

УДК 339.543:656.073.5

Л.Р. Прус, доц., канд. екон. наук

*Науково-дослідний центр митної справи Науково-дослідного інституту фіскальної політики
Університету державної фіскальної служби України, м. Хмельницький, Україна*

Проблеми функціонування інформаційної системи портового співтовариства в морських портах України

У статті досліджено використання інформаційної системи портового співтовариства в морських портах. Проаналізовано нормативно-правове, інституційне забезпечення використання інформаційної системи портового співтовариства. Наведено основні напрями проблем практичної роботи за допомогою інформаційної системи портового співтовариства при здійсненні митного контролю та митного оформлення в Україні. З'ясовано, що приватна фірма монополізувала процес обробки даних в портах України, а розроблена нею програма не відповідає чинному законодавству, зокрема Митному кодексу України та набула значних повноважень у частині встановлення умов доступу та функціонування інформаційної системи портового співтовариства.

митний контроль, інформаційна система портового співтовариства, морський порт, державно-приватне партнерство

Л.Р. Прус, доц., канд. екон. наук

Научно-исследовательский центр таможенного дела Научно-исследовательского института фискальной политики Университета государственной фискальной службы Украины, г. Хмельницкий, Украина

Проблемы функционирования информационной системы портового сообщества в морских портах Украины

В статье исследовано использование информационной системы портового сообщества в морских портах. Проанализированы нормативно-правовое, институциональное обеспечение использования информационной системы портового сообщества. Приведены основные направления проблем практической работы с помощью информационной системы портового сообщества при осуществлении таможенного контроля и таможенного оформления в Украине. Выяснено, что частная фирма монополизировала процесс обработки данных в портах Украины, а разработанная ею программа не соответствует действующему законодательству, в частности Таможенному кодексу Украины и приобрела значительные полномочия в части установления условий доступа и функционирования информационной системы портового сообщества.

митний контроль, інформаційна система портового співтовариства, морський порт, державно-приватне партнерство

Постановка проблеми. ДП «Адміністрація морських портів України» (АМПУ), що віднесено до сфери управління Міністерства інфраструктури України, спільно з приватним підприємством ТОВ «ППЛ 33-35» впровадило інформаційну систему портового співтовариства (ІСПС), яка мала б виконувати функції «єдиного вікна» у морських портах. ІСПС стала результатом усвідомлення та формалізації прикладної проблеми, пов'язаної з оформленням контейнерів в морських портах, та є одним із засобів реалізації концепції державно-приватного партнерства, зокрема й у сфері митної справи, та з кінця 2015 року використовується всіма морськими портами України. Це, як відзначає АМПУ, в подальшому дозволить повністю перейти на електронну форму оформлення суден.

Разом з тим, Асоціація міжнародних експедиторів України підкреслює у своїх зверненнях, що практика використання ІСПС викликає багато заперечень у суб'єктів ЗЕД, не надає вигід державі та не забезпечує досягнення мети впровадження концепції «єдиного вікна».

Аналіз останніх досліджень і публікацій. ІСПС присвячено небагато наукових праць, які здебільшого мають описовий характер та не розкривають проблемних

питань, при цьому ІСПС розглядається не комплексно та без урахування особливостей здійснення митного та прикордонного контролю. Зокрема, у праці О. М. Тимощука, О. В. Мельник [14] зазначено ІСПС як електронний обмін даними в системі портового співтовариства, яка усуває суб'єктивне втручання в процес регулювання зовнішньої торгівлі, прискорює транспортний процес і усуває умови для корупції. Л.В. Джулій, Л.В. Луценко у [4] розглядають лише аспект функціонування системи управління ризиками в морських пунктах пропуску на базі єдиної ІСПС. Переваги та подальші перспективи функціонування ІСПС розкриті у науковій праці [2].

Отже, дослідження даного питання недостатнє, оскільки ІСПС постійно вдосконалюється, проводяться робочі зустрічі з розробниками, представниками АМПУ, суб'єктами, що здійснюють зовнішньоекономічну діяльність, представниками владних повноважень тощо. Також є можливість ознайомлюватись з необхідною інформацією про концепцію «Єдине вікно - локальне рішення» або впровадження, функціонування, експлуатацію ІСПС, за допомогою оприлюднення засідань Міжвідомчої робочої групи зі спрощення процедур міжнародної торгівлі тощо, користуючись даними, відомостями, контактами і документами з загальнодоступних офіційних джерел, наявних зокрема спеціалізованих сайтів. Вносяться відповідні пропозиції, удосконалюються та тестуються відповідні функції ІСПС та її модулі. Так, вже опрацьовуються питання щодо здійснення необхідних змін у зв'язку із запровадженням попередньої інформації про прибуття вантажу у контейнерах на територію України морським транспортом задля подальшого впровадження ДФС України інформаційної системи націлювання вантажів WCO CTS (Cargo Targeting System) за підтримки ВМО та у відповідності до постанови КМУ №364 від 25.05.2016 р. [11]. Отже, аналіз наукових джерел показує, що на даний час проблеми функціонування ІСПС в Україні досліджені недостатньо.

Постановка завдання. Мета статті – проведення аналізу основних аспектів практичної реалізації ІСПС в морських портах України та виявлення «слабких місць» її використання, зокрема при здійсненні митного контролю та митного оформлення.

Виклад основного матеріалу. ІСПС не є програмним продуктом для реалізації принципу «єдиного вікна» у сьогодинському його розумінні як єдиної електронної бази даних, яка дозволяє різним службам державного контролю та митницям ДФС в автоматичному режимі обмінюватись інформацією про вантаж, який проходить через кордон України та про результати його державного контролю.

Проведений аналіз законності та раціональності практичного застосування ІСПС на основі дослідження позицій представників користувачів цієї системи, зокрема Асоціації міжнародних експедиторів України, Профспілки експедиторів Одеського регіону, дозволив виявити значні проблеми та з'ясувати, що їх сутність виявляється як у правовій, так і організаційних площинах. Серед них виділяємо:

1. На жаль, нині існує ситуація, за якої домінанта в реалізації проекту ІСПС віддана приватному партнерові (ТОВ «ППЛ 33-35»), що виявляється у розширеному обсязі прав порівняно з державним партнером (зокрема, щодо права власності на об'єкти, створені в процесі реалізації проекту ІСПС).

Власником та розробником ІСПС стала приватна компанія, послуги якої були безальтернативно нав'язані суб'єктам господарювання. Отже, ТОВ «ППЛ 33-35» стало монополістом по наданню послуг з доступу суб'єктів господарювання до ІСПС. Цьому сприяла підтримка з боку АМПУ, яке незаконно відмовляло у прийомі документів до оформлення вантажів на паперовому носії та у разі відсутності у суб'єктів господарювання підписаних угод з ІСПС. Натомість, було створено ситуацію, коли держава не могла втручатися в діяльність приватного суб'єкту господарювання, оскільки послуги з доступу до ІСПС надаються за вільними тарифами. Ця тенденція в принципі відповідає недостатньому державному регулюванню, яке в нинішній ситуації глибоко впливає на бізнес-середовище. Це є й прикладом створення за допомогою

держави штучних перепон у вільному здійсненні господарської діяльності та лобіювання державними службовцями інтересів саме приватного сектору економіки.

Укласти договір із приватною фірмою – обов'язкова вимога, оскільки з 2015 року ІСПС прописана в Типовій технологічній схемі здійснення митного контролю водних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон, затвердженій постановою КМУ від 21.05.2012 451 [12]. Відтоді, судно навіть в порт не може зайти, не уклавши угоду з власником ІСПС.

Поряд з цим, АМПУ відзначає, що підгрунтям для створення ІСПС було оголошення на сайті ДП «Одеський морський торговельний порт», на яке відгукнулося лише АТ «Пласке», а тендер проводити згідно чинного на той час законодавства не було потрібно. При цьому, АТ «Пласке» є гравцем на ринку експедиторських послуг й отримує суттєву конкурентну перевагу при цьому – доступ до конфіденційної інформації конкурентів на цьому ринку.

У більшості країн, також як і в Україні, підключення користувача до системи є добровільним. Обов'язкове використання системи передбачено тільки у Фінляндії, Маврикії і Гватемалі. А в Україні зокрема, зазначено, що митні органи будуть приймати до розгляду інформацію про результати зважування виключно в ІСПС в електронному вигляді.

Згідно п. 3 ст. 31 МКУ у державній митній справі можуть застосовуватися інформаційні, телекомунікаційні та інформаційно-телекомунікаційні системи і засоби їх забезпечення, розроблені, виготовлені або придбані органами доходів і зборів. Інформаційні, телекомунікаційні та інформаційно-телекомунікаційні системи і засоби їх забезпечення, розроблені, виготовлені або придбані органами доходів і зборів, є державною власністю і закріплюються за відповідними органами доходів і зборів (п.4 ст.31 МКУ).

Згідно з п. 7 Типової технологічної схеми пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, затвердженої постановою КМУ від 21.10.2012 451 [12], саме АМПУ з метою впровадження, забезпечення функціонування та розвитку ІСПС, у тому числі визначає порядок і умови підключення та використання ІСПС.

Недоліками в організації функціонування ІСПС найчастіше експедитори відмічають: відсутність зворотного зв'язку і можливостей інтеграції з інформаційними системами клієнтів, що створює бар'єри для повномасштабного інформаційного обміну і використання електронних форм документів; бажано розширити функціональні можливості ІСПС, зокрема, включити в систему модулі процесингу за всіма видами платежів; розглянути можливість включення витрат на інформаційний доступ в систему до портових зборів.

Організаційне рішення побудови ІСПС мало б полягати у прозорості та спрощенні процедури оформлення вантажів, що повинно було виключити можливість незаконних поборів і тим самим викоринити корупцію. Однак, практична реалізація показала, що дана система не є «єдиним вікном», а по суті є нескладною комп'ютерною програмою «електронна черга», замість повного комплексу цифрових послуг.

На практиці також виявилось, що в ІСПС фіксується лише факт подачі експедитором документів для реєстрації вантажу. А сама процедура роботи з документами залишилася за попередньою схемою і проводиться все так само – в «ручному режимі», за допомогою попередніх тіншових операцій.

Тобто, власник вантажу, як і раніше, витрачає додатково час й на те, щоб його документи прийняли до розгляду. При цьому експедитори як і раніше повинні надавати низку аргументів, щоб уникнути проблем з оформленням.

2. Концептуальний розгляд правового механізму ІСПС, що істотно відображає проблеми й перспективи розвитку даного засобу співпраці держави та приватного сектору, дозволив зробити такі висновки:

2.1. Відсутні визначені у нормативних актах процедури вибору на основі проведення відкритого конкурсу чи за тендерною процедурою суб'єкта господарювання, яке є Центром обробки даних.

2.2. Інформація про умови державно-приватного співробітництва між приватною компанією (Центром обробки даних) та АМПУ не оприлюднюється.

2.3. Держава не отримала вигід від впровадження інформаційної системи, оскільки всі права на неї належать дочірній компанії АТ «Пласке». Це не відповідає Рекомендаціям ЄЕК ООН №33, 34, 35 [3; 13; 15] щодо створення механізму «єдиного вікна» для обміну інформацією між торговими організаціями та державними органами, у яких зазначено, що держава отримує користь з усунення проблеми недоотримання доходів та що інформаційна система зазвичай створюється на державному рівні митною адміністрацією.

2.4. Відсутнє закріплення на нормативному рівні використання приватною компанією інформації державного значення, захисту інформації, яка потрапляє у розпорядження приватної компанії з ІСПС, особливостей договірних відносин з центром обробки даних та інформаційної системи, зокрема її використання у процесах здійснення митних формальностей на морському транспорті.

Зокрема, МКУ визначено відповідний режим використання інформації щодо експортно-імпорتنих операцій конкретних суб'єктів господарювання, яка надається органам доходів і зборів. Так, відповідно до ст. 452 МКУ така інформація може надаватися лише органам досудового розслідування при кримінальних впровадженнях та за запитами державному уповноваженому Антимонопольного комітету України та голові територіального відділення Антимонопольного комітету України у зв'язку з розслідуванням ними антиконкурентних узгоджених дій.

Поряд з цим, сама приватна компанія зазначає, що робота профільних модулів системи функціонування забезпечуються згідно системи захисту інформації, засвідченої документом державного зразка, що зумовлює обсяг прав та обов'язків користувачів системи і Центру обробки даних за правилами та режимом системи захисту інформації, визначених законом та відповідним договором, та не передбачає несанкціоноване поширення даних за інтерфейсами робочих модулів [9].

2.5. За умови подальшого її використання необхідно забезпечити вдосконалення нормативно-правової бази регулювання відносин ІСПС, яка б відповідала сучасним реаліям та європейському передовому досвіду, зокрема Рекомендаціям ЄЕК ООН №33-35 [3; 13; 15].

Так, дод. 10 наказу Мінтрансв'язку України «Про затвердження Правил оформлення вантажних перевізних документів на перевезення морським транспортом» від 13.12.2004 р. №1098 встановлено форму наряду, яка не кореспондується з існуючою в ІСПС (форма затверджена наказом АМПУ від 10.11.2016 р. №384).

Правилами надання послуг у морських портах України, затверджених наказом Мінінфраструктури від 05.06.2013 р. №348 (п. 12.3), встановлено, що портовий оператор (оператор терміналу) веде облік вантажів у *паперовому вигляді* або *за допомогою ІСПС* (за наявності). Але при цьому у п. 7.4 цього ж наказу зазначено, що у разі функціонування у порту ІСПС дії, передбачені розділами IX «Приймання вантажу та оформлення приймання вантажу портовим оператором (оператором терміналу)», XII - XV (XII. Облік вантажів портовим оператором (оператором терміналу), XIII. Порядок вивезення вантажів з морського порту, XIV. Здавання (видача) вантажів, XV. Надання послуг з обслуговування суден) *здійснюються із застосуванням ІСПС*.

Відповідно до Правил надання послуг у морських портах України, затверджених

наказом Мінінфраструктури від 05.06.2013 р. №348, портовий оператор (оператор терміналу) оформляє приймання вантажу, що ввозиться на територію України, генеральним актом, актом-повідомленням і тальманськими розписками (відвісами) відповідно до зводу звичаїв морського порту. В подальшому, товари вивозяться з морського порту або переміщуються на склади тимчасового зберігання. При цьому, може відбуватися підміна товару, пересортування, митне оформлення нижче ризиків та інші зловживання. Це пов'язано й з тим, що від моменту подачі митної декларації МД ІМ40 до фактичного випуску з порту може проходити від 15 до 30 хвилин максимум. Отже, необхідно починати здійснювати контроль за переміщення товарів ще на етапі проходження лінії і візування контейнера, здійснювати моніторинг в режимі on-line ситуацій на «Одарія», «Лісках», «Євротерміналі», «б-му км» в Одесі та на «рибпорту» з «Алди» в Чорноморську. Це дозволить виявити, контейнера яких суб'єктів ЗЕД випускають без митного огляду тощо, а які оглядають тривалий час. З метою профілактики існування такої схеми необхідно внести зміни до наказу Мінінфраструктури від 05.06.2013 р. №348 та відповідної технологічної схеми.

У п.5 Типової технологічної схеми здійснення митного контролю водних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон, затвердженої постановою КМУ від 21.05.2012 р. №451 [12], відзначено, що агентська організація (морський агент) зобов'язана не пізніше ніж за одну добу до прибуття судна закордонного плавання в порт призначення на митній території України подати *митному органу, в зоні діяльності якого розташований такий порт*, інформацію в електронному вигляді за формою, встановленою Мінфіном, про товари, прийняті до перевезення у контейнерах у порт призначення на митній території України. Така інформація використовується митним органом виключно для визначення форми та обсягу контролю, достатнього для забезпечення додержання законодавства з питань державної митної справи. Однак, у ІСПС не передбачено визначення/зазначення конкретного митного органу, який має це здійснювати (відділ митного посту тощо). Це призводить до недостатнього контролю за переміщенням товарів, який здійснює митниця відповідно до Порядку виконання митних формальностей при здійсненні транзитних переміщень, який затверджено наказом Мінфіном України від 09.10.2012 р. №1066. Йдеться про незаконне вивезення з території морських портів контейнерів без здійснення митного контролю.

При практичній реалізації ІСПС впроваджено принцип мовчазної згоди, відповідно до якого у разі відсутності заперечень з боку державних органів, уповноважених здійснювати відповідні види контролю в пунктах пропуску через державний кордон України, по закінченні часу, визначеного технологічною схемою обробки і оформлення осіб, товарів, у тому числі вантажів та багажу, та пасажирів у морських портах з використанням ІСПС автоматично проставляється позитивне рішення щодо результатів проведення контролю. Проте, це не передбачено чинним законодавством, а певні технічні проблеми роботи самої ІСПС не дозволяють реалізовувати цей принцип на практиці.

2.6. Поряд із суто правовими механізмами вдосконалення ІСПС значну увагу треба приділити також і забезпеченню цієї діяльності, що полягає у чіткому розмежуванні правоможностей та обов'язків державних органів та інших учасників ІСПС. Так, п. 7 Типової технологічної схеми пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, затвердженої постановою КМУ від 21.05.2012 р. №51 [14], визначає, що у разі функціонування в морському порту ІСПС відмітки про здійснення радіологічного контролю проставляються в такій системі. В п.2 постанови КМУ від 05.10.2011 р. №1031 «Деякі питання здійснення державного контролю товарів, що переміщуються через митний кордон України» та п.7 Типової технологічної схеми

пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, затвердженої постановою КМУ від 21.05.2012 р. №451 [12], зазначено, що у разі наявності та належного функціонування у пунктах пропуску комплексів автоматизованого контролю за переміщенням радіоактивних речовин та ядерних матеріалів радіологічний контроль таких товарів здійснюється виключно у разі перевищення природного радіаційного фону. Отже, якщо товар буде ввозитися на територію морського порту (пункту пропуску) через прохідну, на якій буде встановлено ці автоматичні рентген-стійки, то якщо вони не спрацюють при переміщенні товарів на прохідний, не потрібно отримувати відмітку про проходження радіологічного контролю. Тобто сам факт неспрацьовування стійок і є фактом, який підтверджує проходження вантажем радіологічного контролю. Для цього стійки в портах будуть підключені до системи ІСПС, щоб дані з них автоматично потрапляли туди і були доступні експедитору, агенту і митниці. Але проблема в тому, що таких стійок в морських портах всього лише кілька штук, а прохідних в кожному порту дуже багато, тому АМПУ закладатиме у бюджет гроші для закупівлі таких стійок на все прохідні всіх морських портів України. Однак, поки їх куплять, протестують, встановлять і т.д., пройде ще не один місяць. Відзначимо, що у нормативних актах не вирішено питання того, як бути, якщо автоматичні рентген-стійки будуть знаходитися на реконструкції. Важливим питанням є й те, що ці стійки встановлюються зазвичай на виїзді, чим порушується ст. 319 МКУ, у якій зазначено, що митний контроль та митне оформлення товарів, що переміщуються через митний кордон України, завершуються тільки після проведення встановлених законами України для кожного товару видів контролю. У п. 7 Типової технологічної схеми пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, затвердженої постановою КМУ від 21.05.2012 р. №451 [12] вказано, що після здійснення радіологічного контролю посадова особа відповідного контролюючого органу проставляє відповідні відмітки на товаросупровідних (товаротransпортних) документах, які повертаються посадовій особі митного органу. Але як це можливо, якщо стійки на виїзді?

У цілому, навіть при застосуванні ІСПС, АСМО «Інспектор» (контроль за переміщенням товарів) та Червоного контейнеру, цілісна картина приходу та вибуття товарів відсутня, оскільки відповідні модулі/журнали між собою не кореспондуються. Внаслідок цього виникають прогалини, зокрема у сфері здійснення митного контролю та митного оформлення.

2.7. Державно-приватне партнерство є найбільш чутливою сферою у сприйнятливості до корупційних ризиків, у зв'язку з цим необхідно здійснити кроки щодо практичного втілення механізмів, передбачених Законами України «Про засади запобігання та протидії корупції», «Про запобігання корупції» в цій сфері.

Так, керівництво АМПУ, під виглядом захисту інтересів ІСПС, насправді намагається відстояти створену корупційну схему, яка зараз повністю нівелюється, про що свідчить:

1) Висновок Комітету ВРУ по боротьбі з корупцією, який встановив корупційну схему при впровадженні ІСПС, з боку АМПУ і ТОВ «ППЛ 33-35» (рішення Комітету від 16.03.2016, протокол № 66);

2) Повернення законопроекту Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про морські порти України» щодо функціонування інформаційної системи портового співтовариства» і визнання АМПУ того, що ІСПС повинна бути державною системою.

У законопроекті не було відображено власника ІСПС, фінансові аспекти функціонування ІСПС, пропонувалось право АМПУ залучати інших суб'єктів

господарювання для забезпечення ІСПС, при цьому була відсутня вимога щодо їх вибору. А відповідно до п. 8, 9, 14 ст. 1 та п. 8 ч.1 ст. 4 Закону України «Про морські порти України» [7] інформаційні системи, які впроваджуються для реалізації принципу «єдиного вікна», є стратегічними об'єктами портової інфраструктури та мають перебувати у державній власності.

Серед негативних аспектів, які відзначають експедитори, можна виділити: примусове підписання не вигідних договорів з Центром обробки даних ТОВ «ППЛ 33-35»; встановлення у якості одиниці вимірювання не кількості документів, а контейнерів; неодноразове підвищення тарифів за доступ до ІСПС; неправомірний доступ ТОВ «ППЛ 33-35» до інформації про господарську діяльність інших експедиторів і суб'єктів, що працюють в портах України; одностороннє прийняття рішення про доступ до ІСПС. Недостатньо обґрунтованим є й формування тарифу на доступ до ІСПС, зокрема дискусійним залишається питання, чому одиницею виміру є не документ на вантаж, а контейнер.

В 2016 році програмне забезпечення ІСПС повинно було перейти у державну власність, але цього не було виконано у зв'язку з тим, що ТОВ «ППЛ 33-35» виставило значний рахунок за розроблене програмне забезпечення. Тому, на сьогодні, ТОВ «ППЛ 33-35» залишається повноцінним єдиним власником і розпорядником програмного забезпечення ІСПС та всієї інформації інформаційної системи.

В цей час, керівництво АМПУ не оприлюднює жодних умов співпраці з ЦОД та не надає жодних документів, щодо права ЦОД припиняти доступ суб'єктів господарювання до ІСПС. Зокрема, ТОВ «ППЛ 33-35» усуває від доступу до ІСПС компанії, які не погоджуються з його політикою і самостійно визначає суб'єктів господарювання, яким буде надавати доступ. Це пов'язано з тим, що не була прийнята бізнес-модель з ІСПС, відповідно до якої приватний сектор мав інвестувати, повертати інвестиції та отримувати прибуток, а потім передати систему у розпорядження портів, які у державній власності або залишити її працювати як засіб державно-приватного партнерства. Наслідком цього стало недостатнє виконання державою функцій у сфері регулювання міжнародної торгівлі та створення умов для вільної конкуренції.

Оцінки експертів засвідчують, що схема взаємодії між АМПУ та ТОВ «ППЛ 33-35» носить ознаки узгоджених дій держави і конкретного суб'єкта господарської діяльності, спрямовані на обмеження вільної конкуренції в морських портах України та ставить в залежність діяльність портів держави із забезпечення експортно-імпорتنих операцій від приватної компанії. Тому наприкінці 2016 року – у січні 2017 року Антимонопольним комітетом України з метою встановлення відповідності вимогам конкурентного законодавства порядку розробки та умов використання заявниками ІСПС було проведено опитування. А вже 18 квітня 2017 року на засіданні Антимонопольного комітету України було схвалено пропозиції до КМУ, а саме, доручити заінтересованим центральним органам виконавчої влади внести пропозиції щодо вирішення наявних проблемних питань, пов'язаних із виконанням завдань пілотного проекту «Єдине вікно – локальне рішення», в частині закріплення в нормативно-правових актах механізму функціонування ІСПС, права власності на програмне забезпечення інформаційних систем портового співтовариства, доступу суб'єктів господарювання до систем тощо. Було відзначено, що «проголошена мета створення ІСПС, що мала забезпечити обмін інформацією між суб'єктами господарювання та державними органами, не досягнута в силу незабезпечення здійснення всіх процесів, у тому числі контролю, виключно в електронній формі». Невтручання держави в ситуацію, що склалась з ІСПС, має досить негативні наслідки для експедиторів, які понесли значні витрати. Підкреслимо, що у чинному законодавстві з державно-приватного партнерства відсутні норми, які гарантують компенсації збитків держави, пов'язаних з невиконанням зобов'язань з ІСПС [1].

Позиція АМПУ як офіційної державної установи формату функціонування ІСПС несе потенційну загрозу національній економіці та безпеці держави. Питання законності функціонування ІСПС є предметом розгляду правоохоронних органів, якими в даний час проводиться досудове розслідування з питань співпраці між АМПУ та ТОВ «ППЛ 33-35». Поряд з цим, підкреслимо й відсутність реального електронного документообігу між суб'єктами владних повноважень, натомість маємо справу з оцифруванням паперових документів, що перешкоджає безконтактному способу оформлення вантажів в портах.

На противагу прийнятого рішення щодо ІСПС в Україні, Федеральною митною службою Росії було створено єдиний інформаційний простір для забезпечення взаємодії всіх учасників обробки вантажів (товарів) в морських портах - портал «Морський порт». Він заснований на принципах і механізмах «єдиного вікна», а також загальноприйнятого міжнародного досвіду та практики.

Єдина інформаційна платформа об'єднує стивідорів, морських перевізників і контролюючі органи. Підключитися до порталу може будь-який учасник, який має доступ до Інтернету, пройде реєстрацію в «Особистому кабінеті». За допомогою порталу можна надати в електронному вигляді попередню інформацію про товари і водні судна, що прибувають, яка аналізується одночасно посадовими особами митниці та інших контролюючих органів. Таке рішення дозволяє завчасно, до приходу судна в порт, спланувати проведення необхідних контрольних заходів, а також прискорити рух вантажів і оптимізувати завантаження поїздів.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Отже, функціонування ІСПС на сьогодні породжує низку проблем організаційного характеру як суб'єктам ЗЕД, так й митницям ДФС та юридичного – у площині легитимності її використання у всіх морських портах України за умов, визначених приватною компанією – центром обробки даних. В цілому можна зробити висновок про необхідність подальшої роботи ДФС України над удосконаленням проекту «Єдине вікно» при його реалізації в морських портах, відмовляючись від використання ІСПС при здійсненні митних формальностей щодо водних транспортних засобів і товарів, що переміщуються ними.

Перспективами подальших наукових розвідок є подальше удосконалення модуля «Морський порт» в автоматизованій системі митного оформлення «Інспектор», проблемні питання взаємоузгодженості дій всіх контролюючих органів у морських портах України при здійсненні ними державного нагляду та контролю. На нашу думку, ДФС України могла б самостійно розробити необхідне забезпечення для автоматизації процедур митного контролю та оформлення у морських портах або ініціювати розгляд проблем використання ІСПС зокрема, при здійсненні державної митної справи.

Список літератури

1. АМКУ за ефективне функціонування ІСПС [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.amc.gov.ua/amku/control/main/uk/publish/article/134456>
2. Боліщук М. А. ІСПС: застосування новітніх технологій для прискорення проходження митних процедур в морських портах [Електронний ресурс] / М. А. Боліщук, Г. Л. Карпенко // Митна справа. – 2014. – № 6. – С. 54–59. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ms_2014_6_10
3. Выработка правовой основы системы «единого окна» в международной торговле Рекомендация № 35 [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec35/Rec35_ECE_TRADE_401_EstablishingLegalFrameworkforSingleWindow_R.pdf
4. Джулій Л.В. Управління ризиками в морських пунктах пропуску на базі єдиної інформаційної системи портового співтовариства [Текст] / Л. В. Джулій, Л. В. Луценко // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. – 2014. – № 3, т. 1. – С. 208–212.
5. Закон України від 01.06.2010 № 2297-VI «Про захист персональних даних» (зі змінами та доповненнями) [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2297-17>

6. Закон України від 05.07.1994 № 80/94-ВР «Про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах» (зі змінами та доповненнями) [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/80/94-%D0%B2%D1%80>
7. Закон України від 17.05.2012 № 4709-VI «Про морські порти України» (зі змінами та доповненнями) [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>
8. Закон України від 22.05.2003 № 852-IV «Про електронний цифровий підпис» (зі змінами та доповненнями) [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/852-15>
9. Інформаційна система портового співтовариства [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ppl33-35.com/uk/za-faktami-nedostovirno%d1%97-informaci%d1%97-poshireno%d1%97-zporushennyami-zakonodavstva>
10. Митний кодекс України (зі змінами та доповненнями) [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>
11. Постанова КМУ № 364 від 25.05.2016 «Деякі питання реалізації принципу «єдиного вікна» під час здійснення митного, санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного, радіологічного та інших видів державного контролю» (зі змінами та доповненнями) [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/364-2016-%D0%BF>
12. Постанова КМУ від 21.05.2012 № 451 «Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними» (зі змінами та доповненнями) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/451-2012-%D0%BF>
13. Рекомендация и руководящие принципы по созданию механизма «единого окна» для улучшения эффективного обмена информацией между торговыми организациями и государственными органами. Рекомендация № 33 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec33/rec33_trd352r.pdf
14. Тимошук О. М. Інформаційно-логістичні системи в сучасних транспортних технологіях [Текст] / О. М. Тимошук, О. В. Мельник // Інвестиції: практика та досвід. – 2015. – № 22. – С. 79–82.
15. Упрощение и стандартизация данных для международной торговли. Рекомендация №34 [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec34/ECE_TRADE_400_DataSimplificationand_Rec34R.pdf

References

1. AMKU za efektyvne funkcionuvannya ISPS [The AVCU for the effective functioning of the ISPS]. (2017). www.amc.gov.ua. Retrieved from <http://www.amc.gov.ua/amku/control/main/uk/publish/article/134456> [in Ukrainian].
2. Bolishchuk, M. A., & Karpenko, H. L. (2014). ISPS: zastosuvannya novitnikh tekhnolohiy dlya pryskorennya prokhozheniya mytnykh protsedur v mors'kykh portakh [ISPS: the application of the latest technologies to accelerate the passage of customs procedures in seaports]. *Mytna sprava – Customs business*, 6, 54-59. Retrieved from http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ms_2014_6_10 [in Ukrainian].
3. Vyirabotka pravovoy osnovy i systemy «edinogo okna» v mezhdunarodnoy torgovle. Rekomendatsiya no.35 [Establishing a legal framework for international trade Single Window. Recommendation no. 35]. www.unece.org. Retrieved from http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec35/Rec35_ECE_TRADE_401_EstablishingLegalFrameworkforSingleWindow_R.pdf [in Russian].
4. Dzhuliy, L. V., & Lutsenko, L. V. (2014). Upravlinnya ryzykamy v mors'kykh punktakh propusku na bazi yedynoyi informatsiyanoi systemy portovoho spivtovarystva [Risk management at sea crossing points based on a single information system of the port community]. *Visnyk Khmel'nyts'koho natsional'noho universytetu. Ekonomichni nauky – Herald of Khmelnytskyi national university. Economic sciences*, Vol. 1, 3, 208-212 [in Ukrainian].
5. Zakon Ukrainy vid 01.06.2010 № 2297-VI «Pro zakhyst personalnykh danykh» [Law of Ukraine dated 01.06.2010 No. 2297-VI «On Protection of Personal Data»]. (2010). rada.gov.ua. Retrieved from <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2297-17> [in Ukrainian].
6. Zakon Ukrainy vid 05.07.1994 № 80/94-VR «Pro zakhyst informatsii v informatsiino-telekomunikatsiinykh systemakh» [Law of Ukraine No. 80/94-VR of July 5, 1994 «On Information Protection in Information and Telecommunication Systems»]. (2010). rada.gov.ua. Retrieved from <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/80/94-%D0%B2%D1%80> [in Ukrainian].
7. Zakon Ukrainy vid 17.05.2012 № 4709-VI «Pro morski porty Ukrainy» [Law of Ukraine dated May 17, 2012 No. 4709-VI «On Sea Ports of Ukraine»]. (2012). rada.gov.ua. Retrieved from <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17> [in Ukrainian].
8. Zakon Ukrainy vid 22.05.2003 № 852-IV «Pro elektronnyi tsyfrovyy pidpys» [Law of Ukraine dated May 22, 2003 No. 852-IV «On electronic digital signature»]. (2003). rada.gov.ua. Retrieved from <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/852-15> [in Ukrainian].

9. Informatsiyna systema portovoho spivtovarystva [Information system of the port community]. *www.ppl33-35.com*. Retrieved from <http://www.ppl33-35.com/uk/za-faktami-nedostovirno%1%97-informaci%1%97-poshireno%1%97-z-porushennyami-zakonodavstva> [in Ukrainian].
10. Mytnyy kodeks Ukrainy [Customs code of Ukraine]. (n.d.). *rada.gov.ua*. Retrieved from <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> [in Ukrainian].
11. Postanova KМУ № 364 vid 25.05.2016 «Deiaki pytannia realizatsii pryntsypu «iedynoho vikna» pid chas zdiisnennia mytnoho, sanitarno-epidemiolohichnoho, veterynarno-sanitarnoho, fitosanitarnoho, ekolohichnoho, radiolohichnoho ta inshykh vydiv derzhavnoho kontroliu» [Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine # 364 dated 25.05.2016 "Some issues of implementation of the principle of a single window during the implementation of customs, sanitary-epidemiological, veterinary-sanitary, phytosanitary, ecological, radiological and other types of state control"]. (n.d.). *rada.gov.ua*. Retrieved from <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/364-2016-%D0%BF> [in Ukrainian].
12. Postanova KМУ vid 21.05.2012 № 451 «Pytannia propusku cherez derzhavnyi kordon osib, avtomobilnykh, vodnykh, zaliznychnykh ta povitrianykh transportnykh zasobiv pereviznykiv i tovariv, shcho peremishchuiutsia nymy» (zi zminamy ta dopovnenniamy) [CMU dated 21.05.2012 № 451 "Issues of passage through the state border of persons, road, water, rail and air transport carriers and goods moved by them" (with amendments and additions)]. (n.d.). *rada.gov.ua*. Retrieved from <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/451-2012-%D0%BF> [in Ukrainian].
13. Rekomendatsiya i rukovodyaschie printsipy po sozdaniyu mehanizma «edinogo okna» dlya uluchsheniya effektivnogo obmena informatsiyei mezhdru torgovimi organizatsiyami i gosudarstvennyimi organami. Rekomendatsiya no.33 [Recommendation and Guidelines on establishing a Single Window to enhance the efficient exchange of information between trade and government. Recommendation no. 33], *www.unece.org* Retrieved from http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec33/rec33_trd352r.pdf [in Russian].
14. Tymoshchuk, O. M. & Mel'nyk, O. V. (2015) Informatsiyno-lohistychni systemy v suchasnykh transportnykh tekhnolohiyakh [Information and logistics systems in modern transport technologies]. *Investytsiyi: praktyka ta dosvid - Investments: practice and experience*, 22, 79-82 [in Ukrainian].
15. Uproshchenie i standartizatsiya dannykh dlya mezhdunarodnoy torgovli. Rekomendatsiya no.34 [Data simplification and standardization for international trade. Recommendation no. 34]. *www.unece.org* Retrieved from http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec34/ECE_TRADE_400_DataSimplificationand_Rec34R.pdf [in Russian].

Prus Lyudmila, Associate Professor, PhD in Economics (Candidate of Economic Sciences)

Customs Research Center of the Research Institute for State Fiscal Policy of Fiscal Service University of Ukraine, Khmelnytsky, Ukraine

Problems of the Port Software Information System Operation in the Sea Ports of Ukraine

The purpose of the article is to analyze the main aspects of the use of the information system of the port community in Ukraine.

The article investigates the use of the information system of the port community in seaports. The normative-legal, institutional support for using the information system of the port community is analyzed. The main directions of problems of practical work with the help of the information system of the port community during the implementation of customs control and customs clearance in Ukraine are given. It was clarified that the private firm monopolized the data processing process in the ports of Ukraine, and the program developed by it does not comply with the current legislation, in particular the Customs Code of Ukraine, and has acquired significant powers in terms of establishing the conditions of access and operation of the information system of the port community.

Scientific novelty consists in complex consideration of issues related to the procedure and features of functioning of the information system of the port community in the seaports of Ukraine. The practical significance is to focus on the negative consequences of non-interference of government agencies in a situation that has all the signs of corruption and the need to address the existing problem issues related to the implementation of the "single window" principle, in particular, the DFS of Ukraine. The results of the study can be used by public authorities, in particular, within the framework of the DFS of Ukraine, AMPU, to improve the mechanism of information exchange between actors and state controlling bodies in the seaports of Ukraine.

customs control, information system of the port community, seaport, public-private partnership

Одержано (Received) 20.05.2017

Прорецензовано (Reviewed) 25.05.2017

Прийнято до друку (Approved) 29.05.2017