

ПРОТОКОЛ № 28

засідання Міжвідомчої робочої групи зі спрощення процедур міжнародної торгівлі та логістики в Україні

м. Київ

22 грудня 2017 року

Місце проведення: вул. Інститутська, 7 (Клуб Кабінету Міністрів України).

Початок засідання: 11 год. 00 хв.

Завершення засідання: 13 год. 20 хв.

Склад учасників засідання: додаток № 1.

ПОРЯДОК ДЕННИЙ

1. Розвиток транспортної інфраструктури та перспективних ІТ технологій в транспортно-логістичній сфері

- щодо гармонізації цифрових ринків країн Східного партнерства
- щодо пілотного проекту зі створення цифрового транспортного коридору Балтійське море – Чорне море на базі поїзда комбінованого транспорту «Viking»

2. Електронний документообіг: тенденції та перспективи

- щодо проблеми узгодження форматів представлення даних
- щодо спільного визнання електронних сертифікатів

3. Різне

Засідання відкрив **Щелкунов В.І.**, заступник Голови Міжвідомчої робочої групи зі спрощення процедур міжнародної торгівлі та логістики в Україні (МРГ), Президент Українського національного комітету Міжнародної Торгової Палати (ІСС Ukraine), який оголосив попередній порядок денний засідання і запропонував перейти до його обговорення. Разом з тим, поінформував учасників про підсумки роботи Секретаріату МРГ у 2017 році та її результативність, згідно оцінки Уряду України.

З першого питання порядку денного:

Щодо гармонізації цифрових ринків країн Східного партнерства

Федоров О.О. коротко поінформував учасників про деякі досягнення та результати співпраці України з ЄС у сфері цифрової економіки.

Наголосив на формуванні у липні 2015 року Європейською Комісією стратегії «Єдиного Цифрового Ринку» (ЄЦР) з метою забезпечення кращого доступу до товарів та послуг, справедливих умов для всіх учасників ринку та міцної основи для еволюції цифрових економік та суспільств.

Зазначив, що у декларації саміту Східного партнерства у Ризі «цифрова економіка» згадувалась як область з недостатньо використаним потенціалом як для країн ЄС та країн-партнерів. Однією з нових ініціатив стала розробка ініціативи «Гармонізація цифрових ринків» між країнами-партнерами та ЄС і завершення досліджень гармонізацією цифрових ринків у країнах Східного партнерства (СхП). Одним із найважливіших напрямком роботи є створення нормативно-правової бази, що регулює електронну комерцію, електронну митницю, електронну логістику та цифрові транспортні коридори, гармонізовані з відповідними нормативно-правовими актами ЄС.

У свою чергу, бізнес спільнота доволі швидко відреагувала на цю ініціативу і уже восени 2015 року відповідно до пріоритетного напрямку розділу 1.3 Міністерської Декларації країн ЄС та Східного Партнерства з Цифрової економіки асоціаціями трьох країн (Білорусь, Литва та Україна) було розроблено концепцію «Цифрові транспортні коридори» (ЦТК) та ініційовано створення національних центрів управління транспортною логістикою в рамках концепції «Цифрові транспортні коридори».

Відповідний План дій було презентовано у Брюсселі 9-10 липня 2016 року на засіданні панелі з гармонізації цифрових ринків та підтримано ЄС і країнами СхП.

План включає наступні етапи:

1. Підготовка і реалізація проекту по дослідженню регуляторного середовища і існуючих технологічних платформ для створення ЦТК.

2. Розробка концепції і типових рішень ЦТК, як основи для створення Національних центрів транспортної логістики в країнах СхП.

3. Реалізація пілотного проекту зі створення ЦТК на базі 9 Транспортного коридору за маршрутом контейнерного поїзда «Вікінг», що проходить від Балтійського до Чорного моря з подальшим розширенням до Каспійського моря.

Незважаючи на відсутність підтримки та прямої участі державних органів у реалізації даного проекту, вже на липневому засіданні у Мінську були презентовані перші результати.

Також зазначив, що третій семінар мережі eTrade відбувся 14-15 вересня 2017 року в Одесі.

Відповідно до Міністерської Декларації з питань цифрової економіки країн Східного партнерства та країн-членів ЄС (05.10.2017, Естонська Республіка), сторонами підтверджено спільну прихильність країн цифровій економіці та підкреслено її важливість для соціального та економічного розвитку, зростання та створення робочих місць в країнах Східного партнерства. В документі також засвідчується намір країн працюватися за шістьма пріоритетними напрямки: правила надання телекомунікаційних послуг та інфраструктура; довіра та безпека в цифровій економіці; eTrade, яка включає в себе також eCommerce, eCustoms і eLogistics/Цифрові транспортні коридори (DTC); цифрові навички; дослідження в сфері ІКТ, інновації та стартап-екосистеми; eHealth. Окрім того, тематичні платформи розроблятимуть дорожні карти щодо гармонізації за кожним із напрямків до 2020 року. Розробка таких дорожніх карт та діяльність платформ/мереж і надалі підтримуватиметься Європейською Комісією у рамках EU4Digital.

Баязітов Л.Р., доповнюючи попередній виступ, поінформував учасників про результати дослідження національного середовища в контексті гармонізації цифрових ринків країн Східного партнерства, акцентуючи увагу на eTrade та eLogistics (додаток № 2).

Дослідження проводилося протягом 2017 року в рамках заходів регіональної мережі Східного партнерства «EU4Digital: eTrade», спрямованої на просування функціонально сумісних електронних торговельних послуг і процесів між партнерами і з ЄС.

Загальною метою дослідження було здійснення аналізу прогалин в країнах-партнерах по eTrade / eLogistics / Цифрових транспортних коридорах, а також вироблення регіональних рекомендацій по гармонізації з цих тем.

За результатами дослідження виявлено, що найбільш загальною перешкодою для створення безпаперових процедур (як в області eLogistics, так і в області eTrade) визначена непридатність наявних (та, як правило, втілених в законодавчі норми) бізнес-процесів для адаптації до обігу інформації у вигляді даних.

Найбільш прийнятним шляхом подолання таких перешкод для України вбачається коригування деяких планових заходів з реалізації Угоди про асоціацію між Україною та ЄС.

Великодний В.В. висловив підтримку зі сторони ПАТ «Укрзалізниця» розвитку ЦТК.

Відмітив, що ПАТ «Укрзалізниця» з 2011 року повністю перейшла на електронний документообіг з клієнтами, а також поінформував про вже наявний досвід у сфері гармонізації даних (попереднє митне декларування при здійсненні перевезень до країн ЄС та Митного союзу).

Акцентував увагу на необхідності більш тісної взаємодії з митними органами щодо гармонізації, стандартизації та уніфікації документів стосовно митного оформлення.

Щодо пілотного проекту зі створення цифрового транспортного коридору Балтійське море – Чорне море на базі поїзда комбінованого транспорту «Viking»

Соляник К.В. поінформувала учасників про надання Міністерством інфраструктури значної уваги підвищенню якості транспортних послуг та забезпеченні надійного транспортного сервісу. Однією зі складових ефективного функціонування транспортної системи є інформаційний супровід її діяльності, удосконалення бізнес процесів та створення прозорого механізму взаємодії між замовником перевезень та їх виконавцями.

Зазначила, що на сьогодні існує низка важливих питань, які потребують вирішення, зокрема, відсутність ефективного інтерфейсу «торгівля-транспорт»; єдиної системи управління та моніторингу інформаційними потоками, що пов'язують ланцюги перевезень вантажів від виробника до споживача; чіткої взаємодії між наявною транспортною інфраструктурою, логістичними центрами та можливостями і побажаннями замовника.

Саме для пошуку шляхів вирішення зазначених завдань, а також з метою поліпшення координації взаємодії вибору найбільш оптимального варіанту перевезень експертами зацікавлених країн опрацьовується питання впровадження системи цифрових транспортних коридорів. Зазначена ініціатива отримала підтримку в 2015 році в рамках Декларації країн Східного партнерства, а також протягом 2016-2017 років Урядом України підтверджено бажання та важливість подальшої роботи у цьому напрямку.

Наголосила на тому, що представниками центральних органів виконавчої влади не тільки України, а й країн-учасниць Східного партнерства приділяється недостатня увага розвитку цього питання.

Мінінфраструктури ініціювало проведення Першого засідання експертів, які займаються питаннями розвитку ЦТК (02.11.2017, м. Київ), об'єднавши при цьому як представників державних органів, так і представників бізнес середовища. (додаток № 3).

За результатами зустрічі сторонами було досягнуто домовленості про створення Робочої групи з розробки плану дій та погодженню дорожньої карти реалізації пілотного проекту створення цифрового транспортного коридору Балтійське море – Чорне море на базі поїзду комбінованого транспорту «Viking». У подальшому планується підключити до цього проекту Молдову, Грузію та Азербайджан, а в майбутньому й Польщу, Угорщину та Словаччину.

Поінформувала учасників про створення в Мінінфраструктури Директорату державної політики у сфері цифрової інфраструктури на транспорті та формування відповідних експертних груп, які з 2018 року розпочнуть активну роботу з розвитку цифрової інфраструктури в Україні.

Федоров О.О., доповнюючи виступ, у свою чергу додав, що, по-перше, Україною проведено дослідження національного середовища в контексті гармонізації цифрових ринків країн Східного партнерства, що дало змогу виявити прогалини у сфері правового регулювання і, по-друге, відмітив наявність технічної та технологічної можливості реалізації зазначеного пілотного проекту.

Разом з тим, закликав Мінінфраструктури приєднатися до Додаткового протоколу до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів, що стосується електронної накладної (e-CMR) (додаток № 4).

Козін С.В. представив учасникам засідання Висновок щодо ефективності роботи Інформаційної системи портового співтовариства (ІСПС) за останні 4 роки (додаток № 5).

Зазначив, що ІСПС – це система, яка за допомогою електронного запису та електронного цифрового підпису персоналізує кожного учасника процесів з митного оформлення вантажів. Впровадження такої спеціальної форми електронного документообігу робить ці всі процеси зручними для користувача, а доступність інформації для оперативного аналізу підвищує прозорість та безпечність. Фактично, ІСПС, як елемент цифрового транспортного коридору підвищує ефективність роботи комплексного процесу «єдиного вікна».

ІСПС, як майданчик взаємодії надає кожному учаснику додаткові бонуси: держава отримує підвищення персональної відповідальності посадових осіб при митному оформленні вантажу через використання електронної фіксації запису, вантажовласник економить час та ресурси і при цьому працює у простій прозорій системі, пункт пропуску/порт оптимально використовує свою господарську територію поряд зі збільшенням вантажообігу. Усі ці бонуси збільшують доходи до бюджету та сприяють розвитку економіки України.

Було здійснено порівняння ІСПС з системою управління ризиками, коли заздалегідь введені дані про вантажовласника та його вантаж дають можливість

на етапі до видачі вантажу усунути підозри, що виникли, по кожному окремому комплексу робіт, що виконуються різними службами у процесі митного оформлення вантажу.

ІСПС поєднує фізичну роботу інспекторів різних служб віртуальною роботою щодо оформлення вантажу. З моменту внесення даних про вантаж до системи, інформація є доступною для вивчення та аналізу. У центрі уваги системи є вантажовласник. Тенденція клієнтоорієнтованості реалізується таким чином, що вантажовласник фактично отримує можливість контролювати справедливість прийняття рішення відносно свого вантажу. Таким чином, він стає більш захищеним і безпечним для держави. Таке партнерство є взаємовигідним для усіх учасників процесу.

Існує також і альтернатива електронному документообігу. На сьогодні для митного оформлення вантажу часто використовується і традиційне подання документів у паперовому вигляді. Ці документи всеодно будуть оцифровані, але вже за рахунок вантажовласника/держави/пункту пропуску.

Впровадження ІСПС усуває ряд очевидних протиріч, з якими стикаються учасники процесу. Як уже зазначалося, у жовтні 2017 року в Таллінні в рамках Міністерської зустрічі країн Східного партнерства Україна висловила прагнення щодо приєднання до єдиного цифрового ринку ЄС. Але це у свою чергу потребує підвищення рівня прогнозованості та прозорості процесів при оформленні вантажів, виключення людського фактору, підвищення ефективності взаємодії між учасниками.

Відмітив, що незважаючи на те, що вантажовласник та його представник використовують «єдине вікно», він всеодно змушений контактувати з різними контрагентами щодо оплати своїх послуг, мита та зборів. При цьому, у випадку роботи поза системою знижується відповідальність посадових осіб, так як вони мають можливість працювати без електронного запису та використання електронного цифрового підпису. Це, у свою чергу, підвищує ризик судових розглядів, несе ризики для бюджету та вантажовласника і в цілому для зовнішньоекономічної діяльності.

Враховуючи той факт, що ІСПС фактично є прикладом публічно-приватного партнерства (ППП), рекомендовано через механізм PPP дозволити оператору стати не тільки «єдиним вікном» з прийому інформації для митного оформлення вантажу, а й збирати єдиний платіж, який буде розподілятися між учасниками процесу, в тому числі й державою, підвищуючи при цьому прозорість процесів, ефективність управління вантажопотоків.

Як основа взаємодії, може бути обрана як PPP, так і інші форми використання цього об'єкту інтелектуальної власності. Слід зазначити, що держава могла би надати право приватному партнеру (оператору) виконати функцію держави щодо адміністрування частини документообігу, а приватний партнер, таким чином, здійснюючи економію часу та ресурсів держави, допомагає виконувати міжнародні зобов'язання та угоди.

Україна, впровадивши у 2014 році ІСПС, проявила явне прагнення приєднатися до цифрового світового співтовариства, ставши лідером серед пострадянських країн з впровадження елементів ЦТК.

Підсумовуючи, додав, що впровадження електронної фіксації запису прискорює процеси інтеграції України до європейського світового співтовариства.

Апостолов М. відмітив успіх України у таких проектах, як впровадження ІСПС, проведення дослідження щодо готовності України до реалізації положень Угоди СОТ про спрощення процедур торгівлі (УСПТ), робота Міжвідомчої робочої групи зі спрощення процедур торгівлі та логістики в Україні, яка фактично виконує роботу Національного комітету зі спрощення процедур торгівлі, як того вимагає положення УСПТ.

Висловив підтримку подальшому розвитку та об'єднання проектів ІСПС, національного «єдиного вікна» та цифрових транспортних коридорів. Відмітив наявність в Україні значної кількості ефективних ключових інструментів (e-SMR, електронний інвойс, e-TIR), які могли б стати основою для подальшого розвитку ЦТК.

Наголосив на необхідності гармонізації даних, що надасть можливість усім відомствам «розмовляти однією мовою», привести у відповідність з міжнародними стандартами для транскордонного обміну даними. У зв'язку з цим, запропонував у наступному році зосередити увагу на розробці моделі даних, а також визначенні необхідних елементів даних для їх подальшого збору.

Зазначив, що над глобальними міжнародними стандартами працюють такі міжнародні організації, як ЄЕК ООН (СЕФАКТ ООН), Всесвітня митна організація та Міжнародна організація зі стандартизації. Інші ж міжнародні організації, наприклад, ФАО, використовують вже існуючі напрацювання у цій сфері.

Разом з тим, запропонував у 2018 році активізувати роботу МРГ щодо проведення моніторингу імплементації заходів з впровадження положень УСПТ.

ВИРІШИЛИ:

1.1. Інформацію доповідачів взяти до відома.

1.2. Включити до порядку денного Міжнародного тижня з транспорту та торгівлі питання, пов'язані з гармонізацією цифрових ринків.

Термін виконання: 01.05.2018

Відповідальний: Секретаріат МРГ, учасники МРГ

1.3. Активізувати свою роботу у діяльності СЕФАКТ ООН та відповідних проектах, пов'язаних з цифровою сферою.

Термін виконання: 28.02.2018

Відповідальний: всі учасники МРГ

- 1.4. Налагодити взаємодію ПАТ «Укрзалізниця» та митних органів у питаннях інформаційного обміну, в тому числі за принципом «єдиного вікна» з використанням ІСПС.

Термін виконання: 28.02.2018

Відповідальний: ДФС, ПАТ «Укрзалізниця»

- 1.5. Заінтересованим учасникам МРГ надати до Міністерства інфраструктури кандидатури до складу Робочої групи з впровадження пілотного проекту створення цифрового транспортного коридору Балтійське море – Чорне море, а також активізувати роботу над створенням Дорожньої карти подальшої реалізації проекту.

Термін виконання: 28.02.2018

Відповідальний: учасники МРГ

- 1.6. Мінінфраструктури активізувати роботу над приєднанням України до Додаткового протоколу до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів, що стосується електронної накладної (e-CMR).

Термін виконання: 01.04.2018

Відповідальний: Мінінфраструктури

- 1.7. З метою гармонізації підходів та моделей щодо розвитку цифрових транспортних коридорів рекомендувати ПАТ «Укрзалізниця» та ДФС провести аналіз роботи існуючих інформаційних систем та ІСПС із залученням незалежних експертних організацій з подальшим обговоренням цих питань як позитивного досвіду України в рамках VIII Міжнародного семінару з питань спрощення процедур торгівлі та транспорту (травень 2018 р., м. Одеса).

Термін виконання: 01.06.2018

Відповідальний: ДФС, ПАТ «Укрзалізниця»

З другого питання порядку денного:

Щодо проблеми узгодження форматів представлення даних

Платонов О.І. зазначив про наявність на сьогодні в країні низки перешкод (як юридичних, так і технічних) на шляху подальшого розвитку ініціатив та проектів.

Закликав учасників МРГ долучитися до роботи в рамках СЕФАКТ ООН, в рамках якої саме і обговорюються питання форм та форматів даних, а також взяти участь у пленарній сесії СЕФАКТ ООН (30.04-01.05.2018, м. Женева, Швейцарія).

Колейніков А.Ю. поінформував учасників про проведення Мінфіном на постійній основі роботи у напрямку узгодження форматів представлення даних.

Зазначив, що відповідно до змін, які були внесені до постанови Кабінету Міністрів України від 25.05.2016 № 364 стосовно реалізації принципу «єдиного вікна» передбачено, що формат електронних документів базується на міжнародних стандартах електронного обміну даними. У зв'язку з цим, Мінфін спільно з контролюючими органами заплановано проведення заходів з розробки механізму щодо реалізації цього положення.

Щодо спільного визнання електронних сертифікатів

Платонов О.І. відмітив, що з метою належного виконання положень міжнародних угод, норм та стандартів ЄС, а також для забезпечення спрощення процедур міжнародної торгівлі в Україні повинен бути створений загальний реєстр, згідно якого за кожним міністерством або відомством буде закріплено відповідальність за створення та застосування відповідних сертифікатів.

Зазначив, що в рамках реалізації принципу «єдиного вікна» основним завданням на сьогодні є визначення в країні єдиного органу, до компетенції якого буде відноситися питання затвердження форм документів та формати даних.

Баязітов Л.Р. поінформував учасників про найбільш загальні кроки в національному середовищі на шляху до спільного визнання електронних документів, акцентуючи увагу на тих основах, які були закладені ще на початку створення МРГ (додаток № 6).

Навів конкретні приклади законодавчого регулювання, яке може стати основою при роботі з електронними сертифікатами.

Нагадав учасникам про звернення Секретаріату МРГ до Прем'єр-міністра України В.Б. Гройсмана (лист від 09.11.2016 № 835) з проханням підтримати пропозицію учасників МРГ про започаткування роботи із систематизації (за відповідними галузевими ознаками) та «оцифрування» того масиву документації, яка перебуває в повсякденному обігу при здійсненні торговельних операцій, а також визначити Мінекономрозвитку координатором на національному рівні та ініціювати початок цієї роботи (додаток № 7).

Голубятников М.І. акцентував увагу учасників МРГ на необхідності активізації роботи з впровадження електронних сертифікатів, з урахуванням нової редакції положень Закону України «Про основні принципи та вимоги до безпечності та якості харчових продуктів».

Зазначив, що відповідно до статті 1.40 Закону визначено поняття «міжнародного сертифікату» як документа, форма і зміст якого відповідають рекомендаціям відповідних міжнародних організацій, видається компетентним

органом країни походження і засвідчує здоров'я тварин та/або придатність харчового продукту для споживання.

Наголосив на тому, що на сьогодні питання щодо термінології та застосування міжнародних сертифікатів не опрацьовані в повній мірі.

Висловив вдячність за можливість долучитися до роботи в системі ІСПС, що дозволило перейти на електронний документообіг, економлячи при цьому ресурси та час. Як приклад, навів статистичні дані, згідно яких 115 зі 179 суден закордонного плавання (69%), що прибули в порт Одеси, оброблено за допомогою електронної системи декларування.

Відмітив бажання за аналогічною схемою та з використанням електронного документообігу проводити контроль безпеки харчових продуктів.

Нагадав учасникам МРГ, що в морські порти доставляється харчова продукція та сировина без необхідних даних щодо безпеки продукції для здоров'я, яка поступає до портового терміналу з поля від фермера. Виробники продукції, яка відправляється на експорт, повинні забезпечити її якість та безпеку на вимогу нормативів країни імпортера. При контролі продукції, що надходить з України, імпортери почали проводити випробування на пестициди, солі важких металів, проводять дослідження вмісту радіонуклідів – за європейськими нормативами. А в Україні продукція вирощується та оцінюється за нормами нашої країни. Підтвердження відповідності продукції вимогам нормативних документів (ДСТУ) країни виробника та країни імпортера досліджується в лабораторному комплексі ДУ «Лабораторний центр МОЗ України на водному транспорті» за наступними показниками: санітарно-гігієнічні, санітарно-епідеміологічні, санітарно-токсикологічні та радіологічні.

В рамках засідання передав Секретаріату МРГ копію Відкритого листа від компаній-виробників рослинних олій, керівників перевантажувальних комплексів, експедиторських фірм, які знаходяться на території портів Одеської області на адресу генерального директора Асоціації «Укроліяпром» щодо прохання надати роз'яснення стосовно правового регулювання дозвільної системи у сфері господарської діяльності, зокрема, стосовно можливості залучення ДУ «Лабораторний центр МОЗ України на водному транспорті» для виконання лабораторних досліджень харчової продукції (додаток № 8).

Висловив пропозицію активізувати спільну роботу з відповідними міністерствами та відомствами з метою вирішення згаданих вище проблемних питань.

Разом з тим, поінформував учасників про затвердження Регламенту взаємодії між МОЗ та Держпродспоживслужбою.

Федоров О.О. закликав учасників МРГ долучитися до більш активного обговорення проблемних питань та роботи з СЕФАКТ ООН, а також поінформував про ФЛАКС (мова рибальської галузі для універсального обміну даними) – FLUX (Fisheries Language for Universal Exchange), що забезпечує гармонізований стандарт повідомлення, який дозволяє організаціям з

Протокол 28 засідання МРГ

управління рибальством автоматично отримувати доступ до електронних даних з риболовецьких суден, таких як ідентифікація суден та маршрутів, риболовецькі операції (щоденний вилов або перевезення) або дані про риболовлю (місце вилову, вид та кількість, дата і час, використовувані прилади). З цим стандартом ФМО в усьому світі вперше є інструментом комунікації для автоматизації збору та розповсюдження даних про вилов риби, необхідних для сталого управління рибним господарством, а також для виявлення та боротьби з незаконним, незареєстрованим та нерегульованим рибальством. Крім того, розробка надійної та найсучаснішої бази даних про вилов риби покращить дослідження науково обґрунтованого управління рибальством.

Зазначив про необхідність офіційного повідомлення ЄЕК ООН про призначення в Україні національного координатора ЛОКОД ООН та його активній участі у пленарних засіданнях з метою належного представлення та захисту інтересів нашої країни.

ВИРІШИЛИ:

- 2.1. В межах компетенції надати обґрунтовані пропозиції до розподілу відповідальності за відповідні міжнародні сертифікати з метою подальшого створення загального переліку центральних органів виконавчої влади, інших державних органів, відповідальних за виконання зобов'язань щодо впровадження та використання міжнародних сертифікатів.

Термін виконання: 01.03.2018

Відповідальний: МОЗ, Держпродспоживслужба, Мінприроди, Держекоінспекція

- 2.2. Ініціювати роботу щодо систематизації торговельної документації, враховуючи звернення Секретаріату МРГ до Прем'єр-міністра України В.Б. Гройсмана від 09.11.2016 № 835.

Термін виконання: 01.02.2018

Відповідальний: Секретаріат МРГ, Мінекономрозвитку, інші учасники МРГ

- 2.3. Доручити Мінінфраструктури направити офіційне повідомлення до ЄЕК ООН щодо призначення в країні національного координатора ЛОКОД ООН, а також забезпечити його активну участь у поточній роботі ЛОКОД ООН.

Термін виконання: 01.03.2018

Відповідальний: Мінінфраструктури

З третього питання порядку денного:

Котов С.Б. поінформував учасників про низку проблемних питань, які потребують нагального вирішення для полегшення процедур міжнародної торгівлі, зокрема:

щодо внесення залізничних платформ до митних декларацій при транзиті товарів в контейнерах залізничним транспортом їх відправки до митниці призначення

При транзиті у змішаному (комбінованому) сполученні з перевантаженням або заміною активного транспортного засобу графа 18 митної декларації заповнюється із зазначенням інформації про номери залізничних вагонів або платформ. Але, враховуючи специфіку обробки контейнерних вантажів при наданні Укрзалізницею рухомого складу у декларанта, до завантаження контейнеру, відсутня точна інформація про номери залізничних вагонів або платформ, які подаються до пункту пропуску. При цьому, провести декларування вантажу за митною декларацією декларанту можливо тільки після завершення навантаження контейнерів на платформи. Проводити паралельно процес завантаження та декларування неможливо, що дуже збільшує час знаходження рухомого складу на території порту та суттєво ускладнює здійснення прикордонних операцій, збільшуючи їх тривалість та вартість. Фактично час, за який проводиться процедура декларування, перевищує час, який витрачається для завантаження контейнера на платформу. Для прискорення процедури декларування пропонується вносити в митну декларацію номерів залізничних вагонів після закінчення завантаження контейнеру на платформу за відповідним реєстром, як це передбачено для експортних операцій. Для цього необхідно внести відповідні зміни до Положення про митні декларації, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 450.

щодо надання митниці для контролю коносаменту (Bill of Lading) замість митної декларації при транзиті

Пунктом 8.1. Порядку виконання митних формальностей при здійсненні транзитних переміщень, затверджених наказом Мінфіну від 09.10.2012 № 1066 надається можливість для здійснення контролю за переміщенням транзитом у межах одного пункту пропуску непідакцизних товарів замість митної декларації використовувати коносамент (Bill of Lading) та відомості в електронному вигляді. При цьому електронні відомості в автоматичному режимі повинні ставитись на контроль у відповідному програмно-інформаційному комплексі ЄАІС. Наразі у зазначеному програмно-інформаційному комплексі така можливість відсутня, що не дає можливість експедиторам надавати коносамент (Bill of Lading) замість митної декларації.

щодо набрання чинності з 01.01.2018 Поправок 2016 року до Додатку до Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року (Резолюція FAL.12(40)).

Поправками передбачено ряд кардинальних змін, які передбачають надання нових документів та відомостей, що використовуються в міжнародному морському судноплавстві. Разом з цим, обмін інформацією та відомостями, а також документами, що використовуються в морському судноплавстві з 08.04.2019 в обов'язковому порядку повинен проводитися виключно в електронному вигляді. Поправки вступають в дію з 01.01.2018 та до 08.04.2019 діє перехідний період, під час якого обмін інформацією та документами може здійснюватися як в електронному, так й в паперовому вигляді. Для імплементації Поправок необхідно вжити заходів щодо внесення відповідних змін до національного законодавства за окремими напрямками діяльності.

щодо раціонального розподілу особового складу митниць по портах України

При здійсненні перевантаження вантажів портові оператори, агенти та експедитори в морських портах Одеса, Чорноморськ, Миколаїв та Южний стикаються з проблемою недостатньої кількості особового складу митниці для здійснення обов'язкових митних процедур. Разом з цим, в морських портах Бердянськ та Херсон персонал митниці завантажений частково у зв'язку з відсутністю значної кількості об'єктів контролю. Так, наприклад, в морському порту Бердянськ, підрозділ митниці для забезпечення роботою інспекторського складу ініціюють заходи по дотриманню режиму пункту пропуску (здійснюють контроль на прохідних порту). Ці функції митниця має право здійснювати, але вони для митниці не є притаманними. Зазвичай режимні заходи в пунктах пропуску в достатній мірі забезпечуються прикордонною службою та загонами охорони морського порту. Тому, на наш погляд, необхідно здійснити перерозподіл особового складу митниць, що здійснюють контроль в морських портах, направивши додатковий персонал митних підрозділів з портів невеликого завантаження до портів, в яких постійно збільшується вантажопотік.

щодо завершення роботи по узгодженню Технологічної схеми використання інформаційної системи портового співтовариства під час обробки та оформлення експортних вантажів, що ввозяться залізничним видом транспорту в пункт пропуску (пункт контролю) для морського сполучення через державний кордон

ДП «АМПУ», Державною фіскальною службою України та ПАТ «Укрзалізниця» протягом року проводилась робота по узгодженню зазначеної Технологічної схеми. Наразі в ній вже враховані пропозиції та зауваження, надані ДФС та ПАТ «Укрзалізниця». Висловлено пропозицію докласти спільних зусиль для завершення цієї роботи.

щодо збільшення строків перебування автомобільних перевізників на території України, що доставляють зернові вантажі до СЕЗ «Рені»

Транзитне зерно з Молдови слідує до Ренійського морського порту, в якому згідно із Законом України від 23.03.2000 № 1605-III «Про спеціальну

економічну зону «Рені» (далі – Закон) створено спеціальну економічну зону. До порту та СЕЗ «Рені» зернові вантажі доставляються автотранспортом для подальшого вивезення морським транспортом, перевізники (водіями) – громадяни Молдови. Завдяки короткій відстані між місцями завантаження та СЕЗ «Рені» водії перетинають державний кордон України майже щоденно. Внаслідок цього, в період максимально інтенсивного транзиту зерна, у водіїв вичерпуються терміни, визначені підпунктом 2 пункту 2 Порядку продовження строку перебування та продовження або скорочення строку тимчасового перебування іноземців та осіб без громадянства на території України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 15.02.2012 № 150 (іноземці, які на законній підставі прибули в Україну, можуть тимчасово перебувати на її території не більш як 90 днів протягом 180 днів у разі в'їзду іноземців, які є громадянами держав з безвізовим порядком в'їзду), тому перевізники вимушені змінювати водіїв, яких у «сезон» знайти досить складно.

Статтею 10 Закону передбачено, що Кабінет Міністрів України може встановлювати спеціальний порядок перетину кордону України іноземцями та особами без громадянства, які прямують у СЕЗ «Рені», а також спеціальний порядок в'їзду у СЕЗ «Рені» і виїзду з неї громадян України, іноземців та осіб без громадянства. У зв'язку з викладеним, пропонуємо у розвиток статті 10 Закону підготувати пропозиції щодо розробки Спеціального порядку перетину кордону України іноземцями та особами без громадянства, які прямують у СЕЗ «Рені», в якому вирішити це проблемне питання.

щодо відновлення внутрішнього водного шляху річкою Дністер від селища Маяки Біляївського району Одеської області (кордон з Республікою Молдова) до Білгород-Дністровського морського порту

В наявності є потенційний вантажопотік зернових вантажів з Республіки Молдова, які у порту Білгород-Дністровський планується перевантажувати на морські великотоннажні судна. Одним з питань відновлення судноплавства міжнародним маршрутом Е 90-03 є здійснення прикордонного контролю і пропуску через державний кордон суден, вантажів та членів суднових команд, визначення місця або зони контролю на місцевості, де буде проводиться прикордонний контроль на внутрішньому водному шляху з урахуванням можливості забезпечення безпеки мореплавства.

ВИРІШИЛИ:

- 3.1. Підготувати пропозиції щодо внесення змін до Положення про митні декларації, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 року № 450 щодо вносити в митну декларацію номерів залізничних вагонів після закінчення завантаження контейнеру на платформу за відповідним реєстром.

Термін виконання: 15.02.2018

Відповідальний: Мінфін, Мінінфраструктури, ДП «АМПУ»

- 3.2. Вжити заходів для реалізації вимог пункту 8.1. Порядку виконання митних формальностей при здійсненні транзитних переміщень,

затверджених наказом Мінфіну від 09.10.2012 № 1066 щодо можливості здійснення переміщення транзитом у межах одного пункту пропуску непідакцизних товарів за коносаментом (Bill of Lading) замість митної декларації.

Термін виконання: 01.03.2018

Відповідальний: ДФС

- 3.3. Проаналізувати Поправки до Конвенції FAL та надати пропозиції до переліку нормативно-правових актів, які потребуватимуть внесення змін з метою відображення у національному законодавстві Поправок 206 року до Конвенції.

Термін виконання: 15.02.2018

Відповідальний: Мінфін, ДФС, Мінінфраструктури,
Мінагрополітики, Держприкордонслужба,
Держпродспоживслужба

- 3.4. ДФС проаналізувати завантаженість особового складу в підрозділах митниці у морських портах Бердянськ та Херсон, які забезпечують здійснення контролю суден закордонного плавання. Підготувати, якщо є така потреба, пропозиції щодо перерозподілу особового складу з цих підрозділів до підрозділів митниць з більшою завантаженістю (Одеса, Миколаїв, Южний, Чорноморськ).

Термін виконання: 01.03.2018

Відповідальний: ДФС

- 3.5. Вжити спільних заходів з метою завершення узгодження Технологічної схеми використання інформаційної системи портового співтовариства під час обробки та оформлення експортних вантажів, що ввозяться залізничним видом транспорту в пункт пропуску (пункт контролю) для морського сполучення через державний кордон.

Термін виконання: 01.03.2018

Відповідальний: ДФС, ДП «АМПУ», ПАТ «Укрзалізниця»

- 3.6. Розробити проект Спеціального порядку перетину кордону України іноземцями та особами без громадянства, які прямують у СЕЗ «Рені», в якому визначити збільшений термін перебування автоперевізників Республіки Молдова на території України під час переміщення вантажів до СЕЗ «Рені».

Термін виконання: 01.03.2018

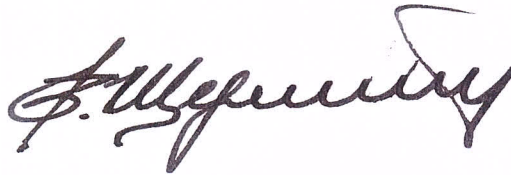
Відповідальний: МВС, Державна міграційна служба,
Держприкордонслужба

- 3.7. Розглянути можливість здійснення прикордонного контролю у Білгород-Дністровському морському порту з метою відновлення судноплавства міжнародним маршрутом Е 90-03.

Термін виконання: 15.02.2018

Відповідальний: Держприкордонслужба, ДФС, МВС, МОЗ, інші учасники МРГ

Головуючий



В.І. Щелкунов

**Склад учасників 28-го засідання
Міжвідомчої робочої групи зі спрощення процедур міжнародної торгівлі та логістики в Україні**

№ з/п	Назва установи	ПІБ учасника	Посада учасника
1.	Секретаріат МРГ	Щелкунов Володимир Ігорович	Заступник Голови МРГ, Президент УНК МТП
2.		Платонов Олег Ісаакович	Заступник Голови – керівник Секретаріату МРГ, Президент Асоціації «УКРЗОВНІШТРАНС», Голова делегації України при СЕФАКТ ООН, член колегії Мінекономрозвитку
3.		Кравченко Ольга Петрівна	Координатор проектів МРГ
4.	Міністерство економічного розвитку і торгівлі України	Красуля Олександр Іванович	Начальник відділу аналізу ефективності та інформаційно-технічного супроводу зовнішньоекономічної діяльності Департаменту регулювання зовнішньоекономічної діяльності
5.	Міністерство аграрної політики та продовольства України	Кузнецов Владислав Сергійович	Головний спеціаліст відділу зовнішньої торгівлі та співробітництва з СОТ Департаменту міжнародного співробітництва
6.	Міністерство інфраструктури України	Солянник Катерина Володимирівна	В. о. начальника Управління стратегічного розвитку інфраструктури та інвестицій
7.	Міністерство внутрішніх справ України	Дятлова Тетяна Володимирівна	Начальник відділу забезпечення інформаційної взаємодії Управління супроводження програми інформатизації та нормативно-методичної діяльності Департаменту інформатизації
8.	Міністерство охорони здоров'я України	Новохатній Юрій Олексійович	В.о. головного лікаря ДЗ «Український центр з контролю та моніторингу захворювань МОЗ України»
9.		Голубятников Микола Іванович	В.о. директора державної установи «Лабораторний центр МОЗ України на водному транспорті»
10.	Міністерство фінансів України	Колейніков Антон Юрійович	Начальник відділу інституційного розвитку митної справи Департаменту митної політики
11.		Кислицька Юлія Василівна	Головний спеціаліст відділу інституційного розвитку митної справи Департаменту митної політики
12.		Олефіренко Андрій Сергійович	Проектний менеджер Офісу підтримки реформ при Міністерстві фінансів України
13.	Антимонопольний комітет України	Дягілева Оксана Вікторівна	Директор Департаменту досліджень і розслідувань ринків невиробничої сфери
14.	Служба безпеки України	Панченко Юрій Олексійович	Співробітник

15.	Державна фіскальна служба України	Тимошенко Володимир Васильович	Заступник начальника відділу організації порядку переміщення товарів Департаменту організації митного контролю
16.	Державна екологічна інспекція	Супруненко Валентин Петрович	Головний спеціаліст з питань мобілізаційної роботи
17.	Адміністрація Державної прикордонної служби України	Гофнонг Віталій Арнольдович	Заступник начальника відділу організації прикордонного контролю
18.	Державна служба України з питань безпечності харчових продуктів та захисту споживачів	Шакіна Олена Вікторівна	Головний спеціаліст відділу карантину рослин управління фітосанітарної безпеки Департаменту фітосанітарної безпеки, контролю в сфері насінництва та розсадництва
19.		Геря Любов Миколаївна	Головний спеціаліст відділу фітосанітарних заходів на митному кордоні Управління фітосанітарної безпеки Департаменту фітосанітарної безпеки, контролю в сфері насінництва та розсадництва
20.	ДП «АМПУ»	Котов Сергій Борисович	Інженер відділу операційної діяльності служби з організації роботи портів
21.		Корнієнко Костянтин Анатолійович	Начальник служби інформаційної підтримки та забезпечення
22.	ТОВ «ППЛ 33-35»	Федоров Олександр Олегович	Генеральний директор
23.		Баязітов Лев Рауфович	Консультант
24.	ДП «ДержавтотрансНДІпроект»	Симоненко Роман Вікторович	Заступник завідувача ЛДВПЕ
25.	ПАТ «Укрзалізниця»	Великодний Вячеслав Васильович	Заступник директора з питань інформаційних технологій
26.		Чайковська Тетяна Олексіївна	Начальник відділу забезпечення автоматизації та розвитку інформаційних технологій Департаменту міжнародного співробітництва
27.	АТ «ПЛАСКЕ»	Бондар Олег Михайлович	Керівник юридичної служби
28.	Аудиторська компанія «ПрофАльянс»	Козін Сергій Васильович	Провідний експерт
29.	ІСС Ukraine	Луговець Валерій Анатолійович	Радник
30.	Асоціація «УКРЗОВНІШТРАНС»	Найденко Світлана Валеріївна	Генеральний директор
31.		Терещенко Сергій Степанович	Експерт
32.	Український Союз автомобільного транспорту і логістики	Липовський Віталій Всеволодович	Президент
33.	Асоціація митних брокерів України	Птиця Микола Порфирійович	Президент
34.	ЄЕК ООН	Маріо Апостолов	Регіональний радник з питань торгівлі
35.	CLDP	Скринька Дмитро Васильович	Юрист

36.	Громадська рада при Державному агентстві електронного урядування України	Стефанович Єгор Андрійович	Голова, голова ГО «Електронна Україна»
37.	Засоби масової інформації	Трусов Сергій Іванович	Головний редактор, журнал «Митний брокер»
38.		Рослік Інна	Редактор, журнал «Транспорт»

28 засідання Міжвідомчої робочої групи зі спрощення процедур
міжнародної торгівлі та логістики в Україні

E-Trade, e-Logistics.
Результати дослідження національного
середовища в контексті гармонізації
цифрових ринків країн Східного партнерства

Про дослідження

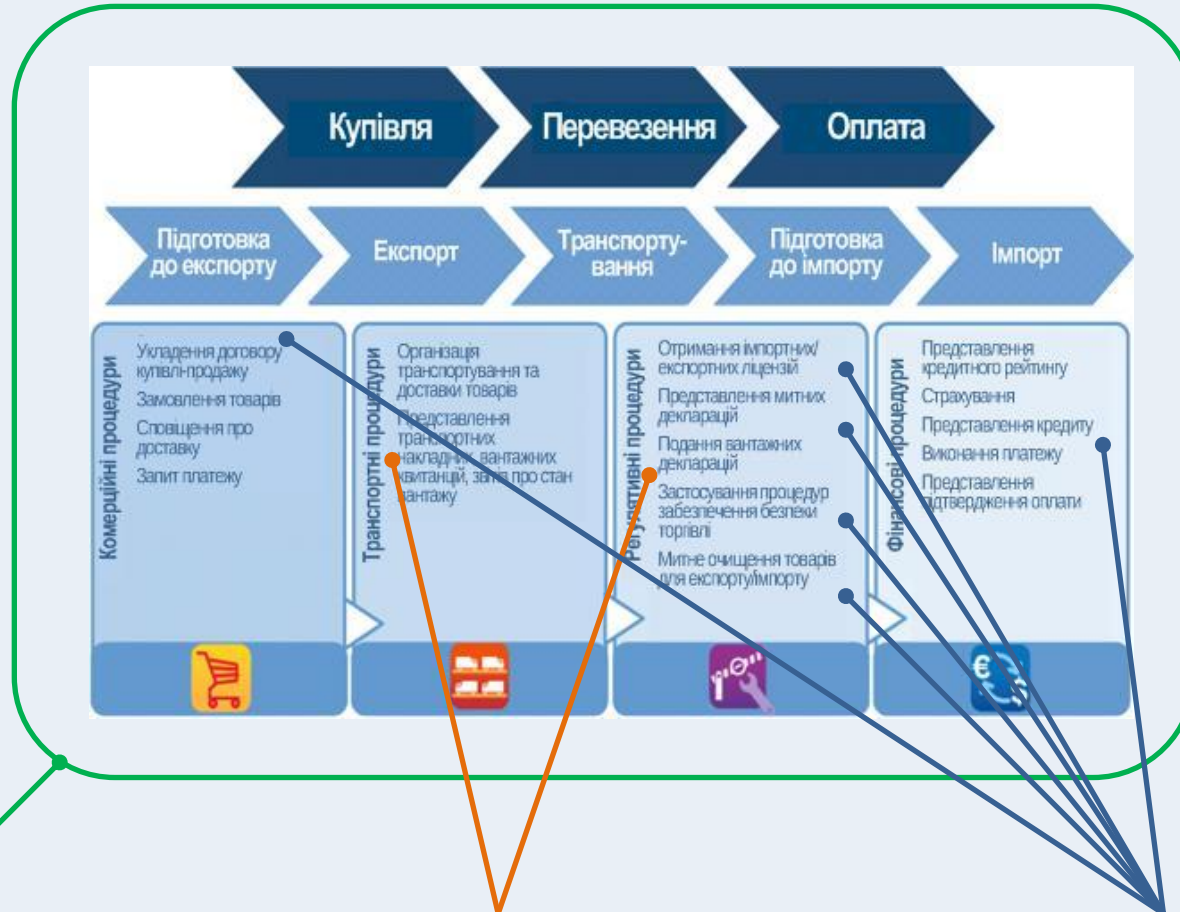
Дослідження проводилося протягом 2017 року в рамках заходів регіональної мережі Східного партнерства "EU4Digital: ETrade», спрямованої на просування функціонально сумісних електронних торговельних послуг і процесів між партнерами і з ЄС.

Загальною метою дослідження було здійснення аналізу прогалин в країнах-партнерах по eTrade / eLogistics / Цифрових транспортних коридорах, а також вироблення регіональних рекомендацій по гармонізації з цих тем.

Питання щодо сприяння (з боку центральних органів виконавчої влади) в отриманні необхідної для дослідження інформації порушувалось в ході та за результатами 26 засідання МРГ, що відбулося 22 червня цього року.

[лист Секретаріату МРГ від 06.07.17 № 307]

Загальна схема дослідження



Національне середовище

eLogistics

eTrade

Національне середовище

Опис національного середовища для eTrade та eLogistics проводився виходячи з прийнятих, для мети дослідження, визначень та відомостей про еталонну модель ЄС.

Законодавчих та інших нормативно-правових актів, які би прямо регулювали питання електронної торгівлі та електронної логістики (в значеннях, прийнятих для цілей дослідження), у дослідженому нормативно-правовому полі не виявлено.

Найбільш близькими за змістом до досліджуваних тем, визначено такі акти як:

- Закон України «Про електронну комерцію» від 03.09.2015 № 675-VIII;
- Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність» від 16.04.91 № 959-XII;
- Закон України «Про транзит вантажів» від 20.10.1999 № 1172-XIV;
- Митний кодекс України від 13.03.12 № 4495-VI.

Національне середовище

Визначено ряд планових документів, що мають потенціал для реалізації досліджуваних ініціатив.

- «План заходів з імплементації Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, на 2014-2017 роки» (затверджений Розпорядженням КМУ від 17.09.14 № 847-р);
- «Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року» (проект);
- «Цифрова адженда України – 2020 (Цифровий порядок денний» - 2020). Концептуальні основи» (проект).

Національне середовище

Запропоновано наявні національні практики, які можливо використовувати в якості кращих практик для реалізації ініціативи eLogistics.

- Практика застосування електронного перевізного документа під час перевезення вантажів залізничним транспортом - застосовується тільки для внутрішньодержавних перевезень. Дана практика реалізується з 2011 року - на основі затверджених Міністерством інфраструктури України Правил оформлення перевізних документів;

- Практика функціонування Інформаційної системи портового співтовариства (ІСПС). Дана практика реалізується з 2013 року - на підставі затвердженої Кабінетом Міністрів України Типової технологічної схеми пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними.

eLogistics

Із документів та процедур, перерахованих в опитувальнику, в національній практиці застосовуються:

- e-SMGS – на підставі наявних двосторонніх угод.

Є передумови та/або можливості до застосування:

- e-Manifest;
- electronic bill of lading.

eTrade

Переважає кількість процедур, запропонованих для опису в опитувальнику, орієнтовані на паперовий обіг документів, опосередкований обігом сканованих копій паперових документів.

Існують приклади застосування документів у вигляді електронного запису, що містить електронний цифровий підпис.

Основною інформаційною системою, через яку відбувається документообіг, віднесений до сфери eTrade, є Єдина автоматизована інформаційна система Державної фіскальної служби України.

Необхідні функціональні властивості, для підтримки електронного документообігу, має Інформаційна система портового співтовариства.

Перешкоди та шляхи подолання

Найбільш загальною перешкодою для створення безпаперових процедур (як в області eLogistics, так і в області eTrade) визначена непридатність наявних (та, як правило, втілених в законодавчі норми) бізнес-процесів для адаптації до обігу інформації у вигляді даних.

Найбільш прийнятним шляхом подолання таких перешкод для України вбачається коригування деяких планових заходів з реалізації Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони.

ДЯКУЮ ЗА УВАГУ!

Лев Баязітов

I.bajazitov@ukr.net

СОВМЕСТНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ
участников экспертной встречи по выработке предложений к
формированию Дорожной карты дальнейшей реализации проекта
создания цифрового транспортного коридора
Балтийское море – Черное море

Мы участники экспертной встречи по выработке предложений к формированию Дорожной карты дальнейшей реализации проекта создания цифрового транспортного коридора Балтийское море – Черное море, встретившись 2 ноября 2017 года в г. Киев, Украина.

ОБСУДИЛИ основные направления и концепцию реализации проекта по созданию цифрового транспортного коридора Балтийское море – Черное море, которая была разработана с учетом развития транспортной инфраструктуры и перспективных ИТ технологий в транспортно-логистической отрасли стран Восточного партнерства.

ОТМЕТИЛИ значительную работу, которая была проведена в рамках программы ЕС по гармонизации цифровых рынков стран Восточного партнерства в рамках программы HDM в период с 2015 года по формализации, проработке идеи цифровых транспортных коридоров, разработке и защите Концепции Цифровые транспортные коридоры в институциональных органах ЕС.

ОСУЩЕСТВИЛИ ОБМЕН МНЕНИЯМИ относительно перспектив создания цифрового транспортного коридора Балтийское море – Черное море как с участием Республики Беларусь, Литвы и Украины, так и с возможным привлечением других стран участниц Восточного партнерства.

СОГЛАСИЛИСЬ, что цифровые транспортные коридоры представляют собой распределенную систему сбора, обработки и консолидации информации о транспортных средствах, грузах и грузосопроводительных документов на всех этапах его движения и технологических операций с сопутствующими сервисами.

ДОГОВОРИЛИСЬ сконцентрировать усилия по поиску вариантов разработки пилотного проекта цифрового транспортного коридора Балтийское море – Черное море на базе поезда комбинированного транспорта «Viking».

ПОНИМАЯ, что создание единой транспортной сети, объединяющей Европу с Азией, а также международных логистических центров, требует внимания на высшем политическом уровне, в частности глав правительств стран-участниц.

СОГЛАСИЛИСЬ С ТАКИМ:

ВАЖНО разработать инновационные транспортные решения и найти синергию между различными национальными и региональными планами и программами, учитывая потребности окружающей среды и рынка.

ПОДДЕРЖАТЬ концептуальные подходы к разработке представленной Концепции Цифровых транспортных коридоров.

СОГЛАСИЛИСЬ отработать вопрос по созданию Национальных Информационно-Транспортных Центров (далее НИТЦ), как одного из важных элементов цифровых транспортных коридоров, которые будут обеспечивать сбор и обработку данных, связанных с организацией и процессом перевозок различными видами транспорта, а также будут предоставлять B2B и B2G сервисы, трансграничность и цифровую мультимодальность в рамках территориального образования, путем обмена данными.

Учитывая следующие факторы:

- ✓ маршрут прохождения поезда комбинированного транспорта Viking через территории Украины, Беларуси, Литвы, то есть стран Восточного партнерства, а также перечень стран-участниц проекта поезда Viking, большинство которых также входит в страны Восточного партнерства;
- ✓ постоянный поток контейнеров, перевозимых поездом комбинированного транспорта Viking;
- ✓ наработки по формированию информационной системы данных о морском участке перевозки;
- ✓ наличие информационных систем данных о морском участке перевозки;
- ✓ наличие информационных систем железнодорожных администраций;
- ✓ наличие электронных сервисов на автомобильном участке перевозки;
- ✓ простоту организации перевозки интермодального транспортного средства - контейнера на «первой и последней миле» на автомобильном транспорте;
- ✓ наличие заинтересованных сторон со стороны государств, ассоциаций и частного бизнеса.

ОБРАТИТЬСЯ С ПРЕДЛОЖЕНИЕМ К HDMPanel принять к рассмотрению, в качестве приоритетной, в рамках тематики: *Component 2c: eLogistics and Digital Transport Corridors*, проектную заявку рабочей группы на разработку Технических требований к пилоту по созданию цифрового транспортного коридора между Черным и Балтийским морями с разработкой элементов НЦТЛ, на базе поезда комбинированного типа Viking.

ИНИЦИИРОВАТЬ проведение в рамках HDM рабочей встречи железнодорожных администраций Украины, Беларуси и Литвы с привлечением операторов поезда комбинированного транспорта Viking по разработке прототипа НИТЦ – «Портала e-Viking», соединяющего в рамках 9 транспортного коридора Черное и Балтийское моря.

СОЗДАТЬ рабочую группу по разработке плана действий и согласованию дорожной карты реализации пилотного проекта создания цифрового транспортного коридора Балтийское море – Черное море. Для участия в работе рабочей группы пригласить представителей соответствующих министерств Украины, Республики Беларусь и Литвы, уполномоченных ними представителей, а также ассоциаций-инициаторов проекта. Министерству инфраструктуры Украины, как инициатору встречи, подготовить письма-запросы в правительственные органы стран-участниц проекта относительно формирования указанной рабочей группы.

**ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ПРОТОКОЛ К КОНВЕНЦИИ О ДОГОВОРЕ
МЕЖДУНАРОДНОЙ ДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ (КДПГ),
КАСАЮЩИЙСЯ ЭЛЕКТРОННОЙ НАКЛАДНОЙ**

СТОРОНЫ НАСТОЯЩЕГО ПРОТОКОЛА,

ЯВЛЯЯСЬ СТОРОНАМИ Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), подписанной в Женеве 19 мая 1956 года,

СТРЕМЯСЬ дополнить указанную Конвенцию в целях упрощения факультативного порядка составления накладной с помощью методов, используемых для электронной регистрации и обработки данных,

СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем:

Статья 1

Определения

Для целей настоящего Протокола

"Конвенция" означает Конвенцию о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ);

"электронное сообщение" означает информацию, подготовленную, отправленную, полученную или хранимую с помощью электронных, оптических, цифровых или аналогичных средств, в результате чего передаваемая информация является доступной для ее последующего использования;

"электронная накладная" означает накладную, источником которой является электронное сообщение, переданное перевозчиком, грузоотправителем или любой другой стороной, заинтересованной в выполнении договора перевозки, к которому применяется Конвенция, включая сведения, логически ассоциируемые с электронным сообщением в качестве приложений или в результате увязки иным образом с электронным сообщением одновременно с его передачей или после его передачи, с тем чтобы сделать его частью электронной накладной;

"электронная подпись" означает данные в электронном формате, которые прилагаются к другим электронным данным или логически ассоциируются с ними и служат в качестве метода установления аутентичности.

Статья 2

Область применения и юридическая сила электронной накладной

1. С учетом положений настоящего Протокола накладная, предусмотренная в Конвенции, а также любой запрос, декларация, инструкция, просьба, оговорка или другое сообщение, связанное с выполнением договора перевозки, к которому применяется Конвенция, могут оформляться с помощью электронных средств связи.
2. Электронная накладная, соответствующая настоящему Протоколу, считается равноценной накладной, предусмотренной в Конвенции, и на этом основании обладает такой же доказательной силой и влечет за собой такие же последствия, что и накладная.

Статья 3

Установление аутентичности электронной накладной

1. Аутентичность электронной накладной устанавливается сторонами договора перевозки с помощью надежного метода электронной подписи, обеспечивающего ее связь с электронной накладной. Метод электронной подписи считается надежным, если не доказано иное, когда электронная подпись:
 - a) уникальным образом связана с сигнатарием;
 - b) позволяет идентифицировать сигнатария;
 - c) создается на основе средств, находящихся под единоличным контролем сигнатария; и
 - d) связана с данными, к которым она относится, таким образом, что любое последующее изменение данных может быть обнаружено.
2. Аутентичность электронной накладной может также устанавливаться с использованием любого другого метода электронной аутентификации, разрешенного законодательством страны, в которой выдается электронная накладная.
3. Сведения, содержащиеся в электронной накладной, должны быть доступны для любой уполномоченной стороны.

Статья 4

Условия для создания электронной накладной

1. Электронная накладная содержит те же сведения, что и накладная, предусмотренная в Конвенции.
2. Процедура, используемая для выдачи электронной накладной, обеспечивает целостность содержащихся в ней сведений с момента, когда она была впервые подготовлена в ее окончательной форме. Целостность обеспечивается тогда, когда сведения сохраняются в полном и неизменном виде, без учета любых добавлений или изменений, происходящих в обычном процессе передачи, хранения и демонстрации.
3. В случаях, допускаемых в соответствии с Конвенцией, содержащиеся в электронной накладной сведения могут быть дополнены или изменены.

Процедура, используемая для дополнения или изменения электронной накладной, должна давать возможность непосредственно выявлять любое дополнение или изменение в электронной накладной и сохранять сведения, которые в ней изначально содержались.

Статья 5

Применение электронной накладной

1. Стороны, заинтересованные в выполнении договора перевозки, договариваются о процедурах и их применении в целях обеспечения соблюдения положений настоящего Протокола и Конвенции, в частности в отношении:
 - a) метода выдачи и передачи электронной накладной управомоченной стороне;
 - b) подтверждения сохранения целостности электронной накладной;
 - c) способа, посредством которого сторона, обладающая правами, возникающими на основании электронной накладной, в состоянии продемонстрировать наличие такого права;
 - d) порядка направления подтверждения факта сдачи груза получателю;
 - e) процедур дополнения или изменения электронной накладной; и

f) процедур возможной замены электронной накладной накладной, выданной с помощью других средств.

2. Процедуры, указанные в пункте 1, должны быть упомянуты в электронной накладной и должны предусматривать возможность беспрепятственного удостоверения.

Статья 6

Документы, дополняющие электронную накладную

1. Перевозчик предоставляет грузоотправителю, по его просьбе, квитанцию о приеме груза и любую необходимую информацию для идентификации груза и доступа к электронной накладной, предусмотренной настоящим Протоколом.

2. Документы, предусмотренные в подпункте g) пункта 2 статьи 6 и в статье 11 Конвенции, могут быть предоставлены грузоотправителем перевозчику в форме электронного сообщения, если эти документы существуют в такой форме и если стороны договорились о процедурах, позволяющих им установить связь между этими документами и электронной накладной, предусмотренной в настоящем Протоколе, таким образом, чтобы была обеспечена их целостность.

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 7

Подписание, ратификация, присоединение

1. Настоящий Протокол открыт для подписания государствами, которые подписали Конвенцию или являются ее Сторонами и которые либо являются членами Европейской экономической комиссии, либо допущены к участию в работе Комиссии с консультативным статусом в соответствии с пунктом 8 Положения о круге ведения этой Комиссии.

2. Настоящий Протокол открыт для подписания в Женеве с 26 по 30 мая 2008 года включительно, а после этой даты – в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке до 30 июня 2009 года включительно.

3. Настоящий Протокол подлежит ратификации подписавшими его государствами и открыт для присоединения к нему не подписавших его государств, упомянутых в пункте 1 настоящей статьи, которые являются Сторонами Конвенции.

4. Государства, которые могут участвовать в некоторых видах деятельности Европейской экономической комиссии согласно статье 11 Положения о ее круге ведения и которые присоединились к Конвенции, могут стать Сторонами настоящего Протокола путем присоединения к нему после его вступления в силу.

5. Ратификация Протокола или присоединение к нему производится путем передачи на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций соответствующего документа.

6. Любой документ о ратификации или присоединении, который сдан на хранение после вступления в силу поправки к настоящему Протоколу, принятой в соответствии с положениями статьи 13 ниже, рассматривается как относящийся к Протоколу с включенной в него поправкой.

Статья 8

Вступление в силу

1. Настоящий Протокол вступает в силу на девяностый день после того, как пять из государств, указанных в пункте 3 статьи 7 настоящего Протокола, сдадут на хранение свои документы о ратификации или присоединении.

2. Для любого государства, которое ратифицирует настоящий Протокол или присоединится к нему после того, как пять государств сдадут на хранение свои документы о ратификации или присоединении, настоящий Протокол вступает в силу на девяностый день со дня сдачи этим государством ратификационной грамоты или документа о присоединении.

Статья 9

Денонсация

1. Любая Сторона может денонсировать настоящий Протокол путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

2. Денонсация вступает в силу по истечении 12 месяцев со дня получения Генеральным секретарем этой нотификации.

3. Любое государство, которое перестает быть Стороной Конвенции, одновременно перестает быть Стороной настоящего Протокола.

Статья 10

Прекращение действия

Если после вступления в силу настоящего Протокола число Сторон окажется вследствие денонсации менее пяти, то настоящий Протокол теряет силу с того дня, с которого станет действительной последняя из этих денонсаций. Он также теряет силу с того дня, с которого теряет силу Конвенция.

Статья 11

Спор

Любой спор между двумя или более Сторонами относительно толкования или применения настоящего Протокола, который Стороны не смогут разрешить путем переговоров или другими средствами урегулирования, может быть передан по просьбе любой из заинтересованных Сторон для разрешения Международному Суду.

Статья 12

Оговорки

1. Любое государство может в момент подписания или ратификации настоящего Протокола или присоединения к нему заявить путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, что оно не считает себя связанным статьей 11 настоящего Протокола. Другие Стороны не будут связаны статьей 11 настоящего Протокола в отношении любой Стороны, сделавшей такую оговорку.
2. Заявление, упомянутое в пункте 1 настоящей статьи, в любой момент может быть отозвано путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.
3. Никакие другие оговорки к настоящему Протоколу не допускаются.

Статья 13

Поправки

1. После вступления в силу настоящего Протокола в него могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, определенной в настоящей статье.

2. Любое предложение по поправке, представленное Стороной настоящего Протокола, передается Рабочей группе по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) для рассмотрения и принятия решения.
3. Стороны настоящего Протокола прилагают все возможные усилия для достижения консенсуса. Если, несмотря на эти усилия, консенсуса по предложенной поправке достичь не удалось, то для ее принятия в конечном счете требуется большинство в две трети Сторон, присутствующих и участвующих в голосовании. Предложение по поправке, принятое либо консенсусом, либо большинством в две трети Сторон, препровождается секретариатом Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций Генеральному секретарю, который направляет его для принятия всем Сторонам настоящего Протокола, а также подписавшим его государствам.
4. По истечении девяти месяцев с даты направления предложения по поправке Генеральным секретарем любая Сторона может уведомить Генерального секретаря, что у нее имеется возражение против предложенной поправки.
5. Предложенная поправка считается принятой, если по истечении девятимесячного периода, предусмотренного в предшествующем пункте, об имеющихся возражениях не уведомила ни одна Сторона настоящего Протокола. Если заявлено возражение, то предложенная поправка не имеет силы.
6. В случае страны, которая становится Стороной настоящего Соглашения в период между моментом уведомления о предложении по поправке и истечением девятимесячного периода, предусмотренного в пункте 4 настоящей статьи, секретариат Рабочей группы по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии как можно скорее уведомляет новое государство-участник о предложенной поправке. Новое государство-участник может проинформировать Генерального секретаря об имеющемся возражении против предложенной поправки до истечения этого девятимесячного периода.
7. Генеральный секретарь как можно скорее уведомляет все Стороны настоящего Протокола о возражениях, сформулированных в соответствии с пунктами 4 и 6 настоящей статьи, а также о любой поправке, принятой согласно пункту 5 выше.
8. Любая поправка, считающаяся принятой, вступает в силу по истечении шести месяцев с даты уведомления Сторон Генеральным секретарем.

Статья 14

Созыв дипломатической конференции

1. После вступления в силу настоящего Протокола любая Сторона может путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, обратиться с просьбой о созыве конференции с целью пересмотра настоящего Протокола. Генеральный секретарь сообщает об этой просьбе всем Сторонам и созывает конференцию для пересмотра Протокола, если в течение четырехмесячного срока после его сообщения по меньшей мере одна четверть Сторон настоящего Протокола уведомит его о своем согласии с этой просьбой.
2. Если в соответствии с предыдущим пунктом созывается конференция, то Генеральный секретарь уведомляет об этом все Стороны и обращается к ним с просьбой представить ему в трехмесячный срок предложения, рассмотрение которых на конференции представляется им желательным. Не позже чем за три месяца до открытия конференции Генеральный секретарь сообщает всем Сторонам предварительную повестку дня конференции, а также текст этих предложений.
3. Генеральный секретарь приглашает на любую конференцию, созванную согласно настоящей статье, все государства, указанные в пунктах 1, 3 и 4 статьи 7 настоящего Протокола.

Статья 15

Нотификации государств

Помимо нотификаций, предусмотренных в статьях 13 и 14, Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций сообщает государствам, указанным в пункте 1 статьи 7 выше, а также государствам, ставшим Сторонами настоящего Протокола на основании пунктов 3 и 4 статьи 7:

- a) о ратификации и присоединении к Протоколу согласно статье 7;
- b) о датах вступления в силу настоящего Протокола в соответствии со статьей 8;
- c) о денонсации согласно статье 9;
- d) о прекращении действия настоящего Протокола в соответствии со статьей 10;
- e) о заявлениях и нотификациях, полученных в соответствии с пунктами 1 и 2 статьи 12.

Статья 16

Депозитарий

Подлинник настоящего Протокола сдается на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препровождает надлежащим образом заверенные копии всем государствам, указанным в пунктах 1, 3 и 4 статьи 7 настоящего Протокола.

СОВЕРШЕНО в Женеве *[двадцатого февраля]* две тысячи восьмого года в одном экземпляре на английском и французском языках, причем каждый текст является равно аутентичным.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, надлежащим образом на это уполномоченные, подписали настоящий Протокол:

Информационная Система Портового Сообщества

ИСПС Анализ эффективности

Аудиторская компания Профальянс



Анализ системы:

- работа Единого окна
- риски для участников
- взаимодействие с госорганами
- формы сотрудничества с государством
- удобство для грузовладельцев
- перспективы развития

Цифровой транспортный коридор

ИСПС воплощает эту концепцию в системе управления грузопотоками



"Цифровой коридор" предусматривает использование современных информационных систем, обеспечивающих непрерывный мониторинг грузопотоков, электронное взаимодействие участников внешнеэкономической деятельности с транспортно-логистическими компаниями и органами государственного контроля, а также организацию обмена данными в объемах, необходимых для выполнения бизнес-процессов участниками системы.

"Несмотря на то, что создание цифровых транспортных коридоров - это планы на ближайшее будущее, мы уже сегодня осуществляем меры по упрощению процедур торговли", - отметил Владимир Омелян.

Владимир Омелян, Министр инфраструктуры Украины, в ходе 79-го заседания Комитета внутреннего транспорта (КВТ) Европейской экономической комиссии (ЕЭК) ООН 24.02.2017

Информация для анализа

ИСПС делает для государства контроль грузов прозрачным, а для владельца груза - простым



Персональная ответственность

Безопасно, экономно, удобно

Возможность оперативного анализа

Противодействие коррупции

Цифровой транспортный коридор

Соответствие международным стандартам

**Концепция
Единое
окно**

Анализ взаимодействия

Эффективность ИСПС в системе работы с грузопотоками



1

- Повышение ответственности государства через использование электронной фиксации записи;
- Увеличение доходов в бюджет;
- Развитие экономики

ГОСУДАРСТВО

2

- Экономия ресурсов;
- Легальная и прозрачная схема;
- Повышение качества логистики;
- Стабильность;
- Повышение доверия к Украине

ГРУЗОВЛАДЕЛЕЦ

3

- Увеличение грузооборота;
- Оптимальная загрузка логистических площадей;
- Уменьшение числа ошибок

ПОРТ
(ПУНКТ ПРОПУСКА)

Экономия ресурсов при повышении надежности и прозрачности



Управление рисками

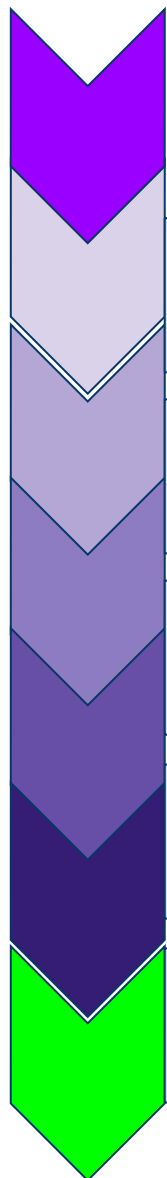
позволяет наблюдать за
процессам, устранять
возникшие подозрения в
пределах компетенции до этапа
таможенного оформления груза

Оптимизация документооборота

Груз как субъект информационной системы



После внесения грузовладельцем данных о грузе в ИСПС активизируется цепочка взаимосвязей, которые соединяют физическую работу инспекторов с виртуальной работой по таможенному оформлению грузов



Внесение данных о грузе в ИСПС и запуск экспедиторского цикла

Организация процессов обработки груза в пункте пропуска (порту)

Процессы по таможенному оформлению груза

Работа с грузом экспедиторских организаций (логистика)

Доставка груза в пункт назначения

Выгода для грузовладельца

ИСПС - это эффективное взаимодействие грузовладельца с другими участниками процесса



Грузовладелец знает в любой момент времени на какой стадии таможенного оформления находится заявка на выдачу груза установленных видов и форм контроля, а также защитить свои права на основании документов, полученных из ИСПС, осуществлять контроль над процессами.

Потоки информации объединяются в одном месте и доступны для анализа.

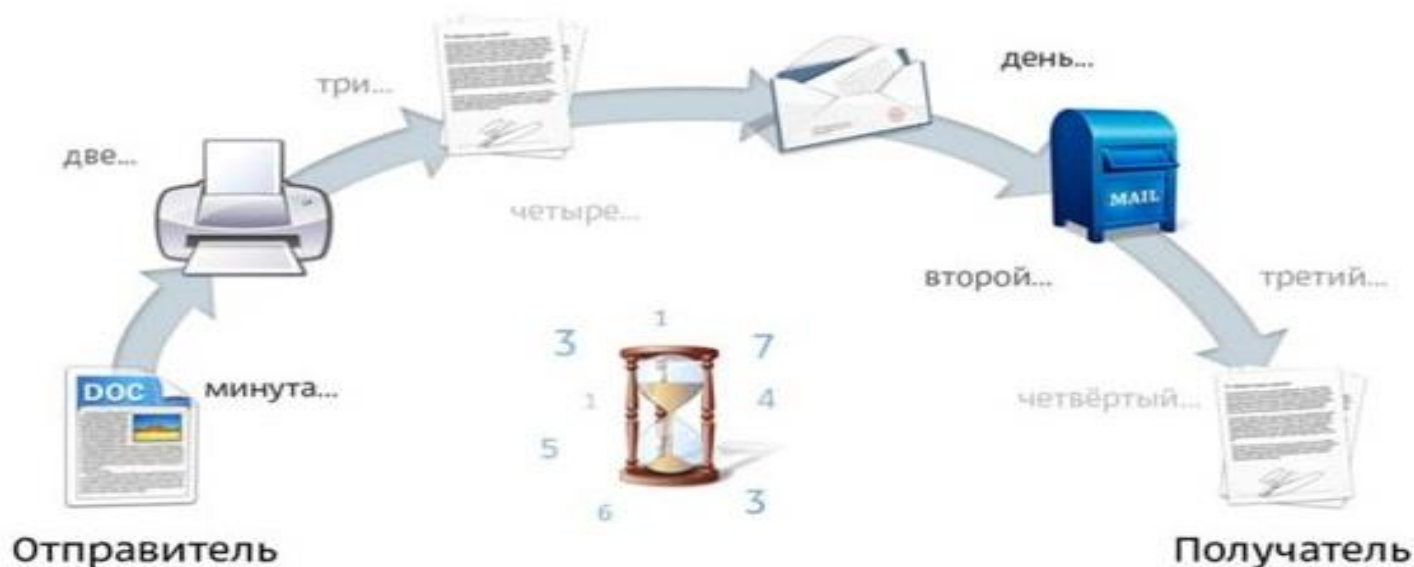


Альтернатива ИСПС

ИСПС как сервис облегчающий процесс администрирования грузопотоков



Бумажный документооборот



— Документы теряются

— Огромные архивы

— Недели ожидания документов

Поданные грузовладельцем бумажные документы превращаются в электронные, но уже усилиями участников процесса таможенного оформления грузов, в т.ч. сотрудниками порта (пункта пропуска)

Противоречия и риски

ИСПС устраняет ряд очевидных нелогичностей и противоречий правового поля Украины



Представители Украины на второй Министерской встрече по вопросам цифровой экономики инициативы «Восточное партнерство», состоявшейся 5 октября 2017 года в г. Таллинн, Эстонская Республика, подчеркнули приоритетность развития цифровой экономики в Украине, выразили стремление к углублению сотрудничества с ЕС в этой сфере и преимущества от присоединения к единому цифровому рынку ЕС.

Деньги

Модель оплаты, когда грузовладелец оплачивает услуги разным получателям, усложняет процессы таможенного оформления, создает коррупционные риски, и увеличивает операционные расходы

Данные

Взаимодействие с разными участниками процессов приводит к повторению данных, запросу "лишних", усложняет внесение изменений в данные, увеличивает затраты на администрирование процессов

ЭЗ+ЭЦП

ПКМУ 364 реализована таким образом, что представители госорганов, в т.ч. таможни, "входят" в Единое окно без использования ЭЦП (Электронная цифровая подпись) или ЭЗ (электронной записи), что создает риски для государства и грузовладельца

Присоединение к единому цифровому рынку ЕС требует от Украины решительных действий по упрощению процедур таможенного оформления, повышения их прогнозируемости, прозрачности, качества и ответственности участников процедур

Текущий момент

ИСПС была внедрена в эксплуатацию в 2014 году



Частный оператор взял на себя расходы, риски и ответственность за реализацию и внедрение программно-аппаратного комплекса “Информационная система портового сообщества”



Создан инструмент, где грузовладелец добровольно оплачивает услуги по обработке своих документов (плата “за удобство”), при этом сокращается трудоемкость обработки данных участниками таможенного оформления груза

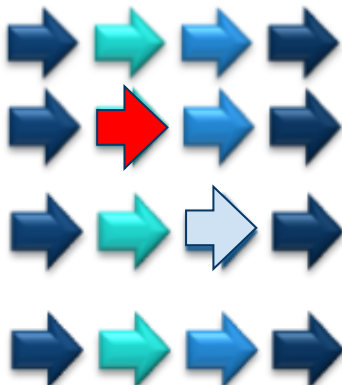
Перспектива развития

ИСПС как сервис облегчающий процесс администрирования грузопотоков



Взаимодействие государственных органов и ИСПС имеет перспективу развития на условиях государственно-частного партнерства, когда государство может предоставить право частному партнеру администрировать сбор и перенаправление платежей

Единое окно

Платеж	Распределение	Участники	Контроль	Грузопотоки
Контроль внесения со стороны государства Контроль внесения со стороны портового сообщества Платеж вносится грузовладельцем при "вводе" данных о грузе в ИСПС	• Прозрачность • Законность • Скорость • Удобство	Сокращают расходы на взаимодействие с грузовладельцем и администрирование процессов Бюджет Портовые службы Брокеры Логистика	Анализ эффективности и безопасности процессов, наполнения бюджетов разных уровней и оценка качества уплаты налогов и сборов.    	Повышение ясности и эффективности управления грузопотоками 

Грузовладелец может самостоятельно вносит данные в ИСПС для распределения платежей, выбирая брокера или экспедитора. ИСПС не противоречит требованиям АМКУ и предоставляет свободу выбора.

Основа взаимодействия

ИСПС создает условия для эффективного взаимодействия государства с частным оператором



Частный оператор

Предоставляет государству возможность экономить ресурсы и выполнять международные соглашения

≠

Государство

Предоставляет оператору право выполнить функцию государства по администрированию части документооборота при подготовке таможенного оформления грузов

ИСПС - является объектом интеллектуальной собственности, который может быть передан государственным органам в использование на законных основаниях с уплатой роялти или приобретения лицензии на использование.

Успешный мировой опыт показывает, что качество услуги для грузовладельца и участников процессов по таможенному оформлению грузов значительно повышается в случае совместного использования на условиях государственно-частного партнерства.

Достижения

Опыт внедрения ИСПС позволил Украине стать лидером среди постсоветских стран



Украина проявила политическую волю в процессе внедрения цифровых технологий при таможенном оформлении грузов , к чему на данный момент не готовы многие постсоветские страны



**ІНФОРМАЦІЙНА
СИСТЕМА
ПОРТОВОГО
СПІВТОВАРИСТВА**

ИСПС является примером позитивного внедрения результатов работы ежегодных международных семинаров по внедрению инструментов электронной записи при таможенном оформлении грузов и создания цифровых транспортных коридоров

ВОЗМОЖНОСТИ

ИСПС как система обеспечения электронного документооборота



**Полученный в результате
внедрения ИСПС опыт дает
возможность дальнейшего
внедрения инструментов
электронной записи (ЭЗ) при
формировании цифровых
транспортных коридоров**

**Аудит инвестиционных проектов
Анализ бизнес-процессов
Внедрение изменений**



PROFALIANS

<http://profalians.com.ua/>



28 засідання Міжвідомчої робочої групи зі спрощення процедур
міжнародної торгівлі та логістики в Україні

Найбільш загальні кроки в національному середовищі до спільного визнання електронних документів

Закладені основи

Результати формалізації процедур, вироблених з Електронним нарядом усіма задіяними сторонами, а також втілення їх у технологічні схеми, і повинні стати головним індикатором, що дозволяє відчуті ступінь спрощення процедур на локальному рівні.

І, нарешті, наявність єдиної точки введення Електронного наряду в Систему остаточно ідентифікує реалізований проект як "Єдине вікно".

Звичайно ж, одним з найбільш цінних результатів майбутнього впровадження проекту ми бачимо придбання навичок і досвіду роботи всіх учасників в нових умовах, що має стати вагомим аргументом для переходу з локального рівня на національний.

Тим не менш, вже зараз ми набуваємо не менш цінний досвід партнерської, в тому числі між бізнесом і державою, роботи над спільним і взаємовигідним проектом. І в даний момент, аналіз вже пройденого відрізка по реалізації проекту "Єдине вікно" додасть впевненості на шляху руху до майбутнього.

Олег Платонов,
голова Громадської ради при ДМСУ,
заступник голови Міжвідомчої робочої групи
по впровадженню технології "Єдине вікно - локальне рішення"
в зоні діяльності Південної митниці та портів Одеської області

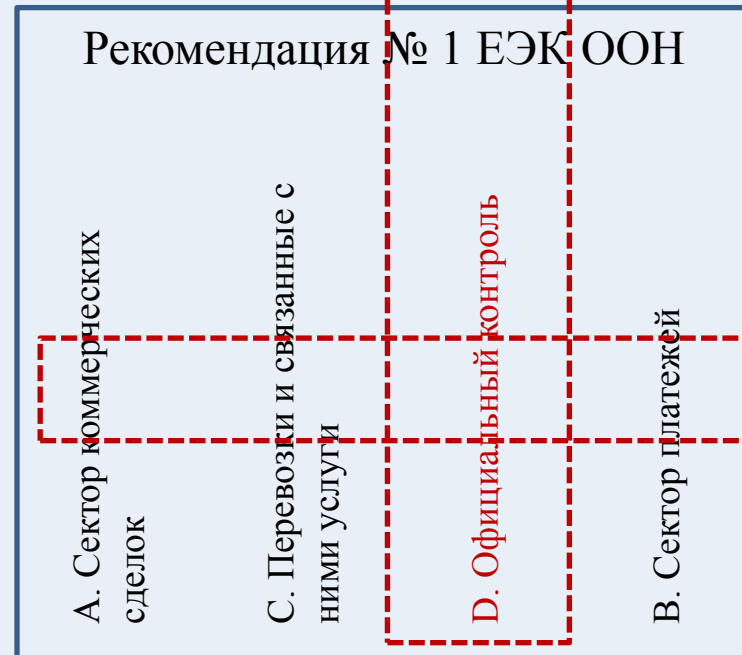
"Столичний експрес" № 3/2012

Единое окно – локальное решение. Основные черты.

«Единое окно – локальное решение» в портах Одесской области



Совещание за круглым столом о роли оптимальной практики в пунктах пересечения границ в осуществлении Конвенции о согласовании, ЕЭК ООН, Женева, 12-15 июня 2012 года



Приклад «стартового» майданчика для можливих трансформацій

Закон України «Про основні принципи та вимоги до безпечності та якості харчових продуктів», стаття 1

40) **міжнародний сертифікат** - документ, форма і зміст якого відповідають рекомендаціям відповідних міжнародних організацій, видається компетентним органом країни походження і засвідчує здоров'я тварин та/або придатність харчового продукту для споживання;

Приклад «стартового» майданчика для можливих трансформацій

Закон України «Про основні принципи та вимоги до безпечності та якості харчових продуктів», стаття 1

45) неприйнятний міжнародний сертифікат - сертифікат, який має не менше однієї з таких ознак:

- виданий не уповноваженою особою;
- незатверджений або виданий з порушенням форми, встановленої компетентним органом країни походження;
- оформлений нерозбірливо;
- містить неповні або недостовірні відомості;
- строк дії сертифіката закінчився;
- має незасвідчені виправлення;
- містить суперечливу інформацію;
- складений мовою, яка не відповідає затвердженню в установленому порядку офіційним зразкам сертифікатів;
- виданий на харчові продукти, ввезення та/або вивезення (пересилання) яких заборонено, або не відповідає іншим вимогам країни призначення харчового продукту;

Приклад «стартового» майданчика для можливих трансформацій

Закон України «Про основні принципи та вимоги до безпечності та якості харчових продуктів», стаття 55

3. Державний контроль здійснюється на призначених прикордонних інспекційних постах та передбачає перевірку документів (можуть бути надані в електронному вигляді), що супроводжують вантаж з об'єктами санітарних заходів, огляд вантажу на відповідність інформації, наданої у супровідних документах, та, у передбачених законодавством випадках, фізичну перевірку вантажу.

Наявні передумови: аналогія у сфері ліцензування



КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

ПОСТАНОВА

від 24 травня 2017 р. № 363

Київ

Про затвердження Порядку подання органу ліцензування документів в електронній формі

Відповідно до частини третьої статті 10 Закону України "Про ліцензування видів господарської діяльності" Кабінет Міністрів України **постановляє:**

1. Затвердити Порядок подання органу ліцензування документів в електронній формі, що додається.
2. Органам ліцензування протягом двох місяців затвердити та подати Міністерству економічного розвитку і торгівлі план запровадження ліцензування в електронній формі на 2017 рік.
3. Міністерству економічного розвитку і торгівлі та Державному агентству з питань електронного урядування забезпечити щоквартальний моніторинг виконання планів запровадження ліцензування в електронній формі.
4. Визнати такою, що втратила чинність, постанову Кабінету Міністрів України від 23 серпня 2016 р. № 561 "Про затвердження Порядку подання документів в електронному вигляді до органу ліцензування та видачі ним документів в електронному вигляді за допомогою телекомунікаційних засобів зв'язку" (Офіційний вісник України, 2016 р., № 69, ст. 2331).

Прем'єр-міністр України

В. ГРОЙСМАН

Наявні передумови: запити про систематизацію документів



Секретаріат Міжвідомчої робочої групи
зі спрощення процедур міжнародної торгівлі та логістики в Україні

№ 835
"09" "11" 2016

Прем'єр-міністру України

В.Б.ГРОЙСМАНУ

*До пункту 2.2 рішення засідання Міжвідомчої
робочої групи зі спрощення процедур торгівлі
та логістики від 19.10.2016*

Шановний Володимире Борисовичу!

19 жовтня 2016 року, під час проведення чергового засідання Міжвідомчої робочої групи зі спрощення процедур торгівлі та логістики (далі – МРГ), в числі інших питань, відбулося обговорення можливостей та найближчих перспектив заміни обігу сканованих копій паперових документів (як це сьогодні реалізовано в межах системи «єдиного вікна», впровадженої постановою КМУ від 25.05.2016 № 364) обігом повноцінних електронних документів.

Зокрема, учасниками засідання від Державної фіскальної служби України було доведено одну з головних проблем, що стримує заміну обігу сканованих копій паперових документів обігом повноцінних електронних документів. Це – відсутність в національному нормативному полі затверджених описів та форматів електронних документів, які мали б замінювати існуючі паперові документи з числа тих, що подаються митними органами для здійснення належних контрольних функцій. Також було повідомлено про деякі заходи, спрямовані на подолання цієї проблеми. В числі таких заходів – розроблення Міністерством фінансів України зводу відповідних дозвільних документів (сертифікати, ліцензії тощо), що видаються контролюючими органами в паперовому вигляді, але мають видаватися в електронному.

Вітаючи такі заходи в цілому, учасники засідання, що представляють команду розробників Інформаційної системи портового співтовариства (функціонує в межах постанови КМУ від 21.05.2012 № 451), повідомили про деякі чинники, які свого часу сприяли успішному переведенню документів в електронний формат. Одним з таких чинників було існування наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 13.12.2004 № 1098 «Про затвердження Правил оформлення вантажних перевізних документів на перевезення морським транспортом». Будучи сам по собі результатом систематизації існуючих в окремій підгалузі паперових документів, цей наказ

2

містив власне форми та правила заповнення цих документів, що виступає зручною основою для їх переведення в електронний вигляд. Внесення до цього наказу незначних за обсягом доповнень (які стосуються можливості оформлення звичних документів у вигляді електронних документів) дозволило реалізовувати електронний документообіг в морських портах без шкоди для звичних технологічних процесів, що відбуваються в портах.

Натомість, відсутність подібного системного документа в іншій, торговельній, сфері призвела саме до тієї ситуації (обіг сканованих копій паперових документів, засвідчених електронним цифровим підписом), про яку йшлося на засіданні.

З розуміння вищевикладених причинно-наслідкових зв'язків і виходила висловлена на засіданні пропозиція про започаткування роботи із систематизації (за відповідними галузевими ознаками) та наступного «оцифрування» того масиву документації, яка перебуває в повсякденному обігу при здійсненні торговельних операцій.

Зважаючи на вищевикладене, звертаюсь з проханням підтримати зазначену пропозицію та дати доручення Міністерству економічного розвитку і торгівлі, до компетенції якого входять питання міжнародної торгівлі, виступити координатором на національному рівні та ініціювати початок цієї роботи.

Разом з тим, слід звернути увагу на наступне. По-перше, подібна робота у світовій практиці не є новою. Одним з ключових документів, що узагальнив досвід такої роботи, є Рекомендація ЄЕК ООН № 1 «Формуляр-зразок Організації Об'єднаних Націй для зовнішньоторговельних документів. Керівні принципи для застосування»¹. В додатку 1 міститься конкретизований, зручний для порівняльного аналізу, перелік назв документів, які зазвичай використовуються в торговельній практиці.

По-друге, характер та масштабність подібної роботи викличе потребу залучення до неї, в тій чи іншій формі, представників національного бізнес-співтовариства, що використовує торговельну документацію у практичній діяльності. На наш погляд, залучення бізнес-співтовариства на більш ранньому етапі такої роботи має значно пришвидшити досягнення кінцевого результату.

З повагою,

Президент ICC Ukraine,
Заступник Голови
Міжвідомчої робочої групи,
Голова Громадської ради при МЗС

В.І. Щелкунов

ДЯКУЮ ЗА УВАГУ!

Лев Баязітов

I.bajazitov@ukr.net

Секретаріат Міжвідомчої робочої групи

№ 835 **зі спрощення процедур міжнародної торгівлі та логістики в Україні**

« 09 » 11 20 16

Прем'єр-міністру України

В.Б.ГРОЙСМАНУ

*До пункту 2.2 рішення засідання Міжвідомчої
робочої групи зі спрощення процедур торгівлі
та логістики від 19.10.2016*

Шановний Володимире Борисовичу!

19 жовтня 2016 року, під час проведення чергового засідання Міжвідомчої робочої групи зі спрощення процедур торгівлі та логістики (далі – МРГ), в числі інших питань, відбулося обговорення можливостей та найближчих перспектив заміни обігу сканованих копій паперових документів (як це сьогодні реалізовано в межах системи «єдиного вікна», впровадженої постановою КМУ від 25.05.2016 № 364) обігом повноцінних електронних документів.

Зокрема, учасниками засідання від Державної фіскальної служби України було доведено одну з головних проблем, що стримує заміну обігу сканованих копій паперових документів обігом повноцінних електронних документів. Це – відсутність в національному нормативному полі затверджених описів та форматів електронних документів, які мали б замінювати існуючі паперові документи з числа тих, що подаються митним органам для здійснення належних контрольних функцій. Також було повідомлено про деякі заходи, спрямовані на подолання цієї проблеми. В числі таких заходів – розроблення Міністерством фінансів України зводу відповідних дозвільних документів (сертифікати, ліцензії тощо), що видаються контролюючими органами в паперовому вигляді, але мають видаватися в електронному.

Вітаючи такі заходи в цілому, учасники засідання, що представляють команду розробників Інформаційної системи портового співтовариства (функціонує в межах постанови КМУ від 21.05.2012 № 451), повідомили про деякі чинники, які свого часу сприяли успішному переведенню документів в електронний формат. Одним з таких чинників було існування наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 13.12.2004 № 1098 «Про затвердження Правил оформлення вантажних перевізних документів на перевезення морським транспортом». Будучи сам по собі результатом систематизації існуючих в окремій підгалузі паперових документів, цей наказ

містив власне форми та правила заповнення цих документів, що виступає зручною основою для їх переведення в електронний вигляд. Внесення до цього наказу незначних за обсягом доповнень (які стосуються можливості оформлення звичних документів у вигляді електронних документів) дозволило реалізовувати електронний документообіг в морських портах без шкоди для звичних технологічних процесів, що відбуваються в портах.

Натомість, відсутність подібного системного документа в іншій, торговельній, сфері призвела саме до тієї ситуації (обіг сканованих копій паперових документів, засвідчених електронним цифровим підписом), про яку йшлося на засіданні.

З розуміння вищевикладених причинно-наслідкових зв'язків і виходила висловлена на засіданні пропозиція про започаткування роботи із систематизації (за відповідними галузевими ознаками) та наступного «оцифрування» того масиву документації, яка перебуває в повсякденному обігу при здійсненні торговельних операцій.

Зважаючи на вищевикладене, звертаюсь з проханням підтримати зазначену пропозицію та дати доручення Міністерству економічного розвитку і торгівлі, до компетенції якого входять питання міжнародної торгівлі, виступити координатором на національному рівні та ініціювати початок цієї роботи.

Разом з тим, слід звернути увагу на наступне. По-перше, подібна робота у світовій практиці не є новою. Одним з ключових документів, що узагальнив досвід такої роботи, є Рекомендація ЄЕК ООН № 1 «Формуляр-зразок Організації Об'єднаних Націй для зовнішньоторговельних документів. Керівні принципи для застосування»¹. В додатку 1 міститься конкретизований, зручний для порівняльного аналізу, перелік назв документів, які зазвичай використовуються в торговельній практиці.

По-друге, характер та масштабність подібної роботи викличе потребу залучення до неї, в тій чи іншій формі, представників національного бізнес-співтовариства, що використовує торговельну документацію у практичній діяльності. На наш погляд, залучення бізнес-співтовариства на більш ранньому етапі такої роботи має значно пришвидшити досягнення кінцевого результату.

З повагою,

**Президент ICC Ukraine,
Заступник Голови
Міжвідомчої робочої групи,
Голова Громадської ради при МЗС**



В.І. Щелкунов

¹ Текст рекомендації можна переглянути за посиланням <http://singlewindow.org/docspravo/2>



МІНІСТЕРСТВО ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ І ТОРГІВЛІ УКРАЇНИ
(Мінекономрозвитку України)

вул. М. Грушевського, 12/2, м. Київ, 01008, тел. 253-93-94, факс 226-31-81
Web: <http://www.me.gov.ua>, e-mail: meconomy@me.gov.ua, код ЄДРПОУ 37508596

№ _____
На № 835 від 08.11.16

ICC Ukraine

вул. Рейтарська 19-б, м. Київ, 01030

Щодо обігу електронних документів

На лист ICC Ukraine № 835 від 08.11.2016 стосовно обігу електронних документів Мінекономрозвитку повідомляє, що 23.08.2016 Кабінет Міністрів України (далі – КМУ) прийняв постанову № 561 «Про затвердження Порядку подання документів в електронному вигляді до органу ліцензування та видачі ним документів в електронному вигляді за допомогою телекомунікаційних засобів зв'язку». Сьогодні йде створення відповідних інструментів органів ліцензування та їхня інтеграція до діючого Єдиного державного порталу адміністративних послуг.

Пунктом 2 згаданої постанови органам ліцензування доручено затвердити (за погодженням з Мінекономрозвитку) шаблони електронних документів з питань ліцензування – у вигляді електронних даних, що можуть бути візуалізовані. Також, з 01.08.2016 запроваджено автоматизовану систему «єдиного вікна» при митному оформленні товарів і транспортних засобів – згідно з постановою КМУ № 364 від 25.05.2016.

Враховуючи викладене, порушені заявником питання можуть бути вирішені з розвитком механізму взаємодії контролюючих органів за принципом «єдиного вікна» з застосуванням інформаційно-телекомунікаційної системи органів доходів і зборів та прийняття необхідних нормативно-правових актів.

**Заступник директора
департаменту регулювання
зовнішньоекономічної діяльності**

Наталя САВЕЛЬЄВА

Андрій БОЯРУНЦЬ,
253-92-26

М2 Мінекономрозвитку
Вих. № 4104-08/37920-07 від 24.11.2016 13:21:30

