

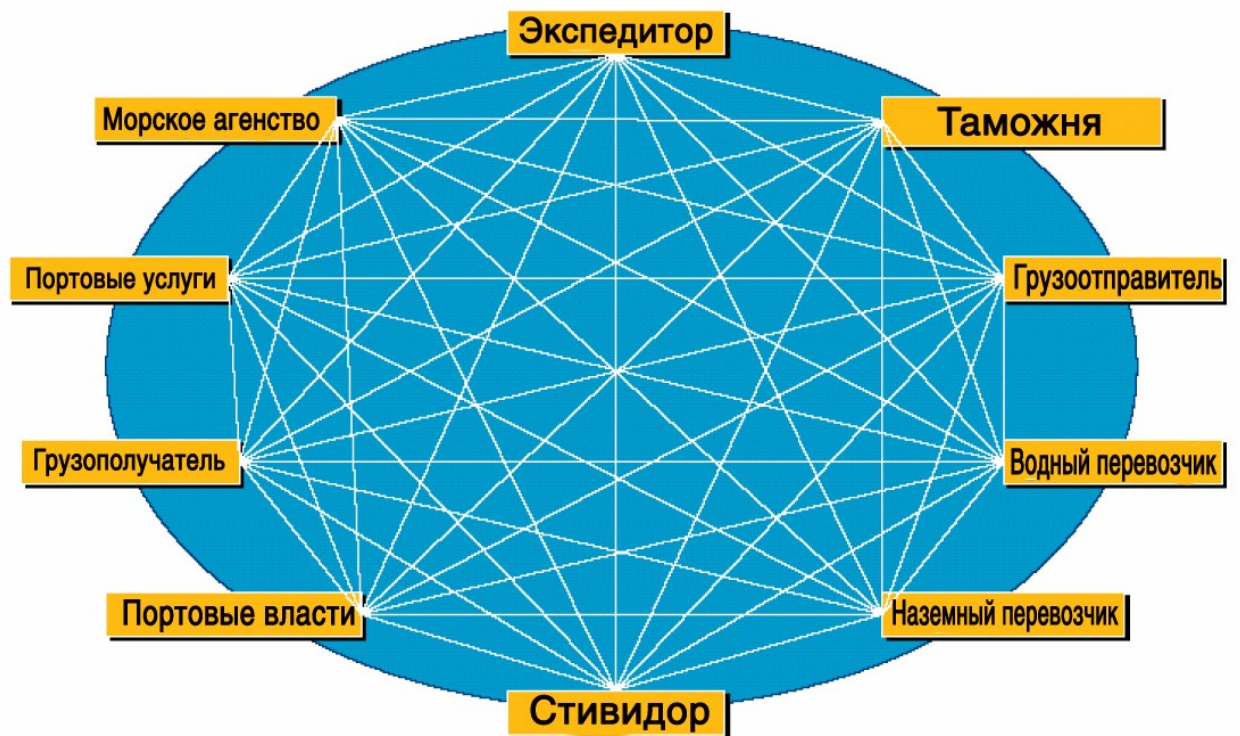
Концепція проекту «Єдине вікно - локальне рішення»

1. Ідея проекту

До недавнього часу, весь документообіг в портах України, а також планування робіт здійснювалися в паперовому вигляді. Дана система обміну інформацією, крім того, що морально застаріла, ще й вкрай залежна від людського чинника, про що свідчать численні публікації в засобах масової інформації, різного роду рейтинги і звіти міжнародних організацій. Розвиток інформаційних технологій дозволяє нам докорінно змінити існуючу ситуацію і перейти на якісно новий рівень обслуговування вантажопотоків, збільшити їх і підвищити імідж нашої держави на міжнародній арені.

Єдиним вірним і працюючим інструментом для досягнення поставлених цілей, що підтверджують і міжнародні експерти, є створення Системи портового співтовариства (СПС).

Стан потоків інформації в портовому співтоваристві без застосування УПС



Оптимізація потоків інформації із застосуванням СПС



Мета системи - мінімізація паперового документообігу при виконанні технологічних операцій в порту, оптимізація технологічних процесів, скорочення часу на кожній з операцій шляхом надання всім учасникам транспортного та вантажного процесу оперативної, коректної і легітимної інформації.

Система портового співтовариства призначена для інтеграції всіх учасників транспортного та вантажного процесів в порту в єдиний інформаційний простір з можливістю надання та доступу до інформації, використовуваної в рамках технологічних процесів в порту із застосуванням засобів технічного захисту державного зразка. Впровадження СПС спочатку на локальному рівні з перспективою використання цього досвіду для створення національного «Єдиного вікна» наблизить Україну до стратегії розвитку міжнародної торгівлі і забезпечить обмін інформацією на підставі стандартів, розроблених ООН та ІМО.

Також це зміцнить позиції портового сектора України в регіоні. Складні, застарілі і бюрократичні процедури призвели до глобального відтоку транзиту з України. Країна, що володіє найвищим коефіцієнтом транзитності в Європі, щорічно втрачає до 20% даного вантажопотоку. Основний закон логістики свідчить, що товари прямують туди, де простіше і швидше відбувається їх оформлення. Крім проблем з транзитом, відсутність «єдиного вікна» створює «вузькі» місця на кордонах для імпорту та експорту, що значно стримує розвиток міжнародної торгівлі.

Згідно Рекомендації № 33 Центру зі спрощення процедур торгівлі та електронним діловим операціями Економічної Комісії ООН, «Єдине вікно» - прозорий механізм, що дозволяє в повній мірі вирішити дані питання шляхом надання сторонам, що беруть участь в торгівлі і в перевезеннях, можливості представляти стандартну інформацію і документи у одному місці через «єдине вікно» для виконання всіх нормативних вимог, пов'язаних з імпортом, експортом та транзитом. Якщо інформація подається в

електронному вигляді, тоді окремі дані повинні представлятися тільки один раз.

2. Загальна інформація про систему

Система являє з себе B2B (business to business) і B2G (business to government) рішення, засноване на комунікаційному хабі, побудоване за принципом E&T (Extraction and transformation). Одиницею інформації в системі є документ. Кожен документ являє з себе інформаційний контейнер, що містить власну інформаційну семантичну частину, службову інформацію (заголовок), а також частина з ЕЦП (електронним цифровим підписом). Структура контейнера базується на стандарті PCS#7. У системі використовується ЕЦП державного зразка.

Система портового співтовариства включає в себе три інформаційні моделі:

- Двостороння інформаційна модель (BIM - Bilateral Information Model)
- Централізована інформаційна модель (CIM - Centralised Information Model)
- Децентралізована інформаційна модель (DIM - Decentralised Information Model).

Наприклад, з СПС Одеського порту використовуються централізована модель, і в той же час частина бізнес-процесів допускає застосування децентралізованої або двосторонньої моделі.

Систему портового співтовариства можна визначити як нейтральну і відкриту електронну систему, що дозволяє здійснювати інтелектуальний і безпечний обмін інформацією між державними і приватними учасниками торгових операцій, щоб підвищити конкурентоспроможність користувачів портів. Вона оптимізує, управляє і автоматизує ефективні портові та логістичні процеси через єдину подачу даних і ув'язку ланцюжків транспорту і логістики.

Дана система визнана як найбільш передовий метод для обміну інформацією в одному порту або системі портових структур однієї країни. Вона будується на домовленості між учасниками про передачу торгових даних в одне місце, розвиток інформаційної інфраструктури, технічного взаємозв'язку, про сприятливе правове середовище, стандартизацію та гармонізацію обміну даними, обмеження дублюючої інформації в документах. Вона створює для користувачів порту вузько інтегровану систему, що охоплює експортні, імпорتنі, транзитні вантажопотоки, консолідацію, небезпечні вантажі та статистичні доповіді на міжнародні морські перевезення вантажів.

У систему включаються:

- Контролюючі органи (митна, прикордонна служби і таке інше.)
- Адміністрація порту
- Стивідорні компанії
- Агенти
- Експедитори
- Укрзалізниця
- Інш.

У Західній Європі зазначена форма «Єдиного вікна» функціонує в портах Гамбурга (Німеччина), Роттердама (Нідерланди), Антверпена (Бельгія), Фелікстоу (Великобританія), Гавра, Марселя (Франція), Барселони, Більбао (Іспанія), і т.інш . На їх базі заснована Європейська асоціація, яка має на меті розвиток електронної логістики у всіх європейських портах, підвищення ефективності морських перевезень, експедиторської та логістичної діяльності в Євросоюзі.

Досвід великих портів Європи показує, що електронний обмін даними в системі портового співтовариства усуває суб'єктивне втручання людського фактору в процес регулювання зовнішньої торгівлі і таким чином усуває умови для корупції. Плавний обмін даними в системі портового

співтовариства також дає поштовх для розвитку інтермодальних і мультимодальних перевезень, так як в основі функціонування системи - плавний перехід даних між секторами, зв'язаними у ланцюгу поставок і між різними видами транспорту.

3. Історія проекту

Проект СПС курується міжвідомчою робочою групою, яка була створена у відповідності з дорученнями Прем'єр-міністра України, і складається з представників влади та бізнесу. Експертну допомогу щодо проекту надає Економічна комісія ООН.

Враховуючи найбільшу технічну готовність Одеського порту до реалізації проекту, він був обраний базовим для його впровадження. На той момент у порту були напрацювання з окремих модулів СПС.

З метою економії коштів державного бюджету та бюджету Держпідприємства, до проекту було залучено організація АТ «ПЛАСКЕ», яка прийняла на себе функції інвестора і впродовж 14 років в Одеській області успішно здійснює свою діяльність з транспортно-експедиційного обслуговування вантажів. АТ «ПЛАСКЕ» є представником Литовських залізниць в Україні і оператором поїзда комбінованого транспорту «Вікінг»; представником Болгарських залізниць в Україні і вантажним агентом «Пароплавство Болгарський морський флот» АД, ПКП ЛХС широко колійна дорога (ПОЛЬЩА).

Організація успішно завершила переговори з керівництвом порту Самсун (ТУРЕЧЧИНА), турецькою судноплавною компанією «UPM transportation» і турецькими залізницями про відкриття залізнично-поромного сполучення Іллічівськ/Самсун. Також АТ «ПЛАСКЕ» призначено офіційним вантажним агентом турецької компанії «UPM transportation» в Україні.

АТ «ПЛАСКЕ» першим в Україні оформило електронну декларацію, електронний наряд і має практичний досвід роботи в пілотних проектах по взаємодії систем ЄАІС (Єдина автоматизована інформаційна система Державної митної служби України) і NCTS (Нова митна транзитна система) у рамках спільного проекту Державної митної служби Україна, за підтримкою Митної служби Литви та програми ІСІТАР Міністерства юстиції США. АТ «ПЛАСКЕ» займає активну позицію в організації міжнародних семінарів і конференцій з впровадження в Україні принципу «єдиного вікна» (Рекомендації СЕФАКТ ООН № № 33, 34, 35), в організації взаємодії учасників торгових операцій і контролюючих органів. Дані заходи проводяться за сприяння та підтримки Європейської економічної комісії ООН (семінари з питань спрощення процедур торгівлі: «Концепція локального «єдиного вікна» (системи інформаційного обслуговування)), Координаційної Ради з Транссибірських перевезень (про застосування інноваційних технологій при здійсненні мультимодальних контейнерних перевезень у міжнародному сполученні з використанням ТСМ: - електронний документообіг; - єдиний інформаційний ресурс; - проект «електронний поїзд», - забезпечення безпеки і визначення ризиків в умовах транспортування вантажу), Українським національним комітетом Міжнародної торгової палати (спрощення торговельних процедур; заходи, що стосуються транспорту і пов'язані з митним контролем) та інш, про що свідчать публікації в ділових і галузевих ЗМІ. Також АТ «ПЛАСКЕ» за участю ЄС ініціювало в Україні пілотне перевезення контейнера з накладенням засобів ідентифікації перевізника у вигляді електронної GPS-пломби із здійсненням моніторингу руху вантажу, обліку зупинок і стоянок на шляху проходження та аналізу спостереження за переміщенням вантажів.

Дана організація взяла участь у вирішенні питань пов'язаних з фінансуванням проекту і наданням методологічної допомоги в організації СПС. Для розробки відповідного програмного продукту та його підтримки

АТ «ПЛАСКЕ» заснувала центр послуг «Планування портової логістики (ППЛ) 33-35» у формі ТОВ, який прийнятий в члени Асоціації європейських портових співтовариств (ЕРССА). Це дозволяє використовувати існуючий досвід і найкращу практику європейських портів з розвитку електронної логістики, підвищенню ефективності морських перевезень, вдосконалення технології оформлення вантажів та транспортних засобів, для поліпшення процедур міжнародної торгівлі.

Для створення системи використовуються рекомендації, довідники, керівництва та правила Економічної комісії ООН, Центру ООН щодо спрощення процедур торгівлі та електронним діловим операціями (СЕФАКТ ООН), Мережі експертів ООН на підтримку без паперової торгівлі в Азійсько-Тихоокеанському регіоні (UNNEXT), Комісії ООН з права міжнародної торгівлі (ЮНСІТРАЛ), Всесвітньої митної організації (ВТАМО), Конференції ООН з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД), інш.

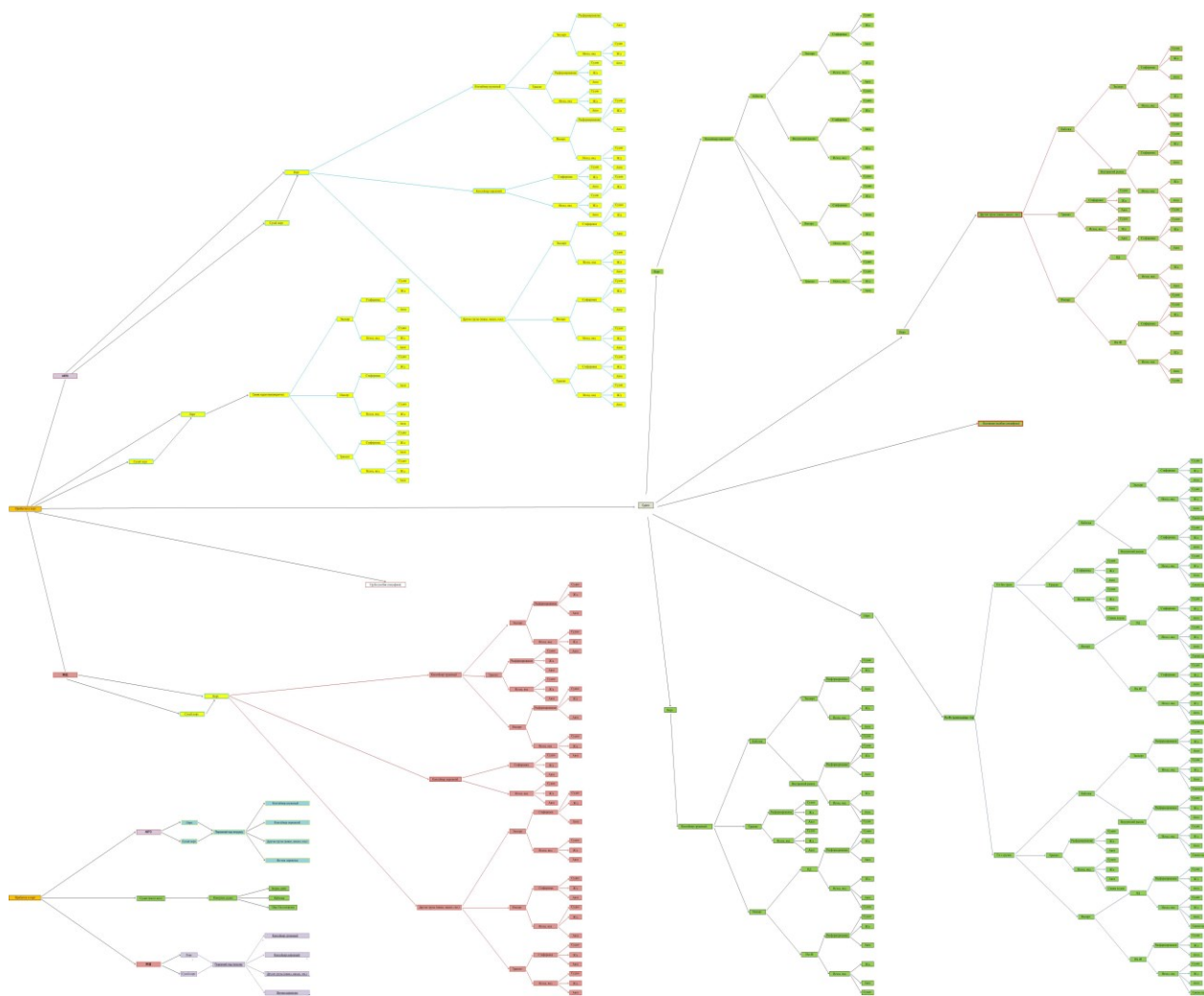
Нещодавно, компанія підписала аналогічний меморандум про співпрацю з впровадження УПС з ДП «Іллічівський морський торговельний порт» і приступила до вивчення процесів на підприємстві.

Реалізація проекту

4.1. Створення Матриці технологічних ланцюжків.

Одним з перших етапів реалізації проекту стало створення Матриці технологічних ланцюжків (МТЛ) (Додаток 1). Під технологічним ланцюжком розуміється сукупність послідовних етапів проходження оформлення транспортного засобу або вантажу в порту.

Додаток 1.



У Матриці технологічних ланцюжків відображені всі технологічні процеси з обробки транспортних засобів і вантажів у порту, що дозволяє виявляти і наочно бачити повний цикл тієї чи іншої операції. При створенні МТЛ було виявлено понад 500 технологічних ланцюжків обробки транспортних засобів і вантажів. Створена МТЛ є універсальною і підходить для будь-якого порту.

4.2. Вибір технологічного ланцюжка.

Після створення МТЛ і виявлення всіх технологічних ланцюжків обробки транспортних засобів і вантажів був визначений найбільш актуальний технологічний ланцюжок. Для Одеського порту - це виявилася ТЛ «прибуття навантажених імпортованих контейнерів на судні - вибуття

автотранспортом». Він і став першою «ластівкою» у побудові електронної УПС.

4.3. Поділ ТЛ на етапи і відпрацювання конкретного етапу.

Даний ТЛ був поділений на певні етапи:

- 1) попередня інформація від агента про вантаж;
- 2) дозвіл на початок вантажних операцій («вільна практика»);
- 3) інформація від стивідорної компанії (СК) про фактичне розвантаження;
- 4) складські операції з контейнером;
- 5) оформлення електронного наряду;
- 6) виїзд транспортного засобу (т/з) з контейнером з території СК;
- 7) виїзд т/з з території пункту пропуску (порту).

З цих 7 кроків був обраний самий складний і важливий для клієнтів порту - «Електронний наряд». В експериментальному режимі етап був запущений 8 жовтня 2012р.

Промислова експлуатація намічена на 01.02.2013г.

У рамках реалізації кожного етапу передбачена підготовка наступних матеріалів:

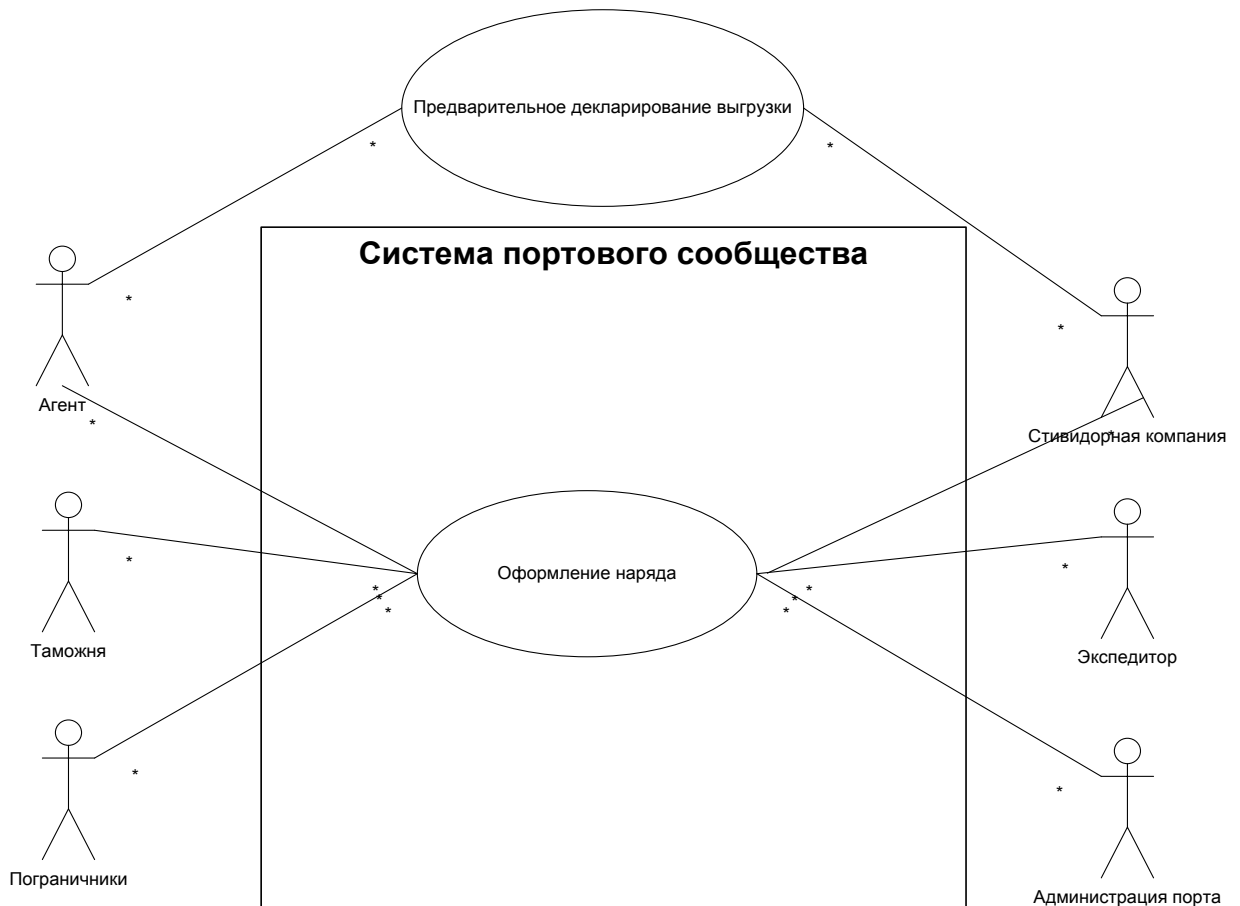
Опис бізнес процесів (діючих, тимчасових (на час проведення експерименту) і постійних (з урахуванням зауважень і пропозицій, встановлених в ході експерименту):

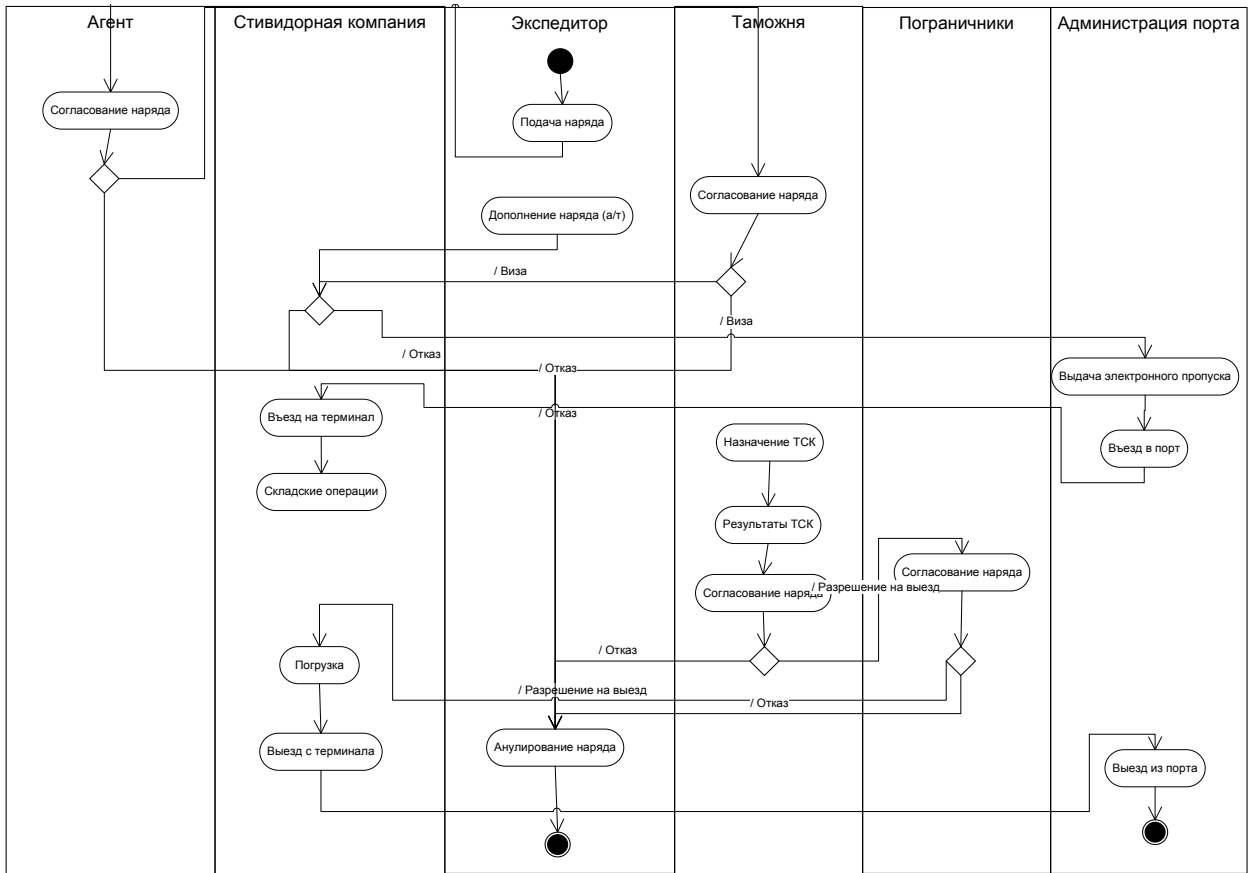
- Порядок (технологічна схема) оформлення вантажів і т/з, погоджений з причетними відомствами, який детально покрокове описує технологію оформлення вантажів та транспортних засобів (текстовий документ).

- Діаграми учасників, процесів (Додатки 2, 3). Основна мета діаграм зводиться до опису основних дій і «акторів». Діаграма визначає рамки і

технічне завдання для детального аналізу процесів. Кожна діаграма - це детальне опрацювання варіантів використання бізнес процесу. Вона описує як кожен бізнес процес реалізується крок за кроком, хто відповідає за виконання кожної дії, які документарні вимоги застосовуються, і як йдуть потоки інформації. На основі діаграм можна скласти перелік паперових документів, і електронних документів і повідомлень, які охоплюються масштабом робіт проекту з гармонізації даних. Також можна визначити назву органу, що відповідає за видачу кожного паперового документу, і електронного документу або повідомлення.

Додаток 2.





- Таблиці термінів, елементів даних (Додаток 4, 5).

Мета даної роботи - отримати чіткий опис вимог до даних. Опис і специфікація даних складається з використанням визначень та термінології бізнес-користувачів та експертів, наприклад покупця/продавця, співробітника митної служби або експедитора. Це формує базу для чіткого розуміння семантики даних, типу даних, форми подання, формату і обмежень, що представляє собою важливу інформацію для автоматизації інформаційних потоків на наступних етапах. Будь-яка неоднозначність у значенні та використанні елементів даних затримує процес гармонізації атрибутів таких елементів даних з обраними семантичними правилами, а також створює невідповідності в процесі їх узгодження. Після завершення даного етапу для кожного з певних документів складається словник даних, в якому з точки

зору користувача докладно описуються елементи даних що містяться у цьому документі. Словник даних для одного документа може містити такі елементи інформації:

- Назва документа.
- Мета документа.
- Назва власника документа.
- Ідентифікаційний номер для кожної назви елемента даних, такий як номер поля в документі.
- Назва кожного елемента даних у відповідності з тим, як воно представлене в документі.
- Визначення для кожного елемента даних на місцевій мові та/або англійською у відповідності з тим, як воно було представлене власником документу та/або відповідним стандартом.
- Формат (буквений, цифровий, буквено-цифровий) і розмір (довжина елемента даних, кількість цифр або символів) для кожного елемента даних.
- Обмеження за кількістю появ кожного елемента даних.
- Перелік кодів і підмножини переліку кодів

Додаток 4.

№ п/п	Термины	Каким документом регулируется	Определение		Форма (бланк)		Порядок предоставления		Владелец документа
			Согласно временного порядка	Согласно регламентирующего документа	Согласно временного порядка	Согласно регламентирующего документа	Согласно временного порядка	Согласно регламентирующего документа	
1	Наряд	Наказ МТЗУ від 13.12.2004 № 1098 Про затвердження Правил оформлення вантажних перевізних документів на перевезення морським транспортом http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1657-04	Наряд	не знайдено	Наказ начальника ДП "ОМТП" від 29.11.2011 №884 Про затвердження нового зразку наряду в ДП "ОМТП"	Наказ МТЗУ від 13.12.2004 № 1098 Про затвердження Правил оформлення вантажних перевізних документів на перевезення морським транспортом http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1657-04	Справочник действующих технологических схем оформления автотранспорта Технологическая схема оформления автоконтейнеровозов в режимах пп/пд, транзит, импорт 40.	-	Експедитор
2	Портовий оператор (стивідорна компанія)	Закон України "Про морські порти України", Ст. 1. Визначення термінів http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17/print1329891851799745	Стивідорна компанія, оператор контейнерного терміналу (СК)	п.11."портовий оператор (стивідорна компанія) - суб'єкт господарювання, що здійснює експлуатацію морського терміналу, проводить вантажно-розвантажувальні роботи, обслуговування та зберігання вантажів, обслуговування суден і пасажирів, а також інші пов'язані з цим види господарської діяльності."	-	-	-	-	-
3	Портовий оператор	Розпорядження КМУ від 16 липня 2008 р. N 1051 Про схвалення Стратегії розвитку морських портів України на період до 2015 року Загальна частина http://zakon.nau.ua/doc/?code=1051-2008-%F0	Стивідорна компанія	Портовий оператор - суб'єкт господарювання, який на договірних засадах проводить на території і в акваторії морського порту або на території морського терміналу навантажувально-розвантажувальні роботи, забезпечує зберігання вантажу, обслуговування суден та пасажирів, здійснює операції з вантажами, а також провадить інші пов'язані з цим види діяльності.	-	-	-	-	-
4	Портовий оператор	Наказ МПУ від 25.08.2011 № 339 Про затвердження Положення про Службу морської безпеки порту (портового засобу) Розділ 2 Терміни та їх визначення http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z1233-11	СК	Портовий оператор (далі - ПО) - суб'єкт господарювання, який відповідно до вимог чинного законодавства проводить на території і в акваторії порту або ПЗ навантажувально-розвантажувальні роботи, забезпечує зберігання вантажу, обслуговування суден та пасажирів, здійснює операції з вантажами, а також провадить інші пов'язані з цим види діяльності.	-	-	-	-	-

№ п/п	Отправитель	Операция	Получатель	Документ	Примечание
1	Агент	ВАРЛЕ	СК		
2	СК	Предварительная выгрузка с кодами контейнеров	СПС	Документ «Предварительная выгрузка контейнера»	
3	СПС	Предварительная выгрузка с кодами контейнеров	ГТСУ		
4	СК	Фактическая выгрузка с кодами контейнеров.	СПС	Документ «Фактическая выгрузка контейнера»	Может быть со 2-го пункта до 9-го
5	СПС	Фактическая выгрузка с кодами контейнеров.	ГТСУ		
6	Экспедитор	Наряд с привязкой к коду контейнера	СПС	Документ «Наряд»	Сопровождается сканом инвойса и коносамента
7	СПС	Наряд с привязкой к коду контейнера	Линия		

Гармонізація даних:

Даний процес включає в себе приведення до однаковості і міжнародним стандартам всіх документів, термінів і даних, які використовуються в «єдиному вікні».

Аналіз ефективності етапу:

Даний аналіз дозволить побачити отриманий ефект кожного етапу. Де наочно описуються досягнуті результати та їх вплив на даний етап. (Фінансові, тимчасові показники, зменшення бюрократичних чинників, зниження корупції). Подібний аналіз був проведений Одеським портом після впровадження «вільної практики» - можливість обробки судна одразу після швартування, не чекаючи приходу комісії на борт (Додаток 6).

<i>Економічний ефект від Вільної Практики по контейнерним судам за 2 роки (01.10.10-01.10.12)</i>	
Опрацьовано судів	412
Середній час економії на одному судні, мін	45
Економія часу	12,88
Продуктивність в перебігу економії часу (80 конт./год)	24720,00
Продуктивність в перебігу економії часу (1 конт. ~ 11 тон) тон	271920,00
Доходи порту від НРР і портових зборів (1 тона ~ 3,1 у.о), у.о.	842952,00
Доходи порту від Інфраструктури (1 конт. ~ 29,4 у.е.), у.е.	726768,00
Доходи порту від огляду (при умові огляду 1/3 конт., 1конт. ~ 47,1 у.о.), у.о.	388268,80
Дохід контейнерного терміналу від НРР (1 конт. ~ 180 у.о.)	4449600,00
Економія агента на утриманні судна (при довжині судна 210 м ~ 10000 у.о.) у.о.	128750,00
Дохід від експедиторської діяльності (1 конт. ~ 100 у.о.) у.о.	2472000,00
Дохід від брокерської діяльності (1 конт. ~ 200 у.о.) у.о.	4944000,00
Дохід від послуг автоперевезень (1 конт. ~ 800 у.о.) у.о.	19776000,00
Дохід від сплати митних платежів (1 конт. ~ 12000 у.о.), у.о.	296640000,00
Разом дохід від надання Вільної Практики по контейнерним судам за 2 роки, у.о.	330368338,80
<i>Економічний ефект від Вільної Практики по наливних судам за 1 року (01.10.11-01.10.12)</i>	
Опрацьовано судів	26
Середній час економії на одному судні, мін	180
Економія часу	3,25
Продуктивність в перебігу економії часу (1900 тонн / год)	370500,00
Доходи порту від портових зборів (1 тона ~ 7,5 у.о) у.о.	2778750,00

Доходи порту від Інфраструктури (1 тона ~ 1,5 у.о.), у.о.	555750,00
Дохід за використання пожежного катера (1 час ~ 456,25 у.о.), у.о.	35587,50
Економія агента на утриманні судна (при довжині судна 250 м ~ 20000 у.о.) у.о.	65000,00
Дохід від експедиторської і брокерської діяльності (1 тонна ~ 0,03 у.о.), у.о.	11115,00
Дохід від послуг залізничних перевезень (1 тона ~ 134 у.о.)	49647000,00
Дохід від сплати митних платежів (1 тонна ~ 0,17 у.о.), у.о.	62985,00
Дохід від сплати за митний огляд (1 тонна ~ 0,14 у.о.), у.о.	51870,00
Разом дохід від надання Вільної Практики по наливних судах за 1 рік, у.о.	53208057,50
Усього дохід від надання Вільної Практики по контейнерним і наливним суднам за 1 рік, у.о.	209571713,00

Аналіз чинного законодавства, виявлення перешкод та підготовка проектів змін:

Так, враховуючи, що в діючих нормативних документах, що регламентують процедури здійснення документообігу, контролю та оформлення вантажів і т/з у портах, були відсутні посилання на СПС, а також положення що дозволяють здійснювати електронний документообіг, на першому етапі було потрібно визначити саме поняття «єдиного інформаційного портового співтовариства» і встановлення основних принципів його функціонування. Для цього були підготовлені проекти змін до постанови КМУ № 451 від 21.05.2012 р. і наказ Міністерства транспорту України № 1098 від 13.12.2004 р.

В даний час продовжується робота з дослідження діючого правового середовища для функціонування СПС.

По завершенню тестування першого етапу вибраного технологічного ланцюжка будуть усунені виявлені зауваження, враховані пропозиції та

гармонізовані дані. Підготовлений, і затверджений на засіданні Міжвідомчої робочої групи остаточний варіант Порядку роботи першого етапу вибраного технологічного ланцюжка, остаточні діаграми учасників, процесів, розроблений формат і структура подання документів і елементів даних, внесені зміни до законодавства.

Відпрацювання наступних етапів ТЛ повинно здійснюватися за таким же принципом, з обов'язковою гармонізацією тимчасового порядку, термінів, елементів даних обраного етапу з уже відпрацьованим аналогічним етапом.

4.4. Підведення підсумків по всій ТЛ.

По закінченню відпрацювання всіх етапів технологічного ланцюжка розробляється:

- підсумкова технологічна схема (об'єднує всі остаточні порядки);
- підсумкові діаграми учасників, процесів;
- зведена таблиця термінів;
- зведена таблиця елементів даних;
- зведений аналіз ефективності всього технологічного ланцюжка;
- зведені формат і структура надання документів та елементів даних;
- зведені зміни до законодавства.

Реалізація кожної наступної ТЛ буде проходить за таким же принципом.

По завершенні проекту будуть створені:

- зведена таблиці термінів, що складається із сукупності всіх таблиць термінів;
- зведена таблиця елементів даних всієї матриці;
- зведений аналіз ефективності всієї матриці (процесів, фінансові показники, часові показники, внесені зміни до законодавства, гармонізація даних і т.д.).

Повноваження з підготовки матеріалів розподіляються наступним чином:

- Розробка проектів тимчасових і постійних порядків, нормативних актів, діаграм учасників, процесів, таблиць термінів, таблиць елементів даних, аналізу ефективності, форматів і структур надання документів та елементів даних;
- Асоціація портових співтовариств, яка засновується з представників центру послуг, порту, інших користувачів системи;
- Загальна координація та підтримка проекту, затвердження тимчасових і постійних порядків, форматів і структур надання документів та елементів даних, погодження проектів нормативних документів - Міжвідомча робоча група.

5. Бібліотека проекту

Архівація документів за проектом здійснюється приблизно таким чином:

1. Загальна папка

1.1.

.....

1.500 технологічні ланцюжки (ТЛ):

а.

...

ш. етапи технологічних ланцюжків:

- Аналіз чинного бізнес процесу:
- Діючий порядок
- Діаграми учасників, процесів
- Опис нового тимчасового бізнес процесу:
- Тимчасовий порядок

- Діаграми учасників, процесів
 - Таблиця термінів
 - Таблиця елементів даних
 - Формат і структура подання документів і елементів даних
 - Аналіз ефективності етапу
 - Опис підсумкового бізнес процесу:
 - Остаточний порядок
 - Діаграми учасників, процесів
 - Формат і структура подання документів і елементів даних
 - Зміни до законодавства
- ь. опис підсумкового бізнес процесу:
- Підсумкова технологічна схема (об'єднує всі остаточні порядки)
 - Підсумкові діаграми учасників, процесів
 - Зведена таблиця термінів
 - Зведена таблиця елементів даних
- е. зведений аналіз ефективності всієї ТЦ
- ю. зведені формат і структура подання документів і елементів даних
- я. зведені зміни до законодавства
2. Завершення проекту:
- 2.1. зведена таблиця термінів
- 2.2. зведена таблиця елементів даних всієї матриці
- 2.3. зведений аналіз ефективності всієї матриці (фінанси, час, зміни до законодавства, гармонізація даних і т.д.)

6. Безпека проекту

Реалізація комплексної системи захисту інформації та атестація системи буде виконуватись спільно з Державною службою технічного

захисту інформації (ДСТЗІ) і описується окремим комплектом проектної документації.

ІС повинна задовольняти вимогам, що пред'являються до безпеки систем, що не містять держтаємницю з боку ДСТЗІ.

Основні вимоги:

- збереження інформації;
- незмінюваність;
- неспростовності від авторства;
- захист від несанкціонованого доступу.

Додатковими вимогами є:

- відповідність вимогам Закону про електронний документообіг;
- підтримка ЕЦЛ державного зразка;
- відповідність вимогам Закону про електронний цифровий підпис;
- задоволення моделі ризиків.

7. Перспективи розвитку проекту.

1. Впровадження принципу «єдине вікно» не тільки в портах, а й на всіх пунктах перетину державного кордону;

2. Міжнародне співробітництво - підключення до національного «єдиного вікна» держав з якими здійснюються торговельні відносини.

3. Впровадження принципу «єдиного вікна» в інших сферах державного управління і народного господарства України.

8. Висновок

Створення «Єдиного вікна» буде виключно вигідним і для бізнес - спільноти, і для контролюючих органів. Воно матиме позитивний вплив на розвиток портів і України в цілому, дасть поштовх розвитку сприятливого

правового середовища, гармонізації обміну даними між різними агентствами на основі міжнародних стандартів, обмеження бюрократичних процедур, боротьбі з корупцією та глибокої міжнародної інтеграції.

Національний аспект:

Механізм «Єдиного вікна» дозволить удосконалити систему функціонування державних органів та їх роботу з підприємствами, дозволить поліпшити процес управління ризиками в контрольно-виконавчих цілях, підвищить безпеку і ефективність торгових процедур. На додаток до цього збір та узгодження необхідної інформації і торгової документації за допомогою «Єдиного вікна» спричинять економію людських і фінансових ресурсів, дозволяючи уряду переорієнтувати ресурси, які раніше використовувалися для вирішення адміністративних завдань, на виконання більш нагальних і важливих функцій.

Регіональний аспект:

Це в значній мірі прискорить час обробки вантажів у пунктах пропуску, підвищить їх конкурентоздатність, залучить додаткові вантажопотоки і сприятиме розвитку портів. Враховуючи, що порти є основними джерелами доходів і робочих місць для регіонів, в яких вони знаходяться, даний поштовх позитивно позначиться на його добробуті.

Основні вигоди для бізнесу.

Основна перевага для ділових кіл полягає в тому, що «Єдине вікно» забезпечує трейдеру/агенту єдиний канал для одноразового отримання всієї необхідної інформації та документації всім державним установам, що мають

відношення до експортних, імпорتنих або транзитних операції. Підвищення ефективності та раціонального розподілу людських і фінансових ресурсів.

Оскільки «Єдине вікно» дозволяє державним органам швидше і точніше обробляти представлену інформацію і документи, а також стягувати збори, комерсанти/агенти повинні виграти від прискорення митного оформлення і подальшого отримання дозволу на відвантаження їх товарів, завдяки чому скорочуються терміни поставки. Крім того, підвищення прозорості і передбачуваності може призвести додатково до обмеження можливостей для корупції, як у державному, так і приватному секторах.