

Довідка
щодо перешкод на шляху подальшого розвитку
інформаційної системи портового співтовариства

I. Загальна інформація

Станом на 01.04.2017 до **Угоди про інформаційне співробітництво** з ДП «Адміністрація морських портів України», передбаченої постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 451, приєдналося **1096 організацій**:

28 державних органів (у тому числі 4 – правоохоронних);

1068 суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність в морських портах, а саме:

222 морських агента;

12 портових операторів (стивідорних компаній);

14 перевізників (13 автомобільних, 1 залізничний);

820 вантажовласників або уповноважених ними осіб (транспортно-експедиторських організацій).

Із числа вантажовласників або транспортно-експедиторських організацій **15** суб'єктів господарювання вибрали для себе категорію «Заявників», тобто, за термінологією Угоди про інформаційне співробітництво, вони **подають документи на паперових носіях через представника адміністрації порту** для подальшого внесення електронних документів та документів в електронному вигляді працівниками відповідних підрозділів порту згідно технологічних схем.

Із загальної кількості внесеної до ІСПС інформації по контейнерах **лише 2,1% вводилося з паперових носіїв** через адміністрації морських портів. **97,9% введено віддалено**, з робочих місць транспортно-експедиторських організацій (вантажовласників).

Станом на 01.04.2017 Центром обробки даних укладено **1021 договори про надання доступу до ІСПС та договори про надання послуг з технічної підтримки та обслуговування ІСПС**, в тому числі:

26 – з державними органами (з них 3 – із правоохоронними органами)

995 – з суб'єктами господарювання, що провадять свою діяльність в морських портах, а саме:

200 – з морськими агентами;

7 – з портовими операторами (стивідорними компаніями);

14 – з автомобільними перевізниками;

774 – із вантажовласниками або уповноваженими ними особами (транспортно-експедиторськими організаціями).

II. Перешкоди та гальмування на шляху подальшого розвитку ІСПС

Слід зазначити, що припущення про одностайну підтримку впровадження інноваційного проекту єдиного вікна в морських портах було б наївним з боку організацій, які розпочинали його реалізацію

В матеріалах попередніх засідань Міжвідомчої робочої групи детально викладені умови, за яких процес проходив, етапи впровадження та становлення.

Якщо умовно розділити на групи факти перешкоджання, спротиву та гальмування подальшого розвитку ІСПС, вони виглядають наступним чином.

1. Перешкоджання та спротив.

1.1. Розповсюдження інформації в ЗМІ та соціальних мережах.

Першою була публікація в журналі «Комментарии» від 04.10.2013 № 38 «Порты поставят на счетчик». Автор – Вікторія Подолянець. У цій статті стверджувалося, що компанія «ПЛАСКЕ» може заробити на встановленні програмного забезпечення ІСПС 1 млн. євро на рік за рахунок українських споживачів, при цьому у статті зазначалося, що витрат бюджетних коштів не передбачається, а система має працювати на умовах самоокупності.

Після цього, у соціальній мережі «Facebook» була створена група «НЕТ КОРРУПЦИИ НА ТРАНСПОРТЕ», на якій, та на інших Інтернет-ресурсах (наприклад, <http://argumentua.com/>; <http://skelet-info.org/>; <http://nashigroshi.org>, тощо) регулярно з'являлася та продовжує з'являтися упереджена, а іноді – заздалегідь недостовірна (неправдива), інформація про хід впровадження проекту «Єдине вікно-локальне рішення», образливі та хибні коментарі на адресу ДП «АМПУ», ТОВ «ППЛ 33-35» та окремих посадових осіб.

Так, зокрема, нещодавно зафіксовано непоодинокі випадки тиражування та інтерпретацій в інтернет-ресурсах телепрограми «Наші гроші» (телеканал «24») від 20.02.2017 р. на тему «Бюрократія та монополія в Одеському порту: резонансне розслідування» Приватного акціонерного товариства «Телерадіокомпанії Люкс». Автори цього сюжету розповсюджують заздалегідь недостовірну та перекручену інформацію, навмисно створюють штучний негативний суспільний резонанс навколо впровадження та функціонування ІСПС в морських портах України, намагаючись створити хибне сприйняття та викликати суспільну недовіру до проекту як такого, при цьому роблячи незрозумілі та не підкріплені жодними доказами висновки та безпідставно звинувачують учасників проекту.

1.2. Звернення до органів прокуратури України.

Починаючи з червня 2014 року Асоціація міжнародних експедиторів України (АМЕУ) та Первинна профспілкова організація експедиторів Одеського регіону регулярно зверталася та звертається до органів прокуратури (Генеральна прокуратура, прокуратура Одеської області, Чорноморська прокуратура з нагляду за додержанням законів у транспортній сфері Одеської області) із заявами щодо можливого порушення законодавства з боку посадових осіб ДП «АМПУ», ТОВ «ППЛ 33-35» при здійсненні суб'єктами господарювання транспортно-експедиторської діяльності в морських портах.

Прокуратурою Одеської області проводилися відповідні перевірені заходи, які не вивили порушень з боку осіб, що перевірялися.

Кримінальне провадження, яке проводилося органами МВС України за заявою громадян В.В.Берестенка та О.В.Захарова також було закрито за відсутністю факту кримінального правопорушення. Слід додати, що пан В.В. Берестенко фігурує у вищезгаданому сюжеті у якості «представника транспортно-експедиторської організації», який прямо не вдоволений впровадженням ІСПС.

Незважаючи на це, у вересні 2015 року АМЕУ знов звернулася до прокуратури Одеської області із заявою щодо неналежного стану досудового розслідування за закритим кримінальним провадженням.

1.3. Звернення до органів виконавчої влади.

Також протягом 2014-2016 років АМЕУ зверталася практично до всіх гілок виконавчої влади України: Адміністрації Президента і Прем'єр-міністра України, Першого Віце-прем'єр-міністра, Антимонопольного комітету, Міністерства інфраструктури, Міністерства фінансів та Одеської обласної держадміністрації.

В своїх заявах була викладена все та ж викривлена та недостовірна інформація про етапи впровадження проекту та намагання будь-яким чином звернути увагу керівництва країни на перешкоджання здійснення господарської діяльності транспортно-експедиторських організацій з боку ДП «АМПУ» та ТОВ «ППЛ 33-35».

Окрім зазначеного, продовжується наполягання на переданні програмного забезпечення та обслуговування ІСПС на користь держави.

При цьому АМЕУ робиться акцент на безкоштовному користуванні інформаційними послугами за рахунок державних коштів.

1.4. Звернення до суду.

У листопаді 2015 року ТОВ «Інтер Транс Лоджістікс» (одним з засновників якого є Заступник генерального директора АМЕУ та Голова профспілкової організації експедиторів Одеського регіону Берестенко В.В.)

звернулося до суду з позовної заявою до ТОВ «ППЛ 33-35» та ДП «АМПУ» (третя особа) про визнання недійсною частини положень договору про надання послуг з технічної підтримки та обслуговування ІСПС.

Судами всіх інстанцій, включаючи Вищий господарський суд України заявникові було відмовлено у задоволенні позову. При цьому, судом підтверджено законність дій ДП «АМПУ» та ТОВ «ППЛ №№-35» по впровадженню ІСПС в морських портах України, а також відсутність порушень вимог чинного законодавства у процедурі впровадження цього проекту та укладання договорів з учасниками портового співтовариства.

1.5. Позиція Мінінфраструктури України (МІУ).

З самого початку впровадження проекту та до вересня 2016 року ми відчували підтримку з боку МІУ. У квітні 2014 року міністерством було затверджено план подальшого впровадження ІСПС в морських портах України на 2014-2015 роки, а в квітні 2015 року – перелік заходів щодо подальшого впровадження ІСПС на 2016-2020 рік.

Починаючи з вересня 2016 року МІУ займає відверто негативну позицію, висловлюючи свої думки у соціальній мережі Facebook, які практично повністю дублюють хибну та упереджену інформацію у цій мережі та інших Інтернет-виданнях.

У вересні 2016 року МІУ було призначено службову перевірку законності впровадження ІСПС.

Результати такої перевірки залишилися б для нас невідомими, але 30.03.2017 на сторінці соціальної мережі Facebook було опубліковано відповідь МІУ на депутатське звернення народного депутата України Соболева Є.В., в якому у числі іншого, йшлося про виявлення у результаті зазначеної перевірки ознак порушення антимонопольного законодавства України, про що МІУ у грудні 2016 року інформувало Антимонопольний комітет України та Службу безпеки України.

Також у зазначеній соціальній мережі 02.04.2017 поширено інформацію про створення в ДП «АМПУ» робочої групи по розробці технічного завдання для створення програми, до якої не буде доступу митниці та іншим контролюючим органам. Така програма планується для проведення тендерної закупівлі за кошти державного підприємства, витрати вже передбачено фінпланом ДП «АМПУ» на 2017 рік.

Якщо така інформація відповідає дійсності, постає питання щодо порушення принципу «єдиного вікна», а саме, нерозуміння з боку МІУ пов'язаності логістичних процесів в порту з безпосередньою діяльністю державних контролюючих та правоохоронних органів у пунктах пропуску та за їх межами.

Підсумовуючи викладене у цьому розділі, треба зазначити, що викликає певне обурення та здивування непослідовність та суперечливість дій Мінінфраструктури, яке у попередні роки всіляко підтримувало проект, а зараз намагається шляхом витрати державних коштів створити вже створене за рахунок приватних коштів, мотивуючи свої дії державними інтересами.

Не враховується світовий досвід, позиція численних міжнародних експертів, ділових асоціацій, Кабінету Міністрів України, органів виконавчої влади, представники яких входять до Міжвідомчої робочої групи зі спрощення процедур міжнародної торгівлі та логістики в Україні, зокрема Мінекономрозвитку (щодо запобігання витрат державних коштів), тощо.

Зводяться нанівець дерегуляційні заходи при оформленні державними органами морських суден, знову виникає потреба у послугах так званих «ходунків» - експедиторів, які будуть очікувати в чергах рішення митниці щодо переміщення товарів через порти, тощо.

При цьому, мотивація МІУ копіює численні псевдо аргументи посадових осіб АМЕУ, деяких активних користувачів соціальних мереж, які вже неодноразово спростовувалися, та які пройшли детальний аналіз, в числі інших, у судових інстанціях, перевірку правоохоронних органів.

2. Гальмування реалізації проекту.

2.1. З боку морських агентів та портових операторів.

Одним з проблемних питань впровадження повноцінного електронного документообігу між учасниками портового співтовариства є гальмування процесу обміну інформацією в електронному вигляді між багатьма морськими агентами та портовими операторами контейнерних терміналів в Одеському морському порту.

Це пояснюється небажанням порушувати встановлений багаторічний порядок надання вантажовласниками (уповноваженими особами) до морського агента паперових документів для підтвердження права власності на товари, що були перевезені, а також фінансових документів, які свідчать про сплату фрахту за перевезені товари.

Численні наради з врегулювання цього питання не призводять до бажаного результату і представники транспортно-експедиторських організацій вимушені надавати паперові примірники документів до більшості морських агентів та портових операторів в Одеському морському порту.

Останнім часом невелика кількість морських агентів обмінюється інформацією з контейнерними терміналами, деякі намагаються тестувати двосторонній обмін електронною інформацією з портовими операторами, але процес рухається вкрай повільно.

Зазначена функція в ІСПС вже реалізована у повному обсязі і за бажанням морських агентів та терміналів може бути впроваджена у стислі терміни.

2.2. Впровадження електронного обміну інформацією при здійсненні експортних операцій з контейнерами.

На сьогоднішній день повний цикл оформлення експортних контейнерів повністю автоматизовано лише у пункті пропуску «Іллічівський рибний порт».

Це реалізовано завдяки активній позиції керівництва ТОВ «Іллічівський морський рибний порт», який оперує на території цього пункту пропуску.

Інші контейнерні термінали вкрай повільно реалізують зазначену технологію, пояснюючи свої дії необхідністю великих часових та фінансових витрат на розробку їхніми програмістами відповідного програмного забезпечення. Процес рухається, але реальні строки впровадження передбачити неможливо.

2.3. Підключення до ІСПС внутрішніх митниць ДФС.

28.07.2016 за підсумками спільної наради, що проходила в ДФС за участі ДП «АМПУ» було прийняте рішення про використання інформації, наявної в ІСПС внутрішніми митницями, в які направляються товари в контейнерах з портів Одеської області для подальшого митного оформлення.

Метою цього заходу є досягнення повністю безконтактного оформлення в митниці товарів, які прямують внутрішнім та прохідним транзитом з пунктів пропуску у портах Одеської області.

Початок цього пілотного проекту було запропоновано провести на базі Київської міської митниці ДФС.

У жовтні 2016 року Київська міська митниця звернулася до керівництва ДФС для погодження підключення до ІСПС.

На сьогоднішній день, відповіді від Департаменту інформаційних технологій ДФС (відповідальний виконавець опрацювання згаданого листа) до Київської міської митниці не надходило.

2.4. Проведення пілотного проекту при здійсненні митного оформлення транзитної нафти сировини.

З метою прискорення процедур контролю при здійсненні транзитного переміщення нафти сировини, що прямує з Одеського морського порту до Республіки Білорусь, запобігання зайвого паперового документообігу у митниці відправлення (Енергетична митниця), забезпечення дієвого контролю за кількісними та якісними характеристиками товару, що переміщується, отримання інформації безпосередньо з облікових приладів складу зберігання

нафти тощо, у листопаді 2016 року Секретаріатом МРГ було направлено листа до керівництва ДФС щодо можливого запровадження пілотного проекту із пропозицією проведення спільної наради з подальшим підключенням до ІСПС Житомирської митниці ДФС (митниця на кордоні з Республікою Білорусь).

У січні 2017 року до ДФС (на відповідний запит), було направлено листа з детальним переліком питань, які можуть бути обговорені на зазначені нараді та пропозиції по їх вирішенню.

На сьогоднішній день, ніякого руху з цього питання з боку ДФС немає.

Підсумовуючи викладене, треба зазначити, що ІСПС є реально працюючим інструментом, який надає можливість портовому співтовариству контролювати процес транскордонного переміщення товарів (від моменту подання попередньої інформації про товари до перетину кордону до моменту вивезення їх за межі пункту пропуску (порту), та юридично фіксувати факти звернення, розгляду та прийняття рішення державними контролюючими органами щодо переміщення транспортних засобів та товарів через митний кордон України.

При цьому, державні органи виконують свої функції, аналізуючи ризики, які виникають, та приймають відповідні рішення, а суб'єкти господарювання інформовані про такі рішення, та можуть їх аналізувати, планувати свою роботу, оптимізувати витрати, та у разі необхідності оскаржувати рішення будь-якого державного органу у законний спосіб, користуючись електронними записами в ІСПС.

Доля проекту по впровадженню ІСПС в портах України зараз знаходиться в руках Міжвідомчої робочої групи.

Якщо казати відверто, в обставинах постійного інформаційного та адміністративного тиску (із залученням правоохоронних органів), намагання паплюження досягнутого, ризиків, які штучно створюються окремими особами, постійного уведення ними в оману державних установ, ми не можемо прогнозувати ні майбутніх інвестицій у вдосконалення програмного забезпечення та створення нових функцій системи, її взаємодії з іншими системами електронного документообігу, ні оновлення обладнання, ні створення нових робочих місць.

Сподіваємось на підтримку з боку державних інституцій та міжнародного експертного середовища.