

"Система информационного обслуживания порта": возможности для развития логистики и эффективности портов Одесской области и внешней торговли Украины

Переход экономики от плановой к рыночной создал большие возможности для созидательной экономической инициативы. В то же время это поставило страны Восточной Европы перед серьезными задачами. Отсутствие опыта, испытанных правил и законодательной основы для нормального функционирования бизнеса имело негативный эффект на развитие системы экономических и социальных отношений. Новая экономическая свобода иногда приводила не к возрастанию эффективности, а к углублению влияния индивидуальных и групповых интересов и к связанным с этим негативным явлениям. Странам вредит такой негативный имидж, как в фильме "Оружейный барон", и может быть следующим этапом развития региона будет связан с внедрением правил и систем для более эффективной рыночной экономики.

В этом смысле данная статья предлагает концепцию построения в портах Одесской области локального "единого окна" — "системы информационного обслуживания порта" (СИОП), на английском Port Community System (PCS), как инструмента для улучшения организационной структуры украинской экономики. Эта разновидность "единого окна" для сбора информации о грузах не только заметно увеличивает эффективность внешнеторговой деятельности, но и ведет к значительному улучшению процессов контроля за проезжающими грузами. Она снижает предпосылки для коррупции и других отрицательных явлений. Государственное руководство Украины уже несколько лет рассматривает возможность внедрения механизма "единого окна" как инструмента для облегчения и автоматизации торговых процедур для повышения эффективности экономики. Таким образом, возможное локальное "единое окно" рассматривается и бизнесом, и государственными органами регулирования внешнеэкономической деятельности как пилотный проект — шаг к построению национального "единого окна".

На сегодняшний день подобную инициативу предлагает руководство Одесского морского торгового порта. В соответствии с принятым портом протокольным решением предлагается внедрение на территории порта так называемого "электронного наряда". Данная инструкция регламентирует порядок электронного согласования документов в Единой информационной системе порта для получения разрешения на оформление груза в соответствующий таможенный режим при вывозе импортных/транзитных грузов с территории порта.

"Единое окно" для очистки экспорта, импорта и транзита описано в рекомендации № 33 Европейской экономической комиссии ООН (*прим. автора* — http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec33/rec33_trd352r.pdf). Эта система позволяет всем участникам ВЭД предоставлять требуемую информацию одновременно, в одно место, в стандартной форме и одному агентству. Рекомендация № 33 описывает две разновидности "единого окна". С одной стороны, существуют национальные ("регулятивные" или "таможенные") механизмы "единого окна", в которых одно агентство (например, таможня) получает всю информацию от участников ВЭД и потом обменивается ею с другими органами власти. Вторая форма "единого окна" — это "система информационного обслуживания порта" (СИОП), которая применяется в самых развитых портах, аэропортах и других интенсивных пунктах пересечения границы в современном мире. В Западной Европе действует, прежде всего, эта форма "единого окна": в портах Гамбурга (частная фирма "Дакози"), Роттердама, Антверпена, Феликстоу, Гавра, Марселя, Барселоны, Бильбао, а также в аэропортах Франкфурта, Амстердама и т.д. В то время как в Восточной Азии построены государственно-частные системы на уровне всего государства.

При построении системы информационного обслуживания порта Феликстоу (FCPS) в Великобритании все контролирующие ведомства и бизнес-структуры перешли от повсеместного обмена информацией к единому централизованному обмену через систему FCPS. До построения системы на процессы продвижения товаров шла гора бумаг, 30% которых содержали ошибки и на очистку требовалось 4—5 дней. После построения системы процессы таможенной очистки, сертификации, экспорта, импорта и т.д. совмещены; данные, входящие в таможенную декларацию и другие регулятивные и бизнес-документы, подаются вместе, так что очистка требует около одного часа.

Внедрение системы сначала на локальном уровне с перспективой использовать опыт для создания национального "единого окна" приведет Украину ближе к стратегии развития

торговли Евросоюза, где принята программа развития сети национальных механизмов "единого окна" (прим. автора — http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/policy_issues/electronic_customs_initiative/index_en.htm), которые будут обмениваться информацией на основе стандартов Объединенных наций и Всемирной таможенной организации.

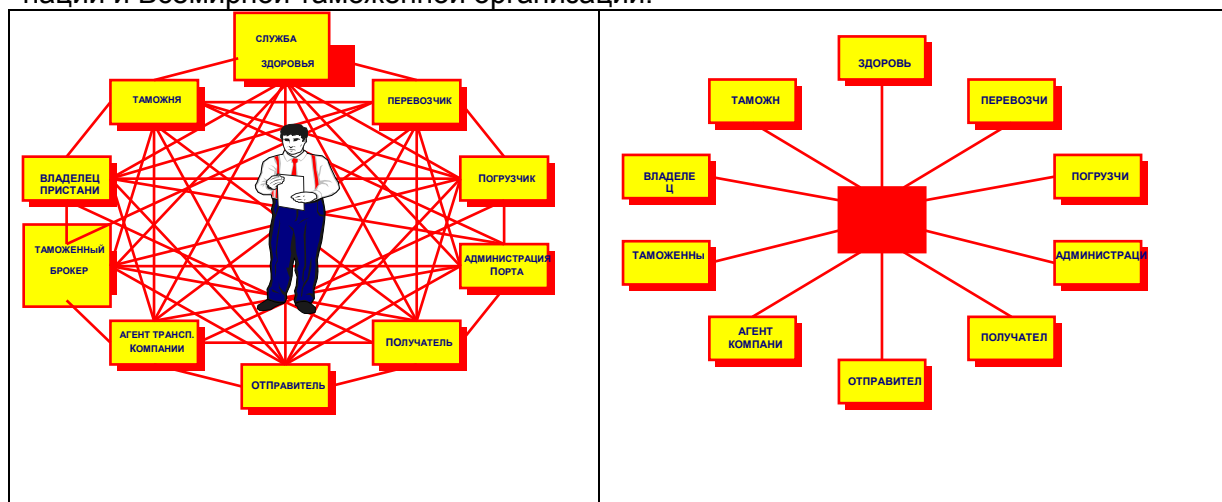


Рис. 1. Выгоды от построения системы FCPS для информационного обслуживания порта Феликстоу в Великобритании.

Систему информационного обслуживания порта (СИОП) можно определить как нейтральную и открытую электронную систему, позволяющую осуществлять **интеллектуальный** и **безопасный** обмен информацией между государственными и частными участниками торговых операций, чтобы повысить конкурентоспособность общностей пользователей портов и аэропортов. Она **оптимизирует, управляет и автоматизирует** эффективные портовые и логистические процессы через единую подачу данных и увязку цепочек транспорта и логистики.

СИОП признана как самый передовой метод для обмена информацией в одном порту или в системе портовых структур одной страны. Она строится на договоренности между участниками подавать торговые данные в одно место, развивать информационную инфраструктуру, техническую взаимосвязь, благоприятную правовую среду, стандартизацию и гармонизацию обмена данными. Она создает для общества пользователей порта узко интегрированную систему, охватывающую экспорт, импорт, транзитные грузопотоки, консолидацию, опасные грузы и статистические доклады на международные морские перевозки грузов.

Наиболее общие функции СИОП включают: обработку судна/рейса; процессы импорта, экспорта и транзита, таможенное декларирование; подготовку и подачу импортных и экспортных сертификатов, информацию на перегрузку (с одного вида транспорта на другой), на дорожную и железнодорожную транспортировку, обработку опасных грузов; статистику морских перевозок и т.д. Система может включать и функцию "единого окна" оплаты требуемых платежей: налогов и пошлин государственным агентствам, а также оплаты услуг, предоставляемых государственными и частными организациями в процессе осуществления внешнеторговых операций.

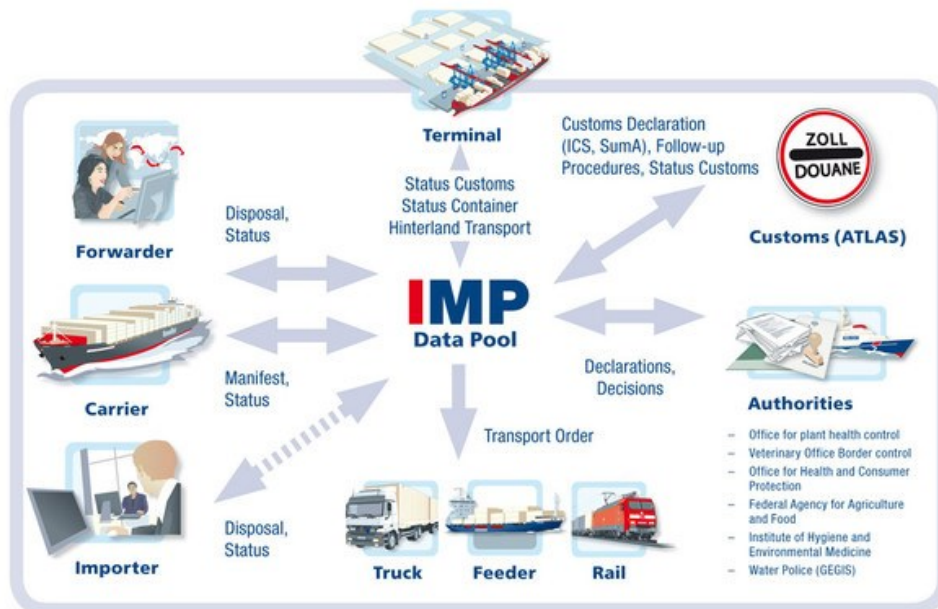


Рис. 2. Схема работы системы "Дакози" в порту Гамбурга.

Проект "электронный наряд" Одесского морского торгового порта

Одесский морской торговый порт предлагает инициативу, которую можно рассматривать как первый шаг к построению технической системы информационного обслуживания порта. В соответствии с нормативными документами таможенной службы Украины, таможенному органу для осуществления контроля разгрузки судна администрацией порта или другими уполномоченными лицами предоставляются документы (в том числе и наряды), которые отражают намерения и/или результаты выгрузки товаров в зону таможенного контроля или на транспортные средства. Наряд, в соответствии с установленными Южной таможенной технологическими особенностями, применяется для регистрации и учета товаров, вывозимых за пределы зоны таможенного контроля и порта, а также свидетельствует о прохождении всех необходимых форм контроля (таможенного, технического, пограничного, экологического, радиологического, санитарного, фитосанитарного, санитарно-эпидемиологического и др.). Для модернизации этой процедуры Одесский порт предложил Инструкцию, которая предусматривает только процесс визировки наряда в электронном виде всеми заинтересованными службами и сторонами (контейнерные терминалы, морские линии). Дальнейшая последовательность оформления документов происходит в соответствии с действующими технологическими схемами, которые включают оформление грузовых таможенных деклараций (при импорте) или документов контроля доставки (при внутреннем или проходном транзите). Этот этап может включать в себя таможенный досмотр груза и занимать большую часть времени по сравнению с "электронным этапом". Для полноценной интеграции в систему информационного обслуживания порта (СИОП) и построения локального "единого окна" инициативу порта необходимо расширять вплоть до момента выезда погруженного транспортного средства за границу территории пункта пропуска и порта (from the vessel to the port gate). Чтобы эта система работала действительно на основе принципов "единого окна", необходимо, чтобы элементы данных вводились только один раз, а потом они плавно переходили от одного документа в другой.

Согласно инструкции о применении "электронного наряда" Одесского торгового порта процедура охватывает несколько этапов:

1. На подготовительном этапе заполняются в электронном виде документы, которые требуются для согласования с контролирующими службами: наряд, коносамент и инвойс.

2. На этапе оформления наряда экспедитор оформляет бумажный наряд установленного образца на получение груза. Он вносит указанные в нем данные в Единую информационную систему (ЕИС), а также электронные копии коносамента и инвойса, а потом отправляет информацию на веб-портал. С этого момента она становится доступной таможенной, ветеринарной, карантинной, санитарно-эпидемиологической и экологической службам, стивидорным компаниям и линейным агентам. Контролирующим органам дается срок три часа на согласование информации. Если по истечении трех часов с момента публикации наряда в ЕИС порта информация контролирующим органом не проверена, системой автоматически производится согласование (принцип "молчаливого согласия").

3. На этапе оформления в контролирующих службах сначала ветеринарная, карантинная, экологическая и санитарно-эпидемиологическая службы проверяют в режиме реального времени внесенную экспедитором информацию в ЕИС порта. Если нет замечаний, они проставляют разрешение на погрузку контейнера на транспортное средство. Если есть замечания, они информируют экспедитора (если необходима корректировка данных) или таможенную службу, используя графу "примечание" ЕИС порта. Затем таможенная служба в режиме реального времени изучает замечания контролирующих органов, после чего или разрешает погрузку контейнера на транспортное средство, или блокирует его. При отсутствии замечаний после проверки информации инспектор таможни регистрирует проверку без замечаний в системе, что является разрешением на оформление груза в таможне в соответствующий таможенный режим. Если по истечении трех часов с момента публикации наряда в ЕИС порта информация не была проверена таможней, то системой автоматически производится согласование (принцип "молчаливого согласия"). При наличии замечаний инспектор таможни назначает средства технического контроля: рентген, весы или досмотр. После прохождения средств технического контроля экспедитор предоставляет результаты в таможню. Если необходимо, экспедитор дополнительно направляет результаты контроля в электронном виде в ЕИС порта. С момента появления результатов в ЕИС порта таможенной службе даются дополнительные три часа для их изучения и принятия решения. Инспектор таможни может заблокировать контейнер в ЕИС порта, указывая причину. Экспедитор в режиме реального времени видит произведенную таможней блокировку с указанием причин. Снятие блокировок контролирующая служба может производить на любом этапе оформления груза.

4. Оформление выдачи контейнера у линейного агента включает: оплату услуг линейного агента и предоставление оригиналов коносамента экспедитором и проверку предоставленных документов линейным агентом, который проставляет (если нет замечаний) необходимые разрешения на наряде и дополнительно подтверждает выдачу контейнера экспедитору в ЕИС порта.

5. Для оформления въезда в порт следует соблюдать установленный порядок подачи заявок и оформления въезда в порт. Экспедитор *заранее* вносит в ЕИС порта всю необходимую информацию по наряду: номер автомобиля; номер прицепа; серию и номер паспорта водителя; Ф.И.О. водителя и обращается в учетную группу стивидорной компании для оформления проформы расходного ордера, а водитель транспортного средства обращается в группу учета транзитно-грузового терминала и получает электронный пропуск для въезда в порт. Дальнейшая последовательность оформления документов происходит в соответствии с действующими технологическими схемами.

Все пользователи, подключенные к данной системе, могут в режиме реального времени отслеживать результаты прохождения контроля или оформления каждой из сторон.

В части, касающейся формирования Диаграммы потоков данных (*прим. автора — см. "Столичный экспресс" № 4/2011 г. статья "Единое окно": ключевой инструмент упрощения процедур торговли и надлежащего управления*), которая определяет основное предназначение и перспективы ближайшего развития "единого окна", очевидно, что:

— создание ЕИС порта в первую очередь будет означать появление непрерывных потоков данных В2G и G2B (в направлениях "бизнес—государственные учреждения" и наоборот);

— сами виды документов, подлежащих передаче в ЕИС (инвойс, коносамент), могут означать начало перевода в режим "единого окна" элементов других потоков данных — В2В ("бизнес—бизнес").

Предпосылки для создания оперативной СИОП

Функционирование системы СИОП обусловлено несколькими предпосылками. Прежде всего, это наличие большой территории, которая обслуживается данным портом: значительная часть территории страны, нескольких стран или транспортного коридора. Так, например, порт Роттердама обслуживает не только прилегающую часть Нидерландов, но и большую часть экономики Германии и через реку Рейн всю Центральную Европу. Порты Одесской области обслуживают большую часть Украины (*прим. автора — за одиннадцать месяцев 2011 г. через порт Одессы было импортировано и экспортировано 22,6% (23,2837 тыс. т) грузопотоков, которые прошли через порты Украины (102,9927 тыс. т). Через три порта Одесской области (Одесский, "Южный" и Ильичевский) проезжает 54,4% грузопотоков Украины*), а также коридор из Черного моря в Центральную Европу. Значимость этого коридора увеличилась с разработкой проекта поезда "Викинг" (Клайпеда—

Минск—Киев—Одесса/Ильичевск). Концепция и программа развития Украины как транзитного государства также являются сильным аргументом для развития проекта СИОП в ключевом порту страны — на перекрестке дорог из Европы в Азию, из Турции в Россию, Восточную и Центральную Европу. Республика Молдова также заинтересована в развитии проекта "единого окна" в Одессе и может даже участвовать в нем. Географически самым удобным портом для Республики Молдова является Одесса, хотя Молдова и ставит развитие порта Джурджулешты на Дунае как свой приоритет. Участие Молдовы в возможном будущем предприятии информационного обслуживания портов Одесской области создаст условия для более эффективного сбора и обмена информацией с украинскими и молдавскими органами власти и деловыми партнерами.

Чтобы проект СИОП сработал, необходима сильная политическая поддержка и активное движущее лицо, организация или компания на месте. Необходима поддержка на высоком уровне — например, министра или министерства, которые бы понимали цели, выгоды и принципы работы "единого окна", активно поддерживали этот проект в правительстве и требовали регулярные отчеты по его внедрению.

Важной предпосылкой является создание благоприятной правовой среды для беспрепятственного обмена торговыми данными между агентствами, для юридического равенства между бумажными и электронными носителями информации (чтобы оба имели равную силу в суде), для работающей системы электронной подписи и т.д. Необходимо проанализировать нормативно-правовую базу, в которой СИОП будет работать (например, акты по защите данных, морскому торговому праву, таможенное законодательство и процедуры). Однако большая часть подготовки благоприятной правовой среды осуществляется на национальном уровне — национальными законодательными и исполнительными органами. В этом смысле подготовка правовой основы для регионального "единого окна" может оказаться очень полезной на будущем этапе, когда страна перейдет от пилотного к национальному проекту "единого окна".

Однако самой важной предпосылкой для успешного проекта является эффективное сотрудничество всех участников сообщества пользователей будущей системы. Активное участие бизнеса исключительно важно для осуществления локальной СИОП, в то время как в национальном проекте "единого окна" самую важную роль играет налаживание беспрепятственного обмена данными между государственными регуляторными органами. В этом смысле положительным элементом является активная позиция, занятая бизнес-сообществом Одессы, в частности организацией "ПЛАСКЕ" и другими организациями, оказывающими экспедиторские и логистические услуги. Становление организованного сотрудничества между заинтересованными участниками будущей системы — таможней, бизнес-сообществом, портовыми властями, транспортными компаниями, иностранными участниками системы и т.д. — является первоочередной задачей. На политическом уровне уже создана рабочая группа в Киеве для поддержки пилотного проекта в Одессе. На рабочем уровне Одесский морской торговый порт уже подключает разные агентства к своему проекту "электронного наряда": таможенную, ветеринарную, карантинную, санитарно-эпидемиологическую и экологическую службы, стивидорные компании и линейных агентов. Однако это только начало. Систему обмена информацией необходимо укреплять и в организационном, и в техническом плане.

С самого начала необходимо создать концепцию бизнес-модели государственно-частного сотрудничества, которая обоснует тот или иной способ инвестирования в создание системы, а также ее окупаемость.

Экономическая аргументация создания (окупаемость) СИОП

Существующий опыт СИОП указывает на несколько возможностей организации оплаты предоставляемых услуг. Во-первых, услуги могут предоставляться постоянным клиентам на основе абонемента. Преимущество этой системы в том, что она институционализирует отношения между регулярными клиентами и регуляторными органами. Аналогичные отношения создаются при введении институции "уполномоченного экономического оператора", которая создает ощутимые выгоды для бизнеса законопослушных участников внешнеэкономической деятельности (ВЭД). Во-вторых, услуги СИОП могут оплачиваться поштучно — за каждый контейнер, коносамент или другой документ, подготавливаемый в системе.

На основе одного из способов оплаты услуг СИОП приведем здесь простую модель окупаемости возможного проекта локального "единого окна" в портах Одесской области. За основу мы возьмем потоки контейнеров, а как пример ценообразования — цены за услуги,

предоставляемые системой СИОП в порту Феликстоу в Великобритании: 1,8 ф. ст. (EUR2,2) за контейнер на импорт и 0,8 ф. ст. (EUR0.98) за контейнер на экспорт. Вычисляем, что на обработку одного пустого контейнера мы тратим EUR0,40. На основе (1) вышеупомянутых цен за обработку контейнеров и (2) данных о структуре переработки контейнеров в портах Одессы и Ильичевска в 2011 г. можно вычислить, за какой срок возможно вернуть вложения (инвестиции) на создание СИОП в одесских портах. Если система будет создана и будет использоваться для всех контейнерных перевозок, то порты Одессы и Ильичевска смогут собирать сумму в EUR1053837 в год от оплаты услуг по информационной обработке контейнерных перевозок:

	Контейнеры на экспорт		Контейнеры на импорт		Пустые контейнеры		Общая сумма
Одесса	102539		227123		125877		
Ильичевск	41493		144312		112945		
два порта	144032	x0,98	371435	x2,2	238822	x0,40	
сумма	EUR141151	+	EUR817157	+	EUR95529	=	EUR1053837

По данным Европейской ассоциации систем информационного обслуживания портов (European Association of Port Community Services, EAPCS), стоимость создания существующих систем в мире варьируется между EUR2 млн (в Барселоне) и EUR100 млн (в Японии). Если стоимость СИОП Барселоны взять за основу для проекта СИОП в Одесской области и даже увеличить ее в два раза (EUR4 млн), то система СИОП может окупиться примерно за 4 года. В действительности контейнерные перевозки и оплата за контейнер являются только частью доходов СИОП, вложения могут окупиться гораздо быстрее. Имея в виду значительные выгоды от внедрения "единого окна" для частного и государственного секторов, инвестиции в создание СИОП могут быть весьма выгодными.

Концепция проекта СИОП

Концепция любой системы СИОП опирается на стратегическую значимость быстрого и качественного обмена информацией для бизнеса и для государственных органов. Если раньше можно было утверждать, что информация — это власть, то сейчас качественный обмен информацией — это власть. В этом смысле "единое окно" является "умной" системой сбора информации по цепочке поставок. Некоторые исследователи бизнес-процессов утверждают, что в будущем информацию в информационный поток будут вносить не посредники, а те участники процесса, которые упаковывают товар и загружают контейнеры. Таким образом, параллельно цепи поставок будет выстроен "поток информации" (информационный "пайплайн", англ. *information pipeline*) для предоставления данных, которые станут доступны уполномоченным контролирующим органам и бизнес-партнерам. Концепция "пайплайн" связана с понятием "облачные вычисления" (англ. *cloud computing*). Разница заключается, прежде всего, в уровне контроля над данными и в безопасности информации (в "пайплайне" гораздо больше контроля и безопасности) (**прим. автора** — "Облачные вычисления" (*cloud computing*) в информатике означают модель обеспечения повсеместного и удобного сетевого доступа по требованию к общему пулу конфигурируемых электронных ресурсов. Примером такого "облака" могут быть сети передачи данных, серверы, устройства хранения данных, приложения и сервисы — как вместе, так и по отдельности. Они могут быть оперативно предоставлены и освобождены с минимальными эксплуатационными затратами и/или обращениями к провайдеру. В области международной торговли таким образом создается возможность подачи информации всеми участниками в "облако", откуда уполномоченные пользователи могут извлекать те данные, которые им нужны и доступ к которым им разрешен. Потребители "облачных вычислений" могут значительно уменьшить расходы на инфраструктуру информационных технологий и гибко реагировать на изменения потребностей).

Опыт крупных портов Европы показывает, что электронный обмен данными в СИОП устраняет субъективное вмешательство человеческого фактора в процесс регулирования внешней торговли и таким образом устраняет условия для коррупции. Плавный обмен данными в СИОП также дает толчок для развития интермодальных и мультимодальных

перевозок, так как в основе функционирования системы — плавный переход данных между секторами, увязанными в цепи поставок, и между разными видами транспорта.

В "единое окно" подаются три вида информации, которые используются бизнес-структурами и партнерами: предварительная — для лучшего анализа рисков; регуляторная — для агентств по регуляторному контролю и торговая. Более качественный сбор предварительной информации через СИОП существенно помогает осуществлению анализа рисков. На следующем этапе система позволит создать совмещенный анализ рисков, когда одно агентство (например, таможня) собирает информацию для других, и в ее компьютерной системе комбинированы методологии выявления рисков при проверке данного товара (*прим. автора — Модуль для комбинированного анализа рисков был создан в ЮНКТАД, в рамках системы обработки таможенных данных АСИКУДА*). Система обычно работает с зарегистрированными клиентами, что позволяет осуществлять их автоматическую идентификацию.

Подготовка проекта

Подготовка проекта СИОП включает создание межведомственной государственно-частной рабочей группы для координации проекта (в Украине она создана в 2011 г.) и проведение нескольких исследований:

(а) анализ бизнес-процессов в портах Одесской области при использовании существующих методологий такого анализа. Этот основополагающий шаг сосредоточится на выявлении ненужных или повторяющихся данных и документов, которые собираются при осуществлении внешнеторговых операций. Результатом анализа бизнес-процессов будет упрощение и рационализация процедур сбора и межведомственного обмена торговой информацией;

(б) анализ подготовленности правовой системы для внедрения "единого окна" в стране и регионе. Основные параметры такого исследования указаны в рекомендации № 35 Европейской экономической комиссии ООН (*прим. автора — http://www.unecsc.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec35/Rec35_ECE_TRADE_401_EstablishingLegalFrameworkforSingleWindow_R.pdf*). Необходимо проанализировать, существуют ли проблемы для нормального обмена данными между государственными агентствами, между ними и частным сектором, существует ли юридическое равенство между бумажными и электронными документами, какая может быть договорно-правовая основа для сотрудничества между участниками/пользователями СИОП. В результате этого исследования будут выработаны рекомендации: что изменить в законодательстве и подзаконных актах на национальном и местном уровне, чтобы обеспечить функциональность системы "единого окна";

(в) анализ совместимости технических информационных систем разных агентств и бизнес-сообществ. Целью этого исследования является формулировка конкретных рекомендаций для гармонизации взаимодействия этих систем при использовании международных стандартов;

(г) четвертое исследование может быть связано с возможностями государственно-частного партнерства для построения локального "единого окна". Оно может принять форму структурированного плана действий при выявлении целей и задач каждой стороны. Оно также выявит, какие местные структуры необходимо подключить.

На этом этапе обычно создается общая концепция проекта с описанием возможных функций и охвата системы, с анализом расходов и доходов (используя опыт европейских портов и анализ процессов в одесских портах). На основе этой работы проводится, обычно внешним экспертом, технико-экономическое обоснование и создается "мастер-план", которому будут следовать все участники проекта. Европейская экономическая комиссия ООН также создала руководство для менеджмента проекта архитектуры предприятия "единого окна".

СИОП обычно создается шаг за шагом (*прим. автора — описание самых общих шагов можно найти в "Гиде Европейской ассоциации СИОП" (EPCSA) по созданию портовых информационных систем*). Можно указать следующие этапы для проекта в портах Одесской области:

1. Создать общую концепцию локального "единого окна". Это будет документ, который даст определение системы и ответит на несколько основополагающих вопросов. Какие порты, какие процессы, какие партнеры будут охвачены? Как аргументировать окупаемость и через какую бизнес-модель? Какой географический охват обслуживания системы (Центральная и Западная Украина, коридор поезда "Викинг" на Восточную и Северную

Европу, Молдову, Дунайский транспортный коридор, т.е. Центральная Европа)? Какой объем будет у СИОП (только обработка документов по контейнерам, вообще по грузам, "единое окно" оплаты услуг, совмещенный анализ рисков и т.д.)? На начальном этапе можно только принять решение, что система будет строиться шаг за шагом, и назначить только первые параметры, а потом система будет расширять предлагаемые услуги.

2. Выяснить целесообразность СИОП. Система строится для борьбы с неэффективностью и другими отрицательными явлениями, облегчения беспрепятственного потока электронных данных и роста торговли через обслуживаемые порты.

3. Создание такой системы также поможет интеграции Украины с Евросоюзом, в котором была принята программа создания сети национальных механизмов "единого окна", а также другие инициативы и проекты по изменению управления обменом информацией в цепочках поставок. Так, например, была создана "система контроля импорта" (Import Control System) для всех видов грузов, первый этап которой начался 1 января 2011 г. На втором этапе предусматривается, чтобы СИОП улучшила качество собираемых данных при налаживании соответствия между данными, предоставляемыми перевозчиком и отправителем. Директива 2010/65 Евросоюза, которая указывает на формальности отчета судна, описывает СИОП как центры очистки, оперирующие как доверенные третьи лица. Директива указывает на необходимость избегать двойной подачи данных участниками ВЭД, а также на необходимость провести дальнейшую оптимизацию процессов в портах.

4. С чего начать? Самая большая проблема при построении системы "единого окна" в порту — это объединение сообществ заинтересованных: портовые власти, пользователи, судоходные линии, таможенные и другие учреждения государства и бизнеса.

5. Дальше необходимо определить ведущую организацию для проведения проекта; бизнес-модель финансирования системы как "надежного и честного посредника" между членами сообщества пользователей СИОП. Необходимо определить тех, кто будет поддерживать (или "послов"), для продвижения СИОП в стране и за рубежом, а прежде всего, необходимо заручиться поддержкой на высоком уровне: одного или нескольких министерств, премьер-министра или его заместителей. Одна из особенностей СИОП как разновидности "единого окна" в том, что разные структуры и участники ВЭД из частного бизнеса играют значительную роль в построении и функционировании системы.

6. На этой основе необходимо создать сеть регулярного обмена информацией и принятия решений. По этим каналам коммуникации дальше осуществляется регулярное обсуждение основных элементов и проблем, возникающих в процессе реализации проекта, со всеми заинтересованными сторонами.

7. На основе анализа бизнес-процессов можно определить, как упрощение и компьютеризация помогут достичь большей эффективности бизнеса и государственных органов, а также какие ключевые бизнес-процессы и проблемы для решения включить в проект. Необходимо исходить из того, какая специфика у каждой страны или места построения системы "единого окна".

8. Процесс обычно начинается с таможенных процедур, потом охватывает все регулятивные органы и процессы, бизнес-партнеров в цепочке поставок и, наконец, обмен информацией через границы. Таким образом, реформа и интеграция таможенных процедур в сотрудничестве между таможенными органами и другими участниками проекта являются важными элементами построения СИОП. Его необходимо увязать с внедрением концепций уполномоченного экономического оператора и комплексного управления границей. Система единого электронного окна, которая интегрирует, оптимизирует, организует и обеспечивает безопасность бизнес-процессов и цепочки поставок, позволяет таможене сосредоточиться на грузах высокого риска.

9. Создать благоприятные правовые рамки. Необходимо проанализировать нормативно-правовую базу (акты по защите данных, морскому торговому праву, таможенное законодательство и процедуры) и уточнить, какие вопросы можно решать на уровне порта, а какие на национальном уровне. При подготовке правовой базы выявленные в процессе создания СИОП проблемы помогут обнаружить и начать решать проблемы на национальном уровне, и это поможет при построении национального "единого окна" на дальнейшем этапе.

10. Необходимо решить и подготовить организационную модель СИОП: будет ли структура частной, государственной или государственно-частным партнерством. Необходимо определить статус компании-члена и пользователя.

11. Необходимо создать рабочие группы для: разработки общих решений электронного обмена данными (по бизнес-процессам); гармонизации данных; управления рисками и т.д. Анализ бизнес-процессов и гармонизация требуемых данных между участниками СИОП необходимы, чтобы исключить лишние или повторяющиеся данные и документы, которые требуются в бизнес-процессах и процедурах, чтобы организовать "единое окно" и обеспечить возможность электронного обмена данными и документами (**прим. автора** — *Стандарты ЕЭК ООН и СЕФАКТ ООН для "единого окна" и гармонизации данных: Рекомендация № 33: www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec33/rec33_trd352r.pdf; Классификатор UNTDED: www.unece.org/fileadmin/DAM/trade/untdid/UNTDED2005.pdf; Модель данных ВТамО; Библиотека Ключевых компонентов (Core Components); Гармонизация данных (Рек. № 34): www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec34/ECE_TRADE_C_CEFAC2010_13R_r1.pdf; Вопросы законодательства и "единое окно" Рек. № 35: www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec35/Rec35_october2010_REV2_Final_Russian.pdf). В Рекомендации № 34 ЕЭК ООН описаны ступени гармонизации данных:*

- (1) собрать данные (рабочая группа называет и классифицирует элементы данных, которые требуются агентствами);
- (2) определить назначение (какую информацию данный элемент передает);
- (3) проанализировать и сравнить соответствующие наименования и определения;
- (4) согласовать, т.е. договориться об использовании одного наименования, одного определения, одной классификации (кода).

12. Необходимо решить вопросы долгосрочной перспективы развития СИОП: финансирование и управление системой. Будет ли использоваться смешанный поток доходов/выручки портовых систем на развитие системы на основе годовой или месячной абонентской платы за предоставляемые услуги; взносы участников; плата за единицу обслуживаемых грузов (тоннаж, таможенные декларации, TEU, бочки, емкость, час) или за количество транзакций с использованием ЭОД. Затем систему необходимо постоянно развивать в соответствии с международными, европейскими и национальными стандартами и директивами.

СИОП в одном порту на самом деле можно рассматривать как дорогу к созданию национального "единого окна". В таких странах, где пока не созданы автоматизированные процессы разными агентствами контроля и частным бизнесом, СИОП может создать те условия, которые превратятся в основу механизма "единого окна" в государстве. Интеграция информационных систем создает преимущества для всех участников цепочек поставок. СИОП легко может быть распространена на другие воздушные, морские или речные порты, и таможенное декларирование может быть осуществлено в порту.

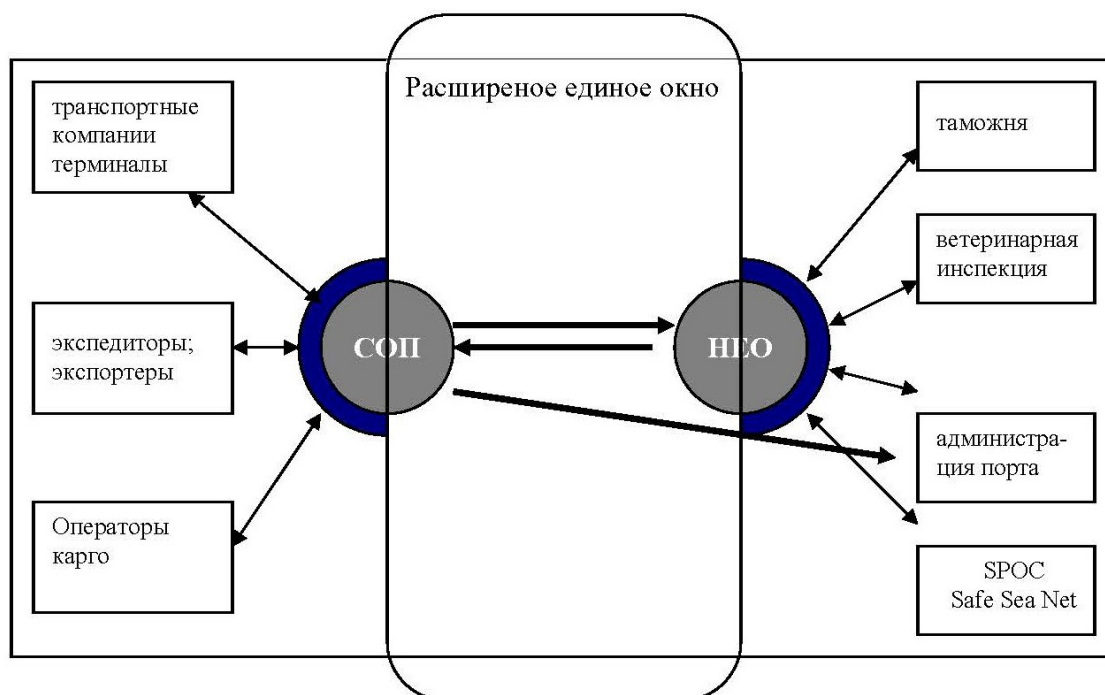


Рис. 3. Возможное взаимодействие между локальным и национальным "единым окном".

Если одесская система будет создана, она сможет использовать существующий опыт и наилучшую практику европейских портов. Европейские порты, которые создали системы информационного обслуживания, учредили Европейскую ассоциацию СИОП (*прим. автора* — *European Association of Port Community Services (EAPCS)*). Учредители Ассоциации: *SOGET* (Гаэр, Франция), *Portbase* (Роттердам, Нидерланды); *dbh* (Бремен, Германия); *MCP* (Феликстоу, Великобритания); *PORTIC* (Барселона, Испания); *DAKOSY* (Гамбург, Германия). Ассоциированные члены: *APCS* (Антверпен, Бельгия); *Портовые власти Гамбурга* (Гамбург, Германия); *Портовые власти Бильбао* (Бильбао, Испания) и *Портовые власти Венеции* (Венеция, Италия). Цели Ассоциации — повлиять на политику в Евросоюзе, построить электронную логистику (e-freight) во всех европейских портах, и повысить эффективность морских перевозок, спедиторства и логистики в Европейском Союзе. Ассоциация представляет сектор информационного обслуживания портов и аэропортов перед европейскими институтами и требует, чтобы СИОП консультировались при принятии важных решений, которые их касаются. Ассоциация призывает всех пользователей портов в Европе активно строить СИОП.

Создание системы информационного обслуживания портов "единого окна" Одесской области будет исключительно выгодным и для бизнес-сообщества, и для контролирующих органов. Оно окажет положительное влияние на развитие Одессы как узла европейской логистической сети между югом и севером Европы (коридор № 9) и между Европой и Азией. На уровне всей Украины создание такой системы даст толчок развитию благоприятной правовой среды, гармонизации обмена данными между разными агентствами на основе международных стандартов и, таким образом, станет первым шагом к национальному "единому окну" со всеми связанными с этим положительными сдвигами для ограничения бюрократических процедур, борьбы с коррупцией и реальной интеграцией с Европой на уровне международных цепочек поставок.

Марио Апостолов, региональный советник ЕЭК ООН

"Столичный экспресс" № 2/2012