

---

ПЕРВИННА ПРОФСПІЛКОВА ОРГАНІЗАЦІЯ  
ЕКСПЕДИТОРІВ ОДЕСЬКОГО РЕГІОНУ

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

---

Исх. 24

От 03.03.2014

Главе Межведомственной рабочей группы  
по внедрению технологии «Единое окно –  
локальное решение» в зоне деятельности  
Южной таможни и портов Одесской  
области

Данным выступлением хочу изложить позицию профсоюза экспедиторов Одесского региона, которая во многом совпадает с АМЭУ, региональным советом АсМАП Украины в Николаевской и Одесской областях и абсолютным большинством экспедиторских компаний, работающих в Одесском, Ильичевском и Южном портах.

Экспедиторское сообщество, несомненно, не ставит под вопрос целесообразность введения электронного документооборота и всячески поддерживает данные процессы, однако у нас возникают вопросы относительно того, каким способом это воплощается. На сегодняшний день основными пользователями данной системы являются экспедиторы, и одними из главных задач внедрения ИСПС являются:

- аннулирование влияния человеческого фактора на процесс перемещения товаров и транспортных средств;
- уменьшение угроз непредсказуемых субъективных обстоятельств;
- быть максимально выгодным как для бизнес сообщества, так и для контролирующих органов;
- ограничение бюрократических процедур и борьба с коррупцией.

Целью работы системы является минимизация бумажного документооборота при выполнении технологических операций в порту, оптимизация технологических процессов, сокращение времени на каждой из операций путем предоставления всем участникам транспортного и грузового процесса оперативной, корректной и легитимной информации.

Однако, согласие на интеграцию в данную систему в настоящий момент дали не все ее участники, притом ключевые из них для экспедиторов – контейнерные линии не подтвердили согласие на участие в данной системе.

Имплементация данной схемы проводилась непрозрачным способом, а именно в конце 2013 года экспедиторские компании получили письмо за подписью руководства АМПУ и его Одесского филиала о необходимости заключения

договорных отношений с коммерческой организацией ППЛ 33-35, и о невозможности продолжения хозяйственной деятельности в случае, если данные отношения не будут оформлены;

В этот момент ИСПС не смогла реализовать себя и проявить, так как нормативно-правовые документы регламентирующие ответственность участников данной системы не были разработаны и приняты, процедура оформления грузов не изменилась, проблемные вопросы, которые имелись при бумажном документообороте не ушли, система лишь дублировала все то, что происходило с бумажными носителями, не более.

Сразу же все экспедиторские компании были поставлены перед фактом, о том, что существующая система документооборота утрачивает свою силу, и начиная с 1 января 2014 года все документы по экспедированию груза будут подаваться через ИСПС, но с оплатой в размере 48 грн за контейнер, несмотря на то, что единицей измерения информации в системе является документ (наряд) и эта стоимость всего лишь за часть процесса экспедирования – визировку наряда в таможне. Какова же будет стоимость при полном сопровождении электронного наряда в ИСПС, включая прохождение необходимых форм контроля и окончания таможенного оформления в заявленный режим?

Мы также возмущены стоимостью данных услуг. В портах Великобритании стоимость аналогичных услуг составляет около 1,8 фунтов при импорте и 0,7 фунтов при экспорте.

Южной таможней не выполняются решения протоколов, а именно ведение электронной очереди визирования нарядов (а это единственная функцию которую в данный момент выполняет электронный наряд посредством использования ИСПС) регулярно нарушается. По имеющейся у нас информации до 90% нарядов визируются вне очереди, и все это время нам не известны факты привлечения к ответственности должностных лиц контролирующих органов за данные действия.

В настоящий момент цель не достигнута, ни одна из задач не выполнена. Подтверждением данной информации является:

- среднее время нахождения автотранспорта на территории порта;
- периодическое возникновение критических ситуаций с оформлением грузов по причине незаконных действий/ бездействия должностных лиц контролирующих органов;
- отсутствие ответственности должностных лиц контролирующих органов за задержки с оформлением грузов, проставление необоснованных форм контроля, результативности проведения таможенных досмотров и т.д.
- процесс интеграции контролирующих служб не окончен.

Апробация ИСПС в настоящий момент не имеет желанных результатов и не является конкурентоспособной по сравнению с существующей бумажной схемой документооборота оформления грузов и не способна замотивировать участников компаний осуществляющих сопровождение оформления грузов в контейнерах перейти к работе в данной системе.

Ни одна государственная структура не вправе навязывать платные услуги частной компании для осуществления с ним хозяйственной деятельности. На примере внедрения таможенными органами электронного декларирования таможня создала более комфортные и выгодные условия для бизнеса для перехода на данную форму

документооборота, но даже после этого не исключила возможность субъектам работать с бумажными носителями информации.

В настоящий момент экспедиторское сообщество должно помимо прежних поборов со стороны контролирующих органов дополнительно оплачивать услуги частной компании.

Выражаем наши опасения о том, что под благими лозунгами о внедрении электронного документооборота могут усматриваться коррупционные схемы с привлечением коммерческих организаций, аналогично вышеприведенному примеру.

В связи с вышеизложенным просим:

1. Межведомственной рабочей группе рекомендовать разработку, внедрение и сопровождение электронного документооборота исключительно ГП АМПУ (на примере разработок и имплементаций систем электронного документооборота при оформлении грузов в свободное обращение ГТСУ, при транспортировке грузов железнодорожным транспортом «Укрзалізниці») исключая любые коммерческие структуры и организации;

2. Работу по организации имплементации электронного документооборота, в связи с введением обязательной, необоснованной оплаты и отсутствием конкретных результатов для экспедиторского сообщества от данного внедрения признать неудовлетворительной;

3. Отказаться от взимания любых средств с экспедиторских компаний за использование ИСПС (как напрямую, так и посредством использования коммерческих организаций);

4. До момента окончания интегрирования всех участников портового сообщества в ИСПС и получения конечного продукта от внедрения ЭД предоставлять данные услуги на безоплатной основе.

Глава профкома

Берестенко В.В.