

---

# Исследование процедур таможенного оформления в портах Одессы и Ильичевска



МИССИЯ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА  
ПО ПРИГРАНИЧНОЙ ПОМОЩИ МОЛДОВЕ И УКРАИНЕ



EUBAM is an EU Mission fully funded  
by the European Union



International Organization for Migration  
is the implementing partner

## Приложение III. ИСПС и Единое Окно

В морских портах Одессы и Ильичевска применяются автоматизированные электронные процедуры, которые содействуют международной торговле, транспортировке контейнеров и железнодорожному сообщению, на основе концепции Единого Окна при помощи Информационной Системы Портового Сообщества (ИСПС). Этому предшествовало принятие закона Украины «О морских портах» от 17 мая 2012 г. Верховной Радой Украины, а также принятие иных изменений в законодательстве<sup>218</sup> в целях упрощения транспортировки и таможенных процедур в портах. Внедрение ИСПС стало возможным после старта программы «Единое Окно – локальное решение» в 2011 г. на базе ОМТП. ИСПС реализована в Украине при поддержке Кабинета министров. Данное нововведение было разработано на базе рекомендаций экспертов ООН и на основе опыта крупнейших портов мира (Роттердам и Йокогама). Местное внедрение ИСПС может потенциально служить в качестве основы для дальнейшего общенационального внедрения полноценной концепции «Единого Окна».

ИСПС была разработана с целью интегрировать всех участников грузо-перевозочного и грузо-обрабатывающего процессов под эгидой единой компьютерной системы. Система должна предоставлять доступ к информации, используемой в технологических процессах в порту; она защищена государственными сертифицированными средствами защиты данных. В общих чертах, ИСПС нацелена на предоставление контролирующим органам средств использования (хранение, проверка, обработка и передача) данных и документов в электронной форме с целью пограничного, таможенного и иных типов контроля, оформления товаров и транспортных средств. Решение ИСПС по линии бизнес-бизнес и бизнес-государство использует технологию коммуникационного хаба типа E&T (извлечение и трансформирование). Единицей информации в ИСПС является документ. Документ – это контейнер, несущий информацию, на основе стандарта PCS#7.

ИСПС – это нейтральная открытая система, обеспечивающая интеллектуальный и безопасный обмен информацией между государственными контролирующими органами и бизнесом с целью повышения конкурентоспособности и эффективности портовых услуг для всех пользователей. Система разработана для оптимизации, управления и компьютеризации логистических процессов в порту посредством единой подачи данных и связывания различных элементов грузо-перевозочного и грузо-обрабатывающего процессов.

Эта система представляет собой продвинутый метод обмена информацией в порту или в рамках группы портов и связанных с ними структур. Она была создана как следствие соглашения между участниками процесса подавать данные о торговых операциях в единое место, для развития компьютерной инфраструктуры, технического сотрудничества и благоприятной законодательной базы, во избежание дублирования данных в документах. Таким образом, ИСПС создает четкую целевую интегрированную среду для процедур экспорта, импорта, транзита, консолидации, перевозки опасных грузов и статистического учета международных морских перевозок. Система включает в себя контролирующие органы (напр.: Таможню и ГПСУ), Администрацию порта, стивидорные компании, агентов, экспедиторов, Укрзализницю и др.

В декабре 2013 г. ИМТП перенял опыт Одесского порта и стал вторым портом в Украине, который внедрил ИСПС, которая, как ожидается, со временем станет применяться во всех контейнерных портах Украины.

Со 2-го июня 2014 г. и в Одесском, и Ильичевском портах подача электронного ордера через ИСПС является обязательной (в ИМТП он дублируется бумажной копией). С августа 2014 г. таможенное

218. Законодательство, поддерживающее введение ИСПС, содержится в Приказе Министерства инфраструктуры от 18.10.2012 № 622, предоставляющем юридический статус электронным товаропроводительным документам. Распоряжение Кабинета Министров от 07.03.2013 № 553 «О поправках к Распоряжению Кабинета Министров от 21 мая 2012 г. № 451», разрешающее коммерческое использование ИСПС, а также разрешающее устанавливать соединение с остальными портами Украины через ИСПС.

---

оформление товаров в контейнерах, завезенных на территорию Украины морским транспортом, также могут оформляться в электронном формате без необходимости подавать бумажные копии документов, в соответствии с Приказом государственного предприятия «Администрация морских портов Украины» от 23.07.2014 № 156, «Информационная система портового сообщества» (ИСПС). Это связано с обоюдным одобрением таможенной и АМПУ процедуры, позволяющей автомобилям заезжать в порт для погрузки контейнеров.

Как следствие, оформление и выпуск контейнеров и грузов невозможны без соответственно поданного и завизированного ордера в ИСПС; выдача разрешения на выезд импортного контейнера с территории портов происходит с обязательным указанием регистрационного номера электронного ордера, назначаемого ИСПС. Для этого необходимо, чтобы клиенты порта подписали контракт на получение доступа к ИСПС, установили соответствующее программное обеспечение, приобрели стандартную цифровую подпись и были готовы платить сервисный сбор в размере 48 грн. за контейнер.

ИСПС постоянно развивается и обновляется. Так, в августе 2014 г. был введен новый модуль. Этот модуль кодирует причины проведения определенного типа таможенного контроля (взвешивание, сканирование или досмотр), который связан с соответствующими нормативными актами; иными словами, ИСПС показывает, какой нормативно-правовой акт был выбран таможенником в качестве обоснования для осуществления определенного типа таможенного контроля. Администрация порта заявляет, что внедрение этого модуля привело к уменьшению количества применения контрольных мер, что, в свою очередь, привело к сокращению времени простоя грузовиков в порту<sup>219</sup>. Несмотря на то, что Таможенная служба принимает электронные декларации, они не могут быть поданными через ИСПС из-за ограничений в области обмена информацией между государственными органами и частными организациями, а ИСПС находится именно в собственности частного предприятия.

В соответствии с международным экспертным мнением, переход на электронную информационную базу позволит значительно сократить время таможенного оформления грузов и повысить эффективность работы портов до уровня мировых лидеров отрасли.

Таможня была первым ведомством, поддержавшим инициативу Министерства инфраструктуры и Одесского порта по внедрению электронного манифеста. Одним из преимуществ электронного манифеста для таможенного ведомства – это возможность предварительно просматривать риски, что соответствует новому ТК.

## Единое Окно<sup>220</sup>

Глобальное Партнерство по Содействию Транспорту и Торговле, в качестве партнера Всемирного Банка, продвигает использование принципа единого окна для пересечений границы, в частности, но не исключительно, для автодорожных пересечений. Соответствующее определение говорит о следующем:

*«Единое Окно – это возможность, позволяющая сторонам, задействованным в международной торговле и транспорте, подавать стандартизированную информацию и документы в одном месте с целью выполнения всех необходимых импортных, экспортных, транзитных операций. Если информация электронна, то конкретные элементы данных должны подаваться только единожды.»*

---

219. <http://www.port.odessa.ua/index.php/ru/press-tsentri/novosti/otrasli/14011-srednij-pokazatel-oformleniya-avtokontejnerovozov-v-odesskom-portu-snizhen-do-rekordno-nizkogo-urovnya>.

220. Содействие торговле и Единое Окно – ключевые факторы по внедрению Единого Окна в области импортных/экспортных процедур и таможенного оформления: Экономическая и социальная комиссия ООН для стран Западной Азии (ESCA) 10/11/11.

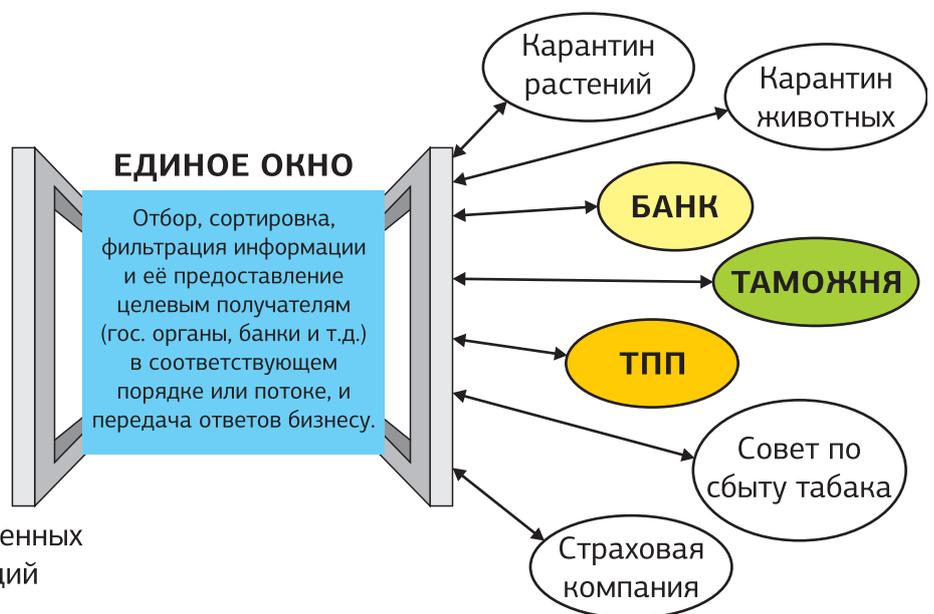
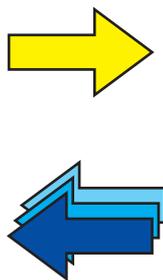
Британская Таможня определяет Единое Окно как:

«Платформа, позволяющая экономическим агентам подавать данные о международных торговых импортных, экспортных и транзитных операциях, требуемые государственными органами, единожды и только посредством единого электронного интерфейса, таким образом, отвечая всем нормативным требованиям относительно каждой сделки или операции.»

Ключевым моментом в перемещении товаров через границы и таможенном оформлении является скорость, с которой можно эффективно обмениваться информацией. ГВКГ, для того чтобы корректно выполнять свои функции, часто требуют, чтобы им предоставлялось большое количество документов, что и вынуждены делать экономические агенты, участвующие в международной торговле, используя не только различные методы для этого, но и часто разрозненные и не сообщающиеся между собой системы (компьютеризированные или бумажные) и/или в различное время и в различных далеко находящихся друг от друга местах. Все эти различия создают серьезные барьер для развития содействия торговле, не только увеличивая время, необходимое для завершения таможенного оформления, но и издержки. Бесперебойный поток информации, таким образом, становится серьезным вызовом в контексте усиления взаимосвязи между глобальными экономиками. Для того чтобы преодолеть подобные сложности, концепция Единого Окна стремится упростить поток и обмен информацией и создать «систему, которая позволяет экономическому агенту подавать информацию единому органу с целью исполнения всех нормативных требований»<sup>221</sup>, что усилит эффективный обмен информацией между бизнесом и государствами.

Внедрение Единого Окна неминуемо требует от правительств предпринять через ГВКГ серьезные шаги по рационализации и упрощению, а также глубокой гармонизации и стандартизации процессов, данных и документации. Более того, правительство должно принять решение и принять стратегию электронной торговли/электронной таможни и быть готовым сотрудничать с бизнесом для определения направления развития относительно совместимости и взаимосвязи систем.

Компания или агент подает всю информацию, необходимую для осуществления поставки, единожды поставщику услуги Единое Окно.



Ответы от различных государственных органов и финансовых организаций уходят к агенту или компании. Полностью положительный финальный ответ означает окончание таможенного оформления.

221. Европейская экономическая Комиссия ООН – Концепция Единого Окна.

Перед Единым Окном в контексте содействия торговле, как правило, стоит две задачи: первая – автоматизация процесса электронной подачи документов применительно к заявкам на торговые лицензии, сертификации и/или разрешительным документам от имени технических разрешительно-проверяющих органов, как то: Ветеринарная, Фито-санитарная, Санитарная службы, Экологическая и Радиологическая инспекции и т.д. Вторая – автоматический перенос проверенной информации в поданные в электронном виде таможенные декларации на импорт, экспорт, транзит, перевалку или реэкспорт.

Эти цели могут быть достигнуты благодаря интегрированию процессов или по-отдельности, поскольку каждое Единое Окно индивидуально и может отличаться специально разработанными сложными компьютерными программными комплексами конечного пользователя, которые открывают удаленный доступ к заполнению и подаче загружаемых форм с вебсайта экономического агента. Тем не менее, Единое Окно в обоих случаях соединяет системы ГВКГ и подаваемую информацию, а также обрабатывает с целью одобрения, отказа или запроса дополнительных данных.

Во многих странах с развитой торговлей, таких как ЕС, США и Китай национальная концепция Единого Окна не была внедрена. Вместо этого иные формы Единого Окна, в частности, успешно применяются Системы Портового Сообщества и Таможенного Единого Окна с целью усиления высокопроизводительного логистического сектора. Тем не менее, объединение этих разных платформ в национальную или региональную сеть остается пока что недостижимым вызовом<sup>222</sup>.

*«Идеальное национальное Единое Окно включает в себя всю информацию, обмениваемую экономическими агентами; государственные органы (включая таможеню); системы морского, воздушного, автодорожного, железнодорожного и речного транспорта; портовые и терминальные операторы; и ряд других участников торговли, включая экспедиторов, таможенных брокеров, судовых агентов, банки и страховые компании.»<sup>223</sup>*

Там где Единое Окно было реализовано, были упрощены и автоматизированы бизнес процедуры, что подстегнуло сотрудничество между государством и частным сектором, что повлекло за собой прогресс показателей в сфере содействия торговле, отмеченный в таких исследованиях как «Doing Business» от Всемирного Банка – раздел «Трансграничная торговля» и индикатор «Эффективность логистического сектора».

### **Примеры передового международного опыта по внедрению Единого Окна<sup>224</sup>**

*Некоторые примеры, демонстрирующие важность аккуратного планирования, мощного финансирования и должного управления, включают в себя порт Феликстоу в Великобритании в контексте интегрированного «регионального» варианта национального Единого Окна; похожие примеры есть в Германии, Франции, Нидерландах и Скандинавии. Практически в каждом случае морские порты выступали лидерами процесса в сотрудничестве с таможенными органами.*

*Есть несколько примеров в Азии. Сингапур хорошо известен. Также далеко ушли Япония, Корея и Тайвань. В общем, концепции Единого Окна были инициированы таможенными органами и остальными государственными службами до момента какой-либо портовой и логистической интеграции. Сингапур и Гон-Конг начали развиваться в этом направлении, так у обоих имеются открытые порты, минимальное таможенное вмешательство и единый разрешительный орган, что говорит о преимуществе наличия бесперебойного трафика уже на старте.*

*Есть ряд стран в Азии, которые достаточно поздно включились в процесс. Китай сконцентрировался на развитии портов, демонстрируя «острова» лучших портовых процедур и практик. Ста-*

222. Всемирная конференция ООН по Содействию Торговле 2011 г. «Собирая воедино международную торговлю, Единое Окно и цепочки поставок в следующем десятилетии, 10 лет реализации Единого Окна – уроки» авт.: Jonathan Koh Tat Tsen.

223. Содействие торговле и Единое Окно – ключевые факторы по внедрению Единого Окна в области импортных/экспортных процедур и таможенного оформления: Экономическая и социальная комиссия ООН для стран Западной Азии (ESCWA) 10/11/11.

224. Ibid.

ны АСЕАН почти все участвуют в своих проектах Единого Окна, начиная с автоматизации таможни, введения Единого Административного Документа (ЕАД), как на национальном уровне, так и на уровне АСЕАН. Однако, в большинстве стран АСЕАН этот процесс далек от завершения, хотя в некоторых странах процесс автоматизации таможни длится уже более 10 лет, а местным вариациям Единого Окна по пять лет.

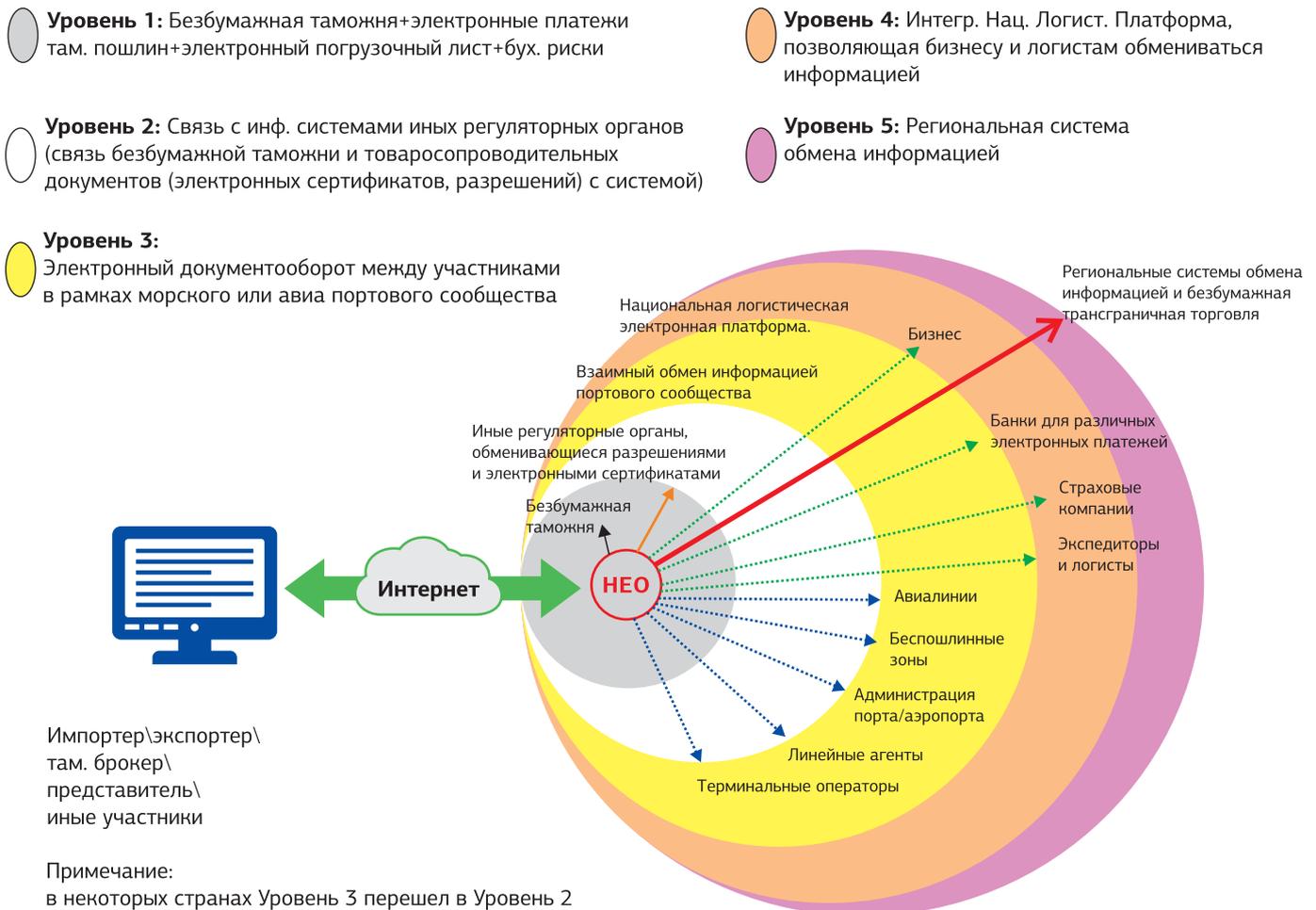
За исключением Сингапура, Индонезия является лидером в вопросе внедрения полномасштабного национального Единого Окна, хотя оно и затрагивает оказание полного спектра услуг только небольшому количеству (чуть более 100) уполномоченных экономических операторов (УЭО).

Австралия и Новая Зеландия обладают зрелыми программами Единого Окна, интегрирующие таможню и остальные органы власти. Тем не менее, Единое Окно в портах находится на более ранней стадии развития и его полная интеграция со всеми необходимыми процедурами еще впереди.

Хорошим примером Единого Окна в маленьких государствах является Маврикий, с его работающей версией национального Единого Окна, как и Тунис.

Некоторые страны Западной Африки решили внедрить Единое Окно на уровне портов в качестве первоочередной задачи. За исключением Ганы, обладающей наиболее продвинутой системой в регионе, все эти порты с их программами Единого Окна находятся на очень ранней, и не исследованной, стадии. Также остается непонятной позиция таможенных органов в отношении Единого Окна.

**Рис. 4. Пять последовательных стадий внедрения Единого Окна.<sup>225</sup>**



225. [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trade/Trade\\_Facilitation\\_Forum/BkgrdDocs/TenYearsSingleWindow.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trade/Trade_Facilitation_Forum/BkgrdDocs/TenYearsSingleWindow.pdf)

## Система Портового Сообщества<sup>226</sup>

У большинства крупных портов есть системы обмена информацией между клиентами и национальными таможенными органами, включая остальные государственные органы. Системы Портового Сообщества являются формой применения Единого Окна, по аналогии с Системами Сообщества Аэропортов.

Европейская Ассоциация Портовых Сообществ (EPCSA) определяет Систему Портового Сообщества как нейтральную и открытую электронную платформу, разрешающую эффективный и безопасный обмен информацией между государственными и частными участниками процесса с целью улучшения конкурентных позиций сообществ морских портов. Система Портового Сообщества оптимизирует, управляет и автоматизирует логистически эффективные процессы благодаря единой подаче данных, соединяя транспортные и логистические цепочки.

### Роль системы

Система Портового Сообщества отвечает за электронные коммуникации в портах между частными транспортными операторами (судоходные линии, агенты, экспедиторы, стивидоры, терминалы, склады), частные внутренние перевозчики (автомобильные, железнодорожные, речные), импортеры и экспортеры, портовые администрации, Таможня и остальные государственные органы. Типичными услугами Портового Сообщества являются:

- Обмен информацией между транспортными операторами в порту с внутренними перевозчиками, портовыми клиентами, Таможней и остальными государственными органами,
- Электронный обмен таможенными декларациями и таможенными ответами на запросы, а также документами, выпускающими грузы, между бизнесом и Таможней,
- Электронная обработка всей информации относительно импорта/экспорта контейнеров, общих и насыпных грузов,
- Контроль информации, отслеживание грузов через всю логистическую цепочку,
- Обработка деклараций на опасные грузы в соответствующих органах.

Одной из наиболее полезных функций Системы Портового Сообщества является автоматическое изъятие из потока обмениваемой информации той информации, которая нужна таможенному органу, например: таможенный манифест. Эта информация используется таможенным органом без ручного вмешательства. Большинство Систем Портового Сообщества имеют свои собственные внутренние стандарты, но сообщаются с остальными Системами Портового Сообщества и Торговыми Сообществами, используя международные стандарты, в частности, разработанные UNECE-UN/CEFACT. Европейская Ассоциация Портовых Сообществ (EPCSA) также опубликовала документ EPCSA White Paper – от 15-го июня 2011–12 гг., о национальном морском Едином Окне, которое должно быть введено в ЕС, и которое основано на рекомендациях ИМО о морском Едином Окне.

«Единое Окно – Локальное Решение» в портах Одессы и Ильичевска общее логистическое решение единого окна на основе опыта таких крупных портов как Роттердам и Йокогама, что включает обмен информацией через соответствующие компьютерные коммуникационные сети между логистическими хабами и терминалами. Такие системы обычно работают в двух функциональных средах: морские перевозки и обработка груза.

Морские перевозки – портовая система, отвечающая за прибытие и отбытие судна, включая проводку судна, назначение причала, выдачу различных сертификатов и судовых бумаг относительно судна и экипажа

Обработка груза – относится к насыпным, генеральным и контейнерным грузам, стивидорным услугам, хранению контейнеров, физическим досмотрам ГВКГ и таможни, управлению выходами, бронированию транспорта и автомобильным/железнодорожным перевозкам.

226. <http://tfig.unece.org/contents/port-community-systems.htm> refers

Когда эти системы объединены в Системе Портового Сообщества, то тогда становится возможным для всех законопослушных бизнесов, которые задействованы в перевозке и таможенном оформлении товаров в переделах порта, отслеживать свои грузы от момента прибытия и до момента убытия и наоборот.

Таможенное ведомство, из-за его центральной роли, наиболее часто избирается в качестве основного получателя и координатора потока информации через единую точку входа, в частности если это касается нормативных требований остальных ГВКГ.

**Рис. 5. Выгоды от Единого Окна**

<b>1. Выгоды от Единого Окна для политика</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Повысить региональное и национальное понимание потенциала автоматизированных средств содействия торговле и Единого Окна, помочь развитию регионального сотрудничества, интеграции и обмену региональной информацией о международной торговле.</li> </ul>
<b>2. Выгоды от Единого Окна для ГВКГ</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Более эффективное и продуктивное использование ресурсов;</li> <li>• Улучшенный сбор пошлин, платежей и пеней;</li> <li>• Улучшенный, более четкий и автоматизированный подход к выполнению государственных нормативных требований, включая условия международных торговых договоров;</li> <li>• Улучшенный анализ и управление рисками, а также усиление безопасности;</li> <li>• Снижение коррупции и незаконной торговли, усиленная прозрачность и подотчетность.</li> </ul>
<b>3. Выгоды Единого Окна для бизнеса</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Снижение расходов благодаря уменьшению бюрократических процедур, сокращение задержек, а также благодаря более предсказуемым, надежным и авторитетным решениям;</li> <li>• Ускоренное таможенное оформление товаров, обработка жалоб и ускоренное решение спорных вопросов, что ведет к сокращению простоев;</li> <li>• Предсказуемое и надежное оформление грузов, а также доступность предварительной информации о товарах;</li> <li>• Уменьшение личного контактирования, повышенная прозрачность и сокращение возможностей для коррупции.</li> </ul>
<b>4. Выгоды от Единого Окна для логистического оператора</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ускоренное прохождение товаров через различные формальности и проблемные узлы, что приведет более продуктивному использованию ресурсов;</li> <li>• Надежная информация о временных параметрах прохождения товаров, позволяющая аккуратно планировать и распределять ресурсы и предоставлять клиентам точную информацию;</li> <li>• Более эффективное и гибкое использование человеческих ресурсов;</li> <li>• Возможность четко планировать погрузку товаров и места погрузки;</li> <li>• Более всесторонний аудит проводимых операций.</li> </ul>