, кількість товарів, внесення вірних даних в наряд про документи контролю за доставкою, наявних в ЄАІС Держмитслужби, ЄДРПОУ та назву отримувачів, прискорює процес проходження формальностей, що відбувається без зайвих втрат часу та нарікань.

Наказом ДП «АМПУ» від 26.03.2014 № 41 затверджена оновлена форма наряду, яка має застосовуватися в Одеському та Іллічівському морських портах з 01.04.2014. Така форма реалізована в ІСПС при роздрукуванні з системи наряду на паперовий носій.

Додатково доводимо до відому Користувачів, що в розділі ІСПС «Фінансові документи» для забезпечення використання в роботі договірними сторонами міститься інформація з відомостями первинних документів (проформи актів про надання та отримання послуг, рахунків та реєстрів обліку об'єктів отриманих послуг). Акцентуємо увагу та пропонуємо, у разі будь яких змін реквізитів та інших відомостей і даних, що впливають на умови виконання сторонами договірних зобов'язань, забезпечувати про це інформаційний обмін сторін одразу при виникненні таких обставин.

III.

Доводимо до відома портового співтовариства та всіх зацікавлених суб'єктів господарювання, що 04.03.2014, у м. Києві відбулося 12 засідання Міжвідомчої робочої та експертної групи (далі - МРГ) з впровадження технології «Єдине вікно – локальне рішення» в зоні діяльності Південної митниці та портів Одеської області.

За порядком денним цього засідання опрацьовано питання:

1. Про хід реалізації проекту з впровадження технології «Єдине вікно - локальне рішення» в зоні діяльності Південної митниці та портів Одеської області.

(Довідка щодо реалізації проекту «Єдине вікно - локальне рішення» - додаток №3; презентація про оформлення контейнерів, які вивозяться за межі порту залізничним транспортом - додаток №4; презентація про функціонування модулю управління електронною чергою - додаток №5; реєстр виконання рішень міжнародних семінарів ЄЕК ООН з питань спрощення процедур торгівлі - додаток №6 та засідань Міжвідомчої робочої та експертної груп з впровадження технології «Єдине вікно – локальне рішення» в зоні діяльності Південної митниці та портів Одеської області - додаток №7, інформаційна довідка щодо діяльності Інформаційно-довідкового департаменту Міндоходів - додаток №9, висвітлено публічно на сайті проекту: www.singlewindow.org, в матеріалах протоколу МРГ № 12 С.).

2. Концепції створення національної стратегії зі спрощення процедур міжнародної торгівлі в Україні. (Презентація «Подальшого розвитку спрощення процедур

торгівлі, четвертий семінар в Одесі і національна стратегія по спрощенню процедур», «Проект національної стратегії щодо спрощення процедур міжнародної торгівлі України», додатки 11,12 протоколу МРГ № 12 С).

3. Програми Четвертого міжнародного семінару з питань спрощення процедур міжнародної торгівлі «єдиного вікна»: «Створення сприятливих умов для спрощення процедур торгівлі, реалізуючи принципи «єдиного вікна» в Україні», що організує ЄЕС ООН спільно з Урядом України 27.05.2014 в м. Одеса. (Додаток 13 протоколу МРГ № 12 С).

4. Визначення дати проведення наступного засідання Міжвідомчої робочої та експертної груп з впровадження технології «Єдине вікно - локальне рішення».

В роботі засідання брали участь члени робочої групи, представники: Міністерства економічного розвитку і торгівлі, Міністерства інфраструктури, Міністерства фінансів, Українського національного комітету Міжнародної Торгової Палати України, Міністерства закордонних справ, Міністерства внутрішніх справ, Міністерства охорони здоров'я, Міністерства екології та природних ресурсів, Державної прикордонної служби, СБУ, Міндоходів, Державної адміністрації залізничного транспорту України «Укрзалізниця», ДП «Адміністрації морських портів України», Асоціації УКРЗОВНІШТРАНС, Асоціації Міжнародних Експедиторів України, ІСС Ukraine, Українського Союзу автомобільного транспорту і логістики, Центра обробки даних ТОВ «ППЛ 33-35», Національного інституту стратегічних досліджень, члени експертної групи та запрошені.

За підсумками обговорення питань за порядком денним засідання, на засадах відкритості, публічності та прозорості роботи членів МРГ, прийнято низку важливих узгоджених рішень, зокрема, стосовно перспективних кроків подальшого провадження технології «Єдине вікно - локальне рішення», супроводження доопрацювання нормативно-правових актів, плану та концепції Національної стратегії зі спрощення процедур міжнародної торгівлі, та інші, що загалом спрямовують застосування потужних інформаційно-телекомунікаційних ресурсів на зміцнення економічних складових національних державних інститутів різних галузей та мають на меті спрощення процедур міжнародної торгівлі і транспорту в Україні (протокол МРГ № 12 С).

Під час засідання МРГ прийнято рішення про прийняття за основу програми Четвертого міжнародного семінару з питань спрощення процедур міжнародної торгівлі шляхом реалізації принципів «єдиного вікна», що організує ЄЕК ООН спільно з Урядом України для проведення в рамках Транспортного тижня 27.05.2014 в м. Одеса, та визначено термін (20.04.2014) проведення Секретаріатом необхідних організаційних та інших підготовчих заходів.

В ході попереднього опрацювання відповідних пропозицій, членами МРГ оголошено:

про планування на 26 травня візиту до Одеського порту для ознайомлення з роботою ІСПС, в якому візьмуть участь також експерти з міжнародних організацій;

про засідання Ради Організації співробітництва залізниць (ОСЗ), членами якої є 27 країн, за участю митних та інших служб, що задіяні при переміщенні

вантажів через кордони, яке відбудеться за запрошенням Укрзалізниці в м.Одесі 28-29.05.2014.

Секретаріату МРГ надано доручення підготувати звернення до Прем'єр-міністра України, Міністерства фінансів України, Міністра економічного розвитку і торгівлі України, Міністра доходів і зборів України щодо доцільності надання статусу базового Інформаційно-довідковому департаменту із його повноваженнями щодо надання послуг та його підпорядкування в якості юридичної особи з спеціальним статусом Міністерству фінансів України під час ліквідації Міндоходів.

На 15.04.2014 заплановано проведення наступного чергового засідання Міжвідомчої робочої групи. Бажаючі мають можливість більш детально ознайомитись з матеріалами протоколу засідання МРГ № 12 С в розділах офіційного сайту проекту: www.singlewindow.org.

На завершення, в цю вкрай тривожну, скрутну та напружену для суспільства і України днину, дозвольте висловитись про потребу єднатись, зважуючи власні рішення та дії, триматись, захищаючи безпеку рідних, близьких та країни.

**З найкращими побажаннями,
заступник генерального директора ТОВ «ППЛ 33-35»**

О.В.Орлов