



Коментарі фахівців

Спрощення процедур міжнародної торгівлі та логістики

22 грудня відбулося 28-е засідання Міжвідомчої робочої групи зі спрощення процедур міжнародної торгівлі та логістики в Україні. Відкриваючи захід, модератор засідання **Володимир Щелкунов** підвів підсумки роботи Міжвідомчої групи та зазначив:

...Робоча група, яку затвердило Мінекономрозвитку на засіданні Кабінету Міністрів України, впродовж року так і не зібралася. ...На папері вона створена. Ми правильно йдемо... Маю надію, що в 2018 році ми перейдемо до активної реалізації низки проєктів, отримаємо конкретику в плані дорожньої карти, поквартально, запрошуючи міністра чи заступника міністра, який веде цей напрямок.

Ми співпрацюємо з Європейською економічною комісією ООН.



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

Олександр Федоров, ТОВ «ППЛ 33-35»:

В липні 2015 року Європейська Комісія (ЄК) сформувала Стратегію єдиного цифрового ринку, з метою забезпечення кращого досвіду до товарів та послуг, справедливих умов для усіх учасників ринку та міцної основи для еволюції цифрових економік та суспільств. Формування єдиного цифрового ринку (далі – ЄЦР) є одним з 10 політичних пріоритетів...

В ЄК вважають, що це забезпечить зростання економік країн (тільки ЄС) на 415 млрд. Євро щороку, а також допоможе створити 100 тисяч нових робочих місць...

Єдиний цифровий ринок ЄС забезпечує вільний рух людей, послуг, капіталу. Його учасники можуть легко займатися зовнішньоекономічною діяльністю “on-line” в



умовах чесної конкуренції, високого рівня захисту особистих і споживчих даних, незалежно від громадянства чи місця проживання...

У декларації Самміту східного партнерства в Ризі цифрова економіка задувалася як область з недостатньо використаним потенціалом, як для країн ЄС, так і для країн партнерів.

Довідково: Країни східного партнерства це 6 країн колишнього Радянського союзу (Україна, Білорусь, Молдова, Грузія, Азербайджан, Вірменія).

Однією із основних ініціатив стала розробка ініціативи - гармонізація цифрового ринку між країнами партнерами та ЄС і завершення досліджень гармонізації цифрових ринків в країнах східного партнерства. Пріоритетні напрямки в цій сфері:

- електронна торгівля;
- електронна комерція;
- електронна митниця;
- електронне врядування;
- технологія в сфері охорони здоров'я;
- правила щодо телекомунікацій;
- електронна ідентифікація та трансакції;
- кібербезпека;
- цифрові навички дослідження та просування інновацій.

На сьогодні ці питання ставляться і державою...

Одним із найважливіших напрямків роботи є створення нормативно-правової бази, що регулює електронну комерцію, електронне митне оформлення та електронну логістику, гармонізовану з відповідними нормативно-правовими актами ЄС і країн східного партнерства. Бізнес спільнота доволі швидко відреагувала на цю ініціативу... В трьох країнах (Білорусь, Литва та Україна) розроблено концепції цифрових транспортних



коридорів (ЦТК) та ініційовано створення національних центрів управління транспортною логістикою в рамках концепції ЦТК. Ці концепції розглядають усі процеси учасників ланцюга поставок в сукупності. Саме інтегрований підхід до оптимізації діяльності всіх учасників ланцюга поставок, відповідно до загальної кінцевої мети, - це якісне задоволення споживача, стає вирішальним фактором забезпечення конкурентної спроможності. Посилення співпраці організації, що входять до ланцюга поставок є однією з головних тенденцій сучасного бізнесу. План дій було презентовано в Брюсселі 9-10 липня 2016 року на засіданні панелі «Гармонізація цифрових ринків» та підтримана Європейським Союзом та країнами східного партнерства. План включає наступні етапи:

- підготовка та реалізація проекту по дослідженню регуляторного середовища існуючих платформ для створення ЦТК;
- розробка концепції і типових рішень ЦТК, як основа для створення національних центрів транспортної логістики в країнах східного партнерства;
- реалізація пілотного проекту зі створення ЦТК на базі 9-го транспортного коридору, за маршрутом контейнерного поїзда "Вікінг", що проходить від Балтійського до Чорного моря та наступним розширенням до Каспійського моря, далі до Китаю, до країн Центральної та Середньої Азії.

В результаті таких досліджень розроблена інтеграційна платформа, що надасть можливість розвивати національну цифрову транспортну інфраструктуру за допомоги інтеграції ЦТК, зв'язати її основними транспортними коридорами ЄС, а також забезпечити надання широкого набору цифрових сервісів основним учасникам логістичного бізнесу. В результаті реалізації заходу будуть розроблені загальні підходи і рекомендації для інформаційного технологічного стикування ЦТК з електронною логістикою країн ЄС для гармонізації мереж транспортних коридорів...

Незважаючи на відсутність підтримки та прямої участі державних органів в реалізації цього проекту, вже на липневому засіданні в Мінську були презентовані перші результати. Третій семінар мережі E- Trade відбувся 14-15 вересня 2017 року в Одесі. В групу за напрямком роботи "Електронна логістика та цифрові транспортні коридори" було включено дію під назвою:

- Основні рішення для інтеграції платформ ЦТК на основі національних центрів управління ланцюгами постачання, що забезпечують мультимодальні послуги, послуги електронної логістики між країнами партнерами ЄС.
- Підсистема прозорості ланцюга поставок ЦТК для безпеки та відстеження вантажних контейнерів на основі електронних технологій.
- Гармонізація стандартів електронного документообігу, пов'язаних з транспортом.
- Концепція уніфікованої системи документообігу для перевезення вантажів за допомогою ЦИМ, СМГС, ЦИМ/ СМГС для залізничних вантажоперевезень, в тому числі і за допомогою електронних документів Е-ЦИМ, Е-СМГС, Е-ЦИМ/СМГС.

В рамках своєї відповідальності українською стороною були представлені результати діяльності на основі досягнень електронних мереж, що стосуються електронної логістики, електронної торгівлі... Вкотре діяльність мережі E-trade, яка включає і електронну комерцію, і електронну митницю. На жаль, вимушений констатувати, що розділ “електронна митниця” в роботі країн східного партнерства не представлений працівниками Фіскальної служби або Міністерством фінансів. Не має узгодженості дії між службами країн східного партнерства з Україною зокрема. Запрошую брати участь в засіданнях країн східного партнерства і ЄС в підрозділі “електронна митниця”...

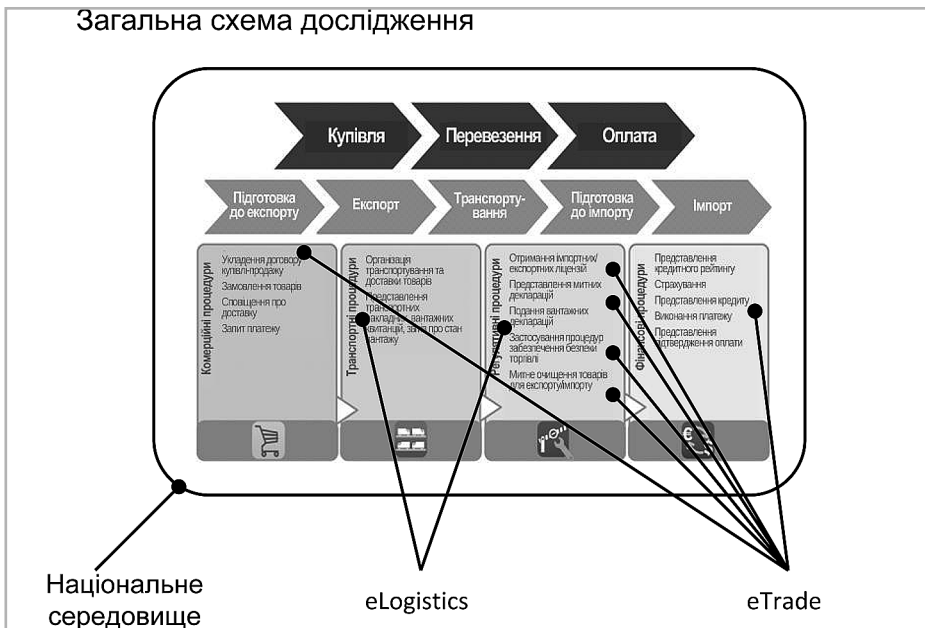
Результати дослідження національного середовища в контексті гармонізації цифрових ринків країн Східного партнерства

Лев Баязітов, ТОВ «ППЛ 33-35»:

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

Загальна схема дослідження



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]

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 б 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 16.04.1991 №959-XII;
- Закон України «Про транзит вантажів» від 20.10.1999 № 1172-XIV;
- Митний кодекс України від 13.03.2012 № 4495-VI.

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).

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. Ця практика реалізується з 2011 року - на основі затверджених Міністерством інфраструктури України Правил оформлення перевізних документів;

- Практика функціонування Інформаційної системи портового співтовариства (ІСПС). Ця 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.

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.

Переважна 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.

Представник Укрзалізниці:

Укрзалізниця з 2011 года полностью (100%) перешла на электронный документооборот с клиентами, а не с 2013 как «Портовое товариство». Мы со всеми соседями обмениваемся полноценным документом. По «порожнім вагонам» в электронном виде мы уже работаем с Белоруссией, Россией, переговory ведутся с Венгрией. Но нас сдерживает таможня. Мы обязаны туда носить бумажный документ. С таможенниками у нас есть бесконечное количество заседаний, протоколов, но ничего не сдвигается в этом направлении.



Мы полностью поддерживаем цифровой транспортный коридор. Мы очень много сил в это вкладываем. Мы работаем по двум направлениям:

- реальная работа с соседями, которые имеют результат;
- нормотворческая работа.

Часто говорится СМГС документ. На сегодня полностью принято по всем странам, включая Китай, применение электронного документа. Это развязывает нам руки. Описаны правила признания этого документа, правила претензионной работы...

Нам очень важно взаимодействие с таможенной. Мы всё делаем, но обратно мы не получаем согласования, «погодження» наших документов.

...Давайте добьём парафированный Укрзализницей с ИСПС документ и начнём с портами взаимодействовать.

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

Катерина Соляник, Мінінфраструктура:

...Я останній рік брала участь у зустрічах в рамках східного партнерства. Але нажаль представниками центральних органів виконавчої влади цьому питанню не надано значної уваги. Це стосується не тільки України. Це стосується Литви, Білорусі. Саме тому Міністерство інфраструктури України вийшло з ініціативою провести перше засідання за участі представників центральних органів влади, які безпосередньо беруть участь в реалізації проектів транспортних коридорів...

В Києві 02 листопада 2017 року на площадці Мінінфраструктури було проведено перше засідання робочої групи. Під час зустрічі учасниками засідання було обговорено питання:

- створення цифрового транспортного коридору Балтійське море – Чорне море;
- стан та перспектива переходу на безпаперові технології в морських портах, залізничним транспортом...

За результатами обговорення ми дійшли наступного висновку. В нас є декілька проектів, які реалізуються як на національному, так і регіональному рівнях. Є проекти, які реалізуються на рівні залізниць, морських торговельних портів. Є проекти, які реалізуються митними органами. Жоден з цих проектів ніяк не зв'язаний між собою. Тому Міністерство інфраструктури вийшло з пропозицією щодо створення спільної робочої групи, яка буде поєднувати бажання, прагнення державної влади та бажання і прагнення бізнесу, який рагує за введення безпаперової технології. Відповідні запити розіслані усім учасникам зустрічі, але нажаль ми на сьогодні



отримали відповідь тільки від ДФСУ... В мене прохання – активізувати роботу всіх причетних органів. Тобто створити дорожню карту на рівні органу виконавчої влади...

Перший етап реалізації транспортних коридорів повинен відбуватися на базі поїзда «Viking», - це Литва. Білорусь, Україна. В подальшому - це підключення наших морських портів.

Другий етап – це залучення Молдови, Грузії, Азербайджану.

Третій етап – це країни ЄС (Польща, Угорщина, Словачія).

Попередні консультації на рівні міністерств з цими країнами вже проведені. Ми отримали позитивні відгуки.

Информационная Система Портового Сообщества. Анализ эффективности

Сергей Козин, Аудиторська компанія «ПроФальянс»:

Анализ эффективности выполнен аудиторской компанией «ПроФальянс» за последние 3 года.

Информационная Система Портового Сообщества (ИСПС) - это электронная система, которая посредством электронной записи и электронной цифровой подписи персонализирует каждого участника процесса по таможенному оформлению груза. Внедрение такой специальной формы электронного документооборота делает эти процессы удобными для пользователя... Доступность информации, для оперативного анализа, повышает прозрачность и безопасность. Фактически ИСПС, как элемент транспортного коридора, повышает эффективность работы комплексного процесса «единое окно». Информационная система как площадка взаимодействия даёт каждому участнику дополнительные бонусы:

Государство получает повышение персональной ответственности должностных лиц государства при таможенном оформлении груза через использование электронной фиксации записи.

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

Пункт пропуска или порт оптимально использует свою хозяйственную территорию с увеличением грузооборота. Все эти бонусы увеличивают доходы в бюджет и содействуют развитию экономики Украины.

После внесения грузовладельцем данных о грузе в ИСПС активизируется цепочка взаимосвязей, которые соединяют



физическую работу инспекторов с виртуальной работой по таможенному оформлению грузов. С момента внесения данных о грузе в систему, информация доступна для изучения и анализа. В центре внимания ИСПС является грузовладелец. Тенденция - ориентирование на клиента реализуется таким образом, что грузовладелец фактически получает возможность контролировать справедливость принятия решения относительно своего груза. Таким образом, он становится не только более защищённым, но и более безопасным для государства. Такое партнёрство выгодно всем участникам процесса.

Есть ли альтернатива электронному документообороту? Да, есть. Наряду с электронной подачей документа для таможенного оформления грузов часто используется традиционная подача документов в бумажном виде. Но всё равно эти бумажные документы будут оцифрованы или за счёт грузовладельца, или за счёт порта или пункта пропуска.

Внедрение ИСПС устраняет ряд очевидных противоречий и нелогичностей, с которыми сталкиваются и вынуждены мириться участники процесса. В октябре 2017 года на форуме восточного партнёрства Украина заявила о скорейшем присоединении к цифровому рынку ЕС. Но это требует повышения уровня прогнозируемости, прозрачности процессов при оформлении грузов, исключение влияния человеческого фактора и повышение эффективности между участниками.

Несмотря на то, что грузовладелец и его представитель обращаются в «единое окно», он всё равно должен контактировать с разными контрагентами по оплате услуг, пошлин и сборов:

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 партнёрство», 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

В случае работы вне ИСПС снижается ответственность должностных лиц, так как они имеют возможность работать без электронной записи и использования цифровой подписи. Это повышает риск судебных разбирательств, несёт риски для бюджета и грузовладельца.

Если оценивать текущий момент взаимодействия государства и частного оператора, когда обе стороны получают очевидные выгоды: повышается комфорт ведения внешнеэкономической деятельности для грузовладельца. Это фактически государственно-частное партнёрство без юридического оформления.

Наша рекомендация по развитию информационной системы такова – через механизм государственно-частного партнёрства желательно позволить оператору стать не только «единым окном» по приёму информации для таможенного оформления груза, но и собирать единый платёж, который будет распределяться между участниками процесса... Как основа взаимодействия может быть выбрана форма государственно-частного партнёрства. Хотя не исключаются и другие формы использования государством этого объекта интеллектуальной собственности. Это может быть и частичная аренда, абонентская оплата...

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

Государство могло бы предоставить право частному партнёру выполнить функцию государства по администрированию, в части документооборота, а частный партнёр, таким образом, экономя ресурсы и время государства, помогает выполнить международные обязательства и соглашения. Украина, внедрив в 2014 году ИСПС, проявила явное стремление присоединиться к

цифровому мировому сообществу, став лидером среди постсоветских стран по внедрению элементов цифровых транспортных коридоров. Об этом и говорит опыт Укрзалізниці...

Внедрение электронной системы, электронной фиксации записи ускоряет процессы интеграции Украины в европейское мировое сообщество.

Марио Апостолов, ЕЭК ООН:

Будем смотреть, как государственно-частное партнерство будет идти в плане упрощения торговли. Как будет использовано то, что было сделано в национальных проектах.

...Очень важна гармонизация данных. Чтобы разные ведомства и представители частного бизнеса имели одни определения, коды.



Цифровой транспортный коридор тоже должен быть основан на гармонизации данных.

Уже разработана версия электронного инвойса на основе XML. Есть проекты документов электронный TIR, электронный CMR...

В ЕС есть два разных проекта «единого окна»:

- таможенный. Идёт медленнее;
- морские, которые отличаются в разных странах. Если судно заходит в разные порты, то информацию надо подавать каждый раз. Поэтому нужна гармонизация данных.

В следующем году можем работать по гармонизации данных и по механизмам мониторинга и измерения прогресса по внедрению мер, по упрощению процедур торговли.

Електронний документообіг: тенденції та перспективи

Модератором обговорення другого питання на засіданні виступив **Олег Платонов**, заступник голови міжвідомчої робочої групи.

Проблеми узгодження форматів представлення даних

Антон Колейніков, представник Мінфіну:

Мінфіном проводиться постійна робота в цьому напрямку. У змінах, які були внесені 22 листопада до Постанови №364, передбачено таку фразу – формат електронних документів базується на міжнародних стандартах електронного обміну даних. Ми плануємо спільно з суміжними службами звернутися до Прем'єр-міністра України щоби розробити механізм реалізації цих речей. Можливо це буде графік приведення у відповідність.



Спільне визнання електронних сертифікатів

Олег Платонов, заступник голови міжвідомчої робочої групи:

...В Украине каждое министерство и ведомство должно наработать для себя дорожную карту, план действий, в котором указать международные сертификаты, за которые они отвечают. В Украине сейчас самый сложный период дерегуляции. Все находится на уровне турбулентности. С одной стороны - дерегуляция поддерживает украинских предпринимателей, а с другой стороны - наблюдается тенденция снижения контроля за качеством продукции. У нас сегодня много отдано на самодекларирование. Когда субъекты могут сказать: мы поддерживаем такой-то стандарт и производим такую продукцию. И мы, как покупатели, им верим...

Продукт труда должен быть зафиксирован в виде записи. Один раз и в одном месте. Реализуя принцип «единого окна», главная задача, чтобы у нас в стране был единый орган, который утверждает форму документов и формат данных.



Лев Баязітов, ТОВ «ППП 33-35»:

...Коли говорять про обіг конкретних документів, наприклад електронних сертифікатів, то це передбачає те, що ці документи є і їх треба тільки визнати. У нас же в Україні тільки є точкові досягнення, а загальне середовище - паперове. Щоби переходити до питання взаємного визнання якихось електронних документів, то треба розуміти, яке ми повинні для цього зробити домашнє завдання.

...Стратегія міжвідомчої робочої групи була закладена ще від її початку. В 2012 році на сайті www.singlewindow.org розміщено статтю Олега Платонова, на той час голови Громадської ради при Державній митній службі, в якій розповідалось:

“...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.”

Тобто “навички і досвід”, які є зараз з паперовими документами, треба перекладати в навички роботи з електронними документами і це підтримувати, щоб воно не викликало відторгнення.

...Що ми мали на увазі, що було реалізовано. Це переведення інформації в форму даних і в області транскордонного контролю, і в області приватної практики. На рівні електронного наряду це зроблено. Це було необхідно, але не достатньо. Наступний крок - це формалізація процедур. Це те, про що говорив представник Укрзалізниці – документи є, але вони не доведені, зависли у повітрі. Мають бути формалізовані процедури. Щоб система була стійкою треба також адаптувати нормативно-правову базу. ...“Єдине вікно” - це точка входу документації у систему.

Зараз мова йде про одну половину цієї системи, - це транскордонний контроль. Розглянемо його з моделі торгівельної операції і додамо рекомендацію №1 ЄЕК ООН, про формуляр зв'язок торгівельної документації ЄЕК ООН. Він містить 4 розділи:

- сектор комерційних угод; еревлення і пов'язані з ними послуги; офіційний контроль; сектор платежів.... Ми бачимо, що офіційний контроль є частиною торгівельних операцій, і якщо ми хочемо переводити його в електронний вигляд, то треба всю лінію інформаційного потоку охоплювати через торгівельний ланцюг. Що потрібно?

- Зрівняння юридичних статусів паперової і електронної форми. Щоб юридичний статус був однаковим у паперового документу і електронного.



Встановлення процедури застосування електронної форми. Якщо електронна форма існує, а не має обов'язку її подавати, то вона так і залишиться в теорії. Встановлення процедури створення електронної форми. Якщо я зі свого комп'ютера створю електронну форму і направляю в державний орган. Він мене не помітить...З чого починати роботу?

У нас є «стартовий майданчик»:

- 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

- 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 затвердженим 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;



...З паперовими ця норма відпрацьована, а з електронними документами ще треба відпрацювати...

Є ще в нас логістична точка:

- 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.

...Це приклад готової законодавчої основи для початку роботи з електронними сертифікатами.

Ще одна передумова. Взяти аналогію, які є в державі по роботі з електронним документообігом. В даному випадку це:

- Постанова Кабінету Міністрів України від 24 травня 2017 р. №363 “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).

Рік тому ми вже відпрацьовували в цьому полі - Як розпочати роботу? Є лист від Міжвідомчої робочої групи на Прем'єр-міністра України (від 09 листопада 2016 року), де ми звертаємося з проханням зібрати відповідальних фахівців, робочу групу за участі бізнесу, щоб просто подивитися, які документи бізнес представляє державним органам для контролю і порівняти їх з Рекомендацією ЄЕК ООН №1. Ми тоді будемо точно знати - чи відповідають документи цьому стандарту, чи ні... Можливо так виявиться що 90% документів, які подаються державним органам однакові, не відповідають формі, яка закріплена в Рекомендації №1... Тоді ми може будемо робити власно національне рішення. Але для цієї роботи обов'язково потрібна політична воля і адміністративне рішення. Тому пропозиція і буде –

повернутися до цього звернення і просити керівництво держави запровадити цю роботу.

Микола. Голубятников, ДУ «Лабораторний центр МОЗ України на вільному транспорті»:

...Мы сегодня имеем новый закон «Основные принципы безопасности продукции». Мы, как часть функций Минздрава, должны его внедрять в сфере охраны здоровья. Держспоживнагляд, як компетентний орган країни в області безпечності харчових продуктів, повинен всі інші питання відпрацьовувати...

...Экологи начинали работать по каким-то требованиям, по своим стандартам. Сегодня Укртрансбезпека начинает внедряться в портах (требовать опечатывание клинкетов), в темы ограничения сброса балласта, хотя в мире это принято как международная форма и этим занимается сам капитан, который уполномочен государством флага и судовладельцем.

Уже упоминался закон о международном сертификате для пищевых продуктов. Он должен соответствовать форме, которая утверждена международными организациями...

(Ред. Витяг із Закону України “Про основні принципи та вимоги до безпечності та якості харчових продуктів”:

Стаття 1

12) відповідні міжнародні організації - Всесвітня організація охорони здоров'я (ВООЗ), Комісія з Кодексу Аліментаріус, Міжнародне епізоотичне бюро (МЄБ) та інші міжнародні організації, якими розробляються рекомендації, інструкції, стандарти, інші документи, що стосуються захисту здоров'я та життя людей від ризиків, пов'язаних із вживанням харчових продуктів, а також інших окремих показників якості харчових продуктів.

А пошли мы уже туда с этими документами, чтобы соответствовать их



нормативам? Закон пошёл, но мы туда ещё не пришли. ...Если мы приняли закон, что мы должны работать по международным сертификатам, то мы должны работать, как по импорту (с требованием к той стране, кто импортирует) и такие же требования должны быть к нам. Но на сегодня – кто на что горазд...

Например: Таможня прислала ответ на наш запрос и информировала, что «митниці вже не вимагає сертифікат здоров'я при експорті соняшникової олії». Но они в конце написали: «С учётом Постановления №1031, мы оформляем грузы по штампу». О каком штампе идёт речь? Мы идём к электронному декларированию, а экспедитор едет за штампом...

Я благодарен Вячеславу Вороному, что он сделал нам факт электронного декларирования, там, где мы были в мощной бумажной волоките. Мы брали комплект документов с каждого судна... Мы сегодня перешли на электронное декларирование. Сократили персонал. Начали работать с компьютером, с рисками. И когда мы видим угрозу, мы соответственно реагируем. Это нам нравится, и мы спокойно работаем.

У меня статистика за прошлую неделю. Прибыло из-за границы в порты Украины 179 судов заграничавания. Из них мы 115 судов приняли по электронной системе декларирования. Это 69%... Мы 20 судам не дали «зелёную практику», по причине того, что судно посетило «неблагополучные страны» (Гана, Алжир, Гватемала, Индия, Гвинея, Бразилия, Панама, Колумбия, Китай, Тунис, Марокко, Иордания, Саудовская Аравия, Египет, Филиппины, Сенегал).

...Мы ввели систему рисков и выходим на суда по следующим причинам:

- смена экипажа в рамках инкубационного периода заболевания;
- закончился срок действия свидетельства санитарного контроля, мы его выдаём...

Вот вам пример электронного декларирования. Почему мы аналогично этому декларированию не можем перейти и по системе безопасности продуктов? Почему мы должны выдавать какие-то печати, на какой-то непонятный документ? Где та регистрация того документа, который должен был быть введен в систему торговой декларации? Если в системе, комплекта торговых документов, может быть введена ссылка на сертификат, то через систему электронного декларирования мы можем войти и посмотреть. Нам никакая печать не нужна.

Мне понравилась фраза – риски для участников процесса от взаимодействия с государственными органами... Я бы хотел, чтобы эти риски были ликвидированы.

...Фунигационный вопрос сегодня очень военный. ...Сегодня один фунигирует 1 грамм фуниганта на куб. Второй фунигирует 6 грамм на куб. Один фунигирует хорошим фунигантом (оригиналом), второй аналогом. Это качество фунигации нашего зерна.

...Фунигация лесоматериалов. Легче её сделать в месте добычи (в фунигационных камерах), а не в порту.

Олег Платонов, заступник голови міжвідомчої робочої групи:

Эти материалы будут приобщены к протоколу и предоставлены Премьер – министру Украины...

**В різне:**

Сергій Котов, начальник відділу операційної діяльності служби з організації роботи портів ДП «АМПУ»:

В розділі різне пропонуємо розглянути наступні питання:

1. Внесення залізничних платформ до митних декларацій при транзиті товарів в контейнерах залізничним транспортом, їх відправки до митниці призначення.

Суть питання:

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 платформу, а 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 номери 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, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 року № 450

В проект рішення засідання МРГ.

Мінфіну

Мінінфраструктури

ДП «АМПУ»

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

2. Надання митниці для контролю коносаменту (Bill of Lading) замість митної декларації при транзиті.

Суть питання:

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 не піддакцизних 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. На поточний час у зазначеному програмно-інформаційному комплексі така можливість відсутня, що не дає можливість експедиторам надавати коносамент (Bill of Lading) замість митної декларації.

В проект рішення засідання МРГ.

ДФС

Реалізувати вимоги 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 не піддакцизних товарів за коносаментом (Bill of Lading), замість митної декларації.

3. Вступ в силу з 01.01.2018 Поправок 2016 року до Додатку до Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року (Резолюція FAL.12(40)).

Суть питання:

Поправками передбачено ряд кардинальних новацій, 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 проводитись, виключно, в електронному вигляді. Поправки вступають в дію з 01.01.2018 року 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. На одному з засідань МРГ зазначене питання вже піднімалося, а секретаріат збирав пропозиції з цього питання від контролюючих організацій. Тоді була прийнята думка: буде точно відомо, що поправки вступають в силу, - тоді будемо давати пропозиції. Зараз точно відомо, що Поправки вступають в силу з 01.01.2018, тому пропонуємо повернутися до зазначеного питання.

В проект рішення засідання МРГ.

Учасники МРГ

Інформувати секретаріат МРГ щодо необхідності внесення змін у нормативно-правові акти у зв'язку зі вступом в дію з 01.01.2018 Поправок

2016 року до Додатку до Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року (Резолюція FAL.12(40))

4. Раціональний розподіл особового складу митниць по портах України.

Суть питання:

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 митниці має право здійснювати, але вони для митниці не є притаманними.

Звичайно режимні заходи в пунктах пропуску в достатній мірі забезпечується прикордонною службою та загонами охорони морського порту. Тому, на наш погляд, необхідно здійснити перерозподіл особового складу митниць, що здійснюють контроль в морських портах. Направити додатковий персонал митних підрозділів з портів невеликого завантаження до портів, в яких постійно збільшується вантажопотік (розподіл штатної чисельності особового складу між митницями знаходиться в компетенції Державної фіскальної служби України).

В проект рішення засідання МРГ.

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).

5. 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 (далі - Технологічна схема).

Суть питання:

ДП «АМПУ», Державною фіскальною службою України та «Укрзалізницею» проведена робота по узгодженню Технологічна схема.

Технологічна схема містить попередні пропозиції та зауваження, які надані Державною фіскальною службою України та фахівцями «Укрзалізниці». Необхідно завершити роботу, яка була проведена впродовж цього року.

В проект рішення засідання МРГ.

ДФС, ДП «АМПУ» завершити 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.

6. Збільшення строків перебування автомобільних перевізників на території України, що доставляють зернові вантажі до СЕЗ «Рені».

Суть питання:

Транзитне зерно з Молдови слідує до Ренійського морського порту, в якому згідно із Законом України від 23 березня 2000 року № 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 (водії) – громадяни республіки Молдова.

Завдяки короткій відстані між місцями завантажень та СЕЗ «Рені» водії перетинають державний кордон України майже щоденно. Внаслідок чого, 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 лютого 2012 р. № 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 перетинання 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 перетинання кордону України іноземцями та особами без громадянства, які прямують у СЕЗ «Рені», в якому вирішити поставлене проблемне питання.

В проект рішення засідання МРГ.

Адміністрації Держприкордонслужби та Державної міграційної служби розробити проект Спеціального порядку перетинання кордону України іноземцями та особами без громадянства, які прямують у СЕЗ «Рені», в якому визначити збільшений термін перебування автоперевізників Республіки Молдова на території України при переміщенні вантажів до СЕЗ «Рені».