

**А. М. Пасічник**, доктор фізико-математичних наук, професор кафедри транспортних систем та технологій Академії митної служби України  
**О. П. Кузнєцов**, кандидат технічних наук, заступник директора НВФ “Дніпротехсервіс”  
**С. О. Полока**, інспектор Миколаївської митниці

## НОВА КОМП'ЮТЕРИЗОВАНА ТРАНЗИТНА СИСТЕМА ЄС: ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ДЛЯ УКРАЇНИ

*У статті розглянуто проблемні питання, пов'язані з уведенням у дію Нової комп'ютеризованої транзитної системи Європейського Союзу, та перспективи її інтеграції з Єдиною автоматизованою інформаційною системою Держмитслужби України.*

*В статье рассмотрены проблемные вопросы, связанные с введением в действие Новой компьютеризированной транзитной системы Европейского Союза, и перспективы её интеграции с Единой автоматизированной информационной системой Гостамослужбы Украины.*

*This article deals with problematic issues associated with the introduction of the New computerized transit system of the European Union and the prospects of its integration with the Unified Automated Information System Customs Service of Ukraine.*

**Ключові слова.** Нова комп'ютеризована транзитна система Європейського Союзу (NCTS), Єдина автоматизована інформаційна система Держмитслужби України (ЄАІС ДМСУ), електронний документообіг.

**Вступ.** Інтеграція України до Європейського Союзу передбачає впровадження європейських стандартів у всіх сферах діяльності держави. Це дозволяє значною мірою спростити формальності для сумлінних учасників зовнішньоекономічної діяльності, забезпечивши виконання комплексу заходів, спрямованих на боротьбу з різними видами порушення митного законодавства. У зв'язку із цим одним з першочергових питань переходу на європейські митні правила, над яким працює Держмитслужба України, є інтеграція NCTS та ЄАІС ДМСУ [1]. Ця проблема досить нова, але вже викликала значний резонанс і досліджується в працях В. Давиденаса, В. Луговця, А. Пасічника [2].

**Постановка завдання.** Мета цього дослідження – виявлення проблемних питань взаємодії NCTS та ЄАІС ДМСУ і пошук шляхів їх вирішення, а також можливості інтеграції цих систем у майбутньому.

**Результати дослідження.** У 2009 р. в Європейському Союзі набув чинності новий порядок контролю безпеки і захищеності товарів, які переміщуються через митний кордон. Для виконання цих нових принципів держави – члени Європейського Союзу разом повинні створити і впровадити безпечні, інтегровані та сполучені між собою електронні інформаційні системи. Ці електронні системи створюються для того, щоб збільшити безпеку руху товарів і захищеність міжнародної торгівлі, зробити митне оформлення більш ефективним, а також зменшити адміністративні витрати. Для гарантії захисту суспільства за допомогою заходів контролю відповідних ризиків в Європейському Союзі впроваджуються системи контролю імпорту (Import Control System), експорту (Export Control System) і транзиту (New Customs Transit System). Також для реалізації заходів безпеки створено систему EORI (Система реєстрації та ідентифікації суб'єктів господарювання). Суб'єкти, що входять до системи, отримують можливість власної ідентифікації за допомогою присвоєння їм єдиного номера, унікального для кожної особи. Номер EORI дійсний на всій території Європейського Союзу.

© А. М. Пасічник, О. П. Кузнєцов, С. О. Полока, 2011

Першою вступила в дію NCTS. Її розроблено на основі стандарту UN/EDIFACT для електронного документообігу. Основною метою створення NCTS є інтеграція митних систем Європи, а також майже повне скасування паперового документообігу при транзитних перевезеннях між країнами.

Нині до NCTS входять усі країни Європейського Союзу, вона є умовою прискореного приєднання країн-претендентів. Служба NCTS кожної країни з'єднується через центральний сервер у Брюсселі із системами всіх країн – членів NCTS. Це забезпечує зв'язок між понад 3000 європейських митних пунктів і в майбутньому замінить систему паперового документообігу.

Як саме працює NCTS? Учасник зовнішньоекономічної діяльності не може прямо звернутися в NCTS. Для цього використовуються повідомлення особливого формату, що створюються за допомогою програмного забезпечення. Таке програмне забезпечення дозволяє не тільки створювати електронні декларації, а й розшифровувати повідомлення від NCTS про ключові події в ході процедури транзиту, наприклад прийняття декларації, випуск товарів, повідомлення про вивантаження. Також у розпорядженні учасника зовнішньоекономічної діяльності, який хоче використати NCTS, мають бути засоби для приймання/відправлення повідомлень у службу NCTS своєї країни.



Рис. 1. Схема впровадження інформаційної взаємодії ЄАІС ДМСУ та NCTS

Українські митні органи отримали доступ на правах митного брокера до NCTS. Схему взаємодії митних органів України та країн NCTS наведено на рис. 2. Український митний орган формує в електронному вигляді інформацію, отриману від суб'єктів ЗЕД каналами електронної пошти, про транзитні товари і вводить її в ЄАІС. Каналами зв'язку інформація направляє на сервери ЄАІС Держмитслужби, митного департаменту країни Європейського Союзу і прикордонних митних органів.

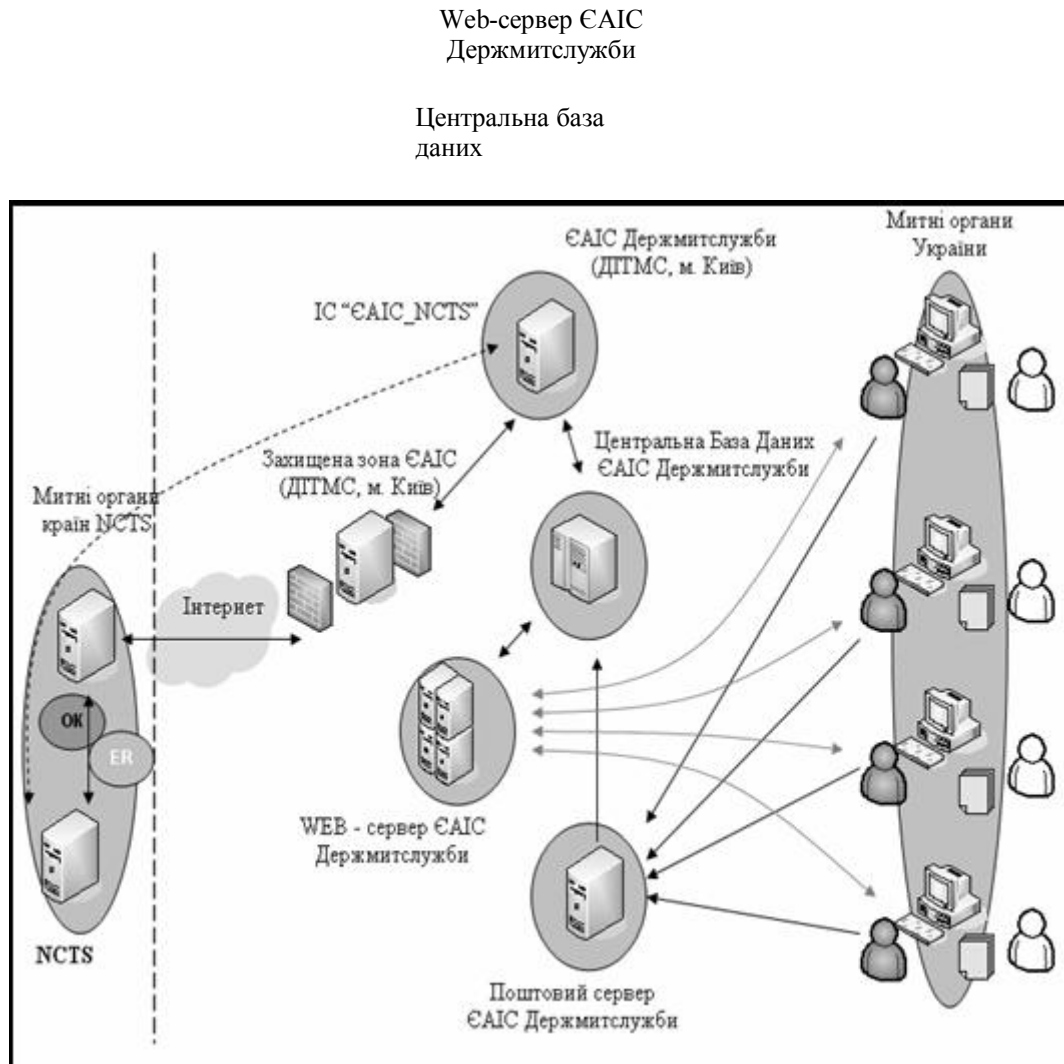


Рис. 2. Порядок передачі та обробки інформації між ЄАІС ДМСУ та NCTS

Сервер митної служби країни Європейського Союзу обробляє отриману інформацію і каналами зв'язку направляє в український митний орган рішення про можливість або неможливість транзитного перевезення територією ЄС (процедура триває кілька хвилин). Таким чином, при позитивному рішенні вантажовідправник (перевізник) має дозвіл на транзит ще до відправлення транспортного засобу. На підтвердження дозволу на транзит українська митниця видає перевізнику супровідний документ на паперовому носії. Після прибуття транспортного засобу до пункту пропуску митниці суміжних держав мають (у своїй комп'ютерній системі) всю необхідну інформацію про вантаж, за рахунок чого операції з митного оформлення в пункті пропуску скорочуються. Основні елементи технології інформаційної взаємодії ЄАІС ДМСУ та NCTS наведено на рис. 3.

Таким чином, єдиним способом взаємодії між вантажовідправниками країн, що не приєдналися до NCTS, і країн NCTS є канал електронної пошти за допомогою Електронної системи збирання даних шлюзу відомчої електронної пошти. Декларації та інші специфічні повідомлення можна подавати безпосередньо електронною поштою за допомогою програми Edifact. Слід підкреслити, що вантажовідправники не зможуть

прямо взаємодіяти з NCTS. Для введення або виправлення даних, а також отримання доступу до звітів їм буде надана можливість лише обмінюватися певними структурованими повідомленнями із системою.

Щоб українські митники отримали повноваження “митної адміністрації” в NCTS, слід виконати ряд заходів. Зокрема, укласти з митними органами інших країн двосторонні угоди щодо використання NCTS. Необхідно запровадити в Держмитслужбі в повному обсязі електронний цифровий підпис та сертифікацію суб’єктів ЗЕД. Також потрібно завершити розробку телекомунікаційних підсистем для підключення до сегментів NCTS країн, з якими укладено відповідні угоди, та забезпечити розробку і впровадження програмного забезпечення ІС “ЕАІС\_ NCTS” для роботи в режимі реального часу.



Рис. 3. Основні елементи інформаційної взаємодії ЕАІС ДМСУ та NCTS

Упровадження NCTS дозволить підрозділам митної служби виконати такі завдання:

- удосконалити механізми зв’язку і координування між митними органами сусідніх країн;
- знизити кількість повторюваних дій і прискорити обробку даних;
- забезпечити більшу послідовність у критеріях роботи і в упровадженні транзитних законів;
- забезпечити надійніші дані та суворіший контроль руху, більшу безпеку і краще адміністрування транзиту.

Застосування NCTS дасть такі переваги для вантажовідправників:

- поліпшення якості послуг;
- менший час очікування на митниці, більша гнучкість при передачі декларацій;
- швидший контроль і видача товарів у пункті призначення, що ведуть до якнайшвидшого виконання транзитних процедур та оформлення гарантії;
- скорочення витрат часу та обсягу робіт, пов’язаних з довгими “паперовими” процедурами з декларування товарів, що в остаточному підсумку за допомогою електронної взаємодії з вантажовідправниками веде до створення майже “безпаперового” транзитного середовища;
- можливість інтеграції процедур з електронними транзитними деклараціями в існуючі комп’ютеризовані системи вантажовідправників;
- забезпечення більшої ясності й чіткості транзитних операцій і послідовності у вимогах;
- додаткові переваги для тих, хто користується спрощеною процедурою як уповноважені вантажовідправників та вантажоодержувачів.

Усі вантажовідправники, що використовують або бажають користуватися загальним транзитом Європейського Союзу, можуть застосовувати NCTS. Необхідно тільки мати програмне забезпечення для відсилання та отримання електронних повідомлень у країну і з неї.

NCTS в Україні забезпечить гнучкість використання спрощених процедур для більшості підприємств, пов'язаних із системою, за умови, що вони відповідають певним вимогам. Це дозволить значною мірою автоматично проводити селективний контроль на основі ризику, а також обробку декларацій і видачу товарів. Підприємці, які бажають приєднатися до системи, мають володіти інформаційними технологіями, достатніми для відправлення й одержання повідомлення електронною поштою належним чином (Edifact), де містяться необхідні, згідно із законодавством Європейського Союзу, дані.

Слід також пам'ятати про витрати на встановлення системи. Для підприємств це не тільки витрати на розробку або придбання програмного забезпечення, а також і ті, що виникають з уведенням в експлуатацію системи і залежать від їх інформаційно-технологічних можливостей, у перспективі – від витрат зв'язку, величини і частоти відправлення (отримання) ними транзитних вантажів.

Для покращання роботи NCTS можна запропонувати введення як додаткового заходу контролю – супутникового спостереження за переміщенням транспортних засобів. Таке спостереження можна вести за допомогою Глобальних навігаційних супутникових систем (ГНСС).

Системи супутникового позиціонування в контролі вантажних перевезень дають такі можливості:

- відслідковувати маршрут руху, швидкість, місця і тривалість стоянок;
- виявляти несанкціоновані маршрути і дії водія;
- безпосередньо контролювати безпеку вантажів, одержуючи миттєві сповіщення про будь-які несанкціоновані спроби розкриття вантажних відсіків, управляти замикальними пристроями вантажного відсіку за допомогою системи контролю;
- забезпечувати одночасний доступ авторизованих користувачів до даних системи з локальної мережі організації, а також з будь-якого пункту країни або за її межами;
- підключити зовнішні датчики, за допомогою яких знімають дані з різних агрегатів транспортного засобу;
- зберігати дані про всі переміщення і стан об'єктів (швидкість, режим роботи двигуна, завантаження, зачинення/відчинення дверей, час і кількість стоянок);
- одержувати сповіщення при виникненні позаштатної ситуації – відправлення тривожного повідомлення в центральний офіс або на мобільний телефон;
- дистанційно управляти пристроями автомобіля (при одержанні сигналу про викрадення автотранспорту – можливість блокування двигуна або подачі палива, керування різними пристроями на віддаленому об'єкті будівництва);
- експортувати/імпортувати дані для подальшого створення різних звітів і порівняння з даними облікових систем підприємства.

**Висновки.** Отже, в ході дослідження розглянуто принципи і порядок функціонування NCTS, з'ясовано порядок взаємодії NCTS та ЄАІС ДМСУ на сучасному етапі, визначено необхідні вимоги для повноцінного приєднання України до NCTS, вперше запропоновано доповнити NCTS системою супутникового моніторингу.

Упровадження NCTS в Україні дає можливість значної економії ресурсів і часу, швидшого контролю і видачі товарів як у пункті відправлення, так і в місці призначення, швидшого виконання транзитних процедур, оформлення гарантії та дозволяє користуватися спрощеними процедурами, що приведе до функціонування фактично безпаперової системи.

#### Література

1. Назаренко В. М. Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности / В. М. Назаренко, К. С. Назаренко. – М. : Центр эконом. и маркетинга, 2000. – 512 с.
2. Давиденас В. Развитие новой компьютеризированной системы поддержки упрощенных таможенных процедур в Украине: по материалам проекта NCTS / В. Давиденас, В. Алишкаускас, В. Луговец // Вісник АМСУ. – 2009. – № 1. – С. 167.