

Особливості реалізація проекту «Єдине вікно - локальне рішення» в Україні

Основною метою спрощення процедур торгівлі, як відомо, є впорядкування процедур, усунення зайвих бюрократичних та адміністративних бар'єрів. У разі успішної реалізації, спрощення процедур торгівлі може стати важливим фактором для розвитку будь-якої держави. Сьогодні, мабуть, це вже стало незаперечною аксіомою.

Очевидно також, що між потребою у спрощенні і реалізованим спрощенням існує певна дистанція, яку потрібно пройти. Все більша кількість держав успішно долають цю дистанцію, але, як свідчить багатий міжнародний досвід, шлях руху у кожного індивідуальний. І не в останню чергу це обумовлено вибором відповідного інструменту для досягнення поставлених цілей.

У цьому плані Україна не є винятком.

В умовах інтеграції України в європейські та світові ринки така потреба набуває все більшого значення.

Варто відзначити просування вперед, але доводиться визнати, що реальне спрощення відбувається не такими темпами, як би хотілося. Частково це відбувається із-за недостатньої узгодженості між торговим співтовариством та державними органами у просуванні окремих інновацій.

Проект "Єдине вікно - локальне рішення" для України - також інновація. Не будучи самоціллю, "Єдине вікно - локальне рішення" розглядається як проект, покликаний зв'язати воедино різні проекти, що перебувають на різних стадіях впровадження.

Прагнення сприяти реалізації транзитного потенціалу України, з урахуванням зростаючих потреб міжнародної торгівлі в розвитку інтермодальних перевезень та розширення транспортних коридорів, змусило по-новому глянути на питання спрощення процедур торгівлі.

Метою проекту "Єдине вікно - локальне рішення" є, насамперед, створення сприятливих умов для міжнародного транспортування вантажів через територію України. Реалізація цієї мети передбачає пошук і знаходження спільних рішень для завдань, що належать до різних сфер діяльності - (1) усунення транскордонних перешкод на шляху інтермодальних перевезень і (2) впровадження найбільш ефективної практики інтермодальних перевезень. Прикладні завдання, вирішенню яких має сприяти проект "Єдине вікно - локальне рішення", лежать у площинах усунення прогалін в існуючому регулюванні процедур зміни виду транспорту і, одночасно, пом'якшення зарегульованості процедур перетину кордонів.

Факт прийняття нового Митного кодексу України підтверджує, що в країні ще є резерви для поліпшення (спрощення) процедур перетину кордону, вирішення завдань, спрямованих на створення сприятливих умов для міжнародного транспортування вантажів.

Розуміння характеру більшості наявних проблем дає можливість переконатися, що основний рецепт для їх вирішення знаходиться в інформації - і тієї, яка циркулює в середовищі державних органів, і тієї, яка супроводжує вантажі, що перевозяться.

Стає також зрозумілою і подальша послідовність вирішення проблем:

- впорядкування інформації та інформаційних потоків змушує вносити зміни до процедур (застосовуються як стосовно переміщуваних транспортних засобів і вантажів, так і стосовно інформації про них);

- необхідність закріплення на нормативному рівні внесених змін, в свою чергу, тягне за собою зміну поточного законодавства.

Безумовно, яскравим прикладом застосування такого алгоритму є процес послідовного втілення в життя проекту Європейського Союзу "Електронна митниця".

Говорячи ж про першопричини, що зумовили активізацію роботи по реалізації проекту "Єдине вікно" в Україні, необхідно зазначити наступне, що "єдине вікно" розуміється як один з інструментів, що сприяють спрощенню митних процедур оформлення вантажів, у тому числі при реалізації проекту поїзду комбінованого транспорту "Вікінг".

Поезд комбинированного транспорта «Викинг»



Сьогодні "Вікінг" є одним з перспективних проектів, які демонструють переваги нових логістичних рішень. По-перше, сам поїзд, будучи вперше запущеним (за маршрутом Іллічівськ-Клайпеда) ще в 2003 р., з'явився прообразом інтермодального перевезення - виду транспортування, затребуваність якої у світовій торгівлі зростає.

По-друге, на сьогоднішній день цей поїзд, в якості сполучної ланки, в інтеграції з водним транспортом, міцно вписався в плани розвитку потужних транспортних коридорів.

Таким чином, переваги "Вікінга" в цьому контексті очевидні. Це - конкурентоспроможні тарифи, пряма, практично без затримок, міжнародна доставка вантажів від станції відправлення до станції призначення; високий рівень збереження вантажів; екологічність транспортування. Серед факторів привабливості маршруту слід виділити швидкість перетину кордонів (на

перетин кордону Литви і Білорусі йде лише 30 хв.) і спрощені процедури проходження митного контролю при такому перетині.

Формування уніфікованого інформаційного потоку по всьому вантажному маршруту, що складається як мінімум з електронної накладної ЦІМ/СМГС та/або документа, що містить відомості, достатні для здійснення контрольних функцій відповідними органами держав, через які пролягає маршрут прямування вантажів, дозволить наростити переваги маршруту.

Загальний алгоритм реалізації ідеї укладений у вже згаданому "трикутнику": "інформація-процедури-законодавство".



(1) Інформація, яка циркулює в обох областях, повинна мати, як мінімум, безпаперову форму, і в кінцевому підсумку - форму електронного запису.

Вказівка на схемі накладної ЦІМ/СМГС відображає специфіку конкретного маршруту (залізничне перевезення по території держав з різними правовими системами) і демонструє потенційну багатofункціональність інформації, що міститься в документі.

(2) Законодавством також повинен бути встановлений відповідний правовий статус інформації для її цільового застосування як учасниками міжнародного перевезення, так і контролюючими органами.

Слід зазначити, що після прийняття, з вересня 2011 р., додатка 9 до Міжнародної Конвенції про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордонах (1982), під можливістю додання (в національному правовому полі) саме такого правового статусу для накладної ЦІМ/СМГС підведений конвенційний базис.

"Додаток 9. ПОЛЕГШЕННЯ ПРОЦЕДУР ПЕРЕТИНУ КОРДОНІВ У ХОДІ МІЖНАРОДНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Стаття 9. Застосування залізничної накладної ЦІМ/СМГС

Договірні сторони можуть використовувати замість інших перевізних документів, які існують в даний час у відповідності з міжнародними договорами, залізничну накладну ЦІМ/СМГС, яка одночасно могла б служити митним документом".

(3) І, безумовно, зміна форми втілення інформації і потреба реалізації її багатофункціональності диктують необхідність зміни видів процедур. Як мінімум, це відноситься до процедур первинного введення інформації в обіг і отримання "зворотного зв'язку", тобто процедурам, визначеним існуючими концепціями "єдиного вікна".

Виходячи з викладеного, неважко побачити прикладну роль проекту "Єдине вікно - локальне рішення" в реалізації суто транспортного проекту.

Було б несправедливим не згадати про наявність певних передумов більш глобального характеру, які стали додатковою опорою при прийнятті рішення про створення "єдиного вікна".

У цьому контексті доречно зупинитися на деяких показових подіях минулого року.

Перше. Починаючи з березня 2011 р., Державною митною службою України запущений механізм декларування, митного контролю та митного оформлення товарів із застосуванням електронних вантажних митних декларацій. Тобто, можна говорити про початок функціонування системи електронного декларування як складової проекту "Електронна митниця".

Друге. З 1 липня 2011 р. Державною адміністрацією залізничного транспорту України ("Укрзалізниця"), запроваджено нові принципи взаємодії клієнта і залізниці, засновані на електронному документообігу.

В основі електронного документообігу лежить обмін даними автоматизованих систем залізниці і клієнта із застосуванням електронного цифрового підпису, яким засвідчується електронна накладна. Це дозволяє здійснювати юридичну взаємодію при обміні документами в електронному вигляді без надання паперового аналога.

Незважаючи на те, що електронний документообіг поширюється поки тільки на внутрішнє сполучення, сам факт його запровадження та форма його впровадження (обмін електронними записами) вже можуть служити опорою для вироблення рішень, що стосуються функціонування поїзду "Вікінг".

Третє. Хочеться відзначити, що 1 червня 2011 р. в рамках 10-го Міжнародного транспортного тижня за сприянням ЄЕК ООН у м. Одеса відбувся Міжнародний семінар з питань спрощення процедур торгівлі на тему: "Концепція "Єдиного вікна" та інтеграція режимів залізничних перевезень при спрощенні процедур торгівлі на території загальноєвропейського простору".

Рекомендація семінару про доцільність запуску пілотного проекту щодо запровадження принципу "єдиного вікна" в організацію взаємодії учасників торгових операцій і контролюючих органів виступила сполучною ланкою для кращої реалізації вищезгаданих ініціатив.

Роль цього семінару у подальшій діяльності по спрощенню процедур торгівлі, а також роль Секретаріату КМУ, Митної служби України, ЄЕК ООН, УНТК МТП, асоціації "Укрзовніштранс" і АТ "ПЛАСКЕ" в організації семінару та просуванні прийнятих рекомендацій переоцінити складно.

У Рекомендаціях, прийнятих за результатами семінару, відзначено стратегічне значення, як для міжнародної торгівлі, так і для України реалізації

таких ініціатив, як "електронна митниця", поїзд комбінованого транспорту "Вікінг".

Але, найважливіше, була сформульована і доведена до уряду України рекомендація про доцільність запуску пілотного проекту щодо запровадження принципу "єдиного вікна" в організацію взаємодії учасників торгових операцій і контролюючих органів.

Фактори цієї зацікавленості ЄЕК ООН у підтримці дій будь-якої держави, спрямованих на спрощення процедур торгівлі, а також високий авторитет цієї міжнародної організації, великою мірою визначили хід подальших дій по втіленню прийнятих рекомендацій.

Зокрема, в Рекомендаціях міжнародного семінару зазначалося наступне:

"- Поінформувати Кабінет Міністрів України і керівництво відповідних відомств про рекомендації семінару і, зокрема, про доцільність підготовки та реалізації пілотного проекту щодо запровадження принципу "єдиного вікна" в організацію взаємодії учасників торгових операцій і контролюючих органів.

- Роботі по створенню "єдиного вікна", гармонізації даних і організації електронного документообігу доцільно надати статус національного проекту, пов'язаного з проектом "Електронної митниці" України, а також з міжнародними й регіональними проектами, такими як "Вікінг", " ТРАСЕКА " та ін".

Зупинимося на хронології ключових подій:

1.06.2011 р. - відбувся Міжнародний Семінар ЄЕК ООН з питань спрощення процедур торгівлі на тему "Концепція "єдиного вікна" та інтеграція режимів залізничних перевезень при спрощення процедур торгівлі на території загальноєвропейського простору". Вироблені та прийняті рекомендації.

27.06.2011 р. - Виконавчим секретарем ЄЕК ООН Рекомендації направлені Прем'єр-міністру України.

18.10.2011 р. - відбулося перше, організаційне засідання новоствореної Міжвідомчої робочої групи по впровадженню технології "Єдине вікно - локальне рішення" в зоні дії Південної митниці та портів Одеської області.

Слід зазначити, що одним з основних аспектів роботи Міжвідомчої робочої групи з моменту її створення, є вироблення "спільної мови" між її учасниками (як в напрямку "бізнес-державні установи", так і в напрямку "державна установа-державна установа").

22.12.2011 р.-29.05.2011 р. - відбулися три засідання Міжвідомчої робочої групи. Визначено рівень "єдиного вікна" - система інформаційного обслуговування порту (СІОП).

30.05.2012 р. - відбувся Другий Міжнародний семінар ЄЕК ООН з питань Спрощення процедур торгівлі на тему: "Концепція локального "єдиного вікна" (системи інформаційного обслуговування портів Одеської області в процесі європейської інтеграції України". Підведені підсумки річної роботи, вироблені і прийняті подальші Рекомендації.

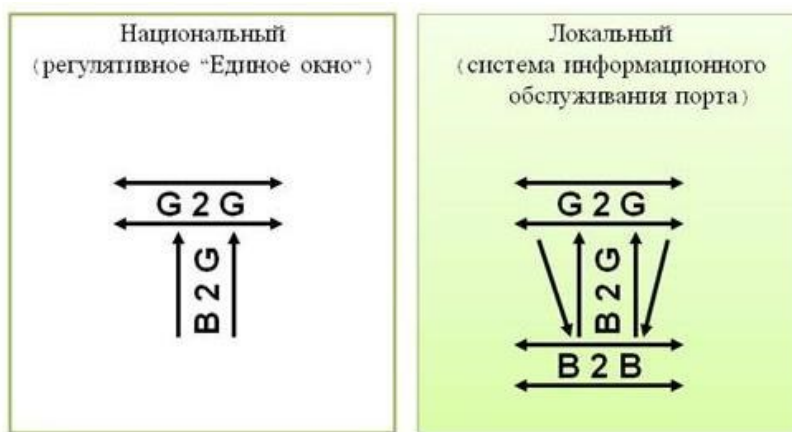
За підсумками чергового міжнародного семінару, присвяченого "єдиному вікну", що відбувся 30 травня 2012 р., основними досягненнями визнані:

- підтримка з боку Уряду України, що виразилося у фактах створення міжвідомчої робочої групи та забезпечення її функціонування;

- активна участь в роботі робочої групи представників, делегованих керівниками залучених в проект державних установ.

Ці досягнення поки що можна віднести до початкових і найбільш складних етапів - формування політичної волі та залучення зацікавлених сторін у реалізацію проекту.

Одним з предметних результатів роботи можна вважати внесення коректив у контури майбутнього "єдиного вікна", що визначають його прикладну роль і ідентифікують місце його знаходження.



Наявність у Одеського морського торгового порту власних технічних розробок і виявлення керівництвом порту готовності до прийняття пілотного проекту стали основними чинниками для визначення контурів "Єдиного вікна - локального рішення".

Вибір рівня "єдиного вікна" зупинився на "Системі інформаційного обслуговування порту".

Вибір пріоритетних функцій Системи, принаймні, для початкового етапу реалізації зупинився на операціях перевантаження (з одного виду транспорту на інший).

Таким чином, зараз проект Системи має наступні риси.



Не випускаючи з дальнього фокуса спрямованість на досягнення глобальних цілей, Система буде виконувати локальну задачу - удосконалення (у частині інформаційного забезпечення) процедури перевалки вантажів у порту.

У Системі буде циркулювати Електронний наряд - переведений у форму електронного запису документ, що застосовується сьогодні (тільки в паперовій формі) у якості заявки на видачу вантажу з порту. В силу того, що цей документ використовується також контролюючими органами для проставлення відповідних відміток, він володіє основними ознаками багатofункціональності.

Необхідно додатково пояснити, що в електронному вигляді (тільки у формі відсканованого паперового документа та в якості додатку до Електронного наряду) також будуть циркулювати коносамент та інвойс, але функціонально вони будуть включені в систему після появи можливості їх втілення у формі електронного запису.

Застосування Електронного наряду передбачається після нормативного закріплення його статусу.

Результати формалізації процедур, вироблених з Електронним нарядом усіма задіяними сторонами, а також втілення їх у технологічні схеми, і повинні стати головним індикатором, що дозволяє відчувати 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