

Single Window: Unity in the Diversity

The development of the Single Window is typically a major undertaking, involving the creation of inter-linkages and information sharing between Customs and other government agencies responsible for trade, as well as the trading community. It is therefore usually implemented in a phased approach.

Basically, successful implementation of the Single Window focuses more on simplifying and managing changes, rather than on technical solutions.

The Single Window models vary greatly from one country to another, depending on a country's readiness and priorities. Models include paperless Customs, Port Community Systems and Single Window systems that link government agencies on the national and regional level.

The National Single Window environment requires strong political will, leadership and commitment of state authorities in managing the process creating favorable conditions for the functioning of the Single Window and stakeholder platforms, including the policies, legislation, standards, strong change management methodology and interaction with the existing Systems.

Many advanced trading countries have not implemented a national Single Window. Instead, other forms of Single Window networks, in particular Port Community Systems and Customs Single Windows are being successfully used to support a high-performing logistics sector. Particularly in developing countries and transition economies, the national Single Window has

been a success story. Many of them are implementing Public Single Windows that provide users with access to customs and other government agencies to simplify export and import procedures.

In this context, our main difference from the developed countries is the introduction of the Single Window that gave an impetus for a more fundamental work. That is the work to streamline and standardize procedures, while the leading countries have already achieved them through evolution.

The organizational and technical feasibility of state institutions to perform their control functions, activities of entities participating in various technological processes of cargo handling in the seaports of Ukraine, peculiarities and specific features of port infrastructure naturally have the great influence conditioned by objective factors inherent to international ports of different countries in the world.

Today Ukraine features three evolutionary forms of Single Windows aimed at simplifying trade procedures in transport, trade and logistics.

"Единое окно": в многообразии единство

Развитие "единого окна" (ЕО), как правило, это масштабное мероприятие, связанное с созданием взаимосвязей и обменом информацией между таможенными органами и другими государственными ведомствами, ответственными за торговлю, а также торговым сообществом. Поэтому обычно осуществляется на основе поэтапного подхода.

Успешная реализация "единого окна" в целом больше сосредоточивается на упрощении и управлении изменениями, а не на технических решениях.

Модели "единого окна" в значительной степени варьируются в разных странах в зависимости от степени готовности и приоритетов. Они включают такие системы, как e-Таможня, e-Freight, системы Портового сообщества и правительственные системы "единого окна", которые связывают учреждения на национальном и региональном уровнях.

Развитие среды национального "единого окна" требует сильной политической воли, участия и лидерства государственных органов в управлении процессом создания благоприятных условий для функционирования "единого окна" и платформ заинтересованных сторон, в том числе разработки политики, законодательства, стандартов, управления изменениями и взаимодействием с существующими системами.

Многие развитые страны не реализовали национальную концепцию "Единого окна". Но наоборот развивали разновидности сетей "Единого окна", в частности Систем портовых сообществ и Таможенных единых окон, морских, которые в настоящее время успешно используются для поддержания эффективной работы логистического сектора.

В развивающихся странах и странах с переходной экономикой "единое окно" имеет успешную историю. Многие из этих стран внедряют государственные "единые окна", которые обеспечивают пользователям доступ к таможенным и другим государственным учреждениям для упрощения процедур экспорта и импорта.

В этом контексте нашим главным отличием от развитых стран можно считать то, что у нас внедрение "Единого окна" является толчком для более фундаментальной работы — работы по упорядочению и стандартизации процедур, тогда как в ведущих странах мира это уже достигнуто эволюционным путем.

Влияние состояния организационной, технической состоятельности государственных институтов при выполнении контрольных функций, деятельности субъектов, участвующих в различных технологических процессах обработки грузов в морских портах Украины, особенностей и специфики инфраструктуры портов является естественным, обусловленным объективными факторами, присущими международным портам разных стран мира.

В условиях Украины сегодня — это три модели, которые направлены на упрощение процедур торговли в транспорте, торговле и логистике.

Customs Single Window (Regulation 364 of the Cabinet of Ministers of Ukraine)

Article 33 of the Customs Code of Ukraine by Regulation No. 364 of May 25, 2016 "Some Issues of Implementing the Single Window Concept for Customs, Sanitary and Epidemiological, Veterinary and Sanitary, Phytosanitary, Ecological, Radiological and Other Types of State Control" adopts the information exchange between the revenue authorities, other state agencies and enterprises on the Single Window principle using electronic means of information transfer.



The Regulation 364 covers the operations involving the import into the customs territory of Ukraine of goods subject to customs and other types of state control, and the export of such goods outside the customs territory of Ukraine.

At the same time, the Regulation does not apply to cabotage transport of goods in free circulation and goods imported/exported to/from ports under customs control. The implemented Information System is designed exclusively for the interaction of revenue and fee authorities, state control agencies and does not provide for the exchange of information between business entities as the procedures adopted are applied only at certain seaports.

That means that the introduced information system **provides no information exchange between a shipping agent, a port operator, a freight forwarder, a carrier, etc.**

The essence of such an exchange is much wider than customs control and clearance as it is regulated by a set of other regulatory legal acts.

Port Community System (ISPS or Port Single Window)

Decree of the Cabinet of Ministers as of 3.07.2013 No. 553 amended the Regulation of the Cabinet of Ministers as of 21.05.2012 No. 451 "Issues of Border Crossing for Persons, Cars, Water, Rail and Air Vehicles of Carriers and Goods Moved by Them" and defined the Port Community Information System (ISPS).

The ISPS takes into account the international experience of the leading seaports, which already have the similar systems in place, and the UNECE Recommendations No. 33 (2005), No. 34 (2011), No. 35 (2010).



The ISPS project in Ukraine is coordinated by the Interagency Working Group, which includes the representatives of public authorities and private entities. The United Nations Economic Commission for Europe provides its valuable expert assistance.

The ISPS key goal is **to ensure the paperless environment for the port operations** related to the processing of vessels, clearance of goods, security control over the movement of goods and vehicles outside the port, accelerated and simplified control procedures, without prejudice to their shape, dimensions (established by the legislation) and quality.

It covers the processes, operations and formalities necessary for the handling of vehicles and goods at the international maritime checkpoints.

Practical experience of handling documents in the ISPS confirms that business entities and state bodies have received a powerful mechanism for the consistent introduction of simplifications for transport operations and control procedures at various technological stages of processing foreign economic goods in the port, even when applying only one of the modules of the system - electronic manifest. This proves the need to implement this system in other ports of Ukraine with its scope covering all the processes and formalities

Maritime Single Window

Meanwhile the Ukrainian Sea Port Authority (USPA) is taking measures to implement the Maritime Single Window, which represents state ownership on the basis of EU Directive 2010/65, 2002/59 and the Amendment 2016 to the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965.

The purpose of the Maritime Single Window is **to simplify and harmonize** reporting formalities by streamlining electronic information exchange and transfer **for maritime transport** (sea segment of the supply chain).

Changes in the national legislation in the field of electronic information exchange and electronic document management, the legal grounds for electronic digital signatures, electronic declaration of goods, practical experience in formalities by foreign economic entities objectively led to the need to implement an efficient Port Community System for the ports of Ukraine.

UNECE Document "Connecting International Trade: Single Windows and Supply Chains in the Next Decade" states: "PCS are acknowledged as the most advanced method for exchanging of information within a single or national

Таможенное "Единое окно" (ПКМУ 364)

В соответствии со ст. 33 Таможенного кодекса Украины постановлением КМУ от 25.05.2016 г. № 364 "Некоторые вопросы реализации принципа "единого окна" при осуществлении таможенного, санитарно-эпидемиологического, ветеринарно-санитарного, фитосанитарного, экологического, радиологического и других видов государственного контроля" утвержден Порядок информационного обмена между органами доходов и сборов, другими государственными органами и предприятиями по принципу "единого окна" с использованием электронных средств передачи информации.

Действие ПКМУ 364 распространяется на операции по ввозу на таможенную территорию Украины товаров, подлежащих таможенному и другим видам государственного контроля, и по вывозу таких товаров за пределы таможенной территории Украины.

В то же время действие не распространяется на каботажные перевозки товаров в свободном обращении и товаров, ввозимых/вывозимых в/из портов под таможенным контролем, а внедренная Информационная система предназначена исключительно для взаимодействия органов доходов и сборов, государственных контролирующих органов и не предусматривает обмен информацией между субъектами хозяйствования, а указанный порядок применяется только в некоторых морских портах.

То есть, внедренная Информационная система **не позволяет осуществлять обмен информацией между морским агентом, портовым оператором, экспедитором, перевозчиком и т.п.**

Суть такого обмена значительно шире, чем таможенный контроль и оформление и регулируется целым рядом других нормативно-правовых актов.

Информационная система портового сообщества (ИСПС, или Портовое единое окно)

Постановлением КМУ от 3.07.2013 г. № 553 внесены изменения в постановление КМУ от 21.05.2012 г. № 451 "Вопросы пропуска через государственную границу лиц, автомобильных, водных, железнодорожных и воздушных транспортных средств перевозчиков и товаров, перемещаемых ними" и определено понятие Информационной системы портового сообщества.

Построение Информационной системы портового сообщества происходит с учетом международного опыта ведущих морских портов, в которых уже действуют аналогичные системы, и рекомендаций Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций № 33 (2005 г.), № 34 (2011 г.), № 35 (2010 г.). Проект ИСПС в Украине координируется Межведомственной рабочей группой, в состав которой вошли представители власти и бизнеса. Экспертную помощь по проекту оказывает Европейская экономическая комиссия ООН.

Целью ИСПС является **минимизация бумажного документооборота при выполнении всех операционных процедур в порту**, связанных с обработкой

судов, оформлением грузов, контролем безопасности за перемещением товаров и транспортных средств за пределы порта, ускорением и упрощением процедур контроля без ущерба их формам, размерам, установленным законодательством, и качеству.

Обеспечивается выполнение процессов, операций и формальностей, необходимых для обработки транспортных средств и грузов в морских международных пунктах пропуска.

Практический опыт оформления документов с использованием ИСПС подтверждает, что субъекты хозяйствования и государственные органы, при применении только одного из модулей системы — электронного наряда, получили мощный механизм для последовательного внедрения упрощений транспортных операций и контрольных процедур на различных технологических этапах обработки внешнеэкономических грузов в порту, что обуславливает актуальность и необходимость ее внедрения в портах Украины, с максимальным распространением на процессы прохождения формальностей.

Морское единое окно

В то же время Администрация морских портов Украины принимает меры для внедрения информационной системы "Морское единое окно" государственной формы собственности на основе Директивы ЕС 2010/65, 2002/59 и Поправки 2016 г. к Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 г.

Целью Морского "единого окна" является **упрощение и гармонизация административных процедур** путем рационализации формальностей по предоставлению сведений и передачи информации в электронном виде **при перевозке с использованием объектов морского транспорта** (морской сегмент цепи поставок).

Изменения, произошедшие в национальном законодательстве в сфере электронного обмена информацией и электронного документооборота, наличие правовых оснований для электронной цифровой подписи, электронного декларирования товаров, приобретение практического опыта в прохождении таких формальностей субъектами внешнеэкономической деятельности в свое время объективно обусловили необходимость внедрения эффективной Информационной системы портового сообщества, которой и является ИСПС для портов Украины.

Как указано в документе ЕЭК ООН "Объединяя международную торговлю: единые окна и цепи поставок в следующем десятилетии", **системы портовых сообществ признаны наиболее передовым методом для обмена информацией в рамках единой или национальной инфраструктуры портового сообщества. СПС нацелены на обеспечение однократного предоставления данных, а также на развитие инфраструктуры и взаимосвязи, деятельности в областях нормативно-правовой базы, стандартизации и гармонизации в международной торговле. СПС обеспечивают синергию портового сообщества с плотно интегрированной системой, которая**

port community infrastructure. PCS have a commitment to facilitate single submission of data, and develop infrastructure and interconnectivity as well as activities in areas of legal frameworks, standardization and harmonization in international trade. PCS provide the Port Community Environment with a tightly integrated system that encompasses exports, imports, trans-shipments, consolidations, hazardous cargo and maritime statistics reporting.

Today PCS are Port Single Windows. The European story differs from the Asian story. In Europe, Port Single Windows have been in place for the past 30 years. Single Windows were not developed as Customs Single Windows but to manage ports and supply chains. Now it is time to integrate the Port Community Systems within the National Single Window.

Where no automated processes are in place, a PCS is ideally placed to form the foundation or backbone of the National Single Window. Integration can create optimal benefits for all stakeholders involved. The investment for governments would be minimal. The PCS can be extended to another air, sea or inland port, and customs declaration performed before exiting the gate. In a Single Window you get B2G, G2B, and it is important not to forget that you need to have B2B. Government institutions cannot manage B2B processes and this would not be accepted by the private sector. Therefore, there is no full integration. The PCS is depicted as a Port Single Window in one end in inter-connection with the government Single Window managing the government-to-government business processes."



Conclusions

In order to ensure Ukraine's international obligations and transition to the advanced trade and business methods, it is necessary to coordinate the efforts of the above-mentioned initiatives with the support of the government, based on the developments of EU and intergovernmental bodies such as UN/CEFACT, in cooperation with WTO, WCO, IMO, UNCTAD and the business community.

Today there is no competition of economies, but competition of supply chains. And the one who shows the best result, shows the best growth of economic indicators.

It is, however, impossible to reach the best results without the innovative solutions (such as the Single Window implemented in Ukraine). In this respect it is unreasonable to continue wasting efforts and resources on various projects, moving towards the one same goal - the National Single Window. It is better to consolidate around this goal, prioritizing our actions adequately.

The creation of a roadmap for the National Single Window and the automation of the supply chain processes should be the central element in these future actions.

The key strategic goals are:

- to become a key point of the international trade through transport corridors;
- to comply with safety and trade facilitation standards;
- to increase the collection of taxes;
- to create favorable conditions for the economic competitiveness of port operators;
- to improve the country's competitiveness (rating of international trade and investment climate).

Key benefits are:

- reducing the cost and time for trade and logistics operations;
- increasing the efficiency of the port logistics chain;
- automation of customs clearance of goods;
- increased transparency in relations between the state and business.

To this end we should:

- ensure the interoperability of various Single Windows (customs, maritime and port) within the supply chain from the supplier to the consignee through the submission and exchange of information and documents electronically based on the existing standards and formats (and as we know this decision was made at the IWG meeting in 2013 and for some reason it was not fulfilled);

If it is implemented, it will give impetus to the initiative of the EU and the Eastern Partnership countries in the harmonization of digital markets and the development of digital transport corridors, which Ukraine has joined. This will allow to join and implement the Track & Trace system for business and regulatory authorities launched in the EU between the PCS in different countries.

- consider and introduce additional mechanisms to simplify financing of the National Single Window, including using the international technical and financial assistance.

The government of Ukraine focuses its efforts to support business and improve the business climate, revive Ukrainian industry and conquer new markets, which will help attract new investments.

The Prime Minister said: "We need new jobs, new product, salaries, taxes. And in this respect we are actively creating the relevant mechanisms. Our task as a government is to make every hryvnia, every dollar or euro invested in the Ukrainian economy a success story. The one who wants to invest should know that it is safe here."

This is the most efficient approach to the rapid modernization with a significant reduction in risks and an obvious positive effect that is reflected in the growth of key performance indicators of ports and the expansion of their technical capabilities and competitiveness.

FEDOROV Oleksandr,
PPL 33-35 LLC, director general

включает в себя экспорт, импорт, транзитные перевозки, консолидацию, опасные грузы и морскую статистическую отчетность.

Сегодня СПС — "единое окно" портов. Европейская история отличается от азиатской истории. В Европе Портовые системы, "единые окна" развивались в течение последних 30 лет. "Единые окна" разрабатывались не как таможенное "единое окно", а для управления в портах и цепями поставок. Сегодня настало время для интеграции систем портовых сообществ в Национальное "единое окно".

Там, где процессы не автоматизированы, СПС идеально подходит для формирования основы, в т.ч. и основы Национального единого окна. А при наличии — интеграция может создать оптимальные выгоды для всех заинтересованных сторон. Расходы правительства будут минимальными. К СПС можно подключать аэропорты, морские порты или внутренние водные пути и оформление таможенных деклараций на выезд за пределы пунктов пропуска. В государственном "едином окне" существуют отношения В2С, С2В. Однако важно не забывать о необходимости взаимоотношений В2В. Государственные учреждения не могут управлять процессами В2В, и это не будет принято частным сектором. Поэтому в государственном "едином окне" нет полной интеграции, а СПС представляет собой и Портовое "единое окно", и шлюз к правительственному "единому окну", которое управляет процессами правительственных органов.

Выводы

С целью обеспечения международных обязательств Украины и перехода на современные методы ведения торговли и бизнеса необходима координация усилий вышеупомянутых инициатив при поддержке правительства, в т.ч. на основе наработок ЕС и таких межправительственных органов, как СЕФАКТ ООН, при сотрудничестве с ВТО, ВТамО, ИМО, ЮНКТАД и бизнес-сообществом.

Сегодня происходит не конкуренция экономик, а конкуренция цепей поставок. И тот, кто показывает лучший результат, — тот показывает лучший рост экономических показателей.

Лучших результатов без применения инновационных решений (таких, каковыми являются разновидности Единого окна, которые реализуются в Украине) достичь сегодня практически невозможно. Разумно и логично в этом плане было бы не продолжать распылять усилия и ресурсы по различным проектам, двигаясь все равно к одной и той же цели — Национальному единому окну, а консолидироваться вокруг этой цели, соответствующим образом координируя свои действия.

Центральным элементом в дальнейшей работе должно быть создание дорожной карты для разработки Национального единого окна и автоматизация процессов цепей поставок.

Главные стратегические цели — это:

— стать узловой точкой в международной торговле по транспортным коридорам;

— соответствовать стандартам безопасности и упрощения процедур торговли;

— повысить собираемость налогов;

— создать благоприятные условия для экономической конкурентоспособности портовых операторов;

— повысить конкурентоспособность страны (рейтинг в международной торговле и инвестиционном климате).

Ключевые преимущества:

— снижение стоимости и времени на проведение торговых и логистических операций;

— повышение эффективности портовой логистической цепи;

— автоматизация процедуры таможенного оформления товаров;

— повышение прозрачности в отношениях государства и бизнеса.

Для этого необходимо:

— в мероприятиях различных инициатив "Единого окна" в таможенных, морских и портовых системах реализовать интероперабельность (взаимодействие) этих систем в рамках цепи поставок от поставщика к получателю через представление и обмен информацией и документами в виде электронной записи на базе существующих стандартов и форматов. (Как нам известно, такое решение было принято на заседании МРГ еще в 2013 г. и почему-то не было выполнено);

Выполнение этого пункта даст толчок реализации инициативы ЕС и стран Восточного партнерства в гармонизации цифровых рынков и развития цифровых транспортных коридоров, к которым присоединилась Украина. Именно это позволит присоединиться и реализовать систему Track & Trace для бизнеса и контролирующих органов, начатую в ЕС между СПС разных стран.

— рассмотреть и ввести дополнительные механизмы для упрощения финансирования начинания и внедрения Национального "единого окна", в т.ч. через международную техническую и финансовую помощь.

Правительство Украины концентрирует усилия для поддержки ведения бизнеса и улучшения бизнес-климата, возрождения украинской промышленности и завоевания новых рынков, что будет способствовать привлечению новых инвестиций.

Премьер-министр отметил: "Мы должны видеть новые рабочие места, новый продукт, заработную плату людям, налоги в государство. И мы активно создаем механизмы для этого. Наша задача как правительства — каждая гривня, которая инвестируется в экономику Украины, каждый доллар или евро, должны быть успешными. Тот, кто хочет вкладывать, должен знать, что это безопасно для него".

Такой путь является наиболее эффективным методом быстрой модернизации при значительном снижении рисков и очевидном положительном эффекте, который отражается в росте ключевых показателей работы портов и расширении их технических возможностей и конкурентоспособности.

ФЕДОРОВ Александр,
генеральный директор "ППЛ 33-35"