



ДОСЛІДЖЕННЯ ВИМІРУ ЧАСУ ВИПУСКУ ТОВАРІВ В МОРСЬКОМУ ПОРТУ ОДЕСА

Україна, м. Одеса, 2015р.



ЗМІСТ

I. Передумови, мета, завдання, заходи.

1.1. Передумови, мета, завдання.

1.2. Організаційні та інші заходи, склад робочої групи ВЧВ.

1.3. Нормативно-правове супроводження.

II. Аналіз, умови, результати часових вимірів, ілюстрація показників.

2.1. Аналіз практичних заходів робочої групи ВЧВ, умов щодо збору даних часових вимірів та інших показників дослідження.

2.2.2. Перший блок вимірів часу та аналізу щодо ефективності застосування «вільної практики» за логістичними ланцюгами процесів в ОМТП.

2.2.3. Другий блок вимірів часу за логістичними ланцюгами процесів в ОМТП.

III. Додатки до Звіту, матеріали дослідження.

IV. Висновки, пропозиції, рекомендації робочої групи ВЧВ.

I. Передумови, мета, завдання, заходи.

1.1. Передумови, мета, завдання.

Сучасні мультимодальні перевезення є складовою транспортної галузі розвинених держав, активно розвиваються і удосконалюються на транспортних маршрутах Європи, Азії та США і сприяють інтеграції локальних транспортних систем в світовий ринок транспортних послуг.



Одеський порт - за характером транспортних перевезень - є пунктом пропуску «Одеський морський торговельний порт» (надалі -пункт пропуску ОМТП), відкритим для міжнародного морського сполучення розпорядження Кабінету Міністрів України від 29.02.1996 №143-р (у редакції від 15.04.2015 №358-р), з розвинутою транспортною інфраструктурою, що дозволяє доставляти вантажі в пункт пропуску автомобільним, залізничним, морським і річковим транспортом, застосовувати різні комбінації мультимодальних перевезень для транспортування вантажів.

Технічні можливості порту дозволяють перевантажувати більше 21 млн. тон сухих і 25 млн. тон наливних вантажів щорічно. Розташовані на території порту портові оператори (оператори в порту) є різними за специфікою основної господарської діяльності, зокрема: виробничо-перевантажувальні комплекси з переробки сухих вантажів, пасажирський комплекс, комплекси з перевалки рослинних і технічних масел, спеціалізовані причали для прийому ро-ро суден, перевалки зернових вантажів нафтовий і два контейнерні термінали: ДП "ГПК-Україна" ТОВ, ТОВ "Бруклін-Київ Порт".

Законодавчі зміни, що відбулись в транспортній галузі України за 2012 – 2015 роках, визначили новий правовий статус морських портів, конкретизували в правовому контексті терміни: морський термінал, портовий оператор (стивідорна компанія), об'єкти портової інфраструктури, об'єкти портової інфраструктури загального користування, стратегічні об'єкти портової інфраструктури території морського порту та інші, зокрема, наприклад:

№ п/п	Кодекс торговельного мореплавства України у редакції Закону України від 16.10.2012 N 5462-VI	Кодекс торговельного мореплавства України у редакції Закону України від 17.05.2012 N 4709-VI	Закон України від 17.05.2012 N 4709-VI «Про морські порти України»
1.	<p>Ст.73. Морський порт є державним транспортним підприємством, призначеним для обслуговування суден, пасажирів і вантажів на відведених порту території та акваторії, а також перевезення вантажів і пасажирів на суднах, що належать порту.</p> <p>На території порту можуть діяти підприємства та організації всіх форм власності, метою і видом діяльності яких є обслуговування суден, пасажирів і вантажів у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.</p> <p>Перелік морських портів України, відкритих для заходження іноземних суден, визначається Кабінетом Міністрів України та</p>	<p>Ст.73. Правові, економічні, соціальні та організаційні основи діяльності в морських портах визначаються цим Кодексом та Законом України "Про морські порти України". До функціонування морських портів застосовуються норми цього Кодексу щодо морських портів з урахуванням особливостей, визначених Законом України "Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів".</p> <p>Перелік морських</p>	<p>Пункт 1. ст.1. підпункти:</p> <p>б) морський порт - визначені межами територія та акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності;</p> <p>7) морський термінал - розташований у межах морського порту єдиний майновий комплекс, що включає технологічно пов'язані об'єкти портової інфраструктури, у тому числі причали, підійомно-транспортне та інше устаткування, які забезпечують навантаження-розвантаження та зберігання вантажів, безпечну стоянку та обслуговування суден і пасажирів;</p> <p>8) об'єкти портової інфраструктури - рухомі та нерухомі об'єкти, що забезпечують функціонування морського порту, у тому числі акваторія, гідротехнічні споруди, доки, буксири, криголами та інші судна портового флоту, засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден, інформаційні системи, перевантажувальне обладнання, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи, лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інші засоби, обладнання, інженерні комунікації, розташовані в межах території та акваторії морського порту і призначені</p>

	<p>оголошується в Повідомленнях мореплавцям.</p> <p>Морський порт не має права перешкоджати діяльності цих підприємств і організацій на території порту, а також втручатися в їх господарську діяльність, за винятком випадків, передбачених законодавством України, установчими документами цих підприємств і організацій.</p> <p>На території України існують торговельні, рибні та інші спеціалізовані морські порти.</p>	<p>портів України, відкритих для заходження іноземних суден, визначається Кабінетом Міністрів України та оприлюднюється в Повідомленнях мореплавцям України.</p>	<p>для забезпечення безпеки мореплавства, надання послуг, забезпечення державного нагляду (контролю) в морському порту;</p> <p>9) об'єкти портової інфраструктури загального користування - акваторія, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи (до першого розгалуження за межами території порту), лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерні комунікації, інші об'єкти, що забезпечують діяльність двох і більше суб'єктів господарювання у морському порту;</p> <p>10) операційна акваторія причалу (причалів) - гідротехнічна споруда в межах портової акваторії, призначена для безпечного підходу суден до причалу та відходу від причалів, маневрування суден під час здійснення швартових операцій, а також маневрування суден між причалами;</p> <p>11) портовий оператор (стивідорна компанія) - суб'єкт господарювання, що здійснює експлуатацію морського терміналу, проводить вантажно-розвантажувальні роботи, обслуговування та зберігання вантажів, обслуговування суден і пасажирів, а також інші пов'язані з цим види господарської діяльності;</p> <p>12) причал - гідротехнічна споруда, яка має швартовні та відбійні пристрої і призначена для стоянки та обслуговування суден, обслуговування пасажирів, у тому числі для їх посадки на судна і висадки з суден, проведення вантажно-розвантажувальних робіт;</p> <p>13) рейд - частина акваторії морського порту, що використовується для стоянки суден на якорі, у тому числі для ремонту суден, посадки (висадки) пасажирів, проведення вантажно-розвантажувальних робіт, в її незахищеній частині (зовнішній рейд) або в частині, захищеній повністю або частково огорожувальними гідротехнічними спорудами чи об'єктами природного походження (внутрішній рейд);</p> <p>14) стратегічні об'єкти портової інфраструктури - об'єкти права державної власності - гідротехнічні споруди, об'єкти портової інфраструктури загального користування, засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден;</p> <p>15) судновий хід - водний простір, призначений для транзитного руху суден між портами, позначений на місцевості і на карті та визначений засобами навігаційного обладнання;</p> <p>16) територія морського порту - частина сухопутної території України з визначеними межами, у тому числі штучно створені земельні ділянки;</p>
2.	<p>Ст.74. Територією морського порту є відведені порту землі. До території морського порту також належать наміті, насипані або створені із застосуванням інших гідротехнічних технологій площі, створені за рахунок порту і за користування якими не стягується плата.</p> <p>Акваторією морського порту є відведені порту водні простори.</p> <p>Територія і акваторія морського порту є державною власністю і надаються порту в користування. Відведення земельних і водних ділянок для морського порту, а також вилучення цих ділянок здійснюються в порядку, встановленому чинним законодавством України.</p>	<p>Ст.74. Організація та забезпечення безпеки мореплавства у морському порту покладаються на адміністрацію морських портів України.</p> <p>Власники (користувачі) морських терміналів, судновласники, інші суб'єкти господарювання, що здійснюють свою діяльність у межах території та акваторії морського порту, забезпечують безпеку мореплавства відповідно до правил, визначених обов'язковими постановами по порту.</p>	<p>Стаття 5., пункти:</p> <p>1. Будівництво нових морських портів здійснюється з урахуванням Стратегії розвитку морських портів України та відповідно до законодавства.</p> <p>2. Порядок відкриття та закриття морських портів визначається Кабінетом Міністрів України.</p>
			<p>Ст. 8., пункти:</p> <p>1. Межами морського порту є межі його території та акваторії.</p> <p>2. Межі території морського порту визначаються і змінюються Кабінетом Міністрів України, виходячи з положень Земельного кодексу України.</p> <p>3. Межі акваторій морських портів визначаються і змінюються Кабінетом Міністрів України без порушення меж акваторій суміжних морських рибних портів та річкових портів. Відведення акваторії морського порту (надання в користування) адміністрації морських портів України здійснюється на підставі рішення Кабінету Міністрів України відповідно до закону.</p>

Порядком відкриття та закриття морських портів, затвердженому постановою Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 №495 (Порядок №495) встановлено новий механізм відкриття та закриття морського порту, що передбачає наявність рішення Мінінфраструктури*, яке приймається на підставі правовстановлюючих документів на нерухоме майно та земельні ділянки. Підготовку обґрунтування відкриття або закриття

Звіт дослідження виміру часу випуску товарів в морському порту Одеса, 2015 рік

морського порту забезпечує державне підприємство "Адміністрація морських портів України").

Порядком №495 також визначено, що рішення Мінінфраструктури про відкриття морського порту має мати подання державного підприємства "Адміністрація морських портів України" та приймається після:

Перелік умов що передують рішення Мінінфраструктури про відкриття морського порту згідно Порядку №495	
а)	- прийняття Кабінетом Міністрів України рішення про визначення меж акваторії морського порту та надання її у користування ДП «АМПУ», а також визначення меж території морського порту;
б)	- утворення адміністрації морського порту, що відкривається, яка забезпечуватиме його функціонування;
в)	- відповідного обладнання території та акваторії морського порту та здійснення заходів, визначених законодавством та необхідних для безпечного обслуговування вантажів, пасажирів та транспортних засобів, а також проведення інших пов'язаних з цим робіт.

* Публікація з повідомленням про прийняте Мінінфраструктури рішення про відкриття морського порту підлягає протягом двох тижнів публікації в офіційному друкованому виданні "Повідомлення мореплавцям України" та розміщенню на офіційному сайті Міністерства (<http://www.mtu.gov.ua>).

З набуттям 14.06.2013 чинності Закону України «Про морські порти України» №4709-VI від 17.05.2012 (далі - Закон №4709-VI), в логістичних ланцюгах поставок товарів та функціонування міжнародних морських пунктів пропуску, технологічних процесах обробки суден і товарів, що переміщуються через державний кордон і підлягають прикордонному, митному та іншим видам контролю відповідно до ст.319 Митного кодексу України, позначились особливості розвитку портового господарства України 2013 – 2015 років, однією з яких є, що замість одного підприємства, на території Одеського порту, як і на території інших морських портів, на яке раніше покладалися і адміністративні та комерційні функції, тепер працює по два суб'єкти, з розподілом обов'язків.

В Одеському порту – це Одеська філія Державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (далі ОФ ДП АМПУ) і Державне підприємство «Одеський морський торговельний порт» (далі - ДП «Одеський морський торговельний порт» або ДП «ОМТП»).

Державне підприємство «Адміністрація морських портів України» (реєстрація в Єдиному державному реєстрі юридичних осіб та фізичних осіб-підприємців 27.05.2013, надалі - ДП АМПУ) є державним унітарним підприємством і діє, як державне комерційне підприємство, створене відповідно до Закону №4709-VI.

Засноване на праві господарського ведення, ДП АМПУ складається з центрального апарату (м. Київ), головного представництва (м. Одеса), 13 філій в морських портах України, філії «Дельта-лоцман», Морської пошуково-рятувальної служби.

Згідно з розпорядженням Кабінету Міністрів України від 04.03.2013 №133-р «Про погодження пропозиції щодо реорганізації державних підприємств морського транспорту», а також наказу Мінінфраструктури №163 від 19.03.2013 «Про заходи щодо реорганізації державних підприємств морського транспорту, і створення державного підприємства «Адміністрація морських портів України», ДП АМПУ входить до сфери управління Міністерства інфраструктури України.

Загальне управління Одеським портом і контроль за судноплавством в акваторії Одеського порту здійснює ДП «ОМТП». Власними силами порт здійснює: забезпечення посадки-висадки пасажирів на морському вокзалі; обслуговування вантажних і пасажирських суден власним службово-допоміжним флотом; ремонт суден; бункерування суден водою біля причалів і на рейді; стафірування і розстафірування контейнерів; прийом з суден льяльних, баластних вод і сміття; надання концертно-виставкового та інших залів

морського пасажирського комплексу для проведення виставок, конференцій, концертів та інших заходів; інші види діяльності.

Сучасному порту властиво державно-приватна діяльність, в якій беруть участь більше 400 компаній малого та середнього бізнесу, які виконують широкий спектр портових послуг. Послуги з перевалки вантажів в порту переважно надають компанії недержавної форми власності.

Відповідно до ст.ст.6, 15 Закону №4709-VI, на офіційному сайті ДП АМПУ (<http://uspa.gov.ua/ua/reestr-morskikh-portiv>), в публічному доступі, функціонує електронна база даних з обліку морських портів - «Реєстр морських портів України» (українська та англійська версії), мета якої забезпечувати даними, необхідними для виконання завдань у сфері безпеки мореплавства, охорони навколишнього природного середовища, а також для здійснення державного нагляду (контролю).

Реєстр (станом на теперішній час), містить відомості визначені в порядку ведення Реєстру морських портів України, підготовлений фахівцями ДП АМПУ з урахуванням проектів постанов Кабінету Міністрів України «Про визначення меж територій морських портів» та «Про внесення змін у додаток до деяких постанов Кабінету Міністрів України» (щодо визначення меж акваторій морських портів). За даними цього Реєстру, станом на травень 2015 року, в Одеському порту функціонує 17 терміналів, з різноманітною інфраструктурою та специфікою послуг за їх видами і типами, а саме:

№ п/п	Перелік терміналів (портових операторів, операторів терміналів) Одеського морського порту	Місцезнаходження, поштова адреса оператора	Узагальнений перелік послуг оператора (без деталізації їх видів)
1.	ДП "ГПК-Україна" ТОВ (Дочірнє підприємство "ГПК-Україна" компанії "ГПК Гамбург Порт Консалтинг ГмБХ")	65026, м. Одеса, площа Митна, 1	Перевалка вантажів, зберігання вантажів
2.	"Металюкраїн Корп. Лтд." (Товариство з обмеженою відповідальністю «Металюкраїн Корп ЛТД»),	65026, м. Одеса, площа Митна, 1	Перевалка вантажів, зберігання вантажів, стафіровка та розстафіровка контейнерів
3	ТОВ "Новолог" (товариство з обмеженою відповідальністю)	65026, м. Одеса, площа Митна, 1	Перевалка вантажів, зберігання вантажів
4	ТОВ "Новотех-Термінал" (товариство з обмеженою відповідальністю)	65026, м. Одеса, площа Митна, 1	Перевалка вантажів, зберігання вантажів, стафіровка та розстафіровка контейнерів
5	ТОВ "Бруклін-Київ" (товариство з обмеженою відповідальністю)	65003, м. Одеса, Хлібна гавань, 6	Перевалка вантажів, зберігання вантажів, стафіровка та розстафіровка контейнерів
6	ТОВ "УНСК" (товариство з обмеженою відповідальністю)	65026, м. Одеса, площа Митна, 1	Перевалка вантажів, зберігання вантажів, стафіровка та розстафіровка контейнерів
7	ТОВ "Олімпекс Купе Інтернешнл" (товариство з обмеженою відповідальністю)	65003, м. Одеса Отамана Головатого, 67/69	Перевалка вантажів, зберігання вантажів, стафіровка та розстафіровка контейнерів
8	ТОВ "Приста-Ойл Україна" (товариство з обмеженою відповідальністю)	65026, м. Одеса, площа Митна, 1	Перевалка вантажів, зберігання вантажів
9	ТОВ "ОППК" (товариство з обмеженою відповідальністю)	65026, м. Одеса, вул. Приморська, 40	Перевалка вантажів, зберігання вантажів
10	ТОВ "Бруклін-Київ Порт" (товариство з обмеженою відповідальністю)	65026, м. Одеса, площа Митна, 1	Перевалка вантажів, зберігання вантажів
11	ПрАТ з ІІ "Синтез Ойл" (Приватне акціонерне товариство з іноземними інвестиціями, Нафтогавань)	68000, м. Іллічівськ, вул. Північна, 2	Перевалка вантажів, зберігання вантажів
12	ВАТ "Одеський портовий холодильник" (відкрите акціонерне товариство)	65026, м. Одеса, площа Митна, 1-6	Перевалка вантажів, зберігання вантажів
13	Пасажирський комплекс ОФ ДП "АМПУ" (Одеська філія Державного підприємства "Адміністрація морських портів України")	65026, м. Одеса, площа Митна, 1	Обробка пасажирських суден та пасажирів
14	ПП "Порто-Сан" (приватне підприємство)	65026, м. Одеса, вул. Пастера, 44	Перевалка вантажів, зберігання вантажів
15	СЛ та ОА ОФ ДП "АМПУ" (Одеська філія Державного підприємства "Адміністрація морських портів України")	65003, м. Одеса, вул. Андріївського, 2	Обробка автомобільного транспорту, оформлення документів, послуги докерів, стафіровочні послуги та інші
16	ПрАТ "Укрелеваторпром" (приватне акціонерне товариство)	65003, м. Одеса, вул. Чорноморського козацтва, 52/1	Обробка вантажів, зберігання вантажів
17	ПАТ "ДПЗКУ" "Одеський зерновий термінал"	65003, м. Одеса, вул. Хлібна гавань, 4	Обробка вантажів, зберігання вантажів

Операторами контейнерних терміналів в Одеському порту є дочірнє підприємство "ГПК - Україна" (засновник -

Звіт дослідження виміру часу випуску товарів в морському порту Одеса, 2015 рік



Hamburg Port Consulting GmbH) и ООО «Бруклин-Киев Порт»).

Контейнерні термінали потужні, розраховані на перевантаження більше 900 000 TEU на рік. З Одеським портом працює понад 30 контейнерних ліній, у тому числі заходять судна таких лідерів контейнерних перевезень, як "Maersk Line", "ZIM", "СМА-СГМ", "Mediterranean Shipping Company S.A.", "Black Sea Container Line", "EMES Shipping & Transport Ltd.", "United Feeder Services Ltd.", "K-LINE", "M.C.L. Feeders Ltd.", "Bulcon", "X-PRESS Container Line Ltd." та інші. Одеський порт став базовим для суден океанської лінії "Bosphorus Express" компанії "СМА-СГМ" в Україні.

Спеціальний шляхопровід, що дозволяє вантажному автотранспорту заїжджати в Одеський порт минаючи автодороги міста сприяє зростанню продуктивності порту з обробки контейнерів.

З огляду на викладене вище, та обставини щодо змін в національному законодавстві в сфері застосування електронного документообігу, електронного цифрового підпису, й зокрема тенденції до поширення використання декларантами електронного декларування товарів, застосування інформаційних технологій з електронним обміном інформацією із суб'єктами господарювання передбачених приписами Митного кодексу України, який набув чинності з 01.06.2012 року, практичним впровадженням пілотного проекту "Єдине вікно - локальне рішення" із використанням з 01.01.2014 на промисловій основі ІСПС, слід зазначити, що в логістичних ланцюжках під час обробки суден закордонного плавання та товарів, що переміщуються через державний кордон в контейнерах через пункт пропуску ОМТП, за період 2012 – 2015 років відбулись суттєві зміни, що позначились на методах, засобах і способах розвитку забезпечення технологічних процесів.

Завдяки реалізації ініціатив Українського національного комітету Міжнародної торгової палати (ICC Ukraine), підтримки уряду, постійної роботи Міжвідомчої робочої та експертної групи з питання впровадження системи «Єдине вікно – локальне рішення» в зоні діяльності Південної митниці (нині Одеської) та портів Одеської області (МРГ, яка розпочала свою діяльність у грудні 2011 року), співробітництва ДП АМПУ з АТ «ПЛАСКЕ» (організація яка прийняла на себе функції інвестора), ТОВ «ППЛ 33-35» (зорієнтованого на заходи практичного втілення концепції спрощення, гармонізації, стандартизації та комп'ютеризації процедур міжнародної торгівлі на основі напрацювань ЄЕК ООН та Всесвітньої митної організації, одним із завдань якого є забезпечення діяльності центру обробки даних (ЦОД) для логістики морських портів), 2014 - 2015 роки позначились позитивними зрушеннями в технологічних процесах обробки вантажів і транспорту, у тому числі на території пункту пропуску ОМТП при мультимодальних перевезеннях товарів.

Одним із інструментів таких зрушень є поетапне впровадження постійної експлуатації Інформаційної системи портового співтовариства (далі - ІСПС¹), заснованої в Україні у відповідності до загальних принципів створення та функціонування «єдиного вікна» викладених в Рекомендаціях №№ 33, 34, 35 ЄЕК ООН.²

¹ ІСПС – інформаційна система портового співтовариства, створена ТОВ «ППЛ 33-35» відповідно до законодавства України про електронний документообіг та захист інформації. Використовується в Україні в логістиці міжнародних пунктів пропуску для морського (поромного) сполучення, на договірних засадах, за формулою фінансової самоокупності, забезпечуючи практичну реалізацію публічних і локальних заходів щодо спрощення та прискорення процесів транспортування, обробки вантажів, проходження процедур державного контролю передбачених приписами постанови Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 451 та іншими нормативно – правовими актами, що стосуються процесів міжнародної торгівлі і транспорту.

Згідно п.2 Типової технологічної схеми пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 451 (зі змінами станом на 29.05.2015), поняття ІСПС має визначення як: «інформаційна система портового співтовариства - організаційно-технічна система, що надає можливість за допомогою технічних і програмних засобів адміністрації порту, державним органам, уповноваженим здійснювати відповідні види контролю в пунктах пропуску через державний кордон, портовим операторам, агентським організаціям (морським агентам) та експедиторам, іншим суб'єктам господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту щодо транспортування або обробки товарів, контейнерів і транспортних засобів (далі - суб'єкти господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту), накопичувати, перевіряти, обробляти, зберігати та передавати інформацію і документи в електронній формі, необхідні для здійснення прикордонного, митного та інших видів контролю та оформлення товарів і транспортних засобів, та відповідає законодавству України про електронний документообіг».

2. Довідково: Рекомендація № 33 (2005 рік) визначає основні засади для очистки експорту, імпорту та транзиту. Рекомендація № 34 (2011 рік) деталізує процес гармонізації даних при здійсненні обміну інформацією між учасниками ЄС. Рекомендація № 35 (2010 рік) вимагає аналізу підготовленості правової системи для впровадження «єдиного вікна» в країні чи в певному регіоні. Концепція проекту "Єдине вікно - локальне рішення" міститься на сайті <http://singlewindow.org/>.

У зв'язку із багатовекторністю правових відносин чисельних учасників логістичного процесу в морському пункті пропуску відповідно до комбінацій мультимодальних контейнерних перевезень вантажів, операції обробки транспорту і товарів при здійсненні державного контролю для їх пропуску за межі порту супроводжуються різноманітним ключових точок між взаємопов'язаними логістичними ланцюжками, стан кожного з яких на тлі різновидів транспорту впливає на основний об'єкт зосередження зусиль суб'єктів міжнародної торгівлі – швидку, якісну, безпечну поставку товару від місця відправлення до місця призначення та його отримання одержувачем в належному стані для розпорядження відповідно до мети ввезення.

В Одеському порту – логістика поставки товарів в контейнерах під час їх обробки в напрямку ввезення передбачає широкі можливості комбінацій транспортування, зокрема із застосуванням морських суден та автотранспорту чи залізничного транспорту, з використанням єдиного транспортного документу, прийнятого в міжнародній практиці або кількох і більше товаротransпортних накладних що є характерним для діяльності учасників транспортно-експедиторської діяльності при відвантаженні товару з пункту пропуску ОМТП для подальшого перевезення.

До недавнього часу, весь документообіг в портах України, планування робіт, забезпечення процесу проходження формальностей різних видів державного контролю в пункті пропуску здійснювалися, крім митниці, виключно в паперовому вигляді, на що було зорієнтовано ресурсне й функціональне забезпечення процедур державного контролю та учасників транспортно-експедиторської діяльності.

Невід'ємним для паперового (контактного) обміну інформацією і документами з посадовцями владних повноважень під час виконання ними контрольних функцій, серед інших негативних властивостей щодо тривалості та ускладнень процесу є фактор ризиків: корупційної діяльності, порушень митних правил, інших злочинних дій.

Практика експлуатації ІСПС на постійній основі в Одеському порту, крім інших чинників, властивих цьому інструменту спрощення і удосконалення логістики, виявляє спроможність для усунення обставин, що такі ризики викликають.

З початку впровадження ІСПС для постійної експлуатації, організаційна структура правових відносин щодо використання ІСПС в забезпеченні відповідно до законодавства електронного обміну даними і документами в електронній формі (у тому числі сканованими копіями) передбачає укладання учасниками транспортно-експедиторської діяльності та державними органами інформаційних угод з ДП АМПУ, та відповідних договорів з адміністратором функціонування та безпеки захисту ІСПС – ЦОД.

Практичні надбання застосування ІСПС в процесах удосконалення поки що окремих ланцюгів логістики Одеського порту, зумовили сприятливі умови для розвитку в різних сферах державного регулювання, правових стосунках суб'єктів господарювання, які надають послуги щодо обробки транспортних засобів та товарів в контейнерах в межах пункту пропуску



ОМТП, зміцнення їх спроможності для прискорення часу, необхідного для безпечної поставки товарів із суттєвим зменшенням ризиків непрогнозованих затримок та корупційних проявів.

За зростаючою динамікою (січень 2014 р. - травень 2015 р.), з початку постійної експлуатації, потенційними Користувачами ІСПС стали понад 570 підписантів відповідних



угод та договорів, до спільноти яких входять державні органи, експедитори, морські агенти, портові оператори, перевізники.

Впродовж 2013, 2014 р.р. та поточного стану 2015 року, мінливість викликів політичних, соціальних, економічних перетворень в країні, зовнішніх подій, вимагають зосередження суб'єктами будь-яких організаційних форм власності на систематичному пошуку найбільш

оптимальних, фахових, економічних, реально спроможних інструментів для організації та забезпечення швидкого зростання економічного рівня господарювання й ефективного задоволення потреб суб'єктів комерційної діяльності, з максимальним при цьому збереженням інтересів держави.

Пілотний проект на засадах технології «Єдине вікно-локальне рішення» в Одеському порту, нині демонструє практично спроможний, потужний інструмент реалізації різноманітних перспектив та отримання нових можливостей державними органами та суб'єктами міжнародної торгівлі і транспорту, яким є ІСПС. Серед іншого, постійно тривають роботи, спрямовані в рамках координаційно – організаційних заходів ДП АМПУ, на:

1.	поступове заміщення паперового документообігу на електронний обмін даними в логістиці морських портів, виконання планів розвитку морських портів на коротко- (до 2018р.), середньо- (до 2023р.) та довгострокову- (до 2038р.) перспективу, затверджених наказом ДП АМПУ від 28.01.2014 №16 відповідно до Стратегії розвитку морських портів України до 2038 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 №548-р;
2.	поетапне впровадження заходів із застосуванням ІСПС щодо оптимізації процесів при оформленні і обробці вантажів в морському порту з розширенням їх географії, підвищення рівня збереження вантажів та захисту інформації, зменшення впливу людського фактору та часу обробки вантажів;
3.	виконання рішень Міжвідомчої робочої групи з впровадження технології «Єдине вікно-локальне рішення» в зоні діяльності Одеської (колишньої Південної) митниці (на далі по тексту скорочено - МРГ ³), щоденник, протоколи засідань якого публічно висвітлюються для ділових кіл бізнес – спільноти й інших зацікавлених осіб на сайті: http://singlewindow.org .

Довідково. Міжвідомча робоча група з впровадження технології «Єдине вікно-локальне рішення» в зоні діяльності Одеської (колишньої Південної) митниці, в рамках реалізації заходів із урахуванням Рекомендацій №4 ЄЕК ООН, з грудня 2014 року працює в оновленому форматі як Міжвідомча робоча група зі спрощення процедур міжнародної торгівлі та логістики в Україні (м.Київ, склад робочої групи на сайті: <http://singlewindow.org>).



пропуску ОМТП та зацікавлені в зростанні економічної потужності й пропускної спроможності Одеського порту, спрощенні та прискоренні проходження передбачених законодавством формальностей, прозоро, у законний спосіб.

Загальна практика останніх років показала, що перехід від паперового документообігу і обміну інформацією до електронного в логістичних та технологічних процесах обробки транспортних засобів і вантажів при перевезеннях із застосуванням кількох видів транспорту, зі зміною транспортного засобу на території морського порту є поступовим. Великий обсяг технологічних операцій та кількості задіяних в них учасників різних організаційно-правових форм діяльності і власності зумовлює різний рівень потенційної готовності до реалізації нових можливостей та ресурсної спроможності.

Особливо чутливими для самостійного створення умов щодо розвитку перспективних надбань в сфері електронного документообігу є фаховий, правозастосовний, матеріально - технічний, платіжно - інвестиційний сегменти господарської діяльності. Рівень їх зростання є покроковим, і прямо залежить від рівня капіталовкладень, як в приватному так і в державному секторі будь-яких видів діяльності.

При опрацюванні основних параметрів заходів з розвитку інформаційних систем митного відомства, пов'язаного з реалізацією планом розвитку інформаційних технологій тільки одного державного контролюючого органу, розрахованих в рамках реалізації багатофункціональної комплексної системи "Електронна митниця" (наказ Держмитслужби від 16.07.2012 №369), створення інформаційно-технічних та організаційних передумов для виконання ключових завдань митних органів, за оцінкою станом на 2012 році, кошторис склав: 99 470 000, 00 грн., тобто майже 99,5 млн. грн на півроку.

Привертає увагу, що до видатків було включено мінімальні потреби в необхідному устаткуванні, зокрема: реконструкція приміщення, закупівля серверного та мережного обладнання для ЦОД, закупівля програмних забезпечень системи моніторингу обладнання Відомчої телекомунікаційної мережі та локальних обчислювальних мереж, активного мережевого обладнання для комп'ютерних мереж митних органів та їх підрозділів, інших забезпечень, і по цінам, які були набагато менші цін, що існують у 2015 році.

Проте, окремі представники бізнесу, маючи на меті задоволення власних інтересів (у тому числі поза правового поля або у не законний спосіб), розглядають питання розвитку інформаційних технологій електронного обміну даними, збільшення прозорості взаємодії і співробітництва бізнес спільноти з державними органами та зменшення корупційних передумов, - виключно як свою поразку.

При цьому, з корисливих позицій, без бажання мати будь-які видатки у сфері інтересів держави, прикривають дійсні мотиви своїх потреб активністю в оголошенні яскравих гасл, вводять в оману та тиснуть на широкий загал для формування негативного сприйняття громадськістю позитивних зрушень у цій сфері.

Таким чином, проведення дослідження виміру часу і публічного з'ясування та впровадження заходів задля усунення обставин виникнення не прозорих чи слабких місць в ланцюгах логістики і технологій контролю, що нині використовуються в морському пункті пропуску ОМТП, є необхідністю для державних органів та ділових кіл, зацікавлених в розвитку добросовісної конкуренції і зміцненні потужності державних структур та відомств, якісного виконання ними своїх функцій, отримання у законний спосіб зисків з найменшими видатками.

1.2. Організаційні та інші заходи, склад робочої групи ВЧВ.

Окрім викладеного у п.1.1. цього звіту, при запровадженні, відповідно до рішень п.1.7 протоколу №15 РГ засідання МРГ від 28.08.2014, м.Київ (<http://www.single.window.org/>) і практичному проведенні «Дослідження виміру часу випуску товарів в морському порту Одеса за методологією Всесвітньої митної організації (WCO)» (далі – дослідження та/або ВЧВ), на визначення мети, методології, ключових параметрів вимірів, серед іншого, вплинули результати аналізу, проведеного щодо обставини реальної готовності і спроможності учасників технологічних і логістичних процесів в порту для їх здійснення, серед яких, відчутними є, зокрема:

	Окремі фактори впливу враховані при визначенні методології, ключових параметрів часових вимірів при проведенні дослідження
а)	Сучасний стан проведення в країні реформ, що супроводжуються реорганізаційними і кадровими змінами в державних органах, а також різноманіття загально державних процесів імплементації до законодавства ЄС і СОТ.
б)	Не завершення в національному просторі реалізації Рекомендацій №4 ЄЕК ООН.
в)	Існуюча в державі орієнтація на: - вдосконалення процедури пропуску через державний кордон України товарів і транспортних засобів; - здійснення разом з іноземними відповідними відомствами інших держав заходів щодо вдосконалення і впровадження спрощення процедур контролю відповідно до законодавства та сприяння створенню відповідних умов для полегшення торгівлі, сприянню транзиту, збільшенню товарообігу та пасажиропотоку через державний і митний кордон України; - проведення аналізу та здійснення управління ризиками з метою визначення форм і обсягів контролю; -забезпечення розвитку, здійснення впровадження і технічного супроводження інформаційних, телекомунікаційних та інформаційно-телекомунікаційних систем і технологій, автоматизацію процедур, зокрема контроль за повнотою та правильністю виконання формальностей, організації впровадження електронних сервісів для суб'єктів господарювання тощо на законодавчому і центральному рівні державних органів виконавчої влади, уповноважених здійснювати в пунктах пропуску прикордонний, митний, санітарно - епідеміологічний, ветеринарно - санітарний, фітосанітарний, екологічний та радіологічний види контролів, що прямо передбачено тільки для функціональної діяльності митних органів ДФС (п.п. 27, 28, 29, 35 п. 4. Положення про Державну фіскальну службу України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України №236 від 21.05.2014 (із змінами від 31.03.2015 №153). Інші контролюючі органи, які згідно ТТСП №451 (із змінами станом на 29.05.2015) здійснюють

	<p>комісійний контроль на судах та кожне відомство якого зокрема має сферу підконтрольних об'єктів – товарів, у тому числі прикордонні (які крім контролю осіб – приймають вже після митного оформлення остаточне рішення про пропуск за межі пункту пропуску ввезених на судні вантажів і їх вивезення з порту автотранспортом) - не мають, подібних функціональних визначень.</p> <p>Практично, на кордоні, сприяння міжнародній торгівлі є проблемою тільки митних адміністрацій, що відчувається на можливості зібрати необхідні для вимірів показники логістики для оцінки часу, задіяння експедиторів (перевізників) для інших, крім митних видів контролю процедур поки що можливо тільки безпосереднім фізичним спостереженням із хронометражем часу за покроковими процесами. Вирішення питання про об'єднання контролюючих органів в рамках функціональної діяльності однією спрямованістю для впровадження спрощень в міжнародній торгівлі і логістики - є поза межами можливостей робочої групи ВЧВ, але слід зазначити що це є однією із критичних точок загально-державного рівня в сфері управління кордонами, знаходиться в одній площині урядових інтересів і суб'єктів міжнародної торгівлі. Перш за все в позитивних зрушеннях зацікавлені експедитори, перевізники, одержувачі товарів.</p>
г)	<p>Специфіка взаємопов'язаних процесів логістичних ланцюжків які виявляють необхідність створення базових параметрів часових вимірів подій, із урахуванням чинників регулювання правових відносин та нормативно-правового забезпечення функціональної діяльності суб'єктів державного контролю і бізнесу під час проходження формальностей, які мають законодавчо встановлену необхідність інформаційного і документарного обміну даними щодо суден, контейнерів з товарами, інших транспортних засобів під час їх обробки в межах території пункту пропуску ОМТП при змішаних (мультиmodalьних) перевезеннях, з використанням комбінацій морського, залізничного, автомобільного видів транспорту.</p> <p>Відсутність при цьому єдиних стандартів, поряд із суб'єктивними причинами, має об'єктивні підстави.</p>
д)	<p>Відсутність в правовому сенсі класифікатора процедур чи типового переліку функціональних дій, як є на штат митних ускладнює встановлення однакових параметрів для вимірів часу фактичного виконання контрольних функцій прикордонними, митними та іншими контролюючими органами і учасниками бізнес-процесів при пропуску товарів в контейнерах, з комбінацією логістики обробки та обслуговування суден й інших транспортних засобів при ввезенні на митну територію України вантажів через пункт пропуску ОМТП за комбінаціями : судно – автотранспорт чи судно – залізничний транспорт. Використання при цьому часових або інших параметрів вимірів за процесами кожного логістичного ланцюжка: від моменту прибуття судна з товарами в порт - до фактичного їх вивезення за межі території пункту пропуску.</p>
е)	<p>Наявність нормативно-правових приписів, які передбачають в технологічних процесах використання і оформлення паперових примірників товаротранспортних накладних, витягів електронних копій митних документів (ДКПТ), видаткового ордеру, інших форм документів, не передбачених для їх електронного обігу, що обмежує можливість автоматизованого збору даних в електронному вигляді (часових вимірів подій, процесів) за логістичними ланцюжками в межах пункту пропуску ОМТП за допомогою профільних модулів ІСПС.</p>
е)	<p>Відсутність єдиних форматів і правил електронного обліку, інтегрованих між собою інформаційно-телекомунікаційних систем, які нині використовуються учасниками логістичних ланцюжків (подій, процесів) окремо, для власних потреб кожного із суб'єктів господарювання, які провадять свою діяльність у морському порту щодо транспортування або обробки товарів, контейнерів і транспортних засобів.</p>
ж)	<p>Визначення способу збору даних (автоматизованого за допомогою стандартних програмних забезпечень або ручного по даним паперових примірників документів, які використовуються кожним відомством при здійсненні контролю) чи звітів в електронній формі застосованих на центральному рівні або сформованих на місцях для поточного обліку і аналізу за локальним принципом тощо, що не містять стандартизованих параметрів статистичних показників діяльності контролюючих органів (державних органів виконавчої влади, на які відповідно до законодавства покладено функції здійснення в пункті пропуску ОМТП санітарно - епідеміологічного, ветеринарно - санітарного, фітосанітарного, екологічного, радіологічного контролю), рівень їх зацікавленості і відсутність практики в проведенні подібних досліджень;</p>
з)	<p>Можливість адаптації і визначення показових параметрів дослідження, на прикладах схеми та етапів, висвітлених в «Керівництві по виміру часу, необхідного для випуску товарів» (далі - Методологія ВМО⁴, актуальних для їх використання в умовах технологічних процесів, що застосовуються в Одеському порту;</p> <p>⁴ Довідково. «Керівництво по виміру часу, необхідного для випуску товарів», Всесвітня митна організація (ВМіТО), 2-е видання, 2011, неофіційний переклад в рамках діяльності МРГ по впровадженню технології «Єдине вікно локальне - рішення» (виконавець О.О.Федоров), для підвищення рівня знань, , англійська та французька офіційні версії, доступні на сайті (ВМіТО).</p>
и)	<p>Обрання із загальної кількості наявних логістичних ланцюгів і подій (кроків) учасників технологічних процесів в Одеському порту конкретних показових блоків, забезпечених можливістю часових вимірів.</p> <p>На прикладі матриці технологічних ланцюжків (МТЛ), яка містить узагальнене відображення типових технологічних процесів з обробки транспортних засобів і вантажів у порту, а також діаграм основних учасників бізнес - процесів в морському порту, розглянутих в рамках Концепції проекту «Єдине вікно – локальне рішення (http://singlewindow.org/conception), схематичне відтворення їх переліку дозволило</p>

	виявити повний цикл тієї чи іншої операції, їх обсяг за кількісними показниками сягнув понад 500.
і)	Великий обсяг і різноманіття нормативно – правового супроводження процесів та фактичних подій (дій), що не в повній мірі забезпечені та актуалізовані в правовому сенсі, а також не передбачають часових вимірів чи покрокового регламенту в порту при провадженні діяльності їх учасниками.
ї)	Відсутність, окрім профільних модулів в ІСПС, уніфікованої класифікації і кодифікації, гармонізованої з класифікатором дій, процедур, документів, що використовуються митними й іншими державними органами, при автоматизації обробки яких необхідно встановити параметри вимірів відповідно до ланцюжків технології контролю і етапів логістики обробки транспорту і вантажів в морському порту, кожний з яких підлягає опису в розрізі визначення: - учасників-суб'єктів процесів подій; -переліку фактичної зони відповідальності учасників процесів, засобів і способів забезпечення ними потоків інформаційного обміну; -переліку обов'язкових паперових та можливих електронних документів, необхідних для забезпечення функціональних дій чи потоку інформації за назвою кожного суб'єкта процесів і варіантів їх функціональної взаємодії або співробітництва.
й)	Проведення дослідження в рамках організаційно-координаційних заходів адміністрації Одеської митниці й інших структурних підрозділів органів виконавчої влади, посадові особи яких виконують свої функції в пункті пропуску ОМТП, на локальному рівні, поряд з іншими, службовими завданнями, в даному випадку без методологічного та інструктивного забезпечення на рівні центральних органів.

В контексті переліченого вище у пунктах таблиці, слід зазначити, що дослідженню виміру часу випуску товарів за методологією Всесвітньої митної організації (WCO) в морському порту Одеса, передували організаційні та інші заходи, у тому числі, передбачені «Керівництвом по виміру часу, необхідного для випуску товарів», Всесвітня митна організація (ВМитО), 2-е видання, 2011 р.

Дослідження проведено робочою групою, створеної колегіальним рішенням за підсумками обговорення організаційних питань на нараді, яка відбулась 01.12.2014 в Одеському порту за участю членів МРГ, представників контролюючих органів та адміністрації Одеського морського порту. При цьому, координатором робочої групи запропоновано й визначено Одеську митницю ДФС (протокол наради від 01.12.2014).

Розпорядженням Одеської митниці від 22.12.2014 року № 5/01 -р «Про створення робочої групи з практичної реалізації дослідження часу випуску товарів за методологією Всесвітньої митної організації в морському порту Одеса» обумовлено персональний склад робочої групи (далі - робоча група виміру часу випуску в порту Одеса або робоча група ВЧВ), яка діє на локальному рівні за міжвідомчим форматом колегіального зібрання.

Очолив робочу групу ВЧВ в порту Одеса, Олег Погоріловський - виконувач обов'язків начальника Одеської митниці ДФС, заступник голови групи Володимир Кирилов - заступник начальника управління організації митного контролю та оформлення - начальник відділу організації митного контролю Одеської митниці ДФС.

Робота цієї групи організована за принципом добровільної організаційно - координаційної діяльності, в рамках повноважень та компетенції її складу. Виконання завдань та проведення дослідження здійснено на засадах відкритості, прозорості, публічності доступності для розширення її учасників за ініціативи будь-якого суб'єкта бізнес - процесів в порту.

До складу робочої групи ВЧВ ввійшли 15 висококваліфікованих і досвідчених фахівців, керівного і особового складу 6-ти державних органів, уповноважених здійснювати в пункті пропуску через державний кордон прикордонний, митний, санітарно-

епідеміологічний, ветеринарно-санітарний, фітосанітарний, екологічний, радіологічний види контролю та 2 суб'єктів господарювання портової спільноти, зокрема:

Склад робочої групи ВЧВ, м.Одеса, 2015.	
(персональний наведено у розпорядженні Одеської митниці від 22.12.2014 року № 5/01 -р «Про створення робочої групи з практичної реалізації дослідження часу випуску товарів за методологією Всесвітньої митної організації в морському порту Одеса»)	
1) Одеської митниці (відділу організації митного контролю управління організації митного контролю та оформлення, митного поста «Одеса-порт», віділу митного оформлення № 3 митного поста „Одеса-порт”); 2) адміністрації Одеського морського порту; 3) прикордонного контролю Одеського прикордонного загону; 4)сектору фітосанітарного контролю „Одеський морський торговельний порт” Державної фітосанітарної інспекції Одеської області 5) екологічного та радіологічного контролю в пунктах пропуску через державний кордон Державної екологічної інспекції Північно-Західного регіону Чорного моря; 6) поста екологічного контролю „Одеський морський торговельний порт” відділу екологічного та радіологічного контролю в пунктах пропуску через державний кордон Державної екологічної інспекції Північно-Західного регіону Чорного моря; 7) пункту державного ветеринарно-санітарного контролю та нагляду на державному кордоні та транспорті № 18 Одеської регіональної служби державного ветеринарно- санітарного контролю та нагляду на державному кордоні та транспорті; 8) санітарно-карантинного відділу ОМТП Головного управління Державної санітарно-епідеміологічної служби на водному транспорті; 9) сектору адміністративних послуг Головного управління Державної санітарно-епідеміологічної служби на водному транспорті; 10) Центру обробки даних Інформаційної системи портового співтовариства ТОВ „ППЛ 33-35”.	

Слід зазначити, що представники окремих бізнес - процесів, наприклад: портових операторів, декларантів (митних брокерів), морських агенцій, перевізників, експедиторів, утримувачів складів тимчасового зберігання, суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та інших, в дослідженні не брали участь.

Під час збору статистичних даних, обробки показників й інших потреб дослідження, до його проведення додатково долучались фахівці державних органів та суб'єктів господарювання, які не ввійшли до основного персонального складу робочої групи ВЧВ в Одеському порту.

Із урахуванням специфіки обробки транспортних засобів та вантажів при змішаних перевезеннях в пункті пропуску ОМТП та рекомендацій Методології ВМО, інших передумов, викладених вище, робочою групою ВЧВ відзначено, що кількість логістичних процесів, які на засадах прозорості, спрощень і прискорення охоплюються за допомогою ІСПС електронним обміном інформації з контролюючими органами і безпосередньо між суб'єктами логістичних процесів за період 2014 – 2015 р.р. в Одеському порту суттєво збільшилось.

Серед інших спрощень в процесах логістики з використанням можливостей єдиного інформаційного обміну електронними даними за допомогою ІСПС, що оптимізують можливості державних органів і учасників транспортно-експедиторської діяльності, зменшують потреби фізичного контакту, скорочують витрати часу й сприяють економії інших власних ресурсів, необхідних для обробки та контролю в морських пунктах пропуску транспортних засобів і товарів в контейнерах, зокрема, забезпечується, що:

Перелік окремих спрощень в процесах логістики та технології пропуску на території ОМТП з використанням можливостей єдиного інформаційного обміну електронними даними за допомогою ІСПС	
1.	Вантажовласник (експедитор) в режимі реального часу може спостерігати прийняті рішення про застосування державними органами форм контролю відносно товарів (зважування, сканування, митний огляд) що ввозяться суднами на митну територію України в контейнерах.

2.	Реєстрація е-наряду здійснюється автоматично, з фіксацією точного часу надання документів посадовцям контролюючих органів, у разі немотивованої відмови в оформленні, і у експедитора є можливість документального підтвердження його звернення.
3.	Процедура оформлення е-наряду і документів або рішення про відмову передбачає індивідуальну ідентифікацію посадових осіб яка їх виконала чи прийняла.
4.	Внесення в систему посадовцями державних органів інформації про причини відмови в оформленні (візуванні) е-наряду є обов'язковим і доступним для реагування експедиторами в режимі реального часу.
5.	При обов'язковій автоматичній фіксації в електронному вигляді дозвільних рішень посадовців державних органів, охоронних служб, ризику незаконного ввезення товарів на митну територію України та їх несанкціонованого вивезення з території морського пункту пропуску авто- чи залізничним транспортом за допомогою злочинних дій з паперовими примірниками документів суттєво зменшились, при цьому рівень гарантування безпеки, недоторканності та збереження вантажів, відповідно зріс.
6.	Автоматизація процесу електронної черги надання експедиторами е-нарядів, морськими агентами попередньої інформації про прибуття в морський порт судна і вантажів в контейнерах забезпечує прозорий механізм моніторингу процесу обробки документів в логістиці поставок товарів;
7.	За наявності попередньої е-інформації від морських агентів, експедиторів (перевізників) в службах порту на території морського пункту пропуску суттєво скорочується час, необхідний для обробки даних про транспортні засоби і вантаж, з усуненням зайвих етапів, які були властиві при оформленні та обігу паперових примірників нарядів, зокрема: щодо проставлення дозвільних відміток (так званої візи) морської лінії для відому митної адміністрації та митних для відому портових операторів; відміток підрозділів боротьби з контрабандою та порушеннями митних правил митних адміністрацій.
8.	Необхідність фізичного контакту й подання додаткового паперового примірника наряду в підрозділі митниці для оформлення і видачі оформленої квитанції МД-1 усунуто, її оформлення відбувається на підставі е-наряду (заявки) в ІСПС.
9.	Перелік вичерпних причин, встановлених чинним законодавством для здійснення огляду товарів міститься в ІСПС, зазначення причини посадовою особою митної адміністрації, що стала підставою для прийняття рішень про огляд товарів є обов'язковим, доступна для дистанційного спостереження в режимі реального часу і можливого оскарження для експедиторів і відповідно вантажовласників.
10.	Автоматизовано процес фіксації орієнтувань органів Служби безпеки України, що передбачають взаємодію з митними органами, в ІСПС обов'язково вказуються реквізити листа-орієнтування.
11.	Необхідність надання паперової заявки службам порту для обробки вантажів в контейнерах, пов'язаної з проведенням митного огляду - усунуто, ця процедура відбувається на підставі електронних даних, які містяться в ІСПС;
12.	Можливість дистанційного, автоматизованого доступу з робочих місць посадових осіб підрозділів прикордонного й митних органів, підрозділів інших контролюючих органів, які відповідно до ст.319 Митного кодексу України здійснюють контроль на державному кордоні щодо підконтрольних об'єктів, до е-даних, що містяться в ІСПС – забезпечено.
13.	Можливість додатково повідомляти по електронній пошті про завершення розгляду е-наряду митницею – забезпечено.
14.	Інформування вантажовласників (експедиторів) автоматизованим способом в режимі реального часу про причини першочергового розгляду митницею е-заявки (наряду) та супровідних документів (сканованих копій коносаментів, інвойсів тощо) із посиланням на конкретні правові підстави першочерговості – забезпечено.
15.	Процес звірки даних про контейнер з товарами, вказаних в е-наряді та даними портових операторів, які підключені до ІСПС про вантажі, вивантажені із суден на територію їх відповідальності, автоматизовано, що надає можливість достовірно відображати інформацію про призначені додаткові форми державного контролю після опрацювання е-наряду (у тому числі електронних копії коносаменту, інвойсу, аркушу пакування) митницею, завчасно із застосуванням автоматичної функції «пошук» визначатись з плануванням робіт і операцій щодо обробки товарів, необхідних для проведення процедур контролю (огляду, сканування, зважування).
16.	Відображення результатів зважування авто - контейнеровозів на вагових пристроях, якими облаштовано інфраструктуру територію морських портів і портових операторів, автоматизовано, що надає можливість дистанційно, в режимі реального часу приймати відповідне рішення митницею, із урахуванням е-даних про результати зважування, що при цьому накопичуються і зберігаються в інформаційних ресурсах системи.

Робочою групою ВЧВ враховано, що застосування електронної форми наряду, впровадження в постійну експлуатацію профільних модулів ІСПС, у відповідності з потребами державних органів та учасників бізнес - процесів в Одеському порту стало звичайним повсякденням, й попри всі труднощі, зростає.

Наприклад, станом на травень 2015 року, в , в результаті комплексу заходів щодо практичної реалізації пілотного проекту, заснованого на технології «Єдине вікно-локальне рішення», відповідно до п.7 із урахуванням п.2 Типової ТС пропуску №451, починаючи із

01.01.2014 року, ІСПС впроваджено в чотирьох портах (пунктів пропуску) та в одному пункті контролю на різних логістичних ланцюгах, залежно від особливостей інфраструктури пунктів пропуску, транспортних перевезень вантажів та готовності портів та всіх учасників, які беруть участь у застосованих процесах.

	Назва пункту пропуску/пункту контролю через державний кордон України, де присутнє поширення застосування окремих профільних модулів ІСПС на різних логістичних ланцюгах поставки товарів в контейнерах (період з 01.01.2014 – 29.05.2015)	Характер транспортних перевезень	Особливості відкриття	Розпорядження Кабінету Міністрів України
1.	Пункт пропуску «Одеський морський торговельний порт»	для міжнародного морського сполучення	-----	від 29.02.1996 №143-р (у редакції від 15.04.2015 №358-р)
2.	Пункт пропуску «Іллічівський морський торговельний порт»	для міжнародного морського та поромного сполучення	акваторія порту відкрита для заходження іноземних невійськових суден	від 27.05.1999 №482-р
3.	Пункт пропуску «Морський торговельний порт "Южний"»	для міжнародного морського вантажного сполучення	-----	від 29.02.1996 №143-р (у редакції від 15.04.2015 №358-р)
4.	Пункт контролю "Визирка"	для міжнародного морського вантажного сполучення	для впорядкування діяльності пункту пропуску в морському торговельному порту "Южний"	від 22.06.2011 №591-р
5.	Пункт пропуску «Іллічівський рибний порт»	для міжнародного морського вантажно-пасажирського сполучення	без обмеження вантажопідйомності транспортних засобів	від 15.04.2015 №358-р

Технічна підтримка, експлуатація, розвиток та обслуговування функціонування ІСПС забезпечується ТОВ «ППЛ 33-35»* - адміністратором системи (ЦОД), на балансі якого система утримується.

*Примітка. ТОВ «ППЛ 33-35», як суб'єкт господарювання, провадить свою діяльність в морських портах відповідно до законодавства на договірних засадах, виконуючи у даному випадку всі надані для реалізації технічні завдання ДП «АМПУ» за переліком логістичних процесів або технологій проведення формальностей державними органами, відносно яких прийнято рішення про впровадження ІСПС. Технічні завдання виконуються у відповідності з державними і міжнародними стандартами за структурою і форматом обміну даними в ІСПС, визначеним ДП «АМПУ», а в частині обміну інформацією і документами в електронній формі з державними органами, уповноваженими здійснювати відповідні види контролю в пунктах пропуску через державний кордон, - за погодженням з такими державними органами.

Проте, залишається багато питань на загально-державному і локальному рівнях, що стримують електронне супроводження обміну потоками інформації та впровадження електронного документообігу, особливо важливого в морських пункту пропусках, які забезпечують логістику обробку транспортних засобів і вантажів при різних комбінаціях мультимодальних перевезень контейнерних, генеральних, насипних, наливних та інших вантажів.

Ці особливості зумовлюють і досить складний, великий за обсягом та колом суб'єктів комплекс технологічних процесів в ОМТП, при вимірі часу яких можна визначити слабкі місця й віднайти способи і засоби усунути причини їх виникнення.

У період з 06.01.2015 по 21.04.2015, на базі Одеської митниці, робочою групою ВЧВ в порту Одеса проведено 4 засідання. Під час засідань спочатку обговорено основні організаційні питання, спосіб міжвідомчої взаємодії, обрано календарний період для вимірів часу, силами Одеської митниці, ОФ ДП АМПУ, ТОВ «ППЛ 33-35» проведено попередні статистичні розрахунки показників умовно визначених робочою групою ВЧВ, серед інших, кількох логістичних ланцюгів.



Із урахуванням специфіки змішаних (мультимодальних) перевезень та логістики порту Одеса, 2015 рік

обробки транспортних засобів і товарів в контейнерах на території ОМТП, результатів вивчення часових параметрів митного оформлення (ВЧП), проведеного Місією EUBAM на митному посту «Одеса - порт» в 2014 році суворо за параметрами Методології ВМО (стор. 15-128 Компонент 3, «Дослідження процедур митного оформлення в портах Одеси і Іллічівська», «див. нижче с.3. Блок-схема, що описує процедуру обробки декларації», <http://www.eubam.org/files/Port>), у якому згадується, що EUBAM не надано можливості отримати дозвіл від ВМО на доступ до програмного забезпечення, про яке згадується в Методології ВМО, незважаючи на існуюче МОВ між двома організаціями від 24.09.09, й відповідно проведення аналізу даних, отриманих від ДФС, за допомогою програми «Microsoft Excel», робочою групою ВЧВ в порту Одеса узгоджено рішення про необхідність створення переліку ключових компонентів технології контролю і логістичних процесів для встановлення параметрів часових вимірів за блоками їх опрацювання відповідно до визначених календарних періодів.

	Періоди (загалом) дослідження ВЧВ, м.Одеса, 2015, (із розрахунку 24 години, 10 діб)
1.	з 20.01.2014 по 30.01.2014;
2.	з 15.06.2014 по 25.06.2014;
3.	з 20.01.2015 по 30.01.2015.

Загалом, проміжок подій (дій) за який здійснено виміри часу за статистичними показниками розділено на три періоди. При цьому застосовано два блоки часових вимірів процесів.

За цими кроками, опрацьовано алгоритм методології ВЧВ в порту Одеса (додається), яка є у розпорядженні учасників дослідження для збору даних, нормативно-правового супроводження, проведення аналізу, надання висновків і рекомендацій.

Параметри розрахункових показників опрацьовано з максимально можливим забезпеченням автоматизації збору даних необхідних часових вимірів, із урахуванням рекомендації Методології ВМО, прийнятних в місцевих умовах при проведенні дослідження. Статистичні розрахунки і аналіз здійснено за допомогою програми «Microsoft Excel».

При визначенні основних параметрів часових вимірів та логістичних ланцюгів для здійснення дослідження в Одеському порту із урахуванням Методології ВМО, робоча група ВЧВ в порту Одеса дійшла узгоджених висновків, що на теперішньому етапі існуючих передумов і обставин для роботи групи, доцільно:

- для сприяння отримання результатів, в яких державні органи і бізнес спільнота має вже на сьогодні високу потребу, у тому числі більш широко використання наявної можливості і перспектив спроможності ІСПС, а також для досягнення практично - прикладної мети сфери застосування результатів дослідження, висновків і можливих рекомендацій, дослідження провести, із урахуванням базових рекомендацій ВМО, локально, в розрізі часових вимірів випуску товарів в Одеському порту, що переміщуються в контейнерах;

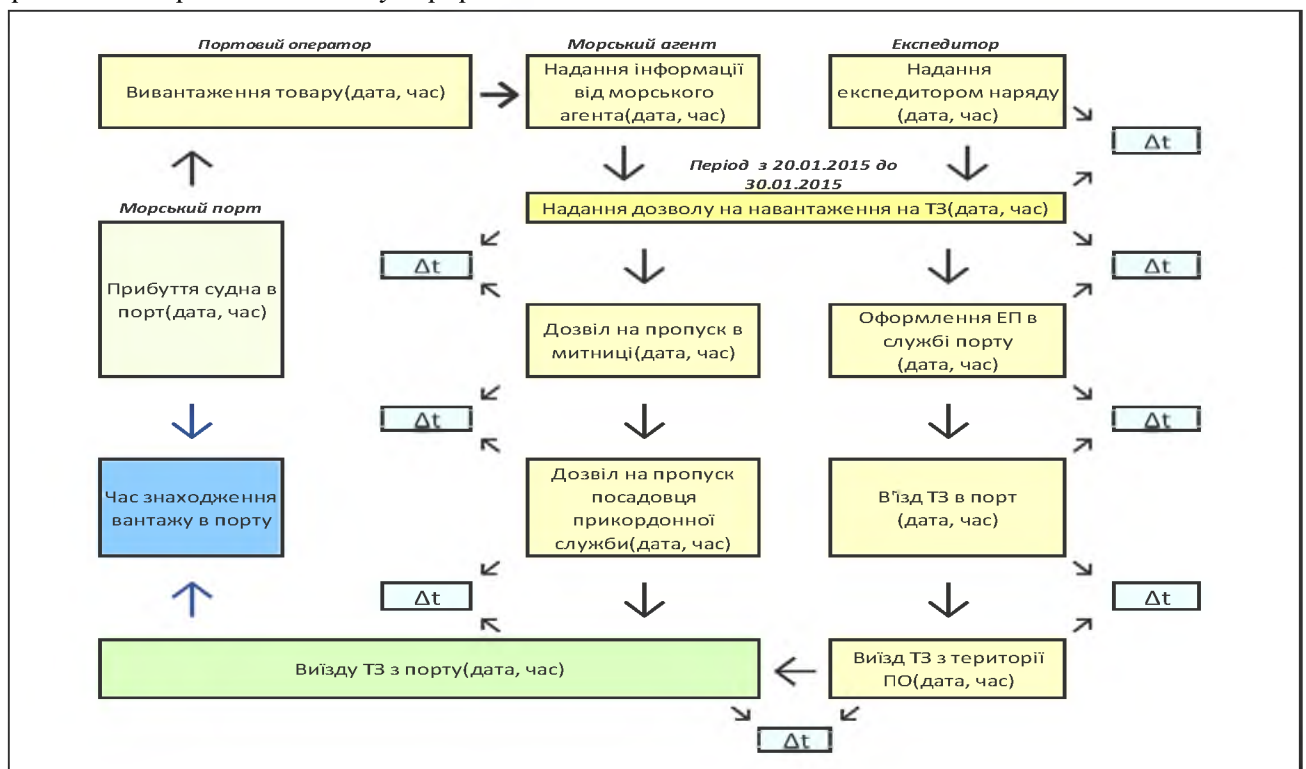
- дослідженням охопити потреби розгляду питань в сфері скоординованого управління кордонами та алгоритму митниця - бізнес партнерство;

- визначити для вимірів часу кілька, умовно відокремлених від загального обсягу, блоків процесів і подій, а саме: логістичний ланцюг процесів і технології контролю при провадженні «вільної практики» і процесів, пов'язаних із обробкою контейнерних вантажів, які перебувають в зонах митного контролю на території морських контейнерних терміналів

в Одеському порту, та ініційовані одержувачами (експедитором митниці надано електронний наряд з товаросупровідними документи для отримання дозволу на завантаження транспортного засобу подальшого перевезення) для проходження формальностей пропуску згідно заявленого декларантами митного режиму їх ввезення на митну територію України, вивезення з порту і доставки за місцем призначення;

➤ означити параметри вимірів за переліком ключових процесів окремих ланцюжків логістики із урахуванням особливостей непрямих комбінованих (змішаних) міжнародних перевезень (в даному випадку при комбінаціях двох видів морського і автомобільного та морського і залізничного транспорту при застосуванні кількох товаротранспортних накладних), що властиво не тільки Одеському, а й Іллічівському морському порту, Іллічівському рибпорту, пункту контролю «Візерка», інфраструктура яких забезпечує змішані контейнерні перевезення, обробку суден і пропуск товарів в контейнерах;

➤ застосувати підхід стратегічного планування з адаптацією до місцевих умов, у тому числі: функціонування пункту пропуску, режиму роботи учасників транспортно-експедиторської діяльності і підрозділів державних органів, інфраструктури, джерел технологічних процесів обробки товарів (вантажів) в логістиці та проходження формальностей під час обслуговування та/або проходженні процедур державного контролю з дотриманням вимог законодавства щодо заборон та обмежень при пропуску через державний кордон і митному оформленні.



Наведена вище узагальнена блок - схема взаємопов'язаних процесів в ланцюгах логістики на території ОМТП охоплених дослідженням ВЧВ щодо товарів в контейнерах, кожен з яких також містить низку компонентів за переліком їх учасників та дій (подій), ілюструє тільки окремі з них, які виявилось можливим дослідити робочою групою ВЧВ із застосуванням зафіксованих часових вимірів.

Дані часових вимірів дослідження, на підставі яких проведено розрахунки містяться в кількох блоках, що відрізняються за переліком застосованих процесів в ОМТП та періодом подій (дій), зокрема:

Перший блок часових вимірів (узагальнений логістичний ланцюг)	Другий блок часових вимірів (узагальнений логістичний ланцюг)
<p>Передбачено охопити окремі події (дії) за процесами в технології контролю і логістики обробки суден та вантажів, яка передбачає застосування «вільної практики», умовно визначені в загальному процесі як окремий логістичний ланцюг процесів і подій, а саме:</p> <p>від прибуття судна з товарами в контейнерах в Одеський порт - до завершення операцій вивантаження контейнерів на контейнерний термінал та інформування контролюючих органів й інших причетних до бізнес-процесів учасників про готовність для проходження подальших формальностей щодо товарів які фактично перебувають в зоні митного контролю на території пункту пропуску ОМТП.</p> <p>Періодів подій (дій) за який зібрано інформацію (дані)* для проведення дослідження за ознакою «вільна практика»*** та окремих процесів, пов'язаних з митним контролем та оформленням пропуску товарів, всього три:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 20.01.2014-30.01.2014; 2. 15.06.2014-25.06.2014; 3. 20.01.2015-30.01.2015. <p>Розрахунок - 24 год., 10 діб.</p>	<p>Передбачено охопити в цілому процеси за окремими точками взаємопов'язаних подій (дій) під час обробки товарів в контейнерах, що вже прибули в порт на судах, вивантажені та зберігаються на території ОМТП до моменту їх витребування вантажоодержувачем для подальшого транспортування під час змішаного міжнародного перевезення**, а саме:</p> <p>від часу надання експедитором (перевізником) в митницю е-заявки (електронного наряду із товаросупровідними документами (сканованих копій: коносаментів, інвойсів, аркушів пакування товарів) - до часу фактичного виїзду транспортного засобу і товарів в контейнерах з території порту (пункту пропуску ОМТП) для переміщення митною територією України до місця призначення згідно заявленого декларантом митного режиму щодо їх пропуску відповідно до мети ввезення.</p> <p>Дослідженням охоплено один період подій (дій) за який здійснено збір інформації (даних)*:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. з 20.01.2015-30.01.2015, розрахунок 24 год., 10 діб.
<p>Середні показники часових вимірів, з особливостями процесів, зазначених у розділі II. Звіту, опрацьовано робочою групою ВЧВ за визначені періоди відносно:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 8 суден; 1791 контейнерів (20.01.2014-30.01.2014); 2. 13 суден, 3817 контейнерів (15.06.2014 - 25.06.2014); 3. 12 суден, 3086 контейнерів (20.01.2015-30.01.2015). 	<p>Середні показники часових вимірів, з особливостями процесів, зазначених у розділі II. Звіту за другим блоком, опрацьовано робочою групою ВЧВ за визначений період відносно:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 12 суден, 3086 контейнерів (20.01.2015-30.01.2015).
<p>Примітки. *При потребі, учасниками дослідження збір даних забезпечувався збором інформації для виміру часу процесів (подій), що передують або є наступними за цим періодом, з використанням джерел електронних або паперових форм фіксації відомостей, що застосовуються практикою в діяльності структур, які брали участь в дослідженні ВЧВ.</p> <p>** Під змішаним (комбінованим) перевезенням розуміється міжнародне перевезення вантажів щонайменше двома різними видами транспорту відповідно до договору змішаного (комбінованого) перевезення з місця в одній країні, де вантажі переходять у відання оператора такого перевезення, до визначеного місця доставки в іншій країні (ч.1 ст.186 Митного кодексу України).</p> <p>*** «вільна практика», в національному законодавстві станом на 29.05.2015 розуміється як: заходження судна закордонного плавання в порт та початок вантажних операцій без участі комісії на борту судна за рішенням уповноважених здійснювати відповідний контроль державних органів, що приймається на підставі відомостей, отриманих до прибуття судна, відповідно до Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року (Типової ТС пропуску, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 №451).</p>	

Відповідно до мети та завдань дослідження, визначеному алгоритму методології ВЧВ згідно процесів першого і другого блоку часових вимірів, збір даних та розрахунок показників вимірів часу здійснювався робочою групою ВЧВ для використання під час аналізу в якості базових в розрізі середніх, узагальнених за різними комбінаціями процесів.

Часові виміри проведено відповідно до деталізованих логістичних ланцюжків в рамках першого і другого блоків, умовно відокремлених в цілому за обсягом від загальних стандартних процесів і подій в технології контрольних процедур при пропуску товарів в пункті пропуску ОМТП.

Ілюстрації блок-схем, таблиць, графіків (розділ II. Звіту) містять показники вимірів часу, зібрані членами робочої групи ВЧВ за наявними інформаційними ресурсами (електронні, паперові тощо), без застосування при цьому фізичних спостережень та хронометражу в режимі реального часу подій (дій) в процесах пункту пропуску ОМТП за

переліком всього спектру функціонального розподілу процедур, взаємодії і співробітництва в розрізі підконтрольних державним органам об'єктів, та функціональної діяльності учасників транспортування, які надають/отримують послуги, провадячи господарську діяльність на території морських портів в розрізі їх прав, обов'язків, договірних взаємовідносин.



Таким чином до вимірів часу в дослідженні та аналізу не ввійшли окремі проміжні процеси й ланцюги логістики, етапи технологій та порядків щодо здійснення формальностей прикордонним, митним, іншими контролюючими органами, в розрізі юридичних статусів транспортних засобів комерційного призначення та товарів, що переміщуються ними через митний кордон України, а також процедур, властивих, зокрема при:

- тимчасовому зберіганні товарів в контейнерах на території морських портів (наприклад: ч.1 та ч.2 ст.210 Митного кодексу України);
- пропуску із застосуванням ПДК та взаємодії у разі його припинення (наприклад: ст.319 Митного кодексу України, постанови Кабінету Міністрів України №1030, 1031);
- внутрішньо портових переміщень контейнерів з товарами за переліком послуг щодо обробки вантажів (Правила, затверджені наказом Мінтранзсв'язку від 05.06.2013 №348 (зі змінами від 12.08.2014 №390, тощо);
- паперового та електронного декларування з пропуском до визначеного митного органу призначення, у тому числі попереднього; здійснення митних формальностей щодо товарів відповідно до митних режимів з випуском товарів відповідно до заявленого митного режиму безпосередньо в пункті пропуску (наприклад: Порядок, затверджений наказом Мінфіну від 30.05.2012 №631 зі змінами, Порядок виконання митних формальностей при здійсненні транзитних переміщень, затверджений наказом Мінфіну від 09.10.2012 №1066, тощо);
- окремих правових актів щодо здійснення прикордонного, санітарно-епідеміологічного, фітосанітарного, ветеринарного-санітарного, екологічного та радіологічного контролю та ін., (наприклад: Порядок пропуску вантажів, підконтрольних службі державної ветеринарної медицини, через державний кордон України, затверджений наказом Головного державного інспектора ветеринарної медицини України від 27.12.1999 №49 зі змінами; Фітосанітарних правил ввезення з-за кордону, перевезення в межах країни, транзиту, експорту, порядку переробки та реалізації підкарантинних матеріалів, затверджених наказом Мінагрополітики від 23.08.2005 №444 зі змінами; тощо.

При змішаних перевезеннях на логістику поставки товарів в контейнерах у проміжок часу:



В правовому сенсі, зазначені у цій блок-схемі дії (події), які відбуваються на державному кордоні в проміжках певного календарного періоду та часу впродовж доби, регламентуються багатьма законодавчими та підзаконними правовими актами, що зумовлено, крім іншого, об'єктивними чинниками, які впливають із сутності взаємопов'язаних процесів в межах територій міжнародних пунктів пропуску, властивих змішаним перевезенням товарів в контейнерах.

При цьому їх правозастосовна спроможність та фаховий рівень практичної реалізації державними органами виконавчої влади й бізнес структур нормативно-правових актів національного законодавства, як правило, також впливає на загальний період перебування (тимчасового зберігання) товарів в морських портах та проміжки часу від моменту прибуття на судні в порт до моменту їх витребування вантажоодержувачами для доставки в кінцевий пункт транспортування.

Наявність окремих колізій, прогалин, дублювання приписів, протиріччя великої за кількістю правових актів, довго тривалість та низька якість їх адаптації до міжнародних стандартів, у тому числі інформаційного обміну (паперового, електронного), вимагають окремого аналізу та заходів реагування до виявлених слабких місць в сфері нормативно-правового регулювання.

З метою забезпечення скоординованої міжвідомчої та відомчої нормотворчої роботи, своєчасної актуалізації регулятивних та інших підзаконних актів, застосування законних способів та інструментів при впровадженні спрощень на кордоні, ефективної координації під час взаємодії, співробітництві та співпраці, задіяних в процесах суб'єктів правових відносин, потребує активної участі представників бізнес-процесів і суб'єктів міжнародної торгівлі, які замовляють/отримують послуги та/або фактично здійснюють змішані перевезення товарів в контейнерах, зокрема й під час досліджень ВЧВ.

Окрім правові акти, що є застосованими в пункті пропуску ОМТП, робочою групою ВЧВ сформовано в довідковий перелік, наведений у додатку до п.1.3 цього Звіту.

1.3. Нормативно-правове супроводження.

При дослідженні, аналізі і підготовці цього Звіту, робоча група ВЧВ використовувала окремі загальні та спеціальні норматив-правові акти національного законодавства, міжвідомчі та відомчі нормативні документи, перелік яких додається до Звіту.

Згідно ст.25 Закону України №1710-VI «Про прикордонний контроль» (зі змінами), взаємодія контрольних органів і служб, загальний порядок та послідовність проведення всіх видів контролю в пункті пропуску через державний кордон визначаються технологічною схемою пропуску осіб, транспортних засобів та вантажів. Технологічна схема затверджується для кожного пункту пропуску через державний кордон керівником органу охорони державного кордону за погодженням з органом доходів і зборів та керівниками контрольних органів і служб, а також підприємств, на території яких розміщено пункти пропуску через державний кордон.

Відповідно до п.18 Положення про пункти пропуску через державний кордон та пункти контролю, затвердженого постановою КМ України від 18.2010 №751 (зі змінами, чинними станом на час дослідження, далі-Положення №751), порядок взаємодії контрольних органів і служб, загальний порядок та послідовність проведення всіх видів контролю в пункті пропуску, пункті контролю визначаються технологічною схемою пропуску осіб, транспортних засобів та вантажів через державний кордон, яка затверджується окремо для кожного пункту пропуску, пункту контролю відповідно до ст.25 Закону №1710-VI.

У технологічній схемі пропуску осіб, транспортних засобів та вантажів через державний кордон, на виконання п.19 Положення №751, визначаються:

1.	загальні положення;
2.	місця або приміщення для проведення контролю осіб, транспортних засобів та вантажів, межі території пункту пропуску, пункту контролю та зон прикордонного і митного контролю (режимна зона), зони розміщення транзитних пасажирів, місця стоянок транспортних засобів, у тому числі затриманих;
3.	маршрути руху, місця стоянки і місця відстою автомобільних транспортних засобів, поїздів (вагонів), літаків та суден, що перевозять небезпечні вантажі, а також порядок дій у разі виникнення надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру;
4.	загальний порядок та послідовність контрольних операцій і порядок пропуску через державний кордон осіб, транспортних засобів та вантажів; спеціальних, небезпечних вантажів та спеціальних транспортних засобів; посадових осіб дипломатичних або консульських установ, автомобільних транспортних засобів, що належать дипломатичним представництвам; офіційних делегацій та пасажирів літерних рейсів; аварійно-рятувальних формувань, підрозділів Збройних Сил України; підрозділів збройних сил інших держав; осіб, взятих під варту;
5.	час, що відводиться для виконання контрольних операцій контрольними органами та службами;
6.	порядок допуску в пункт пропуску, пункт контролю та в його режимну зону осіб, транспортних засобів та вантажів, порядок їх пересування.

Таким чином, час, що відводиться для виконання контрольних операцій контрольними органами та службами в пункті пропуску ОМТП повинен визначатись в технологічному процесі відповідно до переліку операцій, що здійснюються кожним із цих органів та служб згідно їх компетенції щодо об'єктів контролю.

Технологічна схема пропуску осіб, транспортних засобів та вантажів в пункті пропуску через державний кордон України для міжнародного морського сполучення “Одеський морський торговельний порт”, затверджена наказом Одеського прикордонного загону від 14.11.2011 №886 зареєстрованих Головним управлінням юстиції в Одеській області 19.12.2011 за №52/1073 (у редакції із змінами згідно наказу Одеського прикордонного загону 03.03.2015 №37-од, не зареєстрованого в органах юстиції, згідно якого його чинність визначена на період до завершення державної реєстрації у Головному управлінні юстиції в

Одеській області змін до Технологічної схеми пропуску осіб, транспортних засобів та вантажів у пункті пропуску через державний кордон України для міжнародного морського сполучення “Одеський морський торговельний порт”), далі - ТСП ОМТП №37-од, довідково додається.

Положення ТСП ОМТП №37-од, що містять перелік чисельних законодавчих та підзаконних актів, які стосуються функціональної діяльності державних органів з питань прикордонного, санітарно-епідеміологічного, фітосанітарного, ветеринарного-санітарного, екологічного та радіологічного контролю, контролю за переміщенням культурних цінностей, дублюють граничні Часові нормативи, визначені для виконання контрольних операцій посадовими особами, які здійснюють контроль осіб, товарів і транспортних засобів у пунктах пропуску через державний кордон України, затверджених спільним наказом Держмитслужби/ Адміністрації Держприкордонслужби/ Мінінфраструктури/ МОЗ/ Мінагрополітики/ Мінприроди/ Державіабезпеки від 28.11.2005 №1167/886/824/643/655/424/ 858/900, зареєстрованого Мінюстом 26.12.2005 за №1557/11837 (далі-Часові нормативи №1167).

Результати опрацювання нормативно-правового супроводження дослідження ВЧВ на підставі відомостей наданих членами групи ВЧВ (наявні в матеріалах дослідження) та положень ТСП ОМТП №37-од виявляють, що одним із слабких місць в сфері управління на кордоні є значна кількість правозастосовних загальних та спеціальних законодавчих, підзаконних, міжвідомчих і відомчих актів, що використовуються контролюючими органами виходячи із власних функціональних завдань, обсяг відомостей яких не забезпечує уніфікований підхід до конкретного переліку контрольних операцій та визначення часу, необхідного для їх здійснення кожним органом та службою, зокрема при пропуску: судна або товарів, що переміщуються через державний та митний кордон в контейнерах. Відсутній також конкретний перелік контрольних операцій при здійсненні пропуску інших вантажів (товарів), які виконуються при контролі відповідно до їх видів за процесами логістики при поставці генеральних, насипних вантажів тощо, технологія обробки та транспортування яких відрізняється від поставок товарів в контейнерах та їх транспортування.

Технологічна схема оформлення порожніх або завантажених контейнерів які прибувають на суднах та вивозяться автомобільним і залізничним транспортом з території Одеського морського порту з використанням Інформаційної системи портового співтовариства, затверджена наказом ОФ ДП АМПУ від 10.07.2014 №341, не містить положень щодо граничних строків для витребування учасниками транспортно-експедиторської діяльності товарів з тимчасового зберігання території пункту пропуску ОМТП (наприклад у випадках обумовлених ч.1 ст.199, ч.1 та ч.3 ст.204, ч.1 ст.206, ч.2 ст.210, ч.4 ст.321 Митного кодексу України).

Зазначені технологічні схеми не обумовлюють скоординованих заходів щодо сприяння учасниками транспортно-експедиторської діяльності проходження митних формальностей при здійсненні транзитних переміщень товарів, транспортних засобів комерційного призначення з використанням попередньої митної декларації шляхом реалізації приписів, встановлених п.3.3. розділу III. Порядку, затвердженого наказом Мінфіну від 09.10.2012 №1066, зареєстрованого Мінюстом України 19.12.2012 за №2120/22432, де визначено, що: «З метою запобігання затримкам транспортних засобів комерційного призначення у пунктах пропуску через державний кордон України декларант або уповноважена ним особа, Звіт дослідження виміру часу випуску товарів в морському порту Одеса, 2015 рік

яка подала до оформлення ПД або ЕПД, може завчасно проінформувати перевізника цих товарів про номер і дату оформленої ПД або ЕПД, які проставляються перевізником у правому нижньому куті одного з товаротransпортних документів на переміщувани товари.».

Оскільки, одним із завдань дослідження ВЧВ є виявлення слабких місць, що стримують процеси прискорення і спрощень при пропуску транспортних засобів та товарів на державному кордоні, робочою групою ВЧВ при опрацюванні параметрів вимірів часу за процесами другого блоку календарного періоду та їх аналізу враховано, що згідно ст.8 Закону України №1955-IV, експедитори надають транспортно-експедиторські послуги за дорученням їх клієнтів, тому числі:

забезпечують оптимальне транспортне обслуговування, а також організують перевезення вантажів різними видами транспорту територією України та іноземних держав відповідно до договорів (контрактів), згідно з якими сторони мають право використовувати відомі міжнародні звичаї, рекомендації, правила міжнародних органів та організацій, якщо це не заборонено прямо або у виключній формі цим та іншими законами України;

забезпечують оптимізацію руху матеріальних потоків від вантажовідправника до вантажоодержувача з метою досягнення мінімального рівня витрат;

здійснюють розрахунки з портами, транспортними організаціями за перевезення, перевалку, зберігання вантажів;

оформляють документи та організують роботи відповідно до митних, карантинних та санітарних вимог.

Часові нормативи №1167 не обумовлюють граничних часових норм для контрольних операцій щодо товарів в пунктах пропуску (пунктах контролю) на кордоні для морського (річкового) сполучення в межах території та акваторії яких здійснюється:

а) пропуск суден і товарів в контейнерах, що переміщуються через державний та митний кордон при змішаних (комбінованих) перевезеннях, у розумінні ч.1 ст.186 Митного кодексу України, а також у прямому змішаному сполученні відповідно до Порядку, затвердженому постановою КМ України від 02.04.2009 №320 (зі змінами);

б) пропуск товарів в контейнерах при не прямих мультимодальних перевезеннях, коли транспортування відбувається на підставі кількох товаротransпортних документів (договорів на перевезення) зі зміною виду транспортного засобу й відповідно перевізника в порту, що здійснюється поза датою і часом оформлення судна на прибуття, після виконання та завершення договору морського перевезення вантажів, доставлених морським перевізником в порт призначення, в умовах їх зберігання та обслуговування морськими агенціями, портовим оператором (оператором в порту) або філіями ДП АМПУ в межах пункту пропуску, з моменту прибуття в порт до відвантаження на автомобільний або залізничний види транспорту (ст.117 КТМ України; ст.8 Закону України №1955-IV; Правила, затверджені наказом Мінінфраструктури від 05.06.2013 №348 зі змінами).

Пункт 5. Часових нормативів №1167 дозволяє керівникам органу охорони державного кордону й митного органу за погодженням з посадовими особами інших контрольних служб, що виконують свої обов'язки в пунктах пропуску через державний кордон України, встановлювати в кожному окремому пункті пропуску іншу тривалість виконання контрольних операцій посадовими особами, які здійснюють контроль осіб, товарів і транспортних засобів у цих пунктах пропуску, яка не перевищує максимального часу, визначеного цими Часовими нормативами, що не суперечить ст.208 Митного кодексу

України, згідно яких залежно від водотоннажності і призначення суден закордонного плавання їх митне оформлення проводиться у строк який визначається керівником органу доходів і зборів за погодженням з керівником відповідного органу охорони державного кордону України та іншими контрольними службами.

Актуалізація в правовому сенсі Часових нормативів №1167 не проводилась з дати набуття чинності цього акту, тобто з 17.01.2006 року.

У цьому правовому акті, технологічній схемі пропуску, яка затверджується на виконання п.19 Положення №751, технологічних схемах морського порту (що згідно п.7.2. розділу VII Правил, затверджених наказом Мінінфраструктури від 05.06.2013 №348 повинні визначати процедури оформлення документів, в'їзду, прийому, зберігання, обробки, видачі, переміщення в межах морського порту та виїзду вантажів, багажу, транспортних засобів або пасажирів), не враховано вимоги щодо строків, встановлених іншими актами законодавства, що покладають обов'язки на прикордонні, митні та інші контролюючі органи при здійсненні контрольних операцій, а також обумовлюють права та обов'язки учасників транспортно-експедиторської діяльності.

Учасники транспортно-експедиторської діяльності, морські агенції, портові оператори (оператори в порту) надають або користуються послугами на території морських портів, зокрема в межах пункту пропуску ОМТП відповідно до національного законодавства та/або договірних правовідносин.

Забезпечення договірними сторонами правових відносин для належного оформлення документів (у тому числі з дотриманням порядку електронного документообігу та інформаційного обміну даними), необхідними для контролю та пропуску транспортних засобів комерційного призначення і товарів на кордоні, практично є одним із експедиторської послуги, якість виконання якої суттєво впливає на рівень організації роботи відповідно до митних, карантинних та санітарних вимог, встановлених часових норм й загалом прискорення пропуску товарів з їх випуском у заявлений декларантом митний режим для розпорядження вантажоодержувачем, що власне і є метою їх міжнародного перевезення.

Для здійснення контролю за переміщенням товарів, транспортних засобів комерційного призначення і виявлення фактів їх недоставлення до митниці призначення, на кордоні в пункті пропуску ОМТП, митницею відправлення, де здійснюється пропуску товарів, використовується Єдина автоматизована інформаційна система митних органів України (далі - ЄАІС). Внесення інформації до ЄАІС здійснюється посадовими особами митних органів за реєстраційним номером ДКПТ виключно з персональної електронно-обчислювальної машини, розміщеної в приміщенні структурного підрозділу митного органу.

Виконання митних формальностей при здійсненні контролю за транзитним перевезенням товарів, транспортних засобів комерційного призначення здійснюється на підставі документів контролю за переміщенням товарів (далі - ДКПТ). При поданні митному органу ДКПТ у формі електронного документа (далі - ЕДКПТ) виконання митних формальностей здійснюється відповідно до цього Порядку, затвердженого наказом Мінфіну від 09.10.2012 №1066, за винятком положень, що стосуються паперових примірників ДКПТ.

Розділом II. Порядку №1066 встановлено, що під час відправлення товарів, транспортних засобів комерційного призначення обов'язково встановлюється строк

транзитного перевезення до митниці призначення, в автоматичному режимі під час постановки електронної копії ДКПТ або ЕДКПТ на контроль за переміщенням у відповідному програмно-інформаційному комплексі ЄАІС залежно від виду транспорту відповідно до статті 95 Митного кодексу України.

У разі перевезення товарів залізничним транспортом строк транзитного перевезення встановлюється на підставі календарного штемпеля залізничної станції відправлення (прикордонної передавальної), проставленого у перевізних документах та/або ДКПТ, починаючи з 24 години дати прийняття цією станцією товару до перевезення.

Аналіз нормативно-правових актів, що є правозастосовними при здійсненні контрольних операцій контролюючими органами та в бізнес-процесах на території морських портів в межах та поза межами пунктів пропуску, в правових відносинах широкого кола осіб, виявляє обставини, що кожен із суб'єктів права, застосовує окремі правові акти, обираючи серед великої кількості існуючих, не враховуючи їх правову взаємопов'язаність.

В різноманітних процесах на державному кордоні території та акваторії Одеського порту беруть участь та провадять свою діяльність: державні органи, уповноважені здійснювати відповідні види контролю в пунктах пропуску через державний кордон, правоохоронні органи, залізничні станції, які знаходяться на виїзді з території порту, ДП «ОМТП», ОФ ДП «АМПУ», ДП «АМПУ», портові оператори, агентські організації (морські агенти), перевізники та експедитори, інші суб'єкти господарювання, що провадять у морських портах та за їх межами діяльність з транспортування або обробки товарів, контейнерів, пасажирів, багажу і транспортних засобів, яка спрямована на забезпечення виконання технологічних процесів, що здійснюються на території об'єктів які перебувають в межах пункту пропуску ОМТП, а також будь-яких взаємопов'язаних процесів обміну інформацією і документами щодо пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних транспортних засобів перевізників і товарів, у тому числі вантажів, багажу, що переміщуються ними через державний кордон.

Дослідження ВЧВ в розрізі вимірів часу за окремими показниками в подіях (діях) під час процесів, застосованих в Одеському порту наведених у розділі II цього Звіту, надає можливість виявити слабкі місця в їх організації та здійсненні, оцінити рівень реалізації правозастосовної функції, інші чинники, що впливають при виконанні робіт державним та приватним сектором, прикладним предметом відносин яких є на шляху міжнародного транспортування від місця відправлення до кінцевого місця призначення: кожен транспортний засіб, кожна зовнішньоекономічна операція, кожен контейнер та товар, що переміщується через державний та митний кордон України.

Враховуючи, що об'єктом контролю та обслуговування в портах на кордоні є конкретний транспортний засіб (при змішаних перевезеннях – засоби), товар (товари) та засіб його транспортування – контейнер (контейнери), що переміщуються через митний кордон України в пункті пропуску ОМТП, питання координації дій різних міністерств та їх структурних підрозділів в сфері державного управління й участі в процесах на кордоні, а також взаємодії з суб'єктами бізнес-процесів мають спрямовуватись на організацію спільних заходів для впровадження спрощень і прискорень у законний спосіб, об'єднуючи зусилля в сфері міжнародної торгівлі і транспорту в інтересах держави та бізнесу.

Практика створення та затвердження міжвідомчих або відомчих технологічних схем, застосованих на кордоні, положення яких торкаються інтересів, прав та обов'язків

Звіт дослідження виміру часу випуску товарів в морському порту Одеса, 2015 рік

широкого кола державних органів виконавчої влади і суб'єктів господарської та зовнішньоекономічної діяльності, проведення нормотворчої роботи не фахівцями, поза межами основних завдань, покладених на них, тривалість створення, проходження міжвідомчих узгоджень, державної реєстрації таких правових актів в органах юстиції, в цілому призводить до несвоечасної їх актуалізації, що стримує удосконалення процесів на кордоні та в цілому не сприяє розвитку міжнародної торгівлі.

Організаційні засади здійснення прикордонного контролю (ст.2 ч.5 п.7 Закону №1710-VI) визначають, що одним із шляхів забезпечення прикордонного контролю є координація дій контрольних органів і служб.

Пунктом 18. Типової ТС пропуску, затвердженої постановою Кабінетом Міністрів України від 21.05.2012 №451 (зі змінами) встановлено, що діяльність контролюючих органів, транспортних та інших організацій і установ під час здійснення пропуску через державний кордон координується органами охорони державного кордону.

Основні напрями координації Адміністрацією Держприкордонслужби діяльності органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування, що здійснюють різні види контролю у пунктах пропуску через державний кордон або беруть участь у забезпеченні режиму державного кордону, прикордонного режиму і режиму в пунктах пропуску через державний кордон відповідно до Закону України «Про державний кордон України», визначені Порядком здійснення координації діяльності органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування з питань додержання режимів на державному кордоні, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 18.01.1999 №48 (зі змінами), що передбачає плани взаємодії, але з прикордонних питань.

Зазначені підзаконні акти не забезпечують: практичного механізму реалізації здійснення прикордонного контролю в частині організації і забезпечення взаємодії з підприємствами, установами та організаціями, діяльність яких пов'язана з міжнародним сполученням (ст.2 ч.5 п.7 Закону №1710-VI); повноважень ДФС, встановлених ч.1 ст.319 Митного кодексу України, що органи доходів і зборів взаємодіють з державними органами, уповноваженими на здійснення державного санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного та радіологічного контролю, координують роботу з їх здійснення у пунктах пропуску через державний кордон і в зонах митного контролю на митній території України в порядку, встановленому Митним кодексом України та іншими законами України; виконання обов'язків суб'єктів господарювання, що провадять господарську діяльність у морському порту, встановлених ст.20 Закону №4709-VI, до переліку яких віднесено: дотримуватися встановленого у морському порту порядку і забезпечувати можливість здійснення повноважень органами доходів і зборів, органами охорони державного кордону та іншими державними органами, що здійснюють свої повноваження у морському порту.

Спрямування, координація та контроль діяльності митниць здійснюється центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну податкову і митну політику згідно ст.545 Митного кодексу України (нині ДФС). Питання повноважень міжнародної діяльності центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну податкову і митну політику регламентуються ст.564 Митного кодексу України. При цьому згідно ч.1 ст.564 Митного кодексу України міжнародна діяльність ДФС спрямовується і координується Президентом України, Кабінетом Міністрів України та здійснюється за погодженням з Міністерством закордонних справ України, відповідно до

ч.4 цієї статті ДФС представляє Україну у Всесвітній митній організації, інших міжнародних організаціях.

Державне регулювання діяльності в морському порту здійснюється Кабінетом Міністрів України, центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, іншими центральними органами виконавчої влади в межах їх повноважень з метою вирішення питань, визначених в ч.1 ст.13 Закону №4709-VI, одним з яких є забезпечення дотримання порядку в порту.

Забезпечення провадження державної політики у сфері портової діяльності, спрямування та координація діяльності міністерств та інших центральних органів виконавчої влади згідно ч.2 ст.13 Закону №4709-VI віднесено до повноважень Кабінету Міністрів України. Забезпечення нормативно-правового регулювання у сфері портової діяльності визначено у ч.3 ст.13 Закону №4709-VI одним із основних повноважень центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту. Основні повноваження центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському і річковому транспорті, визначені ч.4 ст.13 Закону №4709-VI.

Згідно ст.1 Закону №4709-VI, адміністрація морських портів України - державне підприємство, утворене відповідно до законодавства, що забезпечує функціонування морських портів, утримання та використання об'єктів портової інфраструктури державної форми власності, виконання інших покладених на нього завдань безпосередньо і через свої філії, що утворюються в кожному морському порту, яке створюється з метою, визначеною у ст.15 цього Закону.

Опрацьовуючи довідкове нормативне - правове супроводження, робочою групою ВЧВ відмічене, що питання ефективної міжвідомчої координації за актами національного законодавства та наявних правових норм на регіональному і місцевому рівнях міністерств і служб не забезпечено інструментами практичної реалізації в правовому сенсі для ефективного практичного правомірного застосування при пропуску транспортних засобів та товарів в морських портах, на території пунктів пропуску для морського (річкового) та паромного сполучення.

Одним із шляхів провадження заходів для усунення такого слабкого місця в управлінні процесами на кордоні вбачається можливість визначення державою єдиного колегіального органу або єдиного колегіального центру на національному рівні, забезпеченого ресурсами для фахового спостереження, експертного аналізу, застосування необхідних методологій й інших рекомендацій та робіт, створення єдиної системи нагляду і координації управління процесами на кордоні, заснованої на міжнародних стандартах, застосованих в ЄС та СОТ, проведення регулярних досліджень на центральному, регіональному, місцевому, локальному рівнях з питань, що стосуються таких процесів, у тому числі за участю представників бізнесу, міжнародних організацій.

II. Аналіз, умови, результати часових вимірів, ілюстрація показників.

2.1. Аналіз практичних заходів робочої групи ВЧВ, умов щодо збору даних часових вимірів та інших показників дослідження.

Дослідження ВЧВ та часові виміри проведено за критеріями і параметрами, властивих специфіці змішаним (мультиmodalним) перевезенням, в умовах: особливостей інфраструктури морського порту в межах пункту пропуску ОМТП; застосованих процесів інформаційного і документального обміну даними та технології обробки транспортних засобів і товарів в контейнерах під час їх обслуговування в порту; технології щодо пропуску, регламентуючої діяльності прикордонних, митних та інших контролюючих органів; позитивних змін в нормативно-правовому регулюванні впродовж 2014-2015р.р. щодо застосування електронного документообігу та електронного цифрового підпису, впровадження і використання в морських портах ІСПС.

Робоча група ВЧВ позбавлена можливості зібрати та опрацювати часові параметри митного оформлення на території ОМТП (зона діяльності митного поста «Одеса-порт» Одеської митниці) суворо за параметрами Методології ВМО (WCO) у зв'язку із відсутністю дозволу щодо доступу до відповідного програмного забезпечення, про яке згадується в цій методології. Однак при проведенні дослідження відповідно до визначених календарних періодів та блоків часових вимірів, параметри та критерії, перелічені в рекомендаціях до Методології ВМО (WCO) враховано при опрацюванні показників, властивих процесам на кордоні при змішаних перевезеннях товарів у контейнерах.

На підставі аналізу даних, попередньо отриманих від підрозділів: *адміністрації Одеського морського порту; Одеської митниці ДФС, прикордонного контролю Одеського прикордонного загону; фітосанітарного контролю „Одеський морський торговельний порт” Державної фітосанітарної інспекції Одеської області; пункту державного ветеринарно-санітарного контролю та нагляду на державному кордоні та транспорті №18 Одеської регіональної служби державного ветеринарно-санітарного контролю та нагляду на державному кордоні та транспорті; поста екологічного контролю „Одеський морський торговельний порт” відділу екологічного та радіологічного контролю в пунктах пропуску через державний кордон Державної екологічної інспекції Північно-Західного регіону Чорного моря; санітарно-карантинного відділу ОМТП Головного управління Державної санітарно-епідеміологічної служби на водному транспорті; Центру обробки даних ІСПС (ТОВ „ППЛ 33-35”), інформаційного обміну шляхом проведення спільних нарад, листування, колегіального обговорення пропозицій тощо, робочою групою ВЧВ при проведенні дослідження приймалися узгоджені рішення, у тому числі щодо створення переліку параметрів часових вимірів подій за допомогою програми «Microsoft Excel», відповідно до компонентів технологій контролю і логістичних процесів, що надають можливість опрацювати достовірні показники за визначеними календарними періодами.*

Поряд з цим, робочою групою ВЧВ, при здійсненні вимірів часу подій, враховано обставини:

✚ процесів логістики при обслуговуванні суден і товарів в Одеському порту в межах пункту пропуску ОМТП, що впливають на рух товарів в контейнерах при здійсненні міжнародних змішаних перевезень;

✚ поетапного запровадження та використання Одеським портом ІСПС відповідно до технологічних схем, затверджених Одеським прикордонним загоном, Держмитслужбою (ДФС України), Урядом, Мінфіном, ДП «АМПУ», чинних на календарні періоди, визначених для дослідження I-го та II-го блоків часових вимірів, що охоплюють різні окремі ланцюги процесів;

✚ використання паперового документообігу контролюючими органами й іншими учасниками подій, локальної електронної форми обліку митницею товарів в контейнерах так званих «Червоний контейнер»; впровадження ІСПС, реформування засад функціонування морських портів, організації та плати щодо надання/отримання послуг (спеціальних, комерційних тощо) в силу застосованих законів або на засадах договірних відносин морських агенцій та інших учасників транспортно-експедиторської діяльності;

✚ послідовність процедур контролю, координації взаємодії тощо при здійсненні прикордонного, митного, санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного та радіологічного контролю в морських портах, встановлених відповідними застосованими типовими технологічними схемами, затверджених постановами Кабінету Міністрів України, іншими підзаконними нормативно-правовими актами, виданих міністерствами та відомствами органів виконавчої влади відповідно до Закону України «Про прикордонний контроль», Митного кодексу України, інших законів України, регламентуючих здійснення перелічених видів державного контролю при пропуску через державний та митний кордон України підконтрольних чи підкарантинних об'єктів, зокрема в пункті пропуску ОМТП.

При проведенні дослідження, аналізу та звіту, робочою групою ВЧВ враховано інформацію, що міститься в пропозиціях його учасників, наявних в матеріалах дослідження ВЧВ, у тому числі:

	Кореспондент	№ листа	Дата	Суть відповіді
1.	Адміністрація ОМП	18А/585	24.04.2015	Надані пропозиції до Методики, здійснено аналіз знаходження ТЗ в порту.
2.		18А/386/І	24.03.2015	Надані пропозиції, щодо доповнення переліку вхідних та розрахункових даних.
3.	Державна екологічна інспекція Північно-Західного регіону Чорного моря	981/08	24.04.2015	Надано перелік нормативних документів та пропозиції, щодо організації електронного обміну інформацією між контролюючими органами.
4.		616/08	25.03.2015	Надана інформація щодо режиму роботи пункту контролю та кількість задіяних співробітників.
5.		02.1-02/706	16.04.2015	Надана інформація, що за вказаний період дослідження державні фітосанітарні інспектори не залучалися до цього процесу
6.	Державна фітосанітарна інспекція Одеської області	02.1-02/770	24.04.2015	Надано інформацію, що нормативно правовими актами у сфері карантину рослин не передбачені фітосанітарні документи у електронному вигляді.
7.		02.1-02/507	23.03.2015	Надана інформація щодо режиму роботи пункту контролю та кількість задіяних співробітників та перелік нормативно –правових актів.
8.		1046/03	21.04.2015	Надана інформація щодо режиму роботи пункту контролю та кількість задіяних співробітників та перелік нормативно –правових актів. Здійснено аналіз оформлення суден із використанням вільної практики.
9.	Головне управління держсанепідслужби на водному транспорті	795/02	27.03.2015	Надана інформація, що зауважень та пропозицій до Методики немає.
10.		860/02	03.04.2015	Доповнена інформація щодо переліку нормативних актів
11.		1083/02	23.04.2015	Надано пропозиції, щодо організації електронного обміну інформацією між контролюючими органами
12.	Одеська регіональна служба державного ветеринарно-санітарного контролю та нагляду на державному кордоні та транспорті	600	15.04.2015	Надана інформація, щодо до розгляду Методики.
13.		19	27.03.2015	Надана інформація щодо режиму роботи пункту контролю та кількість задіяних співробітників та перелік нормативно –правових актів.
14.		514	24.03.2015	Надана інформація, що зауважень та пропозицій до Методики немає.



За даними робочої групи ВЧВ, робочі місця всіх контролюючих органів в пункті пропуску ОМТП впродовж 2014-2015 років обладнані ІСПС, що забезпечує наявність доступу до профільних модулів та можливість проведення відповідними компетентними державними органами заходів, необхідних для практичного проставлення в електронному вигляді відміток про прийняті ними рішення при здійсненні процедур передбачених законодавством для певного виду контролю щодо пропуску транспортних засобів і товарів у пункті пропуску ОМТП, в документах електронного обміну даними, які надаються до цих органів за допомогою ІСПС морськими агенціями, експедиторами, портовими операторами та іншими учасниками процесів згідно із структурою і форматом, затверджених ДП АМПУ, узгоджених з кожним державним органом.

Робочі місця контролюючих органів в ІСПС (стан травень 2015)		
№ з/п	Найменування контролюючого органу, кількість робочих місць	Функціональне призначення за профільними модулями в ІСПС
1.	Одеська митниця ДФС - 24	<ul style="list-style-type: none"> - Прийняття рішення про застосування до судна «вільної практики»; - Отримання попередньої інформації від морського агента про товари в контейнерах, які переміщуються до порту призначення на території України; - Інформування експедиторської організації про прийняте рішення щодо можливості навантаження контейнерів з товарами на транспортний засіб для подальшого переміщення за межі пункту пропуску і порту; - Інформування експедиторської організації про прийняті рішення щодо застосування форм митного контролю та/або технічних засобів контролю до товарів, які переміщуються в контейнерах у напрямку ввезення на митну територію України - Інформування експедиторської організації про факт випуски квитанції МД-1 щодо сплати єдиного збору; - Інформування експедиторської організації про прийняте рішення щодо першочергового оформлення товарів відповідно до примірного переліку нормативно-правових актів; - Інформування органів прикордонного контролю та адміністрації Одеського порту про прийняте рішення щодо пропуску товарів у контейнерах за межі пункту пропуску і порту; - Отримання інформації від УАР та ПМП Одеської митниці ДФС щодо необхідності проведення додаткових форм контролю; - Отримання інформації від митниці на етапі опрацювання е-наряду з документами (коносамент, інвойс за наявності) про призначення митницею контролю шляхом зважування, сканування, митного огляду та підстав для їх здійснення.
2.	Одеський прикордонний загін - 3	<ul style="list-style-type: none"> -Прийняття рішення про застосування до судна «вільної практики»; - Інформування адміністрації Одеської філії ДП АМПУ про прийняте рішення щодо пропуску товарів у контейнерах за межі пункту пропуску і порту.
3.	Державна установа «Лабораторний центр Держсанепідслужби України на водному транспорті» - 1	<ul style="list-style-type: none"> - Прийняття рішення про застосування до судна «вільної практики»; - Моніторинг товарів, підконтрольних Державній СЕС службі (відповідно до переліку товарів, затверджених постановою КМУ № 1031), які переміщуються з пункту пропуску до митниць призначення.
4.	Головне управління Державної санітарно-епідеміологічної служби на водному транспорті - 1	<ul style="list-style-type: none"> -Прийняття рішення про застосування до судна «вільної практики»; - Моніторинг товарів, підконтрольних Державній СЕС службі (відповідно до переліку товарів, затверджених постановою КМУ № 1031), що переміщуються з пункту пропуску до митниць призначення.
5.	Державна екологічна інспекція Північно-Західного регіону Чорного моря - 1	<ul style="list-style-type: none"> - Прийняття рішення про застосування до судна «вільної практики»; - Моніторинг товарів, підлягаючих екологічному (відповідно до переліку товарів, затверджених постановою КМУ № 1031), що переміщуються з пункту пропуску до митниць призначення. .
6.	Одеська регіональна служба державного ветеринарно-санітарного контролю та нагляду на державному кордоні та транспорті - 1	<ul style="list-style-type: none"> - Прийняття рішення про застосування до судна «вільної практики»; - Моніторинг товарів, підлягаючих ветеринарно-санітарному контролю (відповідно до переліку товарів, затверджених постановою КМУ № 1031), що переміщуються з пункту пропуску до митниць призначення.
7.	Державна фітосанітарна інспекція Одеської області - 1	<ul style="list-style-type: none"> -Прийняття рішення про застосування до судна «вільної практики»; - Моніторинг товарів, підлягаючих фіто-санітарному контролю (відповідно до переліку товарів, затверджених постановою КМУ № 1031), що переміщуються з пункту пропуску до митниць призначення.
Примітка	У разі потреби, будь-який Користувач ІСПС при обміні даними з контролюючими органами за допомогою ІСПС може дистанційно отримати необхідну додаткову консультативну допомогу або роз'яснення фахівців технічної підтримки ЦОД (ТОВ «ППЛ 33-35»). Окрім цього, кожен із модулів ІСПС, цілодобово, на безоплатній основі супроводжуються технічною підтримкою спеціалістів ЦОД, забезпечений в автоматизованому вигляді відповідними інструкціями Користувачів, що в цілому надає	

При опрацюванні питань щодо дослідження часових вимірів за допомогою даних зафіксованих відповідно до подій (дій) за датою і часом в ІСПС, робочою групою ВЧВ враховані:

1) Технічна інформація (офіційний сайт <http://uspa.gov.ua/ua/informatsijna-sistema-portovogo-spivtovaristva/tekhnichna-informatsiya>) в частині функціональних можливостей профільних модулів ІСПС (структура та формат версій «1.10», «1.11.»), опрацьованих ТОВ «ППЛ 33-35» згідно технічних завдань, визначених ДП «АМПУ»;

2) зміст нормативних документів, які застосовуються в Одеському морському порту, офіційний сайт ДП «АМПУ» <http://uspa.gov.ua/ua/informatsijna-sistema-portovogo-spivtovaristva/normativna-informatsiya/timchasovij-poryadok>.

2.2. Часові виміри, аналіз, ілюстрація показників за визначеними робочою групою ВЧВ параметрами

Блоки дослідження, розрахунків та ілюстрацій включають: загальні показники на базі календарного періоду з 20.01.2015-30.01.2015; I. блок розрахунків : час від прибуття судна до завершення вантажних робіт та надання інформації від морського агента до митниці; II. Блок: час від надання інформації морським агенту до митниці та подачі е-наряду до надання дозволу на випуск в митниці та виїзду з порту наземними видами ТЗ.

Розрахунки проводилися на основі фактичних даних, які зафіксовані та мають своє підтвердження в електронних даних (відокремлених або інтегрованих інформаційних комплексів та/або систем, локальних форм обліку, установлених звітів тощо) або відомостях, які містяться в паперових примірниках документів джерел, що в цілому відтворюють фактичний час та обсяги подій і процесів, за визначені календарні періоди: 20.01.2014-30.01.2014, 15.06.2014-25.06.2014, 20.01.2015-30.01.2015 (I. блок вимірів) та 20.01.2015-30.01.2015 (II блок вимірів).

При розрахунках застосовувалися узагальнені показники джерел, сформовані в таблиці із даними часових вимірів подій, графічних зображень (діаграм тощо) динаміки інтенсивності окремих елементів подій та/або процесів, що впливають на складові логістичних ланцюгів I-го та II-го блоків часових вимірів, викликають їх затримку та/або потребують додаткового дослідження.

При розрахунках не брались до уваги товари, що надійшли на митну територію України в контейнерах та які в подальшому виїжджали з пункту пропуску у вантажних автомобілях шляхом розформування. Це викликано тим, що оформлення зазначених контейнерів здійснювалось із використанням паперових носіїв, без застосування ІСПС, тому визначити проміжки фактичного часу та обсягу подій і процесів, не проводячи робочою групою ВЧВ спостережень і вимірів в режимі реального часу подій (дій) в процесах, не виявилось можливим. Оскільки кількість розформувань складає менше 1% від загального обсягу пропущених контейнерів та оформлень, виключення із розрахунків таких контейнерів суттєво не впливає на результати дослідження.

При кожному із розрахунків обов'язково зазначається джерело та перелік показників, які не є об'єктом розрахунку і не враховується при аналізі.

2.2.1. Середній час проходження всіх видів оформлення товарів в контейнерах, які прибули на 12 суднах за календарний період з 20.01.2015 по 30.01.2015.

Блок схема до таблиць №1, №2, №3



Таблиця 1. Середній час проходження всіх видів оформлення товарів в контейнерах із застосуванням митних документів, що прибули на суднах з 20.01.2015 по 30.01.2015 (відповідно до митного режиму та типу декларації згідно з класифікаторами митних режимів і типів декларацій).

Митний режим та тип митного документу	Кількість контейнерів	%	Середній час від прибуття судна до пропуску в митниці	Середній час від пропуску в митниці до подачі МД	Середній час від подачі МД до випуску
1	2	3	4	5	6
IM 40 EE	2443	90,20%	172:46	52:45	3:36
IM 40 TH	8	0,30%	194:03		
IM 40 AA	24	0,90%	54:53	-	0:46
IM 40 EA	113	4,20%	196:03	-	32:50
IM 31 EE	3	0,10%	125:46	41:44	1:14
IM 51 EE	22	0,80%	57:11	60:15	1:33
IM 74 EE	39	1,40%	274:37	53:00	2:29
TR 80 AA	45	1,70%	111:56	142:38	1:29
TR 81 AA	11	0,40%	301:53	0:01	0:46
Всього	2708	100%	173:16	55:13	4:13

* Не враховано контейнери, які були оформлені по книжкам МДП (378 штук, що склало від загальної кількості вивантажених контейнерів (3086 штук) 12%.

** 1,2,3,4,5,6 – база даних ЄАІС ДФС (колишня ЄАІС ДМСУ), локальний ПІК ОМ ДФС «Електронний журнал обліку контейнерів»

*** IM 40 EE- Попередня митна декларація з обсягом даних, необхідним для пропуску товарів через митний кордон України та доставлення до митного органу призначення;

IM 40 TH- Тимчасова митна декларація на товари, точні відомості про код згідно з УКТЗЕД яких можуть бути встановлені після проведення їх дослідження, отримання додаткової інформації тощо;

IM 40 AA- Митна декларація, заповнена у звичайному порядку;

IM 40 EA- Попередня митна декларація з обсягом даних, необхідним для випуску товарів у митний режим;

IM 31 EE- Попередня митна декларація з обсягом даних, необхідним для пропуску товарів через митний кордон України та доставлення до митного органу призначення (тимчасове ввезення);

IM 51 EE- Попередня митна декларація з обсягом даних, необхідним для пропуску товарів через митний кордон України та доставлення до митного органу призначення (переробка на митній території);

IM 74 EE- Попередня митна декларація з обсягом даних, необхідним для пропуску товарів через митний кордон України та доставлення до митного органу призначення (митний склад);

TR 80 AA- Митна декларація, заповнена у звичайному порядку (транзит прохідний);

TR 81 AA- Митна декларація, заповнена у звичайному порядку (транзит внутрішній (крім позначеного кодом 82)).

За цими вимірами часу, в середньому 90,2% контейнерів оформлено в пункті пропуску ОМТП з використанням суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності попередньої митної

декларації з обсягом даних, необхідним для пропуску товарів через митний кордон України та доставлення з митного органу відправлення (митний пост «Одеса-порт» Одеської митниці) до визначеного в митній декларації типу ІМ 40 ЕЕ митного органу призначення.

Середній час від прибуття судна до витребування таких товарів учасниками транспортно-експедиторської діяльності та пропуску їх митницею склав 172 години 46 хвилин, оформлення митницею 3 години 36 хвилин.

Тривалість періоду щодо витребування товарів для перевезень внутрішнім транзитом із застосуванням митного документу типу ТР 81 АА (митна декларація, заповнена у звичайному порядку, тобто транзит внутрішній (крім позначеного кодом 82)), значно довший порівняно з прохідним, складає 301 годину 53 хвилини, хоча оформлення митницею здійснюється з моменту прийняття митної декларації до оформлення (ПК ЄАІС ДФС Інспектор 2006) до випуску відповідно до заявленого митного режиму в середньому до 46 хвилин.

Середній час за аналогічний період щодо витребування товарів та їх пропуску при прохідному транзиті, із застосуванням митного документу типу ТР 80 АА склав 111 годин 56 хвилин, оформлення митницею 1 година 29 хвилин.

Слід зазначити, що практика оформлень свідчить про випадки, коли при вірному, достовірному, якісному електронному декларуванні товарів при прохідному та внутрішньому транзиті, відсутності обмежень та заборон на пропуск задекларованих товарів з боку всіх контролюючих органів відносно наявних об'єктів контролю, а також розбіжностей у відомостях в документах, необхідних для митного контролю та митного оформлення (загальний перелік згідно ст.335 Митного кодексу України), оформлення митного документу митницею в Інспекторі 2006 щодо їх пропуску може відбуватись від 1 до 10 хвилин. Проте при цьому, обов'язково необхідно додати час для проставлення за відсутності зауважень відміток митниці в товаротранспортні документи, які згідно законодавства підлягають оформленню виключно в паперовому вигляді (наприклад СМР, паперовий примірник книжки МДП, витяги митних документів, роздруковані з ЄАІС ДФС тощо).

Середня тривалість витребування контейнерів з товарами для їх пропуску на підставі ІМ 40 ЕА - попередньої митної декларації з обсягом даних, необхідним для випуску товарів у митний режим склала 196 годин 03 хвилини. Водночас, середній час від подачі МД до випуску товарів митницею склав 32 години 50 хвилин. Таких товарів всього 4,2% від загальної кількості досліджених контейнерів та оформлень. Середній показник строку перебування товарів в контейнерах на території ОМТП від прибуття судна до пропуску в митниці в 6 раз більше часу, що в середньому витрачається на їх митне оформлення.

Таблиця 2. Середній час (годин, хвилин) проходження всіх видів оформлення (зазначених у табл. №1) товарів в контейнерах, які прибули на судах з 20.01.2015 по 30.01.2015 (по виду транспорту в межах країни).

Вид транспорту в межах країни	Кількість контейнерів	%	Середній час від прибуття судна до пропуску в митниці	Середній час від пропуску в митниці до подачі ВМД	Середній час від подачі ВМД до випуску
1	2	3	4	5	6
АВТО	2368	87%	178:58	53:40	2:59
ЗД	340	13%	122:43	88:42	8:14
Всього	2708	100%	173:16	55:13	4:13

*Не враховано контейнера, які були оформлені по книжкам МДП (378 штук, що склало від загальної кількості вивантажених контейнерів (3086 штук) 12%). **1,2,3,4,5,6 – база даних ЄАІС ДФС(колишня ЄАІС ДМСУ), локальний ПІК ОМ ДФС «Електронний журнал обліку контейнерів», так званий «Червоний контейнер»

Згідно показників цих розрахунків (табл.№2), переважна більшість товарів в контейнерах 87% від загальної кількості досліджених робочою групою ВЧВ оформлень контейнерів з товарами, учасники транспортно-експедиторської діяльності транспортують при не прямих змішаних (комбінованих) перевезеннях із використанням комбінацій: морський та автомобільний транспорт. Комбінація за видами транспорту: морський та залізничний спостерігається в середньому тільки щодо 13% від загальної кількості досліджених товарів в контейнерах.

Таблиця №3. Середній час проходження всіх видів оформлення (зазначених в таблиці №1) товарів в контейнерах, які прибули на суднах з 20.01.2015 по 30.01.2015 (по митниці оформлення).

Митниця оформлення	Кількість контейнерів	%	Середній час від прибуття судна до пропуску в митниці	Середній час від пропуску в митниці до подачі ВМД	Середній час від подачі ВМД до випуску
1	2	3	4	5	6
Одеська митниця ДФС	684	25,3%	242:28	37:21	3:14
Інші митниці	2024	74,7%	150:26	61:16	4:33
Всього	2708	100,0%	173:16	55:13:00	4:13

*Не враховано контейнера, які були оформлені по книжкам МДП (378 штук, що склало від загальної кількості вивантажених контейнерів (3086 штук) - 12%).

*1,2,3,4,5,6 – база даних ЄАІС ДФС(колишня ЄАІС ДМСУ), локальний ПІК ОМ ДФС «Електронний журнал обліку контейнерів».

За даними дослідження показників, наведених у табл.3, переважна більшість контейнерів з товарами 74,7% витребувані суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності для митного оформлення з випуском відповідно до митного режиму не в Одеській, а в інших митницях. При цьому період часу перебування таких товарів на території ОМТП в півтора рази менше ніж товари, що подаються для митного оформлення в підрозділах Одеської митниці.

Назва судна	Дата прибуття	Вивантажено	Отримано дозвіл на навантаження	%
1	2	3	4	5
CAPA FALSTER	20.01.2015	75	48	64%
MSC KOREA	21.01.2015	495	389	79%
FURTH	22.01.2015	25	24	96%
ANGELA	22.01.2015	24	20	83%
OOCL NOVOROSIYSK	23.01.2015	518	353	68%
MAERSK KINLOSS	24.01.2015	617	471	76%
KASIF KALKAVAN	24.01.2015	37	34	92%
NORFOLK EXPRESS	24.01.2015	149	108	72%
LUCIEN G A	24.01.2015	156	73	46%
TAURUS	27.01.2015	152	106	70%
ZIM VANCOUVER	28.01.2015	425	136	32%
MSC CELINE	29.01.2015	413	159	38%
Всього		3086	1921	62%

Таблиця 4.*1,2,3,4 – база даних Одеської митниці ДФС

Динаміка витребування учасниками транспортно-експедиторської діяльності товарів з території морського порту за кількістю вивантажених контейнерів з товарами в розрізі по кожному судну, що прибули в порт призначення Одеса та вивантажені на територію ОМТП, порівняно із кількістю контейнерів з товарами, що звернулись (надали заявку у вигляді е-наряду, у тому числі й попередню, до прибуття судна в порт) і отримали дозвіл для навантаження контейнера на транспортний засіб у період з 20.01.2015 по 30.01.2015, опрацьована за параметрами, вказаним вище у таблиці №4, з ілюстрацією згідно нижченаведеного графіку.



В цих процесах логістики в порту, динаміка руху контейнерів з товарами свідчить, що в розрізі на одиницю судна, більшість контейнерів, вивантажених на територію ОМТП, швидко (від 1 до 5 діб) заявляються для відвантаження на транспортні засоби з метою митного оформлення при пропуску, що має різні чинники, до яких можна віднести:

вільні тарифи на договірних засадах з ціною за послуги зберігання, що надаються суб'єктами господарської діяльності на території морських портів (до 5 діб - пільги);

штрафні санкції за несвоєчасне повернення порожнього контейнеру, отриманого у тимчасове користування для транспортування товарів на договірних засадах;

готовність суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності (наявність у нього усіх необхідних дозвільних, митних, товаросупровідних і товаротransпортних документів для здійснення контролю та митного оформлення товарів) при пропуску на кордоні в порту Одеси.

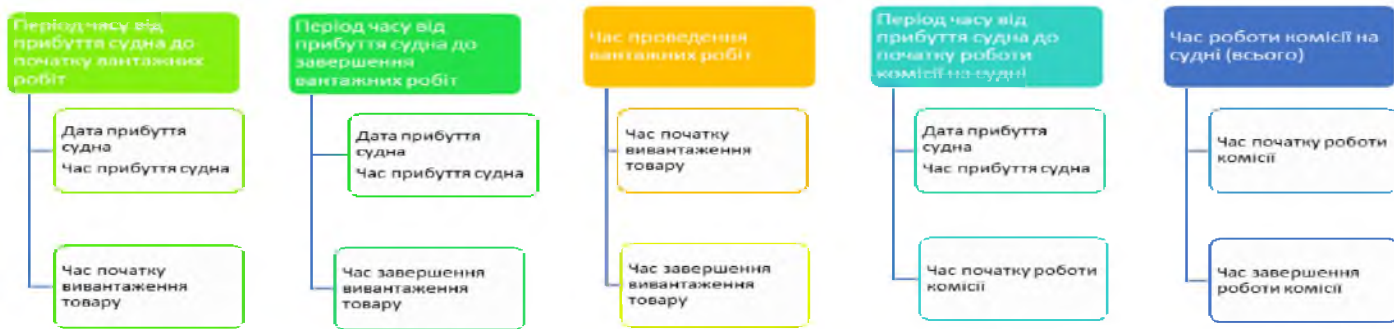
Однак, загальна кількість невитребуваних учасниками транспортно-експедиторської діяльності з території морського порту контейнерів з товарами для відвантаження на інші транспортні засоби і подальшого транспортування за календарний період з 20.01.2015 по 30.01.2015 склала 62% від їх загальної кількості, що були вивантажені впродовж дослідженого періоду з 12 суден на територію ОМТП.

2.2.2. Перший блок вимірів часу та аналізу щодо ефективності застосування «вільної практики» за логістичними ланцюгами процесів в ОМТП

Здійснено виміри та аналіз часу за подіями в процесах: від прибуття судна до завершення вантажних робіт та надання інформації від морського агента до митниці.

Календарний період дослідження ВЧВ	Кількість суден, що підлягали пропуску на прибуття в ОМТП	Кількість контейнерів
20.01.2014-30.01.2014	8	1791
15.06.2014-25.06.2014	13	3817
20.01.2015-30.01.2015	12	3086

Блок схема ілюстрації подій за процесами I-го блоку вимірів часу до таблиці «Інформація про судна, що надійшли до Одеського морського порту за визначені календарні періоди»



Інформація про судна, що надійшли до Одеського морського порту за визначені календарні періоди						
Проміжки часу за процесами	Середній час при застосуванні «вільної практики»			Середній час без застосування «вільної практики»		
	20.01.2014 по 30.01.2014	15.06.2014 по 25.06.2014	20.01.2015 по 30.01.2015	20.01.2014 по 30.01.2014	15.06.2014 по 25.06.2014	20.01.2015 по 30.01.2015
1	2	3	4	5	6	7
Час роботи комісії	00:50	01:18	01:03	01:08	01:10	01:06
Час проведення вантажних робіт	05:22	04:00	06:10	08:55	08:30	08:23
Період часу від прибуття судна до початку роботи комісії	00:30	01:05	00:40	00:40	00:30	00:17
Період часу від прибуття судна до початку вантажних робіт	00:45	00:30	00:30	01:20	01:03	01:00
Період часу від прибуття судна до завершення вантажних робіт	06:10	04:28	09:00	10:15	09:35	09:28

*1-7, за даними ОФ ДП «АМПУ»

Види контролю	Часові нормативи (витяг з ТСП ОМТП №37-од)		
	Особа	Транспортні засіб	Вантажів
Прикордонний	до 2 хв.	до 1 год. (до 2 год. з урахуванням часу на проведення поглибленого огляду)	до 1 год. (до 2 год. з урахуванням часу на проведення поглибленого огляду)
Митний	до 3 хв.	до 1 год. (до 2 год. з урахуванням часу на проведення поглибленого огляду)	до 2 год.
Санітарно-епідеміологічний	при потребі - до 30 хв.	при потребі - до 30 хв.	при потребі - до 30 хв.
Фітосанітарний	-	при потребі - до 2 год.	при потребі - до 2 год.
Ветеринарний	-	при потребі - до 2 год.	при потребі - до 2 год.
Екологічний (радіологічний)	-	до 30 хв. (спільно з митними органами та органами охорони державного кордону)	при потребі - до 30 хв.

Загальний час роботи комісії на судні не перевищує встановлені граничні Часові нормативи і не залежить від застосування «вільної практики».

За середніми показниками цих часових вимірів, застосування «вільної практики» забезпечило незначне скорочення часу для початку вантажних робіт з метою його розвантаження з моменту прибуття в порт.

У зазначений календарні періоди попереднє інформування

морськими агентами прикордонних, митних та інших контролюючих органів та їх інформаційний обмін здійснювався в ОМТП без застосування ІСПС. У разі електронного обміну даними використовувались технічні засоби та програмні забезпечення ОФ ДП «АМПУ». Станом на 29.05.2015, починаючи з 27.04.2015 року, електронний обмін інформацією для застосування «вільної практики» здійснюється за допомогою ІСПС відповідно до наказу ДП «АМПУ» від 21.04.2015 №71 (<http://uspa.gov.ua/ua/informatsijna-sistema-portovogo-spivtovaristva/normativ-na-informatsiya/na-kaz-71>).

2.2.3. Другий блок вимірів часу за логістичними ланцюгами процесів в ОМТП

Робочою групою ВЧВ здійснено аналіз часу з моменту надання інформації від морського агента до митниці та подачі е-наряду до надання дозволу на випуск в митниці.

Досліджено показники щодо 3359 контейнерів, заявлених для відвантаження транспортними засобами шляхом подання 1892 е-нарядів. Фактичного виїзду ТЗ (авто) з 2894 контейнерами з товарами (1773 е-нарядів), що були опрацьовані митницею (завізовані) у календарний період з 20.01.2015 по 30.01.2015, а саме:

динаміку поданих та оформлених нарядів щодобово;

обсяг нарядів, що надходять до ІСПС у суботу та неділю (після проставлення відмітки про наявність інформації наданої морським агентом) по відношенню до загально тижневого обсягу;

кількості нарядів, оформлених впродовж умовно визначених проміжків часу (до 30 хв., від 30 хвилин до 1-ї години, від 1-ї до 2 годин, від 2 до 4 годин, від 4 до 24 годин, понад 24 годин);

середнього часу, а також максимальних і мінімальних проміжків часу від надання дозволу на навантаження на ТЗ до видачі дозволу на випуск в митниці та інших 10 визначених процесів логістики між прибуттям і випуском, враховуючи параметри: наявність проведених форм контролю та ТЗК (зважування, сканування, огляд), виду транспорту та інше.

А. Загальні показники.

Період часу в процесах	Середній час
1	2
Час від прибуття судна до завершення вантажних робіт	9:14
Час від завершення вантажних робіт до подання експедитором е-наряду до ІСПС (у т.ч. надходження наряду до черги в ІСПС)	32:24
Час від подачі е-наряду до надання дозволу на навантаження (візування нарядів).	14:55
Час від надання дозволу на навантаження при опрацюванні е-наряду і документів (коносаментів, інвойсів тощо) до видачі дозволу на випуск в митниці (оформлення митних та товаротранспортних документів)	32:10
Час від видачі дозволу на пропуск підрозділом прикордонного контролю	00:51
Час від видачі дозволу на пропуск прикордонною службою до фактичного виїзду ТЗ з порту (з отриманням дозволу від служби безпеки в порту)	02:44

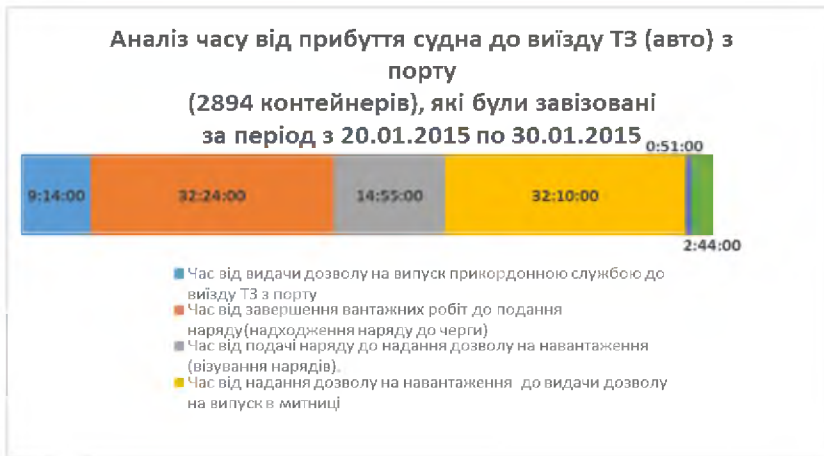
Таблиця А.1. Аналіз часу від прибуття судна до виїзду ТЗ (авто) з порту (2894 контейнерів), які були завізовані за е-нарядами у період з 20.01.2015 по 30.01.2015.

*При розрахунку середнього часу невраховані часові проміжки понад 200 годин.
1,2 - інформація ІСПС, дані ОФ ДП «АМПУ».

За показниками цих часових вимірів в процесах спостерігається, що в середньому вивантаження суден тривало 9 год. 14 хв.

Впродовж 32 годин 24 хв. досліджена кількість контейнерів не

порту шляхом відвантаження на транспортні засоби. В процесах, від отримання в митниці дозволу на завантаження ТЗ до оформлення в митниці з випуском (на підставі оформлених митних документів) для виїзду з пункту пропуску, впродовж якого експедитор забезпечує організацію робіт та послуг на території порту тощо, в середньому склав 32 години 10 хвилин.



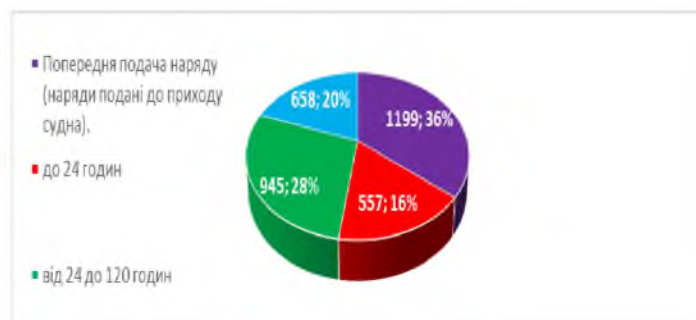
Проходження прикордонного контролю після завершення оформлення в митниці для отримання дозволу на пропуск і виїзд з пункту пропуску ОМТП тривало в середньому 51 хвилину.

Після отримання дозволу в підрозділі прикордонного контролю та його фактичного переміщення через прохідну

порту, транспортний засіб, завантажений контейнером з товарами в середньому знаходиться на території пункту пропуску ОМТП майже 3 години (2 години 44 хвилини). Таким чином, товари в контейнерах, що перебувають під відповідальністю експедитора (фактичного перевізника) для подальшого його транспортування відносно як вже отримано дозвіл від усіх державних контролюючих органів на виїзд з пункту пропуску, понад 2 години продовжував знаходитись на території морського порту в межах пункту пропуску ОМТП.

Б. Аналіз часу від завершення вантажних робіт до подання наряду (надходження наряду до черги), (3359 контейнерів), які були завізовані за період з 20.01.2015 по 30.01.2015.

Час від завершення вантажних робіт до подання наряду (надходження наряду до черги)	Кількість контейнерів	%
1	2	3
попередня подача наряду (наряди подані до прибуття судна в порт)	1199	36%
до 24 годин	557	17%
від 24 до 120 годин	945	28%
понад 120 годин(5 діб)	658	20%
загальне	3359	100%



В. Співвідношення кількості контейнерів, які знаходилися в порту з часу від надання інформації від морського агента в митницю до виїзду з порту менше або більше 5 діб.

Час знаходження товарів в порту	Кількість контейнерів	%
До 120 годин	1942	67,1%
Понад 120 годин	950	32,83%
Понад 2160 годин	2	0,07%
Всього	2894	100%

*Всі часові проміжки враховувались лише для автотранспорту.
1,2- інформація ІСПС, дані ОФ ДП «АМПУ»



Діаграма таблиці В. ілюструє, що переважна більшість контейнерів (67,1%) заявляється для оформлення протягом перших 5 діб після їх прибуття судном на територію порту Одеса.

Г. Співвідношення часу знаходження контейнерів в порту від надання дозволу на навантаження до видачі дозволу на випуск в митниці.

Час знаходження вантажу в порту	Кількість контейнерів	%
1	2	3
До 4 годин	570	17%
Від 4 до 8 годин	668	20%
Від 8 до 24 годин	707	21%
Понад 24 години	1414	42%
Всього	3359	100%
*Всі часові проміжки враховані без виключень.		
*1,2,3 - інформація ІСПС		



За даними та діаграмою таблиці Г. спостерігається, що більшість контейнерів з товарами після надання дозволу на навантаження на ТЗ, оформлюються протягом доби (58%).

Інша частина (42%), згідно з опитуванням представників транспортно-експедиторських компаній, отримують дозвіл (візують е-наряд) для навантаження на ТЗ заздалегідь, не маючи при цьому всіх необхідних дозвільних документів, у тому числі з відмітками контролюючих органів, що подаються й повинні бути в наявності при митному оформленні із застосуванням митних документів при пропуску та завершенні формальностей, що на погляд експедиторів не є обов'язковим при так званому візуванні нарядів в митниці для отримання дозволу на навантаження. Крім цього, є випадки, коли експедитори не мають домовленості з фактичним перевізником й оформлення таких вантажів здійснюється також в строки, що перевищує добу.

Д. Співвідношення кількості контейнерів які оформлювались митницею із здійсненням ПДК або із залученням інших контролюючих органів.

Види контролю	Кількість контейнерів	%
1	2	3
ПДК здійснено 100% митницею	807	24%
ПДК не здійснювалось (відсутність кодів УКТЗЕД в ПКМУ №1031, тощо)	2552	76%
ПДК здійснено частково	0	0%
Залучення (фітосанітарний контроль)	0	0%
Залучення (ветеринарний контроль)	0	0%
Залучення (санітарно-епідеміологічний контроль)	0	0%
Залучення (екологічний контроль)	0	0%
Всього	3359	100%
*Враховані всі контейнери з товарами, на які було надано дозвіл для навантаження на ТЗ за період 20.01.2015-30.01.2015. **1,2 – база даних Одеської митниці ДФС		



Під час проведення дослідження щодо здійснення митницею ПДК та формуванні показників таблиці Д., спостереження проведено поза параметрів Методології ВМО (WCO)

без детального дослідження та часових вимірів процесів митних оформлень, що відбувались з пропуском для випуску товарів в митному режимі імпорту.

Відбір показників проводився виходячи із даних, що містяться в базах даних ЄАІС і Одеської митниці ДФС, із урахуванням номерів контейнерів та товарів, митне оформлення яких завершено з використанням митних документів. Загалом, показники не в повній мірі коректні в частині часткового здійснення ПДК, залучення контролюючих органів у разі його припинення, при транзитних переміщеннях, застосуванні книжки МДП, та не є достатніми для аналізу за параметрами, визначеними для проведення цього дослідження ВЧВ. Облік таких даних щодо підконтрольних об'єктів (товарів) з фіксацією номерів контейнерів за нормативно - правовими або розпорядчими документами в контролюючих органах не передбачено, крім митних, і не здійснюється.

Відповідно до опитування експедиторів, вони до здійснення митного оформлення в багатьох випадках за власним волевиявленням звертаються до контролюючих органів в пункті пропуску для проставлення відміток на товаротранспортних (товаросупровідних) документах про здійснення відповідного виду контролю в митницях призначення.

За узагальненими наявними в митниці показниками щодо пропуску із застосуванням ПДК, спостерігається, що 24% відсотків контейнерів з товарами пропущені з проведенням митницею ПДК, 76% - без застосування ПДК. При цьому посадові особи митниці керуються при здійсненні митного контролю та пропуску товарів постановами Кабінету Міністрів України від 05.10.2011 №1030, №1031 (зі змінами), Порядком виконання митних формальностей при здійсненні транзитних переміщень, затвердженого наказом Мінфіну від 09.10.2012 №1066, Інструкцією з організації роботи посадових осіб митних органів під час здійснення попереднього документального контролю в пунктах пропуску через державний кордон України, затвердженої наказом Мінфіну від 05.02.2013 №61. Інформація щодо ПДК знаходиться в ЄАІС ДФС (розділ "Контроль за доставкою товарів" - підрозділ "Попередній документальний контроль" - програмно-інформаційний комплекс "Проведення попереднього документального контролю"), потребує додаткового дослідження, для детального аналізу, пов'язаних із ПДК організаційних та інших питань взаємодії учасників процесів на кордоні.

Е. Кількість контейнерів (на які отримано дозвіл на навантаження за період з 20.01.2015 по 30.01.2015) відповідно до митного режиму та типу декларації згідно із затвердженими класифікаторами митних режимів і типів декларацій.

Митний режим та тип декларації	Кількість контейнерів	%
1	2	3
IM40AA, ДЕ	75	2,23%
IM40EE	3046	90,68%
TP80	225	6,7%
IM31AA	1	0,03%
IM51EE	2	0,06%
IM74EE	10	0,3%
Загальне	3359	100%

*Враховано всі контейнери без виключень. ** 1,2,3 - інформація ІСПС, база даних Одеської митниці ДФС.



За даними та діаграмою таблиці Е. від загальної кількості досліджених контейнерів з товарами на які отримано в митниці дозвіл на навантаження за календарний період з 20.01.2015 по 30.01.2015 (тобто всі контейнери, що заявлялись для відвантаження незалежно від дати їх прибуття в порт), майже 90,7% пропущені з оформленням митної декларації типу ІМ 40 ЕЕ (попередня митна декларація з обсягом даних, необхідним для пропуску товарів через митний кордон України та доставлення до митного органу призначення).

Є. Кількість першочергових пропусків та оформлень товарів в контейнерах, відповідно до підстав, визначених законодавством України для першочергового пропуску й оформлення товарів згідно умов митного режиму.

Підстави, визначені законодавством України для першочергового пропуску й оформлення товарів згідно умов митного режиму	Кількість контейнерів	%
Товари, що переміщуються за процедурою МДП.	121	3,67%
Переміщення товарів, що підлягають прискореному митному контролю, терміновий характер яких визнано митною службою у митному режимі прохідного транзиту.	4	0,1%
Переміщення товарів, що мають обмежений строк чи особливий режим зберігання.	280	8,3%
Перевезення товарів, при плануванні перевірки яких, терміновий характер визнано митною службою.	237	7%
За ризиками, орієнтуваннями, повідомленнями тощо, що в установленому законом порядку створених митницею відповідно до повноважень за власними аналітичними напрацювання та іншими джерелами.	76	2,3%
Ввезення товарів як внеску іноземного інвестора до статутного капіталу підприємства з іноземними інвестиціями.	1	0,03%
Ввезення (пересилання) товарів, визнаних гуманітарною допомогою.	10	0,3%
Всього першочергових оформлень	729	21,7%
Всього у загальному порядку	2630	78,3%
Всього	3359	100%

* Інформація ІСПС

Ж. Показники вимірів часу щодо процесів, взаємопов'язаних з оформлення (візуванням) заявок (е-нарядів та сканованих копій коносаментів, інвойсів, пакувальних аркушів тощо) для отримання дозволу в митниці на відвантаження контейнерів з товарами.

Узагальнена блок - схема до розрахункових таблиць №№1-5



1. Кількість поданих та оформлених е-нарядів щодобово (впродовж календарного періоду з 20.01.2015 до 30.01.2015).

Дата	Залишок нарядів у черзі	Подано нарядів (до надання митниці інформації від морського агента про прибуття судна та вивантажені товари)	Подано нарядів (після надання інформації від морського агента про прибуття судна та вивантажені товари)	Всього в роботі	Оформлено нарядів
------	-------------------------	--	---	-----------------	-------------------

1	2	3	4	5	6
20.01	260	14	196	470	259
21.01	211	70	132	413	258
22.01	155	0	121	276	199
23.01	77	0	99	176	134
24.01	42	0	2	44	0
25.01	44	231	3	278	25
26.01	253	45	192	490	317
27.01	173	66	166	405	248
28.01	157	0	140	297	202
29.01	95	129	56	280	250
Всього		555	1107	1662	1892

*враховано всі оформлені наряди за період з 20.01.2015 по 30.01.2015. **1,2,3,4,5,6- інформація ІСПС.



Аналіз кількісних показників щодо поданих експедиторами та опрацьованих митницею е-нарядів впродовж доби має тенденцію до їх накопичення. Одна із причин - одночасне, або в стислий проміжок часу надання нарядів різними експедиторами. Крім цього, додаються в чергу е-наряди подані попередньо, до

прибуття судна в порт.

2. Рух нарядів, що були подані та опрацьовані митницею у суботу та неділю по відношенню до загально тижневої кількості (20.01.201-26.01.2015).

Період	Подано нарядів	%	Оформлено нарядів	%
1	2	3	4	5
Субота 24.01.2015	2	0%	0	0%
Неділя 25.01.2015	234	21%	25	2%
Робочі дні тижня	869	79%	1167	98%
Тиждень (20.01.2015-26.01.2015)	1105	100%	1192	100%

*враховано всі подані наряди за період з 20.01.2015 по 26.01.2015 (у т.ч. що надійшли в чергу автоматичному режимі з попередніх та оформлені (тривалість - тиждень).



показники надходження (у тому числі в автоматизованому режимі надходження в чергу із поданих раніше) е-нарядів перевищують обсяг е-нарядів, які опрацьовуються митницею, що як наслідок є одним із чинників їх накопичення у черзі для оформлення.

Під час дослідження за цими параметрами процесів, робоча група ВЧВ розглядала питання стосовно доцільності організації опрацювання (так званого візування) нарядів працівниками митниці у вихідні та святкові дні.

Разом з цим, за показниками таблиці 3, наведеної нижче, при наданні митницею у неділю дозволу на відвантаження 28 контейнерів з товарами (25 нарядів), експедиторами

(перевізниками) здійснено фактичне вивезення з території морського порту та пункту пропуску 18-ти (15 нарядів), тобто на 10 одиниць менше. При незначній кількості нарядів, наданих експедиторами в суботу (2 контейнери та 2 наряди), показник фактичного вивезення оформлених товарів з порту та ОМТП склав 116 контейнерів (68 нарядів), що відбулось за рахунок кількості контейнерів по нарядах, що були подані експедиторами та опрацьовані митницею з наданням дозволу на навантаження транспортного засобу в попередні дні тижня (п'ятницю та інші дні). Тобто активність учасників транспортно-експедиторської діяльності у суботу та неділю значного зменшується, практичне вивезення з порту відвантажених та оформлених в митному відношенні товарів переважно здійснюється фактичним перевізником.

3. Кількість нарядів та контейнерів, на які було надано дозвіл на навантаження та які виїжджали з порту автотранспортом за тиждень (20.01.2015 - 26.01.2015).

Період	Подано (надійшло в чергу з попередніх)				Надано дозвіл на навантаження				Виїхало з порту			
	контейнерів	%	нарядів	%	контейнерів	%	нарядів	%	контейнерів	%	нарядів	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
24.01.2015 -Субота	2	1%	2	1%	0	0%	0	0%	116	9%	68	8%
25.01.2015 -Неділя	326	19%	217	21%	28	1,5%	25	2%	18	1%	15	2%
Робочі дні тижня	1388	80%	814	78%	1777	98,5%	1079	98%	1219	90%	793	90%
Тиждень (20.01.2015-26.01.2015)	1716	100%	1033	100%	1805	100%	1104	100%	1353	100%	876	100%

*враховано всі контейнери (за період, який досліджується) на які було надано дозвіл на навантаження та які виїжджали з порту автотранспортом за тиждень (20.01.2015 -26.01.2015). **1,2,4,6,8 – інформація ІСПС. *** 10,12 - дані ОФ ДП «АМПУ»

4. Час від подачі наряду до надання дозволу на навантаження («візування» е-нарядів).

Процеси	Середній час	max	мін	Кількість нарядів	%	Кількість контейнерів	%
1	2	3	4	5	6	7	8
Відправка на доопрацювання	17:06	75:29	00:01	134	7%	267	8%
Позачергове оформлення	05:48	87:10	00:01	413	22%	729	22%
Без зауважень у загальному порядку	15:03	78:30	00:02	1345	71%	2363	70%
Загальне	14:55	87:10	00:01	1892	100%	3359	100%

*Всі часові проміжки враховані без виключень. ** 1,2,3,5,7- інформація ІСПС.

Аналіз часу від подачі наряду до надання дозволу на навантаження ТЗ, вказує, що цей показник значно більший для нарядів, які повертались на доопрацювання.

Виправлення помилок,

допущених експедитором в наряді, внесення інших змін, призводить до постановки е-наряду в кінець черги та відповідно додаткового очікування.

5. Кількість нарядів та контейнерів з товарами на які надано дозвіл на навантаження в різні проміжки часу.



Час оформлення нарядів	Кількість нарядів	%	Кількість контейнерів	%
1	2	3	4	5
до 0,5 години	128	7%	123	4%
від 0,5 до 1 год.	128	7%	148	4%
від 1 до 2 годин	140	7%	106	3%
від 2 до 4 годин	175	9%	149	4%
від 4 до 24 годин	890	47%	1145	34%
понад 24 години	431	23%	1688	50%
Загальне	1892	100%	3359	100%

Аналіз кількості нарядів, оформлених за визначені проміжки часу (до 30 хв., від 30 хв. до 1-ї години, від 1-ї до 2 годин, від 2 до 4 годин, від 4 до 24 годин, більше 24 годин) показав, що за досліджений період, впродовж якого нараховується два дні (субота, неділя), 23% нарядів перебували у черзі більше 24 годин, при цьому 47%

нарядів від їх загальної кількості, знаходились в черзі в середньому від 4-х до 24 годин, 30% перебуває в черзі до 4 годин.

3. Показники часу перебування вантажу на визначених етапах процесів застосованих на території морського порту в межах пункту пропуску ОМТП.

Блок-схема до таблиць №1, №2, №3



1. Час від надання дозволу на навантаження до надання дозволу на випуск в митниці, із урахуванням форм контролю призначених під час опрацювання наряду та виду транспорту.

Параметри процесів	Середній час	max	мін	Кількість контейнерів	%	Кількість нарядів	%
1	2	3	4	5	6	7	8
ТЗК (сканування, зважування)	27:57	198:47	00:07	1246	37%	968	51%
ФК (огляд)	33:04	197:21	00:52	237	7%	225	12%
Без ТЗК і ФК	32:04	197:35	00:14	2049	61%	859	45%
Загальне (ЗД)	56:07	198:47	00:40	443	13%	113	6%
Загальне (АВТО)	26:46	198:47	00:07	2852	85%	1749	92%
Не враховано	Понад 200 годин	-	-	64	2%	30	2%
Загальне	32:10	197:35	00:14	3359	100%	1892	100%

*при розрахунку середнього часу невраховані часові проміжки понад 200 годин, оскільки частковий аналіз показав, що такі наряди мають цілу низку додаткових факторів, які є індивідуальними та не можуть бути передбаченні. **1,2,3,4,5,7 - інформація ІСПС.

Аналіз часу від надання дозволу для навантаження контейнерів з товарами на транспортний засіб (ТЗ), залізничний (ЗД) або автомобільний (АВТО) до видачі дозволу на

випуск в митниці, враховуючи зазначені параметри процесів, показав, що застосування форми контролю митний огляд збільшує середній час перебування ТЗ в пункті пропуску.

Також, значна різниця між min та max значенням може бути викликано тим, що на момент отримання дозволу для навантаження на ТЗ у представників експедиторських компаній ще відсутній автотранспорт фактичного перевізника або дозвільні документи, які необхідні для пропуску товарів на митну територію України (наприклад: для здійснення ПДК; дозвіл на перевезення небезпечних вантажів; проходження радіологічного контролю, тощо). Даний показник включає в себе значний суб'єктивний фактор - діяльність представників експедиторської компанії (їх логістику, чисельну кількість працівників, віддаленість офісу від ОМТП, інше). його значення можна побачити у наступній таблиці.

2.Час знаходження ТЗ в порту від надання дозволу на виїзд митницею до надання дозволу на виїзд за межі пункту пропуску ОМТП при здійсненні прикордонного контролю в підрозділі Одеського загону Держприкордонслужби, із урахуванням видів транспорту.

Параметри	Середній час	max	min	Кількість контейнерів	%	Кількість нарядів	%
1	2	3	4	5	6	7	8
ЗД	01:32	163:00	00:01	465	13,84%	119	6%
АВТО	00:45	200:00	00:01	2892	86,1%	1771	94%
Не враховано	Понад 200 годин	-	-	2	0,06%	2	0,1%
Загальне	00:51	200:00	00:01	3359	100%	1892	100%

*при розрахунку середнього часу невраховані часові проміжки понад 200 годин, оскільки частковий аналіз показав, що такі наряди мають цілу низку додаткових факторів, які є індивідуальними та не можуть бути передбачені. **1,2,3,4,5,7 - інформація ІСПС, дані ОФ ДП «АМПУ».

Зазначений показник залежить від оперативності представника експедиторської компанії. Зведення цього показника до мінімуму можливе у разі автоматизації процесу проставлення дозвільних відміток на виїзд при пропуску у підрозділі прикордонного контролю шляхом позначки в ІСПС без дублювання її на паперовому примірнику видаткового ордеру, а також впровадження для обігу на території морського порту електронного формату видаткового ордеру для його використання Користувачами системи в електронному вигляді за допомогою ІСПС.

3. Час знаходження ТЗ в порту від надання дозволу на виїзд з території пункту пропуску ОМТП при здійсненні прикордонного контролю до часу фактичного виїзду транспортного засобу з оформленими в митному відношенні товарами в контейнерах.

Параметри	Середній час	max	min	Кількість контейнерів	Кількість нарядів
1	2	3	4	5	6
АВТО	02:44	93:20	00:01	2894	1773

*Всі часові проміжки враховувалися лише для автотранспорту. **1,2,3,4,5,6 - інформація ІСПС, дані ОФ ДП «АМПУ».

Зазначений показник відстежується в процесах (діях, подіях), що знаходяться в сфері прав, обов'язків і відповідальності експедитора (перевізника). Для спостереження та аналізу слабких місць на цьому етапі логістичних процесів в порту, до дослідження вимірів часу та встановлення переліку дій (подій) вбачається доцільним долучати учасників транспортно-експедиторської діяльності (експедиторів, та ін.), портових операторів (операторів в порту). Під час опитування, експедитори наводили приклади про відсутність в власного автотранспорту, ускладнення щодо наявності водія, технічної несправності вантажного автотранспорту тощо).



4. Час від надання дозволу на навантаження до отримання електронного пропуску (ЕП) в порту на переміщення автотранспортного засобу через пункт контролю (межі) морського порту.

Параметри	Середній час	max час	мін час	Кількість контейнерів	%	Кількість нарядів	%
1	2	3	4	5	6	7	8
АВТО	28:43	200:00	00:02	2854	99%	1750	99%
Не враховано	Понад 200 годин	-	-	40	1%	23	1%
Загальне	28:43	200:00	00:02	2894	100%	1773	100%

*при розрахунку середнього часу не враховані часові проміжки понад 200 годин, оскільки частковий аналіз показав, що такі наряди мають цілу низку додаткових факторів, які є індивідуальними та не можуть бути опрацьовані в рамках цього дослідження без участі у ньому причетних до подій та процесів осіб. **1,2,3,4,5,7 - інформація ІСПС, дані ОФ ДП «АМПУ».

За цими показниками спостерігається, що після отримання в митниці дозволу на навантаження на ТЗ (так зване «візування» наряду) до початку логістичних процесів компетенції суб'єкта господарської діяльності, який здійснює транспортно-експедиторські послуги в пункті пропуску (із задіянням окремого фактичного перевізника чи з використанням власних ТЗ), тривалість часу в середньому перевищує добу.

Впровадження профільного модулю в ІСПС електронного обміну даними з портом щодо ЕП, який проходить тестовий режим апробації, передбачає автоматизацію процесу отримання ЕП в порту за допомогою системи, Користувачами якої є експедитори (перевізники). По завершенню тестового режиму, оформлення електронної перепустки для в'їзду в порт транспортного засобу буде відбуватись без участі працівника порту, автоматизованим способом. Користувач ІСПС зможе здійснювати оформлення електронної перепустки дистанційно, з власного офісу.

5. Час від видачі ЕП до фактичного в'їзду ТЗ в Одеський порт.

Параметри	Середній час	max час	мін час	Кількість контейнерів	Кількість нарядів
1	2	3	4	5	6
АВТО	3:45	54:50	00:01	2894	1773

*Всі часові проміжки враховувались лише для автотранспорту. **1,2,3,4,5,6 - інформація ІСПС, ОФ ДП «АМПУ».

Логістичні процеси поставки товарів за цими параметрами знаходяться в компетенції причетних до них учасників транспортно-експедиторської діяльності, зокрема експедитора (перевізника), які не брали участь в дослідженні ВЧВ.

6. Час від в'їзду ТЗ в Одеський порт до виїзду з території портового оператора (ПО).

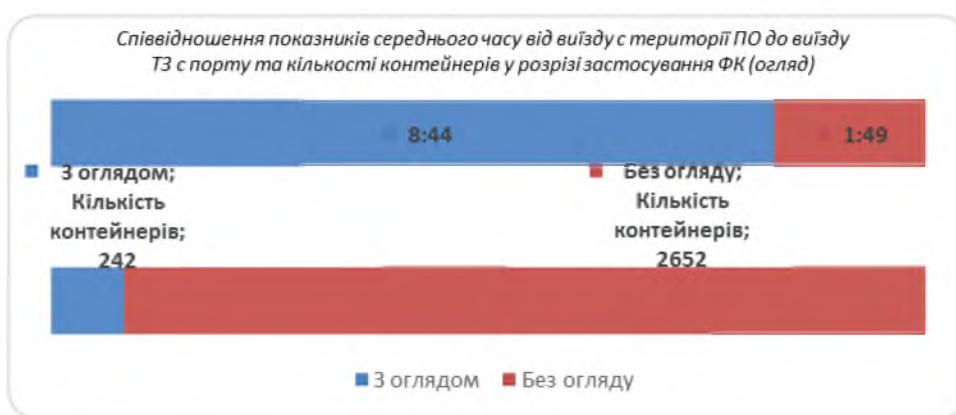
Параметри	Середній час	max	min	Кількість контейнерів	%	Кількість нарядів	%
1	2	3	4	5	6	7	8
без ТЗК (ваги)	00:55	16:44	00:18	1651	57%	806	45%
з ТЗК (ваги)	00:58	16:44	00:20	1246	43%	967	55%
Загальне	00:56	16:44	00:18	2894	100%	1773	100%

*Всі часові проміжки враховувалися лише для автотранспорту.**1,2,3,4,5,7 - інформація ІСПС, ОФ ДП «АМПУ».

7. Час від виїзду с території ПО до виїзду ТЗ з Одеського порту.

Параметри	Кількість контейнерів	Середній час	max	min	Кількість контейнерів	%	Кількість нарядів	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9
З оглядом	242	08:44	117:11	00:06	242	8%	227	13%
Без огляду	2652	01:49	55:16	00:13	2652	92%	1546	87%
Загальне	2894	02:29	117:11	00:06	2894	100%	1773	100%

*Всі часові проміжки враховувалися лише для автотранспорту.**1,2,3,4,5,6,8 - інформація ІСПС, дані ОФ ДП «АМПУ», дані ПО.



За вимірами в процесах від в'їзду ТЗ в порт до виїзду ТЗ з порту, контроль ТЗК, та зокрема митний огляд в цілому збільшують тривалість часу для ТЗ під час перебування на території ПО.

8. Час від в'їзду ТЗ в порт до виїзду ТЗ з порту.

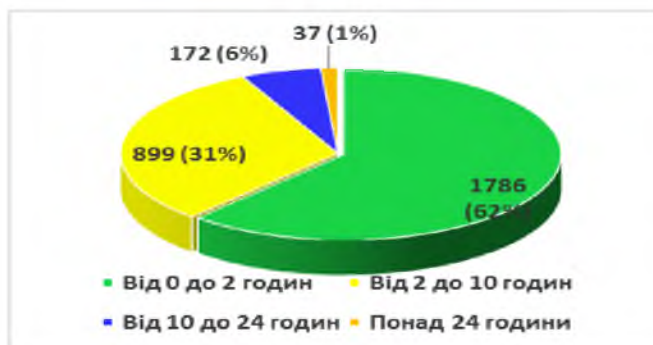
Параметр	Середній час	max	min	Кількість контейнерів	%	Кількість нарядів	%
1	2	3	4	5	6	7	8
ТЗК	4:13	35:46	00:30	1246	43%	967	55%
ФК (огляд)	8:30	27:05	00:39	242	8%	227	13%
Без ТЗК і ФК	02:11	35:46	00:30	1604	55%	827	47%
Загальне	03:09	35:46	00:30	2894	100%	1773	100%

*Всі часові проміжки враховувалися лише для автотранспорту.**1,2,3,4- інформація ІСПС, дані ОФ ДП «АМПУ».

8.1. Показники часу знаходження ТЗ на території Одеського порту.

Час знаходження ТЗ в порту	Кількість контейнерів	%
1	2	3
Від 0 до 2 годин	1786	62%
Від 2 до 10 годин	899	31%
Від 10 до 24 годин	172	6%
Понад 24 години	37	1%
Всього	2894	100%

*Всі часові проміжки враховувалися лише для автотранспорту.**1,2 - дані ОФ ДП «АМПУ»



Діаграма таблиці п.8.1. ілюструє, що переважна більшість автотранспорту з товарами в контейнері знаходиться на території морського порту менше 2 год. Значний обсяг від дослідженої кількості контейнерів – 31%, знаходиться

від 2 до 10 годин, що викликано крім інших чинників, проходженням визначених відповідно до законодавства форм та видів державного контролю. Перебування понад 24 години охоплює 1% контейнерів, що викликано різними факторами, які в рамках цього дослідження, робочою групою ВЧВ, детально не розглядались.

За даними Центру обробки даних в ІСПС, на засадах зворотного зв'язку із Користувачами системи та іншими учасниками транспортно-експедиторської діяльності, у тому числі в порту Одеса, про спостереження обсягів застосування ТЗК та митного огляду інформація наводиться на офіційному сайті, в щомісячних Інформаційних бюлетенях: <http://ppl33-35.com/bulleten.php>.

9. Середній час, максимальні та мінімальні проміжки часу знаходження ТЗ в порту в різні періоди дослідження.

Період	Середній час	max	min	Кількість контейнерів	Кількість нарядів
1	2	3	4	5	6
20.01.14-30.01.14	15:21	617:45	00:35	3831	2311
15.06.14-25.06.14	04:52	105:55	00:30	3327	1626
20.01.15-30.01.15	03:09	35:46	00:30	3359	1892
*Всі часові проміжки враховувалися лише для автотранспорту. **1,2,3,4,5,6 - інформація ІСПС, ОФ ДП «АМПУ»					

Враховуючи показники середнього часу перебування ТЗ в порту за визначені календарні періоди, наведені в таблиці 9, робоча група ВЧВ відмітила, що в цілому за період з 20.01.15-30.01.15, порівняно з періодом 20.01.14-30.01.14 спостерігається позитивна динаміка значного зменшення часу, перебування транспортних засобів з товарами на території пункту пропуску ОМТП, майже у 5 разів (з 15 годин цей показник скоротився до 3 годин).

Серед іншого, досягнення таких показників обумовлено комплексом заходів (за участю причетних до процесів в порту Одеса осіб державного сектору і бізнес-спільноти), спрямованих спільними зусиллями на спрощення і прискорення проходження державних видів контролю, розширення функціональних можливостей в сфері електронного обміну даними на території морських портів, збільшення прозорості в правових відносинах державних структур і учасників транспортно-експедиторської діяльності за допомогою ІСПС, з використанням законодавства про електронний документообіг, скорочення потреб в паперовому документообігу в процесах логістики порту, обміну даними з митницею, іншими заходами.

III. Додатки до Звіту, матеріали дослідження.

3.1. Методика вимірювання часу, необхідного для випуску товарів, що застосовується для дослідження окремих логістичних ланцюгів в морських портах на локальному рівні, м.Одеса, (19 арк.), додається в паперовому примірнику, оригінал у справах Одеської митниці.

3.2. Враховуючи великий обсяг відомостей, що містяться в додатках до звіту, робочою групою ВЧВ узгоджено питання щодо доцільності супроводження Звіту зазначеними за

змістом додатками, сформованими в електронному вигляді), оригінали яких в матеріалах дослідження в справах Одеської митниці ДФС.

IV. Висновки, пропозиції, рекомендації робочої групи ВЧВ

4.1. Про результати дослідження ВЧВ, членам робочої групи проінформувати центральні органи, посадові особи структурних підрозділів яких брали участь у дослідженні, надати матеріали та іншу інформацію, необхідні для відповідного розгляду.

4.2. Проінформувати Міжвідомчу робочу групу зі спрощення процедур міжнародної торгівлі та логістики в Україні (МРГ) про проведене дослідження (рішення п.1.7 протоколу №15 РГ засідання МРГ від 28.08.2014, м.Київ) та його результати, надати звіт та інші супровідні матеріали дослідження ВЧВ до секретаріату МРГ (м.Київ).

4.3. Ініціювати перед причетними компетентними структурами розробку в ІСПС інформаційно-довідкових матеріалів, розширення профільних модулів (наприклад, щодо кодів товарів за УКТЗЕД, типів митних декларацій відповідно до митних режимів згідно затверджених нормативно-правовими актами класифікаторів тощо), обговорення результатів дослідження та інших питань, порушених робочою групою ВЧВ під час його здійснення, на спільних з учасниками транспортно-експедиторської діяльності в порту Одеса нарадах, зустрічах для розгляду актуальних для бізнес-процесів і контролюючих органів, провадження інших заходів на засадах зворотного зв'язку для усунення слабких місць в процесах на кордоні, тощо.

4.4. Порушити питання щодо вирішення компетентними органами на нормативно-правовому та місцевому рівнях засобів та способів проставлення в електронному вигляді штампів, що застосовуються контролюючими органами на кордоні в морських портах при пропуску транспортних засобів, товарів, інших об'єктів контролю.

Із урахуванням процесів, під час яких використовується ІСПС, особливостей видів, способів та засобів транспортування зовнішньоекономічних вантажів (контейнери, генеральні, насипні тощо) порушити питання для ведення причетними особами в уніфікованих електронних форматах обліку в розрізі контрольних операцій, процесів логістики дій (подій) на території пункту пропуску ОМТП, за параметрами що дадуть можливість проведення аналізу руху транспортних засобів і товарів, й відповідно виявлення слабких місць в застосованих процесах та взаємодії.

4.5. Причетним до здійснення контролю державним органам та логістичних процесів бізнес-структурам покращити рівні координації та взаємодії на кордоні, у тому числі з учасниками транспортно-експедиторської діяльності, морськими агенціями, портовими операторами (операторами в порту) для вирішення питань ефективного, якісного, швидкого проходження передбачених законодавством формальностей на кордоні при змішаних (комбінованих) перевезеннях та усунення передумов (помилки, розбіжностей тощо), що призводять до тривалості або затримок під час їх здійснення в пункті пропуску ОМТП.

4.6. Обговорити та вирішити причетними до процесів на кордоні компетентними структурами державних органів та приватного сектору господарської діяльності, організаційні та інші питання для забезпечення обміну інформацією в електронному вигляді (з використанням переваг допоміжних властивостей ІСПС), у тому числі попередньою інформацією між морськими агенціями, службами адміністрації порту, Звіт дослідження виміру часу випуску товарів в морському порту Одеса, 2015 рік

портовими операторами та контролюючими органами, враховуючи потребу використання відомостей документів, що застосовуються в логістиці порту (наряду, видаткового ордеру, тальманської розписки тощо) в електронному вигляді.

4.7. Причетним до нормотворчого процесу державним органам додатково проаналізувати нормативно-правове супроводження ТСП ОМТП №37-од з метою його актуалізації й забезпечення визначення переліку конкретних контрольних операцій, взаємодії і координації їх проведення та часу, необхідного для їх здійснення (щодо судна, товару, у тому числі окремого їх обліку в контейнерах), із урахуванням учасників процесів логістики (морський агент, портовий оператор, ОФ ДП «АМПУ», ДП «ОМТП» та ін.) та її компонентів (до прибуття судна в порт, прибуття, вивантаження, прийняття на зберігання і т.д.), а також законодавства про електронний документообіг, наявних Користувачів ІСПС.

4.8. Ініціювати Одеською митницею вирішення повноважними органами питання про отримання доступу до програмних забезпечень рекомендованих Всесвітньою митною організацією (WCO) виміру часу випуску товарів в розрізі митних режимів та проведення дослідження за встановленими загально застосованими в міжнародній практиці параметрами.

4.9. Врахувати при організації подальших досліджень ускладнення його практичного здійснення, обумовлених в звіті.

Для практичного досягнення покращення діяльності підрозділів державних органів і бізнес-структур, які беруть участь в процесах на кордоні пункту пропуску ОМТП, прискорення і спрощення пропуску транспортних засобів і товарів на шляху транспортування через порт Одесу:

4.9.1. розглянути питання про продовження організаційних заходів функціонування та напрямів діяльності робочої групи ВЧВ для встановлення факторів, які практично впливають на рівень спрощень на кордоні при пропуску товарів і транспортних засобів під час змішаних (комбінованих) перевезень, визначення вузьких місць із урахуванням бізнес - процесів в пунктах пропуску для морського (річкового) та паромного сполучення;

4.9.2. провести необхідні заходи для здійснення Одеською митницею на постійній основі досліджень в міжнародних пунктах пропуску водного сполучення за параметрами методології Всесвітньої митної організації (WCO) щодо вимірів часу випуску товарів в розрізі митних режимів для встановлення факторів, які практично впливають на тривалість здійснення митних формальностей в пунктах пропуску морського (річкового) та паромного сполучення та пунктів контролю (в даному випадку пункт контролю через державний кордон на території контейнерного терміналу залізничної станції Одеса-Ліски Одеської залізниці, розпорядження Кабінету Міністрів України від 08.04.2009 №381-р у редакції від 19.06.2013№ 422-р.);

4.9.3. спільними зусиллями причетних структур продовжувати проваджувати відповідно до їх компетенції комплекс заходів для інтеграції програмно-інформаційних комплексів митниці з ІСПС, а також інтеграції програмних засобів морських агенцій, портових операторів, порту з ІСПС, що сприятиме ліквідації дублювання інформації в портових документах та документах, які надаються контролюючим органам для здійснення контрольних операцій;

4.9.4. підрозділам прикордонного контролю та митниці, за участю повноважних представників інших контролюючих органів, які здійснюють контроль в пункті пропуску ОМТП на засадах координації та взаємодії розглянути питання функціональних потреб їх

інформаційного обміну в електронному вигляді, електронного документообігу і даними між ними за допомогою швидкісного Інтернет, а також на засадах зворотного зв'язку з адміністрацією морських портів, бізнес-структурами (морськими агентами, операторами в порту, утримувачами СТЗ, вантажних митних комплексів, декларантами (у т.ч. митними брокерами), експедиторами (перевізниками) та ін., які беруть участь у взаємопов'язаних процесах на кордоні;

4.9.5. проаналізувати стан, та провести заходи щодо виконання підприємствами вимог законодавства про забезпечення умов і сприяння державним органам у виконанні їх функцій, забезпечення робочих місць митниці високошвидкісним інтернетом, іншими технічними засобами для підвищення швидкості обробки документів, що подаються в сканованому вигляді, е-нарядів тощо (дії щодо ПДК в ІСПС та ЄАІС), митних декларацій (дій в ПК Інспектор 2006 та в ІСПС), викликає необхідність швидкої роботи технічних ресурсів, крім цього дії з ІСПС супроводжуються перевіркою сертифікатів в режимі on-line);

4.9.6. продовжити провадження заходів для автоматизованого форматного контролю використання даних з електронних документів та/або сканованих копій (надання попередньої інформації морськими агентами до ІСПС, портовими операторами - щодо фактичного вивантаження товарів в порту, експедиторами - коносаментів, інвойсів тощо, які супроводжують е-наряд, декларантами (митними брокерами) – митних документів згідно вимог до митних режимів), а також інших, які використовуються усталеною практикою роботи портів та можуть бути внесені до ІСПС;

3.9.7. у разі організації робіт для проведення подальших досліджень процесів логістики в морському порту, дослідити за участю представників бізнес-структур, суб'єктивні причини, додаткові фактори, інші питання, які можуть мати індивідуальний характер, не можуть бути завчасно передбаченні і регламентовані з метою усунення слабких місць, проте приводять до збільшенню часу знаходження вантажу в порту, та розглянути шляхи і методи їх вирішення;

4.9.8. розглянути згідно компетенції питання про організацію та підвищення рівня нормотворчої роботи учасників причетних до процесів в ОМТП, у тому числі міжвідомчої;

4.9.9. опрацювати відповідно до компетенції відповідними компетентними структурами питання про визначення необхідних організаційних та інших заходів для забезпечення діяльності робочих груп, аналітичної, нормотворчої, звітної роботи тощо, які створюються на рівні міжвідомчої взаємодії для виконання робіт з метою сприяння функціонування пункту пропуску ОМТП;

4.9.10. в розрізі повноважень та діяльності державних органів, адміністрації морських портів, інших учасників, які брали участь у дослідженні в Одеському порту, провести додатковий аналіз нормативно-правових актів, регулюючих їх власну діяльність, для усунення недоліків, що стримують провадження спрощень, потребують змін і доповнень тощо, з метою дотримання інтересів держави і бізнесу.

4.10. Після розгляду відповідно до компетенції керівними органами учасників дослідження ВЧВ результатів його проведення, скликати та чергове засідання робочою групою ВЧВ, під час якого розглянути доцільність та можливість розробки і впровадження в ІСПС інформаційно-аналітичного модулю, сформувавши параметри дослідження ВЧВ за процесами логістики (дій) подій в морському порту. Наприклад: «Спостереження за переміщенням автотранспорту», за параметрами та фіксованими нормативами:

- з часу в'їзду ТЗ на територію ОМТП до поточного часу (у разі знаходження на території порту) або до часу виїзду-більш ніж 2 години, або

- з часу надання дозволу на виїзд посадовою особою митниці при оформленні по стандартній схемі до поточного часу (у разі знаходження на території порту) або до часу виїзду більш ніж 30 хвилин.

Стандартна схема оформлення – час надання дозволу на виїзд пізніше, ніж час в'їзду ТЗ на територію ОМТП. Попередня схема оформлення – час надання дозволу на виїзд раніше, ніж час в'їзду ТЗ на територію ОМТП. Разом з цим, передбачити перелік можливих причин затримки для автоматичного заповнення поля «Причина затримки», що є необхідним для обробки даних по затримкам та їх причинам за будь який період під час руху контейнерів з товарами та/або транспортних засобів територією порту при їх обслуговуванні чи контролі, з моменту прибуття в порт до моменту фактичного вибуття за межі пункту пропуску ОМТП.

Члени робочої групи ВЧВ:

Від:

Одеської митниці ДФС

Адміністрації Одеського морського порту

Одеського прикордонного загону

Пункту державного ветеринарно-санітарного контролю та нагляду на державному кордоні та транспорті № 18 Одеської регіональної служби державного ветеринарно-санітарного контролю та нагляду на державному кордоні та транспорті

Санітарно-карантинного відділу ОМТП Головного управління Державної санітарно-епідеміологічної служби на водному транспорті

Сектору фітосанітарного контролю „Одеський морський торговельний порт” Державної фітосанітарної інспекції Одеської області

Поста екологічного контролю „Одеський морський торговельний порт” відділу екологічного та радіологічного контролю в пунктах пропуску через державний кордон Державної екологічної інспекції Північно-Західного регіону Чорного моря;

Центру обробки даних Інформаційної системи портового співтовариства ТОВ „ППЛ 33-35”.

М. Бусидіна
В. Г. Мавронюк
О. Р. Уманський
Діордієв П. Г.
Сучков Р. А.
Кемальєва Ч. П.
Денисов В. И.
Александров С. П.

м.Одеса, 2015 рік.