
ПЕРВИННА ПРОФСПІЛКОВА ОРГАНІЗАЦІЯ
ЕКСПЕДИТОРІВ ОДЕСЬКОГО РЕГІОНУ

Куликове поле, буд. 1, м. Одеса, 65079, тел.. 050-495-54-54, e-mail: v.berestenko@mail.ru

Вих. № 24
Від 03.03.2014

Голові Міжвідомчої робочої групи з впровадження технології «Єдине вікно – локальне рішення» у зоні діяльності Південної митниці та портів Одеської області

Цим виступом хочу викласти позицію профспілки експедиторів Одеського регіону, яка багато в чому збігається з АМЕУ, регіональною радою АсМАП України в Миколаївській і Одеській областях і абсолютною більшістю експедиторських компаній, що працюють в Одеському, Іллічівському та Південному портах.

Експедиторська спільнота, безсумнівно, не ставить під питання доцільність запровадження електронного документообігу та всіляко підтримує ці процеси, однак у нас виникають питання щодо того, яким способом це втілюється. На сьогоднішній день основними користувачами даної системи є експедитори, і одними з головних завдань впровадження ІСПС є:

- анулювання впливу людського фактору на процес переміщення товарів і транспортних засобів;
- зменшення загроз непередбачуваних суб'єктивних обставин;
- бути максимально вигідним як для бізнес-спільноти, так і для контролюючих органів;
- обмеження бюрократичних процедур і боротьба з корупцією.

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

Проте, згоду на інтеграцію в дану систему в даний момент дали не всі її учасники, притому ключові з них для експедиторів - контейнерні лінії не підтвердили згоду на участь у цій системі.

Імплементация цієї схеми проводилася непрозорим способом, а саме в кінці 2013 року експедиторські компанії отримали лист за підписом керівництва АМПУ і його Одеського філіалу про необхідність укладення договірних відносин з комерційної організацією ППЛ 33-35, і про неможливість продовження господарської діяльності в разі, якщо ці відносини не будуть оформлені;

У цей момент ІСПС не змогла реалізувати себе та проявити, так як нормативно-правові документи, що регламентують відповідальність учасників даної системи були розроблені і прийняті, процедура оформлення вантажів не

змінилася, проблемні питання, які були при паперовому документообігу не пішли, система лише дублювала все те, що відбувалося з паперовими носіями, не більше.

Відразу ж всі експедиторські компанії були поставлені перед фактом, про те, що існуюча система документообігу втрачає свою силу, і починаючи з 1 січня 2014 року всі документи за експедирування вантажу будуть подаватися через ІСПС, але з оплатою в розмірі 48 грн. за контейнер, незважаючи на те, що одиницею вимірювання інформації в системі є документ (наряд) і ця вартість всього лише частина процесу експедирування - визировку наряду в митниці. Яка ж буде вартість при повному супроводі електронного наряду в ІСПС, включаючи проходження необхідних форм контролю та завершення митного оформлення у заявленій режим?

Ми також обурені вартістю цих послуг. У портах Великобританії вартість аналогічних послуг становить близько 1,8 фунтів при імпорті і 0,7 фунтів при експорті.

Південною митницею не виконуються рішення протоколів, а саме ведення електронної черги візування нарядів (а це єдина функція, яку на даний момент виконує електронний наряд за допомогою використання ІСПС) регулярно порушується. За наявною у нас інформацією до 90% нарядів візуються позачергово, і весь цей час нам не відомі факти притягнення до відповідальності посадових осіб контролюючих органів за дані дії.

На даний момент мета не досягнута, жодне із завдань не виконано. Підтвердженням цієї інформації є:

- середній час перебування автотранспорту на території порту;
- періодичне виникнення критичних ситуацій з оформленням вантажів унаслідок незаконних дій/ бездіяльності посадових осіб контролюючих органів;
- відсутність відповідальності посадових осіб контролюючих органів за затримку з оформленням вантажів, проставлення необґрунтованих форм контролю, результативності проведення митних оглядів і т.інш.
- процес інтеграції контролюючих служб не закінчено.

Апробація ІСПС зараз не має бажаних результатів і не є конкурентоспроможною порівняно з існуючою паперовою схемою документообігу оформлення вантажів і не здатна мотивувати учасників компаній які здійснюють супровід оформлення вантажів в контейнерах перейти до роботи в цій системі.

Жодна державна структура не має права нав'язувати платні послуги приватної компанії для здійснення з ним господарської діяльності. На прикладі запровадження митними органами електронного декларування митниця створила більш комфортні та вигідні умови для бізнесу для переходу на дану форму документообігу, але навіть після цього не виключила можливість суб'єктам працювати з паперовими носіями інформації.

Зараз експедиторське співтовариство повинно крім колишніх поборів з боку контролюючих органів додатково оплачувати послуги приватної компанії.

Висловлюємо наші побоювання про те, що під благими гаслами про впровадження електронного документообігу можуть усматриватися корупційні схеми із залученням комерційних організацій, аналогічно до вищенаведеного прикладу.

У зв'язку з вищевикладеним просимо:

1. Міжвідомчої робочої групи рекомендувати розробку, впровадження і супровід електронного документообігу виключно ДП АМПУ (на прикладі розробок і імплементацій систем електронного документообігу при оформленні вантажів у вільний обіг ДМСУ, при транспортуванні вантажів залізничним транспортом «Укрзалізниці») виключаючи будь-які комерційні структури та організації;

2. Роботу по організації імплементації електронного документообігу, в зв'язку з введенням обов'язкової, необґрунтованої оплати і відсутністю конкретних результатів для експедиторського співтовариства від даного впровадження визнати незадовільною;

3. Відмовитися від стягування будь-яких коштів з експедиторських компаній за використання ІСПС (як безпосередньо, так і за допомогою використання комерційних організацій);

4. До моменту закінчення інтегрування всіх учасників портового співтовариства в ІСПС і отримання кінцевого продукту від впровадження ЕД надавати дані послуги на безоплатній основі.

Голова профкому

Берестенко В.В.