

Q&A – обмен информацией со стивидорными компаниями

Q: Кто отвечает с вашей стороны за проведение проекта?

A: Со стороны порта проект курирует – Вороной В.И. – начальник Службы логистики и коммерческой работы – вопросы, касающиеся технологических схем и взаимодействия с участниками процесса; Якименков Д.А. – начальник Службы ИТ – вопросы, касающиеся архитектуры системы, порядка и форматов обмена информацией с участниками процесса.

Q: К кому обращаться по техническим вопросам?

A: Якименков Д.А. – начальник Службы ИТ – dyc@port.odessa.ua, 729-36-19

Ройзина Г.А. – начальник отдела проектирования Службы ИТ – rga@port.odessa.ua , 729-46-16

Q: Где вы хотите видеть сообщение: в теле почтового сообщения или как приложенный текстовый файл?

A: На сегодняшний день мы рассматриваем возможность передачи сообщений следующими способами:

- как e-mail
- как SOAP вызов
- как REST вызов
- как обращение к функциям DLL

Кроме того, возможно наращивание функциональности системы при соблюдении общих требований и ограничений.

Q: В одном сообщении (e-mail) только один тип сообщения или могут быть смешанные? Пришлите примеры таких сообщений. Пришлите примеры сообщений, например с тремя квитанциями.

A: Как описано в «Формате и структуре документов для СК», каждый документ должен быть оформлен в соответствии с определенными правилами и подписан ЭЦП. При этом с точки зрения транспортного протокола, в одном конверте может содержаться несколько сообщений.

Q: Какой формат сообщения XML? `<?xml version="1.0" encoding="UTF-8"?`

A: Да.

Q: Окончание документа: «Информация для контроля целостности» или SIGN – как вы собираетесь делать подпись? Из всего сообщения? Или только из тега <BODY>? Вместе с тэгом или без?

A: Подпись относится к содержимому тега BODY, т.е. сам тег и закрывающий элемент тега в подпись не включаются.

Q: В квитанции поле Описание (NOTE) очень маленький размер. Прошу увеличить до 500 символов, так как несколько ошибок или комбинация из таковых может быть обнаружено.

A: Принято.

Q: «Фактическая/Предварительная выгрузка судна» - Что значит Предварительная выгрузка судна?

A: Предварительная выгрузка судна соответствует EDI документу VAPLIE, а также может быть сформирована из информации, содержащейся в грузовом манифесте.

Q: *Согласование наряда*

Результаты взвешивания (ТСК)

Аннулирование документа

Стафирование/Расформирование контейнера

Назначение ТСК

Наряд

Решение КО

Электронный пропуск

Результаты ТСК

- Нигде нет описания этих (вышеперечисленных) процессов. Пришлите описание для каждого случая.

A: С точки зрения системы, перечисленные выше элементы рассматриваются как документы, а не процессы. Порядок и очередность предоставления указанных документов описана на схеме «Порядок документооборота». Глобальный бизнес-процесс, в котором участвуют эти документы, соответствует Технологической схеме «Про вдосконалення використання інформаційних технологій при здійсненні митних формальностей в портах» №18-4/33 от 22.05.2012.

Q: *Что такое ДСТЗИ, ГТСУ, ПС, ТСК, КО?*

A: Добавлен список сокращений

ДСТЗИ – Державна служба технічного захисту інформації України

ГТСУ – Государственная таможенная служба Украины

ПС – Пограничная служба Украины

ТСК – технические средства контроля

КО – контролирующий орган (ГТСУ, ПС, ветконтроль, санитарная служба и т.д.)

Q: *По всем типам сообщений:*

Практически для всех полей: нет значений полей. Простой пример – поле «тип пломбы» или «Тип операции» - значения полей не известны.

Наименование Груза может быть пустым, если контейнер порожний.

A: Значения полей описаны в разделе Дополнительная информация – Домены.

Дополнены домены: тип пломбы, тип операции.

Q: И так далее. Нет смысла больше описывать все вопросы по всем полям и телеграммам. Это надо обсудить по телефону, скайпу или личной встрече.

A: Готовы к обсуждению в любое время и в любом формате

Q: Пришлите пожалуйста:

- **спецификацию для не хватающих процессов (Use Case)**
- **DTD для каждого типа сообщения**
- **примеры файлов для каждого процесса (Use Case)**
- **примеры сообщений, например с тремя квитанциями**
- **примеры сообщений со смешанными типами сообщений (если такое возможно)**
- **спецификацию и примеры использования PCS#7. Не могу найти документацию. Нам необходимо проверить возможность подключения API и использования такой подписи.**

A:

- Прецеденты (Use Case) описываем, отправлю по готовности
- DTD (Document type Definition) не используется при документировании этого проекта. Вместо него применяется W3C XML Schema. Сейчас описание подготовлено в табличной форме. Если нужно, подготовим XSD документы.
- Образцы файлов для каждого документа приложены в документе
- Структура сообщения описана в документе. Квитанция оформляется как сообщение-подтверждение об одном сообщении. Каждое сообщение должно быть подписано ЭЦП. При этом несколько правильно оформленных сообщений могут быть переданы в рамках одного транспортного пакета, например – как вложения в e-mail письмо, если почта используется как транспорт.
- Аналогично по смешанным сообщениям – каждое сообщение оформляется и подписывается в соответствии с правилами, подписанные сообщения могут передаваться по транспортному протоколу в соответствии с правилами используемого протокола.
- В соответствии с рекомендациями ГТСУ мы используем криптобиблиотеки Института Информационных Технологий, г. Харьков, www.iit.com.ua

Q: Почему вы ставите упор на почтовые сообщения? Не целесообразней ли использовать другие средства передачи?

A: Как уже указывалось выше, мы готовы использовать различные транспорты сообщений.

Q: Я думаю, Дима, вы понимаете, что такое количество телеграмм за заданные сроки выполнить не возможно. Нам надо обсудить, какие телеграммы мы будем делать в первую очередь.

A: К сожалению, я не могу влиять на сроки проекта

Такие проекты длились в других портах несколько лет.

A: Полагаю, система портового сообщества целиком в украинских портах также будет строиться не один год. Сейчас мы делаем первый этап с двумя небольшими бизнес-процессами.

В остальных терминалах мира были созданы консорциумы по созданию такой системы, которые не управляются государством или одной фирмой, а всеми участниками. В данной

системе будут довольно конфиденциальные данные, которые могут быть использованы не по назначению или даже злоупотреблены чей либо стороной. Вы обговорили со всеми сторонами и клиентами об этом? Есть ли у вас письменное подтверждение, что клиенты согласны, чтоб их данные хранились у вас в системе?

А: Насколько я вижу модель, в нашем случае тоже будет некое частно-государственное сотрудничество. Что касается защиты информации, то система будет сертифицироваться по требованиям украинского законодательства. Кроме того, есть договоренности с ГТСУ, как ключевым органом, влияющим на процесс прохождения грузов в порту, об информационном сотрудничестве. При включении в систему остальных участников требования к конфиденциальности информации в рамках действующих технологических процессов должны будут быть отражены в договорах.

Q: Что такое «Аннулирование документа». Какого документа ?

А: Это сообщение об отмене любого преданного документа. Может отправляться любым участником процесса обмена информацией на любой отправленный им документ. При этом система анализирует состояние документа, который отменяется, и возможность отмены. Если текущий шаг допускает отмену документа, он отменяется, если нет – сообщение квитанция содержит соответствующий код ошибки.

Q: Нужно жестко прописать правила аннулирования. Ну например если по документу есть хоть одна выдача то о каком аннулировании мы можем говорить. Прошу прописать правила.

А: Правила сейчас оформляются и будут закреплены за каждым шагом бизнес-процесса.

Q: Что такое виза ПС ? Порт разрешает или запрещает выдавать контейнер ?

А: Виза ПС – это разрешение пограничной службы. Порт никак не участвует в разрешении выдачи контейнера.

Q: Информация по предварительному списку на выгрузку не является нашей информацией и получена нами от судовых агентов. Таким образом, мы не можем гарантировать корректность данной информации и помимо этого бывают случаи когда информация корректируется агентом несколько раз на протяжении небольшого периода времени. Мы не можем нести ответственность за информацию которую мы получаем от третьего лица.

А: Предварительная выгрузка направляется стивидорной компанией (терминалом) как подтвержденная им заявка агента. Соответственно, эта информация подписывается терминалом. Естественно, как и любая другая предварительная информация, она может уточняться со временем, однако, исходя из требований электронного документооборота, количество корректировок желательно свести к минимуму.

Q: По электронному документу машина может брать только импорт а на самом деле она будет заезжать с экспортом и только затем брать импорт. Все будет в порядке с такой машиной? Я не вижу информации об анонсировании машины нами.

А: На первом этапе планируется включение в систему только процесса «Импорт». Автотранспорт, въезжающий под сдвоенные операции, будет оформляться также, как и автотранспорт, въезжающий под погрузку, с тем лишь отличием, что на первом этапе в его электронный пропуск

на ТГТ будет добавляться информация по выгрузке. Анонсирование машины выполняется операцией «Согласование наряда».

Q: DOC_SHR_ID - что за информация? Наш номер судозахода?

A: Это единый номер судозахода в пределах порта. Будет присваиваться системой на основе оформления заявки от того источника, кто первый ее подаст, будь то агент, администрация порта или стивидорная компания. Также в системе предусмотрено второе поле – Trip_num – в которое указывается номер судозахода по EDIFACT.

Q: Нет информации № коносамента, № заявки и т.д.

A: Если в сообщении в поле «Кардинальность» указанная информация помечена как опциональная – символ ? или *, то отсутствие данного значения в сообщении не является проблемой, если же поле обязательное, то его отсутствие нужно согласовывать отдельно.

Q: Вес контейнера. Что это за вес? Как его определять? Может ли это быть вес по ISO коду?

A: Да, это может быть вес по ISO коду.

Q: Решение КО. Не понятно что это такое. Прошу разъяснить.

A: Решение контролирующего органа. В общем случае – согласование либо отказ. Полный набор значений приведен в разделе Дополнительная информация - Домен «Решения КО».

Q: Добавить – транспортная компания.

A: Принято.

Q: Назначение ТСК - означает ли это что назначения одинаковы для всех контейнеров наряда?

A: Назначения ТСК могут идти как на наряд целиком, так и на отдельный контейнер. Дополнено сообщение «Назначение ТСК».

Q: ЕДРПО – если получатель не является резидентом Украины?

A: В этом случае указанное поле остается пустым.

Q: Какие особые условия могут быть в наряде?

A: Это текстовое поле заполняется непосредственно экспедитором на его усмотрение. Оставлено в системе на случай необходимости повторно восстановить бланк наряда, например, для компаний, не имеющих собственных информационных систем.

Q: Контейнер в наряде. Каковы правила удаления документа? Каковы правила корректировки документа? Каковы правила добавления?

A: В документах списках при изменении внутри их содержимого, в частности – контейнера, необходимо переслать не весь документ, а только дельту, т.е. разницу между искомым документом и новым документом. Например, был передан наряд с двумя контейнерами, № а и № б. После этого отправитель принял решение об исключении контейнера № а из наряда. Он

отправляет тот же документ (с тем же № документа), но в содержимом указывает только контейнер № а с признаком «Удалить». Если это не запрещено текущим шагом бизнес-процесса, контейнер будет перемещен в архив с пометкой «удален» и отправитель получит квитанцию об успехе, иначе – квитанцию с кодом ошибки.

Q: ISO откуда клиент будет знать ISO код контейнера? Или вес ? Каковы правила если он не совпадает с информацией терминала?

A: Данная информация указывается из коносамента. При этом отсканированная копия коносамента прикладывается как документ к наряду. Правила обработки коллизий такие же, как и в случае с бумажными документами – если терминал не принимает наряд с введенной в него информацией, он возвращает его в сообщении «Согласование наряда» и экспедитор вносит необходимые изменения.

Q: Взвешивание – не совпадает вес. Не понятно с чем должен совпадать вес? Прошу четкого описания процедуры.

A: Это сообщение от таможни. Передается, когда в результате назначенных ТСК – перевески, фактический вес не совпал с задекларированным в наряде / коносаменте.

Q: Обмен сообщениями будет происходить асинхронно? Правильно?

A: Да, в рамках шагов бизнес-процесса

Q: Я так понимаю, что некоторые телеграммы зависят от предыдущих телеграмм. Что будет если какая-то телеграмма не послана от нас к вам? Что нам делать если от вас нет телеграммы?

A: Как описано в документации в Алгоритме обработки сообщений, если мы не получим от Вас квитанции, то мы повторим отправку сообщений. Если же количество повторов превысит лимит – будет сгенерирована тревога для ServiceDesk. Тайм-ауты и количество повторений будем определять опытным путем во время тестовой эксплуатации.

Q: С каким периодом будут отсылаться телеграммы? Было бы хорошо, если вы пришлете табличку, в которой стоит каждая телеграмма и как часто она будет отправляться.

A: Мы рассматриваем возможность обрабатывать сообщения по факту возникновения событий

Q: За сколько времени до прихода судна вам нужно отсылать телеграмму «Предварительная выгрузка судна»?

Ирина обсуждала с вами вариант отсылки VAPLIE файла. Предлагаю отсылать к вам на первое время такой файл.

A: Предварительную выгрузку необходимо предоставлять по факту формирования списка, но как минимум, за сутки до прихода.

К сожалению, EDI файлы не подходят ГТСУ. В качестве компромисса мы рассматриваем возможность конвертации их на нашей стороне, но это вопрос не столько технический, сколько организационный.

Q: Телеграмма «Фактическая выгрузка судна» должна быть отослана после полной разгрузки судна или частично по мере разгрузки судна? Как часто надо отсылать такие телеграммы?

A: Контейнера могут начать оформляться до окончания выгрузки судна целиком, поэтому желательно слать информацию по событию выгрузки каждого контейнера.

Q: Есть ли у вас «сценарий по наихудшему варианту» (worst-case scenario) в случае сбоя системы или чего подобного? Пришлите описание.

A: Эта часть проектной документации еще в разработке. Пришлю по готовности.

Q: Что будет (а времени точно мало) если в срок не успеем запрограммировать и протестировать?

A: Всем участникам будет предоставлено рабочее место с входом в систему. Если не успеем наладить B2B, можно будет воспользоваться интерактивным режимом.

Q: Почему вы не вводите наряды для всех типов нарядов?

Это значит что некоторые наряды будут присылаться а некоторые нет. Пользователи будут не в состоянии отличить, нужна проверка (электронного) наряда или нет. Кроме того это усложняет программирование, так как в одном случае будут приходить и уходить сообщения а в другом нет, причем это иногда зависит от принятых ранее телеграмм. В случае отсутствия телеграммы, система будет просто игнорировать проверки для электронных нарядов со всеми вытекающими последствиями.

A: Мы планируем обрабатывать все наряды, а постепенно, и другие документы в порту. На первом этапе мы начинаем работать с импортом.

Q: Пожалуйста, пришлите следующие документы\файлы:

- **описание процесса.** Без этого мы не можем начать нашу работу

A: Технологическая схема, описывающая бизнес-процесс в приложении.

- **XSD** файлы для телеграмм

A: Хорошо, мы опишем их я вышлю.

- Электронная подпись. На той странице очень много разных библиотек. Просьба, пришлите **точную ссылку** на библиотеки **и сами библиотеки (вашей версии)** использующиеся для создания и проверки подписи. Это очень важно, так как используется не стандартное решение, для реализацию которого мы не можем использовать существующие стандартные решения\модули. Учтите, пожалуйста, что перед изменением версии

библиотеки (установки новой версии) все участники должны быть **заранее** проинформированы. Прошу обратить также ваше внимание, что это для нас критический момент и без точной информации мы не можем определиться с техническим решением и не можем начать работу над проектом. На данный момент у нас их несколько и от этого вопроса зависит, какое оптимальное решение мы выберем. Во всех документах вы указываете стандарт «PCS#7». Но я нигде (даже на той страничке) не могу найти это. Может это опечатка? Может вы имели ввиду «PKCS#7» по RFC 5652 стандарту?

A: Вот ссылка на библиотеки:

<http://iit.com.ua/download/productfiles/EUSignMSWindows.rar>

По поводу RFC5652 вы правы, однако рекомендую все же использовать стандартные для Украины библиотеки, реализующие наш локальный ДСТУ.

- **worst-case scenario**

A: Вышлю по готовности.