Інформаційна довідка щодо подальших кроків розвитку «єдиного вікна»

Розвиток «Єдиного Вікна» (ЄВ), як правило це великий захід, пов'язаний зі створенням взаємозв'язків і обміну інформацією між митними органами та іншими державними відомствами, відповідальними за торгівлю, а також торговим співтовариством. Тому зазвичай здійснюється на основі поетапного підходу.

Успішна реалізація «Єдиного Вікна» в цілому більше зосереджується на спрощенні та управлінні змінами, а не на технічних рішеннях.

Моделі Єдиного Вікна у значній мірі варіюються в різних країнах у залежності від ступеня готовності та пріоритетів. Вони включають таки системи як е-Митниця, e-Freight, системи Портового співтовариства та урядові системи Єдиного Вікна, які зв'язують установи на національному та регіональному рівнях.

Розвиток середовища національного Єдиного вікна вимагає сильної політичної волі, лідерства та участі державних органів в управлінні розвитку сприятливих умов для функціонування єдиного вікна і платформ зацікавлених сторін, в тому числі політику, законодавство, стандарти, управління змінами та взаємодію з існуючими системами.

Багато розвинених країн не реалізували національну концепцію Єдиного Вікна. Але навпаки розвивали різновиди мереж Єдиного вікна, зокрема Систем портових співтовариств і Митних Єдиних Вікон, Морських які в даний час успішно використовуються для підтримки ефективної роботи логістичного сектора.

У країнах, що розвиваються, і країнах з перехідною економікою, Єдине вікно має успішну історію. Багато з цих країн впроваджують державні Єдині Вікна, які забезпечують користувачам доступ до митних та інших державних установ для спрощення процедур експорту та імпорту.

В цьому контексті нашою головною різницею з розвиненими країнами можна вважати те, що у нас впровадження Єдиного вікна є поштовхом для більш фундаментальної роботи – роботи з впорядкування та стандартизації процедур, тоді як у провідних країн світу це вже досягнуто еволюційним шляхом.

Вплив стану організаційної, технічної спроможності державних інститутів при виконанні контрольних функцій, діяльності суб’єктів які беруть участь в різноманітних технологічних процесах обробки вантажів в морських портах України, особливостей та специфіки інфраструктури портів є природнім, зумовленим об’єктивними чинниками, властивими міжнародним портам різних країн світу.

В умовах України сьогодні – це три моделі, які направлені на спрощення процедур торгівлі в транспорті, торгівлі та логістиці.

1. Митне Єдине Вікно (ПКМУ 364)

Відповідно до статті 33 Митного кодексу України Постановою Кабінету Міністрів від 25.05.2016 № 364 *«Деякі питання реалізації принципу «єдиного вікна» при здійсненні*

митного, санітарно-епідеміологічного, ветерінарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного, радіологічного та інших видів державного контролю» затверджено Порядок інформаційного обміну між органами доходів і зборів, іншими державними органами та підприємствами за принципом "єдиного вікна" з використанням електронних засобів передачі інформації.

Дія ПКМУ поширюється на операції із ввезення на митну територію України товарів, які підлягають митному та іншим видам державного контролю, та вивезення таких товарів за межі митної території України.

В той же час дія не поширюється на каботажні перевезення товарів у вільному обігу та товарів, які ввозяться/вивозяться до/з портів під митним контролем, а впроваджена інформаційна система призначена виключно для взаємодії органів доходів і зборів, державних контролюючих органів та не передбачає обміну інформації між суб'єктами господарювання**,** а зазначений порядок застосовується тільки у деяких морських портах.

Тобто - ***впроваджена Інформаційна система не дозволяє здійснювати обмін інформацією між морським агентом, портовим оператором, експедитором, перевізником тощо.***

Суть такого обміну є значно ширшим ніж митний контроль та оформлення і регулюється цілою низкою інших нормативно-правових актів.

2. Інформаційна система портового співтовариства (ІСПС, або Портове Єдине вікно)

Постановою Кабінету Міністрів України від 3 липня 2013 р. № 553 внесені зміни до постанови Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 р. *№ 451 «Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними»* та визначено поняття **Інформаційної системи портового співтовариства**.

Побудова Інформаційної системи портового співтовариства відбувається з урахуванням міжнародного досвіду провідних морських портів, в яких вже діють аналогічні системи, та рекомендацій Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй №33 (2005 рік), №34 (2011 рік), №35 (2010 рік).

Проект ІСПС в Україні координується міжвідомчою робочою групою, до складу якої увійшли представники влади та бізнесу. Експертну допомогу щодо проекту надає Європейська економічна комісія ООН.

Метою ІСПС є мінімізація паперового документообігу при виконанні всіх **операційних процедур** в порту, пов'язаних з обробкою суден, оформленням вантажів, контрольованої безпеки переміщення товарів та транспортних засобів за межі порту, прискорення та спрощення процедур контролю без шкоди до їх форм, обсягів, встановлених законодавством, та якості. Мета ІСПС - мінімізація паперового документообігу при виконанні всіх операцій в порту, пов'язаних з обробкою суден, оформленням вантажів, контрольованої безпеки переміщення товарів та транспортних

засобів за межі порту, прискорення та спрощення процедур контролю без шкоди до їх форм, обсягів, встановлених законодавством, та якості.

Забезпечується виконання процесів, операцій та формальностей, необхідних для обробки транспортних засобів і вантажів в морських міжнародних пунктах пропуску.

Практичний досвід оформлення документів із використанням ІСПС підтверджує, що суб'єкти господарювання та державні органи, при застосуванні тільки одного із модулів системи - електронного наряду, отримали потужний механізм для послідовного впровадження спрощень транспортних операцій та контрольних процедур на різних технологічних етапах обробки зовнішньоекономічних вантажів в порту, що зумовлює актуальність та потребу її впровадження в портах України, з максимальним розповсюдженням на процеси проходження формальностей.

3. Морське Єдине Вікно

У той же час «Адміністрація морських портів України вживає заходів для впровадження інформаційної системи «Морського єдиного вікна» державної форми власності на основі Директив ЄС 2010/65, 2002/59 та Поправки 2016 року до Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року.

Метою морського єдиного вікна є **спрощення та гармонізація адміністративних процедур** шляхом раціоналізації формальностей з надання відомостей та передачі інформації в електронному вигляді **під час перевезення з використанням об'єктів морського транспорту.** (Морський сегмент ланцюга поставок)

Зміни, що відбулись в національному законодавстві у сфері електронного обміну інформацією та електронного документообігу, наявність правових засад для електронного цифрового підпису, електронного декларування товарів, набуття практичного досвіду в проходженні таких формальностей суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності, свого часу об'єктивно зумовили потребу впровадження ефективної інформаційної системи портового співтовариства, якою і є ІСПС для портів України.

Як це зазначено у документі ЄЕК ООН **«Об'єднуючи міжнародну торгівлю: Єдині Вікна і ланцюги поставок в наступному десятилітті»** *Системи портових співтовариств визнані найбільш передовим методом для обміну інформацією в рамках єдиної або національної інфраструктури портової співтовариства. СПС націлені на забезпечення одноразового подання даних, а також розвитку інфраструктури і взаємозв'язку, а також діяльності в областях нормативно-правової бази, стандартизації та гармонізації в міжнародної торгівлі. СПС забезпечують середовище портового співтовариства з щільно інтегрованою системою, яка включає в себе експорт, імпорт, транзитні перевезення, консолідацію, небезпечні вантажі та морську статистичну звітність.*

Сьогодні СПС - єдине вікно портів. Європейська історія відрізняється від азіатської історії. В Європі, Портові системи єдині вікна розвивалися протягом останніх 30 років. Єдині вікна розроблялись не як митне єдине вікно, а для управління в портах і управління ланцюгами поставок. Сьогодні настав час для інтеграції систем портових співтовариств у Національне єдине вікно.

Там, де процеси не автоматизовані, СПС ідеально підходить для формування основи, в т.ч. і основи Національного єдиного вікна. А при наявності - інтеграція може створити оптимальні вигоди для всіх зацікавлених сторін. Витрати уряду будуть мінімальними. У СПС може охоплювати аеропорти, морські або внутрішні водні та оформлення митних декларацій до виїзду за межі пунктів пропуску. У Державному Єдиному вікні існують відносини B2G, G2B. Однак, важливо не забувати про необхідність взаємовідносин B2B. Державні установи не можуть управляти процесами B2B, і це не буде прийнято приватним сектором. Тому у державному ЄВ немає повної інтеграції, а СПС являє собою і Портове Єдине вікно, і шлюз до урядового єдиного вікна, яке управляє процесами урядових органів.

З метою забезпечення міжнародних зобов'язань України та переходу на сучасні методи ведення торгівлі та бізнесу необхідна координації зусиль вищезгаданих ініціатив за підтримки Уряду, у тому числі на основі напрацювань ЄС та таких міжурядових органів як СЕФАКТ ООН, при співробітництві з СОТ, ВМО, ІМО, ЮНКТАД і бізнес-співтовариством.

Сьогодні відбувається не конкуренція економік, а конкуренція ланцюгів постачання. І той, хто показує кращий результат – той показує краще зростання економічних показників.

Кращих же результатів без застосування інноваційних рішень (таких, якими є різновиди Єдиного вікна, що реалізуються в Україні) досягнути сьогодні практично неможливо. Розумним і логічним в цьому плані було б не продовжувати розпорошувати зусилля та ресурси по різних проектах, рухаючись все одно до однієї і тієї ж мети – Національного єдиного вікна, а консолідуватися навколо цієї мети, відповідним чином координуючи свої дії.

Центральним елементом в подальшої роботі повинне бути створення дорожньої карти для розробки Національного єдиного вікна і автоматизація процесів ланцюгів поставок.

Головні стратегічні цілі це:

- стати вузловою точкою в міжнародній торгівлі по транспортним коридорам;
- відповідати стандартам безпеки і спрощення процедур торгівлі;
- підвищити збирання податків;
- створення сприятливих умов для економічної конкурентоспроможності портових операторів;
- підвищити конкурентоспроможність країни (рейтинг в міжнародній торгівлі і інвестиційному кліматі).

Які ключові переваги?

- зниження вартості і часу на проведення торгових і логістичних операцій;
- підвищення ефективності портової логістичного ланцюга;
- автоматизація процедури митного оформлення товарів;
- підвищення прозорості у відносинах Держави і бізнесу.

Для цього необхідно?

- у заходах різних ініціатив Єдиного Вікна в Митних, Морських і портових Системах реалізувати інтероперабельність (взаємодії) цих систем в рамках ланцюга поставок від постачальника до отримувача через подання та обмін інформацією та документами у вигляді електронного запису на базі існуючих стандартів та форматів. (*Як нам відомо, таке рішення було прийнято на засіданні МРГ ще у 2013 році і чомусь не було виконано).*

Виконання цього пункту надасть поштовх реалізації ініціативи ЄС та країн «Східного партнерства» у гармонізації цифрових ринків та розвитку «Цифрових транспортних коридорів», до яких приєдналася Україна. Саме це надасть можливість приєднатися та реалізувати систему «Track&Trace» для бізнесу та контролюючих органів, розпочату у ЄС між СПС різних країн.

- розглянути та запровадити додаткові механізми для спрощення фінансування за початкування та впровадження Національного Єдиного вікна, у тому числі через міжнародну технічну та фінансову допомогу.

Уряд України концентрує зусилля для підтримки ведення бізнесу та покращення бізнес-клімату, відродження української промисловості і завоювання нових ринків, що сприятиме залученню нових інвестицій.

Прем'єр-міністр зазначив: ***"Ми повинні бачити нові робочі місця, новий продукт, заробітну плату людям, податки в державу і ми активно створюємо механізми для цього. Наше завдання як уряду - кожна гривня, яка інвестується в економіку України, кожен долар або євро, повинні бути успішними. Той, хто хоче вкладати, повинен знати, що це безпечно для нього."***

Такий шлях є найбільш ефективним методом швидкої модернізації при значному зниженні ризиків і очевидному позитивному ефекті, що відбивається в зростанні ключових показників роботи портів і розширенні їх технічних можливостей та конкурентоспроможності.