

ДОВІДКА
щодо проекту «Єдине вікно - локальне рішення» з упровадження
Інформаційної системи портового співтовариства

Інформаційна система портового співтовариства (ІСПС) призначена для інтеграції всіх учасників транспортного і вантажного процесів у порту в єдиний інформаційний простір, із можливістю надання доступу до інформації, використовуваної в рамках технологічних процесів в порту, із застосуванням засобів організаційного та технічного захисту конфіденційної інформації.

Мета системи - мінімізація паперового документообігу при виконанні технологічних операцій у порту, оптимізація технологічних процесів, скорочення часу на кожній з операцій шляхом надання всім учасникам транспортного й вантажного процесу оперативної, коректної та легітимної інформації.

Промислову експлуатацію ІСПС розпочато 01.01.2014.

Модулі ІСПС, реалізовані на 01.01.2017:

1. Електронна заява власника вантажу (транспортного експедитора) (наряд) на вивезення з порту навантажених / порожніх контейнерів (внутрішній, прохідний транзит).
2. Дозвіл митниці на випуск вантажу з території пункту пропуску та порту.
3. Модуль прийому/відправки повідомлень з/ в інші інформаційні системи.
4. Електронна черга заявок (нарядів).
5. Передача інформації про прибуття залізничних вагонів в Одеський морський порт стивідорних компаній (портовим операторам).
6. Зазначення причини призначення форм митного контролю товарів за затвердженим законом вичерпним переліком.
7. Інформація про оформлення квитанції про стягнення митницею єдиного збору при ввезенні товарів у контейнерах в Україну (квитанція МД-1).
8. Оформлення заявки на проведення робіт (сканування, огляд, зважування).
9. Передача/прийом інформації про результати проходження форм митного контролю.
10. Передача/ прийом інформації до/від ТОВ «Євротермінал».
11. Блок Диспетчер - Контроль за переміщенням автотранспорту (контроль часу перебування автотранспорту в порту).
12. Оформлення електронного пропуску для в'їзду в Одеський порт.
13. Оформлення приходу судна в усіх портах України (відповідно до наказу Мініфіну № 308).

14. Оформлення заявки на ввезення контейнерів/ вантажів на територію пункту пропуску (експорт).
15. Оформлення перепустки в порт зі штрих-кодом безпосередньо з контори транспортно-експедиторської організації чи вантажовласника.
16. Інформування про здійснення радіологічного контролю.
17. Електронна заявка (доручення) на навантаження товарів на судно.
18. Формування звітів для користувачів.

I. Організаційне забезпечення роботи ІСПС

Станом на 01.01.2017 до публічної Угоди про інформаційне співробітництво з ДП «Адміністрація морських портів України», передбаченої постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 451, приєдналося **1060 організацій**:

26 державних органів (у тому числі 4 – правоохоронних);

1034 суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність в морських портах, а саме:

217 морських агентів;

12 портових операторів (стивідорних компаній);

14 перевізників (13 автомобільних, 1 залізничний);

791 вантажовласників або уповноважених ними осіб (транспортно-експедиторських організацій).

Із числа вантажовласників або транспортно-експедиторських організацій **15** суб'єктів господарювання вибрали для себе категорію «Заявників», тобто, за термінологією Угоди про інформаційне співробітництво, вони **подають документи на паперових носіях через представника адміністрації порту** для подальшого внесення електронних документів та документів в електронному вигляді працівниками відповідних підрозділів порту згідно технологічних схем.

Із загальної кількості внесеної до ІСПС інформації по контейнерах **лише 2,1% вводилося з паперових носіїв** через адміністрації морських портів. **97,9% введено віддалено**, з робочих місць транспортно-експедиторських організацій (вантажовласників).

Станом на 01.01.2017 Центром обробки даних укладено **983 договори про надання доступу до ІСПС та договори про надання послуг з технічної підтримки та обслуговування ІСПС**, в тому числі:

24 – з державними органами (з них 3 – із правоохоронними органами)

959 – з суб'єктами господарювання, що провадять свою діяльність в морських портах, а саме:

195 – з морськими агентами;

7 – з портовими операторами (стивідорними компаніями);

14 – з автомобільними перевізниками;

743 – із вантажовласниками або уповноваженими ними особами (транспортно-експедиторськими організаціями).

Вантажовласники, або уповноважені ними транспортно-експедиторські організації за власним бажанням обирають для себе спосіб подання документів на відвантаження товарів з морського порту (на паперових носіях, або в електронному вигляді), тобто вантажовласник (транспортний експедитор) має право за будь-яких обставин звернутися до адміністрації будь-якого порту та подати документи у зручній для нього спосіб.

Така ж можливість є у морських агентів, які можуть подавати документи, необхідні контролюючим органам у паперовому вигляді до прибуття судна в порт призначення через диспетчерські служби морських портів для подальшого їх внесення працівниками порту до ІСПС.

Якщо провести аналіз кількості вантажовласників або транспортно-експедиторських організацій – замовників послуг з технічної підтримки та обслуговування ІСПС, які з різноманітних причин подавали документи на паперових носіях до адміністрацій портів, то зазначена статистика приведена нижче.

| Рік | Організації, які подавали документи в ІСПС в електронному вигляді зі своїх робочих місць | | Зверталися до адміністрацій портів з поданням документів на паперових носіях | | Відсоткове співвідношення кількості організацій, які подавали документи на паперових носіях до організацій, які подавали документи в електронному вигляді | |
|------|--|----------------------------------|--|----------------------------------|---|----------------------------------|
| | Кількість організацій | Кількість контейнерів з товарами | Кількість організацій | Кількість контейнерів з товарами | Кількість організацій | Кількість контейнерів з товарами |
| 2014 | 413 | 129 790 | 70 | 1 594 | 17% | 1,2% |
| 2015 | 438 | 105 875 | 27 | 1 923 | 6,2% | 1,8% |
| 2016 | 483 | 174 017 | 32 | 1 469 | 6,6% | 0,8% |

Примітка: у 2016 році 2 (з 32) транспортно-експедиторські організації подали паперові документи для оформлення 1243 контейнерів з товарами. Таким чином, 30 організаціями за рік було подано документи на папері для оформлення 226 контейнерів, що складає 0,1% від загальної кількості.

Треба зазначити, що під час тестової експлуатації ІСПС протягом 2013 року, документи до системи подавалися двома методами, в електронному вигляді та у паперових примірниках.

Вказані дані яскраво свідчать про переважну кількість вантажовласників (транспортно-експедиторських організацій), які свідомо вибрали для себе подання документів в електронному вигляді. Вкрай незначна кількість контейнерів з товарами, документи на які подавалися у паперовому вигляді також свідчить про епізодичний, або випадковий характер (наприклад, відсутність електроенергії в конторі організації, тощо) подання таких документів на папері.

**Перелік державних органів,
з якими укладено Угоди та Договори про надання доступу до ІСПС
та договори про надання послуг із технічної підтримки**

| Найменування | |
|---------------------|--|
| 1 | Державна фіскальна служба України |
| 2 | Міністерство внутрішніх справ України |
| 3 | Служба безпеки України |
| 4 | Департамент захисту економіки Національної поліції України |
| 5 | Прокуратура Одеської області |
| 6 | Білгород-Дністровський прикордонний загін |
| 7 | Військова частина № 1474 |
| 8 | Військова частина № 1491 |
| 9 | Військова частина № 2138 |
| 10 | Військова частина № 2161 |
| 11 | Військова частина № 9937 |
| 12 | Головне управління Держпродспоживслужби в Донецькій обл. |
| 13 | Головне управління Держпродспоживслужби в Одеській обл. |
| 14 | Головне управління Держпродспоживслужби в Херсонській обл. |
| 15 | Головне управління Державної санітарно-епідеміологічної служби на водному транспорті |
| 16 | Державна Азовська морська екологічна інспекція |
| 17 | Державна екологічна інспекція Північно-Західного регіону Чорного моря |

| | |
|----|--|
| 18 | Державна установа "Лабораторний центр Державної санітарно-епідеміологічної служби України на водному транспорті" |
| 19 | Державна фітосанітарна інспекція Донецької області |
| 20 | Державна фітосанітарна інспекція Запорізької області |
| 21 | Державна фітосанітарна інспекція Миколаївської області |
| 22 | Державна фітосанітарна інспекція Одеської області |
| 23 | Державна фітосанітарна інспекція Херсонської області |
| 24 | Донецька регіональна служба державного ветеринарно-санітарного контролю та нагляду на державному кордоні та транспорті |
| 25 | Одеська регіональна служба державного ветеринарно-санітарного контролю та нагляду на державному кордоні та транспорті |
| 26 | Придніпровська регіональна служба державного ветеринарно-санітарного контролю та нагляду на державному кордоні та транспорті |

II. Практичне застосування ІСПС

На сьогоднішній день із використанням ІСПС впроваджено наступне.

1. Автоматизація оформлення прибуття морських суден.

Станом на сьогоднішній день із використанням ІСПС оформлюється прибуття морських суден у 12 морських портах України.

Зазначений порядок поступово впроваджувався з 8 вересня 2015 року.

Морським агентом до ІСПС в електронному вигляді подається **11 обов'язкових документів**, передбачених Конвенцією про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року.

Також до ІСПС адміністрацією відповідного порту подається **інформація про плановані дату та час прибуття судна**.

Зазначені документи розглядаються всіма державними контролюючими органами та ними приймається рішення, завірене електронним цифровим підписом відповідних посадових осіб про надання судну можливості **розпочинати вантажні операції відразу після постановки судна до причалу** (розвантаження чи навантаження).

За період з 1 січня по 31 грудня 2016 року у такий спосіб було подано документи для оформлення **8136** суден (у 2014 році **123** судна, у 2015 – **1790**).

До впровадження обов'язкового електронного подання документів морський агент вимушений був подавати **від 48 до 53 документів** у паперовому вигляді контролюючим органам, при цьому багатьом з них подавалися одні й ті ж документи (наприклад, генеральна декларація та судовна роль).

При цьому, час роботи комісії (у складі прикордонної, митної служби, представників санітарного, ветеринарного, фітосанітарного, екологічного контролю) на борту судна складає від 2 до 6 годин, включаючи час, витрачений морським агентом на збір членів комісії з їхніх робочих місць.

Довідково: у разі застосування паперового документообігу у 2016 році морські агенти мали би подати для оформлення 8136 суден від 400 тис. до 600 тис. паперових документів. При цьому деякі документи складаються з декількох аркушів. Таким чином, морський агент мусив витратити більш 500 тис. аркушів паперу за 2016 рік.

Реальний ефект від зазначеного кроку дерегуляції в морських портах складається з декількох компонентів.

По-перше, **зменшення часу знаходження суден у портах** на декілька годин. Це пряма економія судновласників (до кількох тисяч доларів США за годину).

По-друге, **зменшення матеріальних та часових витрат** морського агента на збір та перевезення членів комісії транспортним засобом до судна та з судна.

По-третє, **зменшення часових витрат посадових осіб** контролюючих органів та оптимізація розподілу особового складу.

По-четверте, **збільшення суднообігу в портах**, та, як наслідок, додаткові надходження портових зборів.

По-п'яте, **зменшення корупційної складової** шляхом обмеження безпосереднього контакту державних службовців з адміністрацією суден, безпідставного і неконтрольованого вимагання документів та вчинення дій, не передбачених законодавством.

Конкретний **економічний ефект** від впроваджених заходів є предметом окремого дослідження, враховуючи різноманіття і багатofакторність економічних показників точного підрахунку, але за заявою представників Мінінфраструктури, ще у 2015 році було повідомлено цифру економічного ефекту для бізнесу близько **5 млрд. грн. на рік, та 15% збільшення пропускнує спроможності портів.**

2. Автоматизація логістичних процесів при переміщенні товарів і транспортних засобів у портах.

Переважає більшість товарів в контейнерах 87% від загальної кількості досліджених оформлень контейнерів з товарами, учасники транспортно-експедиторської діяльності транспортують при непрямим змішаних (комбінованих) перевезеннях із використанням комбінацій: морський та автомобільний транспорт. Комбінація за видами транспорту: морський та залізничний спостерігається в середньому щодо 13% від загальної кількості товарів в контейнерах.

2.1. Напрямок – ввезення в Україну

На сьогоднішній день найбільшого прогресу досягнуто при здійсненні переміщення товарів у контейнерах та порожніх контейнерів у **напрямку ввезення** на територію України.

За весь період (включаючи тестову експлуатацію) до ІСПС внесена інформація **щодо 621 286 контейнерів**.

Автоматизовано процеси в Одеському, Чорноморському портах (включаючи портового оператора ТОВ «Іллічівський морський рибний порт») та морського порту «Южний» (портовий оператор ТОВ «ТІС-Контейнерний термінал»).

Морські агенти **подають до ІСПС попередню інформацію** про товари в контейнерах, прийняті до перевезення до Одеського, Чорноморського, Южного портів. Така інформація надається завчасно, за добу до планованого часу прибуття судна з контейнерами до порту. Ця інформація доступна митниці у порту призначення з метою аналізу ризиків для прийняття попереднього рішення про необхідність проведення контрольних заходів щодо товарів.

На сьогоднішній день на підставі Меморандуму між Міністерством інфраструктури і Державною фіскальною службою **впроваджується система автоматичного націлювання Всесвітньої митної організації (Cargo Targeting System)**. Необхідна інформація до цієї системи надаватиметься через ІСПС.

На території Одеського порту впроваджені процеси автоматичного безконтактного подання заявки на ввезення товарів до порту та в'їзду транспортних засобів під завантаження контейнерами, що дозволяє вести їх детальний облік.

При цьому **автоматично здійснюється габаритно-ваговий контроль** при в'їзді до порту шляхом сумування ваги порожнього транспортного засобу з вагою товарів, які плануються до завантаження. У разі перевищення гранично допустимої ваги, ця інформація надходить до контрольно-перепускного пункту порту для з'ясування наявності дозвільних документів та запобігання виїзду на шляхи країни автотранспортних засобів з перевищенням ваги.

Реалізована функція надання **інформації про фактичне вивантаження контейнерів** на територію контейнерних терміналів ДП «ГПК Україна» та ТОВ «Бруклін-Київ Порт».

Зазначена інформація надає **можливість митниці контролювати граничні терміни зберігання товарів** на території порту, як складу тимчасового зберігання (90 та 120 діб відповідно) до настання моменту передання товарів з надмірним строком зберігання на склад митниці, відповідно вимог Митного кодексу України.

Окрім цього, вказана функція надає можливість вантажовласнику бути впевненим в тому, що контейнер, який він очікує, фактично надійшов до України. При цьому, якщо експедитор вносить до ІСПС наряд з номером

контейнеру, система попереджає його про наявність або відсутність такого контейнера в порту.

Транспортно-експедиторській організації надана можливість **безконтактного оформлення перепустки на в'їзд до порту** віддалено, безпосередньо зі свого робочого місця, шляхом нанесення штрих-коду на товаротransпортні документи, або шляхом одержання в адміністрації порту постійної пластикової перепустки для водія автотransпортного засобу, яка при внесенні даних транспортним експедитором зі свого робочого місця надає можливість для в'їзду на територію порту під завантаження контейнером.

На сьогоднішній день такою можливістю користується близько половини транспортно-експедиторських організацій. Таким чином усунуто необхідність фізичної присутності експедитора для супроводження транспортного засобу, що раніше було неможливо.

Повністю автоматизований процес подання документів до митниці для здійснення пропуску в Україну товарів у контейнерах, які переміщуються внутрішнім чи прохідним транзитом (напрямок – ввезення товарів в Україну).

Експедитор подає електронний документ - наряд на відвантаження товарів з порту, до якого додає електронні копії товаротransпортних та товаросупровідних документів, в тому числі товаротransпортну накладну (CMR), завірені ЕЦП.

Митниця проводить аналіз ризиків, порівнюючи відомості, надані експедитором, попередньо до прибуття судна морським агентом, митним брокером, тощо і приймає рішення щодо необхідності проведення встановлених законодавством форм контролю.

У разі відсутності зауважень, вантажовласник (транспортно-експедиторська організація) отримує в електронному вигляді інформацію щодо стану оформлення документів, прийняті митницею рішення і здійснює вивезення товарів з порту.

При цьому, у разі надання в електронному вигляді автомобільної товаротransпортної накладної на переміщення товарів до внутрішньої митниці, **відсутня необхідність фізичної присутності представника транспортно-експедиторської організації**. Водій транспортного засобу самостійно отримує документи в митниці безпосередньо перед виїздом з порту.

На стадії опрацювання та підготовки знаходиться технологічна схема, відповідно до якої внутрішні митниці будуть отримувати інформацію з ІСПС про товари, які плануються для надходження до їхньої зони діяльності. Якщо такий порядок буде впроваджено, наявність штампів та печаток митниці у морському пункті пропуску на товаросупровідних документах проставлятися не буде, внутрішня митниця буде отримувати всю інформацію і документи безпосередньо з ІСПС та ЄАІС ДФС. Відпаде необхідність фізичної присутності не тільки експедитора, а і водія автотransпортного засобу при здійсненні митних процедур в порту.

Одним з показників прискорення процесів з імпортними контейнерами є час знаходження транспортних засобів на території порту.

Довідково:

| Рік | Середній час знаходження автотранспортних засобів, завантажених контейнерами в порту (перетин меж пункту пропуску і порту), год:хв | |
|-----------------------------|--|---------|
| | Січень | Серпень |
| 2013 (до впровадження ІСПС) | 09:10 | 12:00 |
| 2014 | 14:15 | 05:27 |
| 2015 | 03:40 | 02:46 |
| 2016 | 04:00 | 02:18 |

Примітка: при проведенні дослідження часу випуску товарів за методикою Всесвітньої митної організації у 2015 році, для аналізу бралися інші показники, а саме, час від надання дозволу на навантаження при опрацюванні е-наряду і документів (коносаментів, інвойсів тощо) до видачі дозволу на випуск в митниці (оформлення митних та товаротранспортних документів в періоди 10 днів січня 2014 та 1 днів січня 2015 років, тому показники часу відрізняються.

При цьому, треба зазначити, що аналіз здійснення контрольних процедур митницею стосовно товарів у контейнерах в портах Одеси та Чорноморська (колишнього Іллічівська) характеризується наступними показниками.

| Рік | Відсоток призначених митних оглядів від загальної кількості контейнерів | Відсоток призначених зважувань від загальної кількості контейнерів | Відсоток призначених сканувань від загальної кількості контейнерів |
|-----------------------------|---|--|--|
| 2013 (до впровадження ІСПС) | Дослідження не проводились | | |
| 2014 | 5 | 61,2 | 22,4 |
| 2015 | 10,4 | 29,7 | 0,37 |
| 2016 | 0,4 | 1,3 | 0,03 |

Якщо порівняти час знаходження автотранспортних засобів в порту у 2015 та у 2016 роках, які складають приблизно 3 години і різке зниження кількості фізичних форм митного контролю (які застосовуються для внутрішнього та прохідного транзиту), виявляється, що це зниження фактично не вплинуло на час знаходження автотранспорту в порту.

Це пояснюється тим, що з початку 2016 року приблизно 10% товарів у контейнерах оформлюються в режим імпорту безпосередньо на території порту, в той час, як у попередні роки такі товари оформлювалися за межами пункту пропуску на вантажних митних комплексах.

Враховуючи, що процедура оформлення товарів в митні режими займає більше часу (згідно Митного кодексу України – до 4 годин), ніж процедура

пропуску товарів внутрішнім та прохідним транзитом, а кількість митних оглядів при пропуску товарів зменшилася з 10,4% до 0,4%, тобто на 10%, час перебування автомобілів з навантаженими контейнерами в порту не змінився.

Серед іншого, досягнення показників зменшення часу перебування транспортних засобів на території порту обумовлено комплексом заходів (за участю причетних до процесів в портах осіб державного сектору і ділової спільноти), спрямованих спільними зусиллями на спрощення і прискорення проходження державних видів контролю, розширення функціональних можливостей в сфері електронного обміну даними на території морських портів, збільшення прозорості в правових відносинах державних структур і учасників транспортно-експедиторської діяльності за допомогою ІСПС, з використанням законодавства про електронний документообіг, скорочення потреб в паперовому документообігу в процесах логістики порту, обміну даними з митницею, іншими заходами.

Із застосуванням ІСПС можливо проводити дослідження будь-яких часових показників за різноманітними методиками.

У разі впровадження взаємозв'язку між інформаційними системами портів, митниці, портових операторів, вантажних митних комплексів, тощо з ІСПС, можливе дослідження практично всіх логістичних ланцюгів та вплив на час їх проведення контрольних процедур, які проводяться державними органами.

Реальним досягненням та спрощенням процедур у морських портах із поетапним впровадженням ІСПС стала можливість транспортно-експедиторських організацій планувати й оптимізувати витрати людських та матеріальних ресурсів, отримувати прозору і юридично обґрунтовану інформацію про рух транспортних засобів і товарів, рішення державних органів та адміністрацій портів.

Найближчим часом реалізується технологічна схема подання попередньої інформації морським агентом про товари, прийняті до перевезення на поромному комплексі Чорноморського порту. Така технологія надає можливість **розпочинати вивантаження вагонів безпосередньо після постановки поромного судна до причалу**. Основною затримкою цього процесу є надання дозволу митниці на проведення вивантаження товарів із судна. Затримка складає біля 2 години на кожне судно, що прибуває. Враховуючи підвищення планованої інтенсивності суднозаходів поромів, така затримка значно зменшує ефективне використання потужності поромного комплексу.

Після впровадження зазначеної технології після відходу судна з порту вибуття (за 24-48 годин до прибуття до України), морський агент завантажуватиме до ІСПС залізничні накладні й додані до них документи. Митниця проводитиме завчасний аналіз ризиків та проставляє відмітку в ІСПС про надання дозволу на вивантаження вагонів. Ця інформація ставатиме доступною залізничній станції «Іллічівськ-Поромна», яка розпочинатиме вантажні операції з вагонами безпосередньо після прибуття судна.

2.2. Напрямок – вивезення з України.

Процедура вивезення за межі України товарів у контейнерах і порожніх контейнерів морськими суднами в повному обсязі відпрацьована і впроваджена в Іллічівському рибному порту.

Експедитор подає до митниці доручення на навантаження (електронний документ) та супровідні документи в електронному вигляді.

Всі процедури, включаючи обмін інформацією між морським агентом і портовим оператором автоматизовані та надають можливість **безконтактного оформлення товарів на території цього портового оператора.**

Проблемною залишається ситуація з впровадженням автоматизації експорту товарів у контейнерах в Одеському морському порту. Незважаючи на те, що наказом ДП «АМПУ» від 06.10.2015 № 194, в Одеському морському порту, починаючи з 02.11.2015 впроваджувалася технологічна схема оформлення експорту товарів у контейнерах з використанням ІСПС, погоджена керівництвом Одеської митниці та Одеського прикордонного загону, на сьогоднішній день, його виконання гальмується.

Причинами є неготовність контейнерних терміналів Одеського порту для обміну інформацією та документами з ІСПС в рамках зазначеної технологічної схеми. Їхні представники пояснюють це необхідністю погодження витрат на роботу програмістів з головними офісами цих організацій, які знаходяться за кордоном, а також великим обсягом робіт. На численних нарадах з цих питань досягнуто домовленості про тестове впровадження повного циклу оформлення експорту контейнерів в електронному вигляді.

Висновки

З огляду на викладене, можна зазначити, що ІСПС є реально працюючим інструментом, який надає можливість портовому співтовариству контролювати процес транскордонного переміщення товарів (від моменту подання попередньої інформації про товари до перетину кордону до моменту вивезення їх за межі пункту пропуску (порту), та юридично фіксувати факти звернення, розгляду та прийняття рішення державними контролюючими органами щодо переміщення транспортних засобів та товарів через митний кордон України.

При цьому, державні органи виконують свої функції, аналізуючи ризики, які виникають, та приймають відповідні рішення, а суб'єкти господарювання інформовані про такі рішення, та можуть їх аналізувати, планувати свою роботу, оптимізувати витрати, та, у разі необхідності оскаржувати рішення будь-якого державного органу у законний спосіб, користуючись електронними записами в ІСПС.

Із використанням системи можлива ефективна координація діяльності органів виконавчої влади відповідно до їх повноважень, створення будь-яких звітів та узагальнень статистичних даних, які внесені до ІСПС.

У разі наявності державної волі запровадження реального принципу «єдиного вікна» при здійсненні міжнародних переміщень товарів та транспортних засобів, який би дозволив державним інституціям та суб'єктам господарювання прозоро та неупереджено виконувати свою роботу, ІСПС став би однією з важливих складових національного «єдиного вікна».