

РИНКОВІ ДОСЛІДЖЕННЯ

УДК 338.47:656.615(477) DOI: [https://doi.org/10.31617/tr.knute.2020\(34\)02](https://doi.org/10.31617/tr.knute.2020(34)02)

Анна ЗІМІНА к. е. н., доцент кафедри
торговельного підприємництва та логістики
Київського національного
торговельно-економічного університету
вул. Кіото, 19, м. Київ, 02156, Україна
E-mail: a.zimina@knute.edu.ua
ORCID: 0000-0002-4911-0054

Світлана ЛИСА к. е. н., доцент кафедри
торговельного підприємництва та логістики
Київського національного
торговельно-економічного університету
вул. Кіото, 19, м. Київ, 02156, Україна
E-mail: s.lysa@knute.edu.ua
ORCID: 0000-0001-7967-7222

МЕХАНІЗМ ФУНКЦІОНУВАННЯ "ЄДИНОГО ВІКНА" В ПОРТАХ УКРАЇНИ

Досліджено методологічні та практичні аспекти реалізації принципів "єдиного вікна" в портах України з метою впровадження системи спрощення процедур обслуговування вантажопотоків. Визначено характерні риси поступових етапів застосування "єдиного вікна" в Україні. Вивчено дані обробки консолідованих вантажів у контейнерах у системі "єдиного вікна" через головні українські порти. Обґрунтовано напрями розвитку обслуговування вантажно-транспортних операцій із використанням системи "єдиного вікна".

Ключові слова: система "єдиного вікна", логістичні посередники, контейнерні перевезення, експедитор, мультимодальні перевезення, комплектація вантажів, транспортна інфраструктура, транспортний коридор.

Зимина А., Лыся С. Механизм функционирования "единого окна" в портах Украины. Исследованы методологические и практические аспекты реализации принципов "единого окна" в портах Украины с целью внедрения системы упрощения процедур обслуживания грузопотоков. Определены характерные черты постепенных этапов применения "единого окна" в Украине. Изучены данные обработки консолидированных грузов в контейнерах в системе "единого окна" через главные украинские порты. Обоснованы направления развития обслуживания погрузочно-транспортных операций с использованием системы "единого окна".

Ключевые слова: система "единого окна", логистические посредники, контейнерные перевозки, экспедитор, мультимодальные перевозки, комплектация грузов, транспортная инфраструктура, транспортный коридор.

© Анна Зіміна, Світлана Лиса, 2020

Постановка проблеми. Сучасний розвиток економічних відносин між учасниками бізнес-процесів передбачає визначення ключових питань організації вантажно-транспортних перевезень та обробки вантажів у рамках усунення перешкод на шляху міграції через митні кордони товарів, послуг й інших факторів виробництва. У контексті впровадження принципів європейської інтеграції постає питання розв'язання проблем, пов'язаних із систематизацією й уніфікацією певних правил та вимог щодо здійснення операцій документообігу, митних формальностей, ведення статистичної звітності, аналізу обсягів потоків експорту, імпорту, транзиту вантажів, сплати податків й інших платежів відповідно до національної нормативно-законодавчої бази в ланцюгах постачання. Комплекс цих операцій акумулюється безпосередньо в пунктах перевалки вантажу, а саме: в мультимодальних транспортних терміналах, портах, на залізничних станціях, в авіаційних портах, прикордонних митних службах.

Налагодження загальнонаціонального підходу до послідовності процесів і процедур митних формальностей має стати цілісним механізмом регулювання через "єдине вікно" перетину кордону, який сприяє прозорості, швидкості, простоті та надійності у виконанні вантажо-перевезень і водночас забезпечує державний контроль та рівноправність усіх учасників економічних відносин.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У сучасній економічній літературі досліджуються можливості запровадження найбільш дієвих інструментів функціонування механізму вдосконалення процедур перевалки вантажів, супроводжувальних операцій та надання доступної, вірогідної й достатньої інформації всім зацікавленим сторонам цих процесів. Питанню підвищення якості обслуговування вантажопотоків у своїх наукових працях приділяло увагу чимало вчених, як от: В. Б. Авер'янов, В. В. Барабаш, Г. С. Григор'єв, О. О. Платонов [1], Ю. І. Пивовар [2], О. Г. Казаченко, Є. С. Куценко, І. М. Сокур, О. В. Лаврухін, Р. Лящук, І. О. Федотова [3], Л. Г. Харсун [4, с. 112–120]. Практика "єдиного вікна" в міжнародній торгівлі характеризується в однойменній статті О. О. Платонова [1], де висвітлюються майбутні перспективи впровадження цієї системи в Україні, а також переваги над чинною громіздкою та довготривалою процедурою митних формальностей й операцій вантажообробки. Оцінка ринку адміністративних послуг відображена в статті Ю. І. Пивовара [2]. У роботі І. О. Федотової [3] систематизовано інструменти правового регулювання процедур надання адміністративних послуг митними органами України на принципах "єдиного вікна".

Проблема формалізації системи "єдиного вікна" в Україні сьогодні є на початковій стадії вивчення та впровадження, потребує опрацювання чіткої стратегії її застосування в нашій країні. Попри значну кількість досліджень митного законодавства, принципів створення "єдиного вікна" в портах України залишається багато невіршених

питань. Зокрема, використання програмних комплексів має й низку негативних аспектів, як-от: закріплення в нормативно-правових актах механізму функціонування інформаційної системи портового співтовариства (ІСПС), доступу суб'єктів господарювання до системи.

З огляду на актуальність проблеми дослідження основною метою статті є узагальнення методологічних і практичних положень вивчення теорії та практики реалізації принципів "єдиного вікна" в супроводженні вантажно-транспортних перевезень, обробки та перевалки контейнерних і генеральних вантажів через порти України.

Матеріали та методи. Методами дослідження є аналіз динаміки показників, що характеризують обсяги вантажообробки в портах та терміналах; системний ситуаційний та динамічний підходи до оцінки функціоналу портів у логістичних системах; методи систематизації, ідентифікації, класифікації й угруповання; порівняння характеристик потенціалу та специфічних властивостей портових вантажних терміналів, визначення взаємозв'язків і залежності між причинно-наслідковими явищами економічного розвитку країни.

Результати дослідження. Нагальне питання розширення межі використання потенціалу українських вузлів переробки та перевалки вантажів міжнародної та внутрішньої торгівлі потребує визначення принципів й умов, а також оцінки факторів впливу та ресурсів для забезпечення налагодженої системи фіксації обсягів, показників і критеріїв сервісів порту. За рекомендаціями європейської економічної комісії ООН "єдине вікно" визначається як система, яка дає змогу сторонам, що беруть участь у торговельних і транспортних операціях [3], надавати стандартизовану інформацію та документи з використанням єдиного пропускового каналу з метою виконання всіх регулювальних вимог щодо імпорту, експорту та транзиту вантажів.

Спрощення процедур торгівлі через "єдине вікно" має сприяти поліпшенню торговельного клімату, здійсненню операцій транспортування, експедирування, переробки, консолідації та розукрупнення вантажів у місцях перевалки вантажних потоків сировини, матеріалів, незавершеного виробництва та готової продукції, а також оформлення транспортних засобів, контейнерів, суден й інших вантажних місць.

Варто зазначити запровадження українського досвіду в застосуванні нового уніфікованого механізму "єдиного вікна", що відбулося за сприяння Українського національного комітету Міжнародної торгової палати (*ICC Ukraine*), Національного інституту стратегічних досліджень, Державної митної служби України та представників українського бізнесу. Запропоновано експериментальний проєкт провадження українського досвіду в застосуванні нового уніфікованого механізму "Єдине вікно – локальне рішення провадження українського досвіду в застосуванні нового уніфікованого механізму", який спрямований на гармонізацію торговельних процедур у єдиному форматі, про що свідчать дані, які надає Держстат України.

Принцип створення в портах єдиної інформаційної системи портового співтовариства визначає основні засади для так званого очищення імпорту, експорту та транзиту, деталізує процес гармонізації даних під час здійснення обміну інформацією між учасниками, потребує аналізу підготовленості правової системи для впровадження "єдиного вікна" в країні чи певному регіоні.

Система дасть змогу всім суб'єктам зовнішньоекономічної діяльності – учасникам транспортного процесу надавати інформацію одночасно, до єдиного місця, в стандартизованій формі та одному агентству, установі, організації незалежно від форм власності. Така система єдиного інформаційного співтовариства застосовується в найбільш розвинених портах, аеропортах та інших інтенсивних пунктах перетину кордонів у світі: Гамбург (Німеччина), Роттердам (Нідерланди), Антверпен (Бельгія), Фелкстоу (Велика Британія), Гавр, Марсель (Франція), Барселона, Більбао (Іспанія). На базі поєднання зусиль країн засновано Асоціацію європейського інформаційного співтовариства – *European Port Community Systems*, головною метою якої є розбудова електронної логістики в усіх європейських портах, підвищення ефективності морських перевезень, експедиторської та логістичної діяльності в Євросоюзі.

Впровадження цієї системи на локальному рівні з перспективою створення національного "єдиного вікна" наблизить Україну до стратегії розвитку торгівлі Євросоюзу на підставі обміну інформацією, базуючись на стандартах ООН, СОТ, ЮНКТАД та Всесвітньої митної організації.

Існує думка про те, що створення єдиної інформаційної системи на базі портів Одеського регіону має бути максимально вигідним не тільки для суб'єктів бізнес-операцій, а й для контролювальних органів держави [1, с. 39]. Також це позитивно вплине на розвиток Одеси як вагомого вузла логістичного ланцюга значних транспортних коридорів між Півднем та Північчю Європи, між Європою та Азією. Так, Міжнародна асоціація систем портового співтовариства (*IPCSA*) визначає ІСПС як відкриту електронну платформу, яка дає безпечний обмін інформацією між державними й приватними суб'єктами господарювання, для підвищення ефективності та конкурентоздатності у портових спільнотах. Документи й інформація можуть бути поєднані електронним способом для кращої та швидшої координації серед усіх цих зацікавлених сторін у портовому співтоваристві.

Застосування ІСПС, досвід роботи якої в морських портах пов'язаний з автоматизацією процедур митного контролю та митного оформлення водних транспортних засобів і товарів, що переміщуються ними, характеризується й низкою негативних аспектів, зокрема: ІСПС є інформаційною базою, що накопичує інформацію, яка, з погляду державних органів, є інформацією з обмеженим доступом, а з погляду підприємців – комерційною таємницею, яка може мати несанкціоновані

джерела. Аналізуючи практику здійснення митного контролю та митного оформлення в портах, варто зазначити, що вона є недостатньо ефективною, що значною мірою зумовлено й тим, що посадові особи митниці вимушені одночасно працювати з декількома програмними комплексами, а саме: Єдиною автоматизованою інформаційною системою ДФС (ЄАІС); вебресурсом "Єдине вікно для міжнародної торгівлі"; ІСПС; Журналом обліку контейнерів (Одеська митниця). Це, своєю чергою, не дає змоги повноцінного доступу посадових осіб митниці призначення до відомостей про товари та товаросупровідні документи на них, які надавалися морськими агентами, експедиторами й декларантами в портах.

Динаміку вантажообігу Одеського морського регіону за кількістю оброблених контейнерів та нарядів митної служби зображено в *табл. 1* (Одеський порт), *табл. 2* (порт "Південний"), *табл. 3* (порт "Чорноморськ").

Таблиця 1

Вантажообіг порту Одеса за січень – червень 2019 р.
(одиниць 20-футових контейнерів *TEU*, кількість нарядів митного контролю)

| Видано митницею дозволів | | Січень | Лютий | Березень | Квітень | Травень | Червень | |
|--|---------------------------|------------|--------|----------|---------|---------|---------|--------|
| Всього, | Наряди | 8 851 | 8 773 | 9 681 | 9 863 | 11 382 | 9 593 | |
| | Контейнери | 19 989 | 18 323 | 21 218 | 20 382 | 22 071 | 17 851 | |
| з них: | у ДП "АМПУ" | Наряди | 54 | 66 | 81 | 97 | 89 | 60 |
| | | Контейнери | 139 | 180 | 195 | 227 | 184 | 170 |
| | автомобільним транспортом | Наряди | 8 292 | 8 371 | 9 223 | 9 371 | 10 856 | 9 148 |
| | | Контейнери | 16 150 | 15 951 | 17 801 | 17 217 | 18 368 | 15 278 |
| | залізничним транспортом | Наряди | 547 | 387 | 444 | 467 | 508 | 426 |
| | | Контейнери | 3 772 | 2 282 | 3 326 | 3 054 | 3 640 | 2 487 |
| Всього на навантаження транспортних засобів, | Наряди | 7 504 | 7 302 | 8 225 | 8 214 | 9 366 | 8 322 | |
| | Контейнери | 12 451 | 12 153 | 13 822 | 14 201 | 14 009 | 13 247 | |
| з них: | автомобільним транспортом | Наряди | 7 198 | 7 049 | 7 994 | 7 923 | 9 366 | 8 050 |
| | | Контейнери | 11 353 | 11 173 | 12 772 | 12 760 | 12 993 | 12 212 |
| | залізничним транспортом | Наряди | 296 | 244 | 222 | 278 | 252 | 257 |
| | | Контейнери | 1 043 | 934 | 1 011 | 1 394 | 1 175 | 988 |

Джерело: статистика ІСПС за 2019 р.

У динаміці загальної кількості оброблених контейнерів в Одеському порту за I півріччя 2019 р. спостерігається поступове повільне зростання з січня по травень, у червні – спад. Щодо обробки контейнерів за видами транспорту, то найбільшу частину становлять контейнери, які надходять автомобільним транспортом, пік обробки приходить на травень. Найбільша кількість контейнерів, що прибували залізницею, припадає на січень; морем – на квітень. Відстеження динаміки завантаження порту дасть змогу планувати та координувати роботу портового комплексу з надання сукупних сервісів із перевалки вантажів.

Загальна кількість оброблених контейнерів в Одеському порту за I півріччя 2019 р. становила 119 834 одиниць (100 765 одиниць з автомобільного транспорту, 18 561 – із залізниці, 1 095 – з морського сполучення).

На жаль, порти України за своїми технічними параметрами не в змозі приймати великі контейнеровози, лише фідерні судна обслуговуються на українських портових причалах. Варто сподіватися на вагомій фінансовій вливання з боку зацікавлених інвесторів та обіцянки міністра інфраструктури України щодо програм реструктуризації портового комплексу України.

Представлено динаміку статистики вантажообігу другого за обсягами вантажообробки порту України "Південний" (див. *табл. 2*). Як бачимо, обробляються контейнери, які надійшли автомобільним та залізничним транспортом.

Таблиця 2

**Вантажообіг порту "Південний" за січень – червень 2019 р.
(одиниць 20-футових контейнерів TEU, кількість нарядів митного контролю)**

| Видано митницею дозволів | | Січень | Лютий | Березень | Квітень | Травень | Червень | |
|--|---------------------------|------------|-------|----------|---------|---------|---------|-------|
| Всього, | Наряди | 1 458 | 1 548 | 1 685 | 1 328 | 1 767 | 1 422 | |
| | Контейнери | 3 691 | 3 644 | 4 218 | 3 238 | 4 339 | 3 611 | |
| з них: | автомобільним транспортом | Наряди | 1 061 | 1 148 | 1 285 | 990 | 1 270 | 963 |
| | | Контейнери | 2 501 | 2 359 | 2 889 | 2 015 | 2 704 | 1 983 |
| | залізничним транспортом | Наряди | 391 | 395 | 397 | 335 | 491 | 445 |
| | | Контейнери | 1 183 | 1 279 | 1 326 | 1 220 | 1 629 | 1 614 |
| Всього на навантаження транспортних засобів, | Наряди | 1 436 | 1 528 | 1 689 | 1 300 | 1 732 | 1 459 | |
| | Контейнери | 3 657 | 3 619 | 4 241 | 3 166 | 4 196 | 3 785 | |
| з них: | автомобільним транспортом | Наряди | 1 038 | 1 131 | 1 285 | 976 | 1 232 | 994 |
| | | Контейнери | 2 464 | 2 339 | 2 905 | 1 973 | 2 578 | 2 120 |
| | залізничним транспортом | Наряди | 392 | 392 | 4001 | 321 | 494 | 451 |
| | | Контейнери | 1 186 | 1 274 | 1 333 | 1 190 | 1 612 | 1 651 |

Джерело: статистика ІСПС за 2019 р.

У порту "Чорноморськ" (див. *табл. 3*) оброблено лише контейнери, які прибули автомобільним транспортом. За I півріччя 2019 р. їхня кількість становила 119 одиниць.

Таблиця 3

**Вантажообіг порту "Чорноморськ" за січень – червень 2019 р.
(одиниць 20-футових контейнерів TEU, кількість нарядів митного контролю)**

| Видано митницею дозволів | | Січень | Лютий | Березень | Квітень | Травень | Червень |
|--|------------|--------|-------|----------|---------|---------|---------|
| Всього, | Наряди | – | 18 | 2 | 1 | 10 | 4 |
| | Контейнери | – | 86 | 7 | 1 | 15 | 10 |
| з них автомобільним транспортом | Наряди | – | 18 | 2 | 1 | 10 | 4 |
| | Контейнери | – | 86 | 7 | 1 | 15 | 10 |
| Всього на навантаження транспортних засобів, | Наряди | – | – | – | – | 5 | 2 |
| | Контейнери | – | – | – | – | 8 | 5 |
| з них автомобільним транспортом | Наряди | – | – | – | – | 5 | – |
| | Контейнери | – | – | – | – | 8 | – |

Джерело: статистика ІСПС за 2019 р.

Саме система "єдиного вікна" дає змогу отримувати, систематизувати й аналізувати інформацію для спостереження за реальним станом кількості вантажообробки в місцях перевалки та прийняття рішень щодо оптимізації потоків вантажів й операцій у портах.

У перспективі таку систему планується розповсюдити на всю Україну, що надасть реальний поштовх розвитку сприятливого правового простору, гармонізації обміну даними між бізнес-партнерами транспортного процесу та державними контролювальними органами на рівні світових стандартів. Крім того, створення національного "єдиного вікна" стане першим кроком до позитивних зрушень стосовно інтеграції з Європою на рівні міжнародних ланцюгів постачання товарів, обмеження бюрократії та боротьби з корупцією.

До недавнього часу весь документообіг у портах України, який фіксував планування операцій із вантажами, здійснювався в паперовому вигляді, що є морально застарілим форматом, залежним від людського фактора [2]. Розвиток інформаційних технологій уможливив змінити наявну систему й перейти на якісно новий рівень обслуговування вантажопотоків.

Стара система отримання та накопичення інформації передбачала дуже складні відносини між товаровідправниками, отримувачами товару, наземними перевізниками, стивідорами, митницями, водними перевізниками, морськими агентствами, експедиторами, портовими адміністраціями через послідовні та паралельні дії з взаємного листування й формалізації документів. Оптимізація потоків інформації із застосуванням ІСПС дасть змогу переформувати вектори потоків інформації та акумулювати її в зручному форматі з метою мінімізації паперового документообігу й отримання оперативної, коректної та легітимної інформації всіма учасниками транспортного процесу, забезпечення оптимізації технологічних процесів у порту, а також скорочення часу операцій.

Основними напрямками запровадження системи "єдиного вікна" є такі:

- проведення аналізу й оптимізації схем бізнес-процесів у морських пунктах пропуску;
- складання матриці функціонування всіх ланок процесу оформлення вантажів та суден;
- визначення етапів впровадження проєкту портового співтовариства: технологічні схеми, контрольні процедури, стивідорні операції, інфраструктура порту тощо.

Загальна модель "єдиного вікна" передбачає комплексну систему, яка дасть змогу всім учасникам бізнес-процесів надавати й отримувати доступну потрібну інформацію одночасно в єдиному місці, в стандартизованій формі та в одному агентстві [3]. А також, якщо інформація представлена в електронному вигляді, її потрібно надавати тільки одноразово відповідно до рекомендацій Європейської економічної комісії ООН.

До цілей введення цієї системи можна віднести: пришвидшення та спрощення потоків інформації між учасниками бізнес-процесів та держорганів; забезпечення отримання доступу до необхідної інформаційної бази певним держвідомствам.

"Єдине вікно" можна розглядати як комунікатор та шлюз-портал для вузлів накопичення й систематизації інформаційних потоків, що забезпечують транспортно-експедиторські операції в ланцюгах постачання, а також інструмент:

- надання послуг для користувачів при виконанні митних формальностей;
 - узгодження процесу декларування вантажів;
 - надання додаткових даних і форм документів;
 - дематеріалізації сертифікатів та інших документів;
 - системи управління ризиками;
 - обміну інформацією між контролювальними органами;
 - здійснення електронних платежів на рахунок дохідних статей бюджету держави;
- стандартизації й гармонізації даних для міжнародної торгівлі.

Регіональна система інформаційного обміну формується як інтегрована національна логістична інформаційна платформа трейдерів та логістичних провайдерів, повітряних і морських портових співтовариств та органів держрегулювання. Впровадження так званої безпаперової митниці зі сплатою мит електронним листом забезпечить скасування ризиків для всіх зацікавлених сторін [4]. Водночас головними учасниками бізнес-процесів є зони вільної торгівлі, адміністрації портів, суднові агентства, оператори терміналів, експедитори, експортери/імпортери, митні брокери.

Висновки. Інформаційна система портового співтовариства – це електронна система, яка надає електронні записи й електронні цифрові підписи, персоналізує кожного учасника процесу митного оформлення вантажів. Впровадження такої спеціальної форми електронного документообігу трансформує всі процеси в зручні для користувача. А доступність інформації для оперативного аналізу підвищує прозорість та безпеку. Фактично інтегрована платформа інформаційної системи портового співтовариства як елемент транспортного коридору підвищує ефективність роботи комплексного процесу функціонування "єдиного вікна". Як площадка взаємодії вона надає кожному учаснику додаткові переваги: держава отримує підвищення персональної відповідальності посадових осіб під час митного оформлення вантажу через використання електронної фіксації запису. Вантажовласник економить час, ресурси та працює в простій прозорій системі, має дані в будь-який момент часу щодо того, на якій стадії митного оформлення є наразі замовлення на видачу вантажу встановлених видів

і форм контролю, а також має можливість захистити свої права на основі документів, які отримано інформаційною системою портового співтовариства, та здійснювати контроль над процесами руху вантажів.

Пункт пропуску або порт оптимально використовує власну господарську територію зі зростанням обсягів вантажообігу. Все це збільшує доходи бюджету та сприяє розвитку економіки України. Після внесення вантажовласником даних у систему активізується ланцюг взаємозв'язків, які поєднують фізичну працю інспекторів із віртуальною працею персоналу з митного оформлення [5]. Вантажовласник фактично отримує можливість контролювати справедливість прийняття рішень стосовно власного вантажу.

Отже, впровадження системи "єдиного вікна" забезпечить найоптимальнішу процедуру перетину митного кордону, прозорість і чіткість здійснення комплексу логістичних операцій, а також виконання фіскальної функції для поповнення бюджету держави. Принципи швидкості, надійності та професіоналізму реалізовуватимуться внаслідок уніфікації електронної звітності, яка надаватиметься до державних органів виконавчої влади в електронному вигляді, формуватимуть відповідні функціональні й технічні вимоги до автоматизованої системи надання звітності.

Основними вигодами для держави стануть більш ефективний і раціональний розподіл ресурсів; усунення проблеми недоотримання доходів; більш суворе виконання вимог торговими підприємствами; посилення безпеки; підвищення сумлінності й транспарентності. Також, за висновками експертів та досвідом розвинених країн, відбуватиметься зменшення витрат завдяки зменшенню затримок постачання; прискорення митного оформлення й отримання дозволів на відвантаження. Це зробить процес відстеження руху вантажів прозорим, а уніфіковані правила – зрозумілими для всіх учасників.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Платонов О. Практика "єдиного вікна" у міжнародній торгівлі. *Вісник КНТЕУ*. 2013. № 4. С. 37-47.
2. Пивовар Ю. І., Буличева Н. А. Розвиток інституту адміністративних послуг як передумова побудови сервісної держави. *Митна справа*. 2011. № 1 (73). Ч. 2. С.162-167.
3. Федотова І. О. Правове регулювання процедури надання адміністративних послуг митними органами України за принципом "єдине вікно", "єдиний офіс". *Вісник Академії митної служби України*. Серія: Право. 2010. № 1. С. 85-90.
4. Харсун Л. Г. Логістичне обслуговування товаропотоків між Україною та країнами ЄС. *Економіка України*. 2016. № 4 (653). С. 112-121.

5. Key Factors in Establishing Single Windows for Handling Import/Export Procedures and Formalities: Trade Facilitation and the Single Window. New York: United Nations, 2011. 89 p. URL: https://www.unescwa.org/information/publications/edit/upload/E_ESCWA_EP_GP_11_5_e.pdf.

Стаття надійшла до редакції 18.03.2020.

Zimina A., Lysa S. The mechanism of functioning of the "Single window" in the ports of Ukraine.

Background. Establishing a nationwide approach to the sequence of processes and procedures of customs formalities should become a holistic mechanism of regulation through the principle of "Single Window" border crossing, which promotes transparency, speed, simplicity and reliability in freight transport, while ensuring state control and equality of all economic relations.

The current stage of economic development requires in-depth research into the possibility of introducing the most effective tools to improve cargo handling procedures, accompanying operations and provide accessible, reliable and sufficient information to all stakeholders.

The aim of the article is to study the theory and practice of implementing the principles of the "single window" accompanied by freight transport, handling and transshipment of container and general cargo through the ports of Ukraine.

Materials and methods. Analysis of the dynamics of cargo handling volumes in ports; systematic situational and dynamic approaches to assessing the implementation of the "single window" principle; methods of systematization, identification, classification and grouping; comparison; determining the relationships and dependencies between the causal phenomena of economic development.

Results. Methodological and practical aspects of the introduction of the "single window" system through the ports of Ukraine in order to implement the principles of optimal operation of the mechanism of servicing cargo flows. The characteristic features of the gradual stages of application of the "single window" in Ukraine are determined. The impact of using the "single window" system for key business partners who perform the functions of handling and transshipment of goods during delivery to destinations is considered. The data of processing of consolidated cargoes in containers which are fixed in the system of "single window" through the main Ukrainian ports: Odessa, Southern, Black Sea are analyzed. The directions of development of service of cargo-transport operations with use of system "single window" are substantiated.

Conclusion. The introduction of the "single window" system will provide the most optimal procedure for crossing the customs border, transparency and clarity of the complex of logistics operations, as well as the implementation of the fiscal function to replenish the state budget. The principles of speed, reliability and professionalism will be implemented through the unification of electronic reporting, which will be provided to state executive bodies in electronic form, will form the appropriate functional and technical requirements for the automated reporting system. The main benefits for the state will be a more efficient and rational allocation of resources; elimination of the problem of income shortfall; stricter compliance with the requirements of commercial enterprises; increase security; increase of honesty and transparency. Also, according to experts and the experience of developed countries, there will be a reduction in costs by reducing

supply delays; acceleration of customs clearance and obtaining permits for shipment; transparent tracking of cargo movements and comprehensibility of unified rules by all participants in the process.

Keywords: single window system, logistics intermediaries, container transportation, freight forwarder, multimodal transportation, cargo configuration, transport infrastructure, transport corridor.

REFERENCES

1. Platonov, O. (2013). Praktyka "jedynogo vikna" u mizhnarodnij torgivli [The practice of "single window" in international trade]. *Visnyk KNTEU – Herald of KNUTE*, 4, 37-47.
2. Pyvovar, Ju. I., & Bulycheva, N. A. (2011). Rozvytok instytutu administratyvnyh poslug jak peredumova pobudovy servisnoi' derzhavy [Development of the institute of administrative services as a precondition for building a service state]. *Mytna sprava – Customs affairs*, 1 (73). (Part 2), (pp.162-167).
3. Fedotova, I. O. (2010). Pravove reguljuvannja procedury nadannja administratyvnyh poslug mytnymy organamy Ukrainy za pryncypom "jedyne vikno", "jedynyj ofis" [Legal regulation of the procedure for providing administrative services by the customs authorities of Ukraine on the principle of "single window", "single office"]. *Visnyk Akademii' mytnoi' sluzhby Ukrainy*. Serija: Pravo – *Bulletin of the Academy of Customs Service of Ukraine*. Series: Law, 1, 85-90.
4. Harsun, L. G. (2016). Logistychne obslugovuvannja tovaropotokiv mizh Ukrain'noju ta kraj'namy JeS [Logistics service of trade flows between Ukraine and EU countries]. *Ekonomika Ukrainy – Ukraine economy*, 4 (653), 112-121.
5. *Key Factors in Establishing Single Windows for Handling Import/Export Procedures and Formalities: Trade Facilitation and the Single Window*. New York: United Nations, 2011. Retrieved from https://www.unescwa.org/information/publications/edit/upload/E_ESCWA_EP_GP_11_5_e.pdf.