

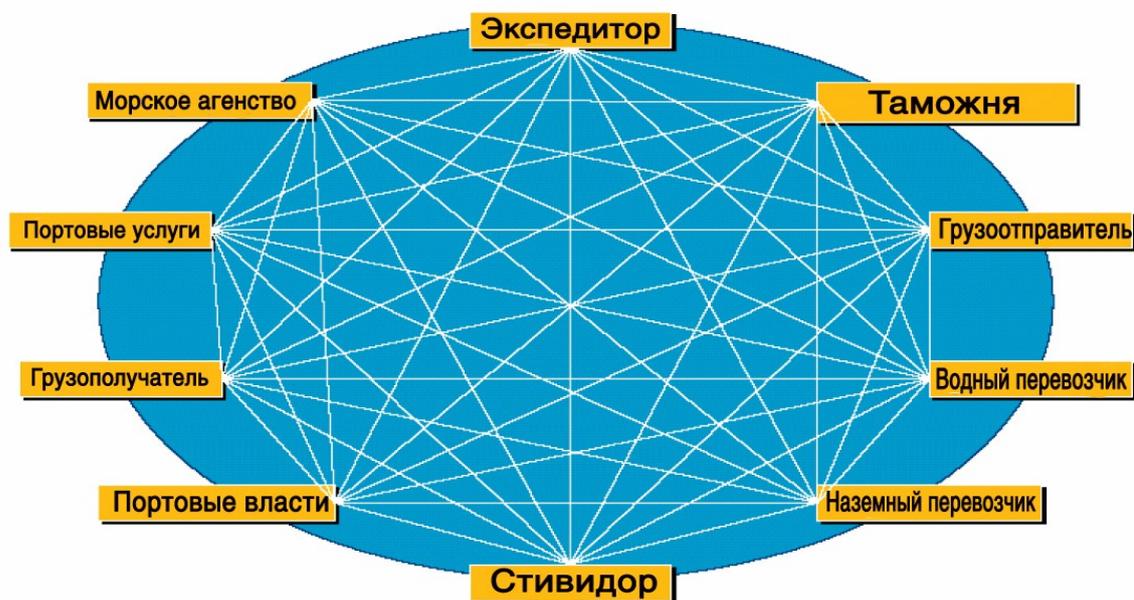
## Концепция проекта "Единое окно — локальное решение"

### Идея проекта

До недавнего времени весь документооборот в портах Украины, а также планирование работ осуществлялись в бумажном виде. Данная система обмена информацией, кроме того, что морально устарела, еще и крайне зависима от человеческого фактора, о чем свидетельствуют многочисленные публикации в средствах массовой информации, различного рода рейтинги и отчеты международных организаций. Развитие информационных технологий позволяет нам в корне изменить существующую ситуацию и перейти на качественно новый уровень обслуживания грузопотоков, увеличить их и повысить имидж нашего государства на международной арене.

Единственным верным и работающим инструментом для достижения поставленных целей, что подтверждают и международные эксперты, является создание Системы портового сообщества (СПС).

Состояние потоков информации в портовом сообществе без применения СПС



Оптимизация потоков информации с применением СПС



Цель системы — минимизация бумажного документооборота при выполнении технологических операций в порту, оптимизация технологических процессов, сокращение

времени на каждой из операций путем предоставления всем участникам транспортного и грузового процесса оперативной, корректной и легитимной информации.

Система портового сообщества предназначена для интеграции всех участников транспортного и грузового процессов в порту в единое информационное пространство с возможностью предоставления и доступа к информации, используемой в рамках технологических процессов в порту с применением средств технической защиты государственного образца. Внедрение СПС сначала на локальном уровне с перспективой использования этого опыта для создания национального "единого окна" приблизит Украину к стратегии развития международной торговли и обеспечит обмен информацией на основании стандартов, разработанных ООН и ИМО.

#### **Общая информация о системе**

Система представляет собой B2B (business to business) и B2G (business to government) решение, основанное на коммуникационном хабе, построенное по принципу E&T (extraction and transformation).

Систему портового сообщества 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 пользователей портов. Она оптимизирует, управляет и автоматизирует эффективные портовые и логистические процессы через единую подачу данных и увязку цепочек транспорта и логистики.

Данная система признана как самый передовой метод для обмена информацией в одном порту или 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, ограничивать дублирующуюся информацию в документах. Она создает для пользователей порта узко интегрированную систему, охватывающую экспортные, импортные, транзитные грузопотоки, консолидацию, опасные грузы и статистические доклады по международным морским перевозкам грузов.

В систему включаются:

- контролирующие органы (таможенная, пограничные службы и т.д.);
- администрация порта;
- стивидорные компании;
- агенты;
- экспедиторы;
- "Укрзалізниця";
- др.

В Западной Европе указанная форма "единого окна" функционирует в портах Гамбурга (Германия), Роттердама (Нидерланды), Антверпена (Бельгия), Феликстоу (Великобритания), Гавра, Марсея (Франция), Барселоны, Бильбао (Испания) и т.д. На их базе основана Европейская ассоциация, которая имеет целью развитие электронной логистики во всех европейских портах, повышение эффективности морских перевозок, экспедиторской и логистической деятельности в Евросоюзе.

Опыт крупных портов Европы показывает, что электронный обмен данными в системе портового сообщества устраняет субъективное вмешательство человеческого фактора в процесс регулирования внешней торговли и таким образом устраняет условия для коррупции. Плавный обмен данными в системе портового сообщества 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.

#### **История проекта**

Проект СПС курируется межведомственной рабочей группой, которая была создана в соответствии с поручениями Премьер-министра Украины и состоит из представителей власти и бизнеса. Управляющей организацией была назначена ГТСУ. Экспертную помощь по проекту оказывает Экономическая комиссия ООН.

Учитывая наибольшую техническую готовность Одесского МТП к реализации проекта, он был выбран базовым для его внедрения. На тот момент у порта были наработки по отдельным модулям СПС.

С целью экономии средств государственного бюджета и бюджета госпредприятия, к проекту была привлечена организация АО "ПЛАСКЕ", которая приняла на себя функции

инвестора и на протяжении 14 лет успешно осуществляет свою деятельность по транспортно-экспедиторскому обслуживанию грузов. АО "ПЛАСКЕ" является представителем Литовских железных дорог в Украине и оператором поезда комбинированного транспорта "Викинг"; представителем Болгарских железных дорог в Украине; грузовым агентом "ПКП "ЛХС" (ширококолейная дорога (Польша)), "Пароходства Болгарский морской флот" АД.

Организация успешно завершила переговоры с руководством порта Самсун (Турция), турецкой судоходной компанией UPM transportation и турецкими железными дорогами об открытии железнодорожно-паромного сообщения Ильичевск—Самсун. Также АО "ПЛАСКЕ" назначено официальным грузовым агентом турецкой компании UPM transportation в Украине.

АО "ПЛАСКЕ" первым в Украине оформило электронную декларацию, электронный наряд и имеет практический опыт работы в пилотных проектах по взаимодействию систем ЕАИС (Единая автоматизированная информационная система ГТСУ) и NCTS (Новая таможенная транзитная система) в рамках совместного проекта ГТСУ, при поддержке Таможенной службы Литвы и программы ICITAP Министерства юстиции США. АО "ПЛАСКЕ" занимает активную позицию в организации международных семинаров и конференций по внедрению в Украине принципа "единого окна" (Рекомендации СЕФАКТ ООН №№ 33, 34, 35), в организации взаимодействия участников торговых операций и контролирующих органов. Данные мероприятия проводятся при содействии и поддержке Европейской экономической комиссии ООН (семинары по вопросам упрощения процедур торговли: "Концепция локального "единого окна" (системы информационного обслуживания)", Координационного совета по Транссибирским перевозкам (о применении инновационных технологий при осуществлении мультимодальных контейнерных перевозок в международном сообщении с использованием ТСМ: электронный документооборот; единый информационный ресурс; проект "электронный поезд"; обеспечение безопасности и определения рисков в условиях транспортировки груза), Украинским национальным комитетом Международной торговой палаты (упрощение торговых процедур; меры, касающиеся транспорта и связанные с таможенным контролем) и др., о чем свидетельствуют публикации в деловых и отраслевых СМИ. Также АО "ПЛАСКЕ" при участии ЕС инициировало в Украине пилотную перевозку контейнера с наложением средств идентификации перевозчика в виде электронной GPS-пломбы с осуществлением мониторинга движения грузов, учета остановок и стоянок по пути следования и анализа наблюдения за перемещением грузов.

Данная организация приняла участие в решении вопросов, связанных с финансированием проекта и оказанием методологической помощи в организации СПС. Для разработки соответствующего программного продукта и его поддержки АО "ПЛАСКЕ" учредила центр услуг "Планирование портовой логистики (ППЛ) 33-35" в форме ООО, который принят в члены Ассоциации европейских портовых сообществ (ЕРCSA). Это позволяет использовать существующий опыт и наилучшую практику европейских портов по развитию электронной логистики, повышению эффективности морских перевозок, совершенствованию технологии оформления грузов и транспортных средств для улучшения процедур международной торговли.

Для создания системы используются рекомендации, справочники, руководства и правила Экономической комиссии ООН, Центра ООН по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН), Сети экспертов ООН в поддержку безбумажной торговли в Азиатско-Тихоокеанском регионе (UNNEXT), Комиссии ООН по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ), Всемирной таможенной организации (ВТамО), Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), др.

Недавно компания подписала аналогичный меморандум о сотрудничестве по внедрению СПС с ГП "Ильичевский морской торговый порт" и приступила к изучению процессов на предприятии.

## **Реализация проекта**

### **1.1. Создание Матрицы технологических цепочек**

Одним из первых этапов реализации проекта стало создание Матрицы технологических цепочек (МТЦ). Под технологической цепочкой понимается совокупность последовательных этапов прохождения оформления транспортного средства или груза в порту.

В Матрице технологических цепочек отображены все технологические процессы по обработке транспортных средств и грузов в порту, что позволяет выявлять и наглядно видеть полный цикл той или иной операции. При создании МТЦ было выявлено более 500

технологических цепочек обработки транспортных средств и грузов. Созданная МТЦ является универсальной и подходит для любого порта.

### 1.2. Выбор технологической цепочки

После создания МТЦ и выявления всех технологических цепочек обработки транспортных средств и грузов была определена наиболее актуальная технологическая цепочка. Для Одесского порта — это оказалась ТЦ "прибытие груженых импортных контейнеров на судне — убытие автотранспортом". Она и стала первой "ласточкой" в построении электронной СПС.

### 1.3. Разделение ТЦ на этапы и обработка конкретного этапа

Данная ТЦ была поделена на определенные этапы:

- 1) предварительная информация от агента о грузе;
- 2) разрешение на начало грузовых операций ("свободная практика");
- 3) информация от стивидорной компании (СК) о фактической выгрузке;
- 4) складские операции с контейнером;
- 5) оформление электронного наряда;
- 6) выезд транспортного средства (ТС) с контейнером с территории СК;
- 7) выезд ТС с территории пункта пропуска (порта).

Из этих 7 шагов был выбран самый сложный и важный для клиентов порта — "электронный наряд". В экспериментальном режиме этап был запущен 8 октября 2012 г.

Промышленная эксплуатация была намечена на 1.02.2013 г.

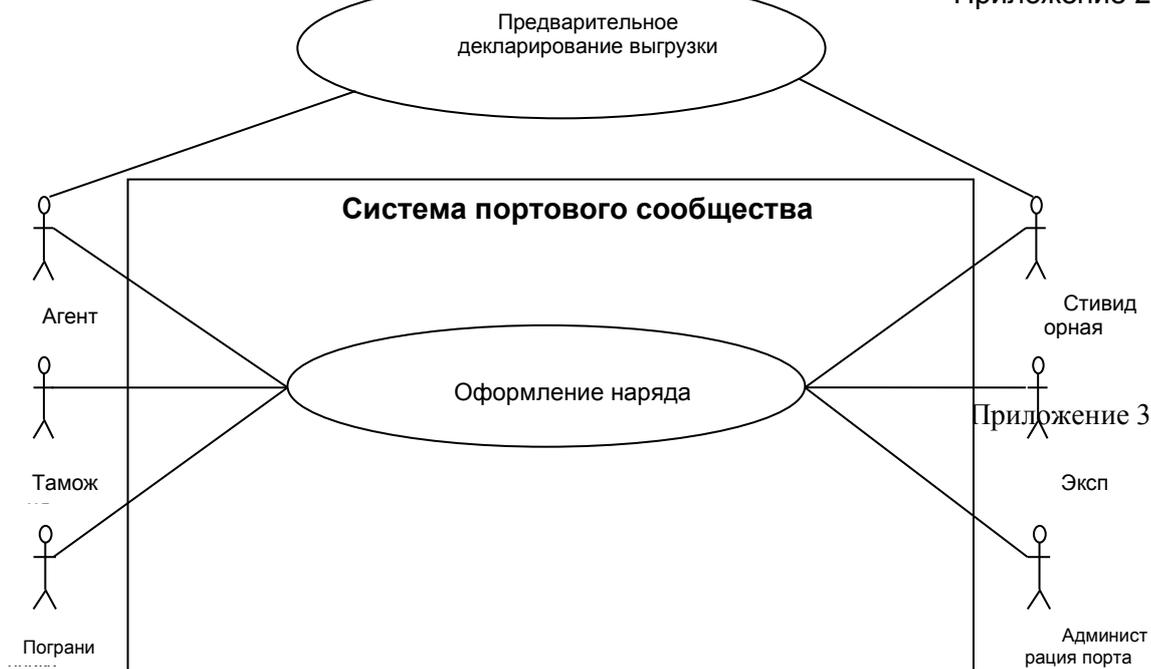
В рамках реализации каждого этапа предусмотрена подготовка следующих материалов:

Описание бизнес-процессов (действующих, временных (на время проведения эксперимента) и постоянных (с учетом замечаний и предложений, установленных в ходе эксперимента)):

— Порядок (технологическая схема) оформления грузов и ТС, согласованный с причастными ведомствами, который детально пошагово описывает технологию оформления грузов и транспортных средств (текстовый документ);

— Диаграммы участников процессов (Приложения 2, 3). Основная цель диаграмм сводится к описанию основных действий и "актеров". Диаграмма определяет рамки и техническое задание для детального анализа процессов. Каждая диаграмма — это детальная проработка вариантов использования бизнес-процесса. Она описывает, как каждый бизнес-процесс реализуется шаг за шагом, кто отвечает за выполнение каждого действия, какие документарные требования применяются и как идут потоки информации. На основе диаграмм можно составить перечень бумажных документов и электронных документов и сообщений, охватываемых масштабом работ проекта по гармонизации данных. Также можно определить название стороны, отвечающей за выдачу каждого бумажного документа и электронного документа или сообщения;

Приложение 2



Приложение 3



			времен ному порядку	ему документу	ому порядку	регламе нти- рующем у докуме нту	времен ному порядку	регламе нти- рующ ему докуме нту	до- куме нта
1	Наряд	Приказ МТСУ от 13.12.2004 г. № 1098 "Об утверждении Правил оформления грузозовых перевозочных документов на перевозку морским транспортом <a href="http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1657-04">http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1657-04</a>	Наряд	Не найдено	Приказ начальника ГП "ОМТП" от 29.11.2011 г. № 884 "Об утверждении нового образца наряда в ГП "ОМТП"	Приказ МТСУ от 13.12.2004 г. № 1098 "Об утверждении Правил оформления грузозовых перевозочных документов на перевозку морским транспортом <a href="http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1657-04">http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1657-04</a>	Справочник действующих технологических схем оформления автотранспорта. Технологическая схема оформления автоконтейнеровозов в режимах пп/пд, транзит, импорт 40		Экспедитор
2	Портовый оператор (стивидорная компания)	ЗУ "О морских портах Украины" Ст. 1. Определенные термины <a href="http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17/print1329891851799745">http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17/print1329891851799745</a>	Стивидорная компания, оператор контейнерного терминала (СК)	п.11. "Портовый оператор (стивидорная компания) — субъект хозяйствования, осуществляющий эксплуатацию морского терминала, проводит погрузочно-разгрузочные работы, обслуживание и хранение грузов, обслуживание судов и пассажиров, а также др. связанные с этим виды хоз. деятельности"					
3	Портовый	Расп. КМУ от	Стивидорная	Портовый оператор					

	оператор	16.07.2008 г. № 1051 "Об одобрении Стратегии развития морских портов Украины на период до 2015 г." Общая часть <a href="http://zakon.nau.ua/doc/?code=1051-2008-%F0">http://zakon.nau.ua/doc/?code=1051-2008-%F0</a>	компания	субъект хозяйствования, который на договорных началах проводит на территории и в акватории морского порта или на территории морского терминала погрузочно-разгрузочные работы, обеспечивает хранение груза, обслуживание судов и пассажиров, осуществляет операции с грузами, а также осуществляет другие, связанные с этим виды деятельности					
4	Портовый оператор	Приказ МИУ от 25.08.2011 г. № 339 "Об Утверждении Положения о Службе морской безопасности порта (портового средства)". Раздел 2. Термины и их определения <a href="http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z1233-11">http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z1233-11</a>	СК	Портовый оператор (далее — ПО) — субъект хозяйствования, который в соответствии с требованиями действующего законодательства проводит на территории и в акватории порта или ПС погрузочно-разгрузочные работы, обеспечивает хранение груза, обслуживание судов и пассажиров, осуществляет операции с грузами, а также осуществляет другие, связанные с этим виды деятельности					

Приложение 5

№, п/п	Отправитель	Операция	Получатель	Документ	Примечание
1	Агент	ВАПЛЛЕ	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		

#### Гармонизация данных

Данный процесс включает в себя приведение к единообразию и международным стандартам всех документов, терминов и данных, которые используются в "едином окне".

#### Анализ эффективности этапа

Данный анализ позволит увидеть полученный эффект каждого этапа, где наглядно описываются достигнутые результаты и их воздействие на данный этап (финансовые, временные показатели, уменьшение бюрократических факторов, снижение коррупции). Подобный анализ был проведен Одесским портом после внедрения "свободной практики" — возможность обработки судна сразу после швартовки, не дожидаясь прихода комиссии на борт (Приложение 6).

Приложение 6

<b>Экономический эффект от Свободной Практики по контейнерным судам за 2 года (1.10.2010—1.10.2012 г.)</b>	
Обработано судов	412
Среднее время экономии на одном судне, мин.	45
Экономия времени, суток	12,88
Производительность в течение экономии времени (80 конт./ч), конт.	24720,00
Производительность в течение экономии времени (1 конт. ~ 11 т), т	271920,00
Доходы порта от ПРР и портовых сборов (1 т ~ 3,1 у.е.), у.е.	842952,00
Доходы порта от Инфраструктуры (1 конт. ~ 29,4 у.е.), у.е.	726768,00
Доходы порта от Досмотров (при условии досмотра 1/3 конт., 1 конт. ~ 47,1 у.е.), у.е.	388268,80
Доход контейнерного терминала от ПРР (1 конт. ~ 180 у.е.), у.е.	4449600,00
Экономия агента на содержании судна (при длине судна 210 м ~ 10000 у.е.), у.е.	128750,00
Доход от экспедиторской деятельности (1 конт. ~ 100 у.е.), у.е.	2472000,00
Доход от брокерской деятельности (1 конт. ~ 200 у.е.), у.е.	4944000,00
Доход от услуг автоперевозок (1 конт. ~ 800 у.е.), у.е.	19776000,00
Доход от уплаты таможенных платежей (1 конт. ~ 12000 у.е.), у.е.	296640000,00
Итого доход от предоставления Свободной Практики по контейнерным судам за 2 года, у.е.	330368338,80
<b>Экономический эффект от Свободной Практики по наливным судам за 1 год (1.10.2011—1.10.2012 г.)</b>	
Обработано судов	26
Среднее время экономии на одном судне, мин.	180
Экономия времени, суток	3,25
Производительность в течение экономии времени (1900 т/ч.), т	370500,00
Доходы порта от портовых сборов (1 т ~ 7,5 у.е.), у.е.	2778750,00
Доходы порта от Инфраструктуры (1 т ~ 1,5 у.е.), у.е.	555750,00
Доход за использование пожарного катера (1 ч. ~ 456,25 у.е.), у.е.	35587,50
Экономия агента на содержании судна (при длине судна 250 м ~ 20000 у.е.), у.е.	65000,00
Доход от экспедиторской и брокерской деятельности (1 т ~ 0,03 у.е.), у.е.	11115,00
Доход от услуг ж/д перевозок (1 т ~ 134 у.е.), у.е.	49647000,00
Доход от уплаты таможенных платежей (1 т ~ 0,17 у.е.), у.е.	62985,00
Доход от уплаты за таможенный досмотр (1 т ~ 0,14 у.е.), у.е.	51870,00

Итого доход от предоставления Свободной Практики по наливным судам за 1 год, у.е.	53208057,50
Всего доход от предоставления Свободной Практики по контейнерным и наливным судам за 1 год, у.е.	209571713,00

#### Анализ действующего законодательства, выявление преград и подготовка проектов изменений

Так, учитывая, что в действующих нормативных документах, регламентирующих процедуры осуществления документооборота, контроля и оформления грузов и ТС в портах, отсутствовали ссылки на СПС, а также положения, позволяющие осуществлять электронный документооборот, на первом этапе потребовалось определение самого понятия "единого информационного портового сообщества" и установление основных принципов его функционирования. Для этого были подготовлены проекты изменений в постановление КМУ от 21.05.2012 г. № 451 и приказ Министерства транспорта Украины от 13.12.2004 г. № 1098.

В настоящее время продолжается работа по исследованию действующей правовой среды для функционирования СПС.

По завершении тестирования первого этапа выбранной технологической цепочки будут устранены выявленные замечания, учтены предложения и гармонизированы данные. Подготовлены и утверждены на заседании Межведомственной рабочей группы окончательный вариант Порядка работы первого этапа выбранной технологической цепочки, окончательные диаграммы участников, процессов, разработаны формат и структура представления документов и элементов данных, внесены изменения в законодательство.

Отработка следующих этапов ТЦ должна осуществляться по такому же принципу, с обязательной гармонизацией временного порядка, терминов, элементов данных выбранного этапа с уже отработанным аналогичным этапом.

#### **1.4. Подведение итогов по всей ТЦ**

По окончании отработки всех этапов технологической цепочки разрабатываются:

- итоговая технологическая схема (объединяет все окончательные порядки);
- итоговые диаграммы участников, процессов;
- сводная таблица терминов;
- сводная таблица элементов данных;
- сводный анализ эффективности всей технологической цепочки;
- сводные формат и структура предоставления документов и элементов данных;
- сводные изменения в законодательство.

Реализация каждой следующей ТЦ будет проходить по такому же принципу.

По завершении проекта будут созданы:

- сводная таблица терминов, состоящая из совокупности всех таблиц терминов;
- сводная таблица элементов данных всей матрицы;
- сводный анализ эффективности всей матрицы (процессы, финансовые показатели, временные показатели, внесенные изменения в законодательство, гармонизация данных и т.д.).

#### ***Полномочия по подготовке материалов распределяются следующим образом:***

— разработка проектов временных и постоянных порядков, нормативных актов, диаграмм участников, процессов, таблиц терминов, таблиц элементов данных, анализа эффективности, форматов и структур предоставления документов и элементов данных — Ассоциация портовых сообществ, которая учреждается из представителей центра услуг, порта, др. пользователей системы;

— общая координация и поддержка проекта, утверждение временных и постоянных порядков, форматов и структур предоставления документов и элементов данных, согласование проектов нормативных документов — Межведомственная рабочая группа.

#### **Безопасность проекта**

Реализация комплексной системы защиты информации и аттестация системы будет выполняться совместно с Государственной службой технической защиты информации (ГСТЗИ) и описываться отдельным комплектом проектной документации.

ИС должна удовлетворять требованиям, предъявляемым к безопасности систем, не содержащим гостайну со стороны ГСТЗИ.

Основные требования:

- сохранность информации;
- неизменяемость;
- неотказуемость от авторства;

— защита от несанкционированного доступа.

Дополнительными требованиями являются:

— соответствие требованиям Закона об электронном документообороте;

— поддержка ЭЦП государственного образца;

— соответствие требованиям Закона об электронной цифровой подписи;

— удовлетворение модели рисков.

**Перспективы развития проекта**

1. Внедрение принципа "единое окно" не только в портах, но и на всех пунктах пересечения государственной границы;

2. Международное сотрудничество — подключение к национальному "единому окну" государств, с которыми осуществляются торговые отношения;

3. Внедрение принципа "единого окна" в других сферах государственного управления и народного хозяйства Украины.

*ВОРОНОЙ Вячеслав,  
начальник СЛукР ГП "ОМТП",  
член МРГ, координатор экспертных групп*

**"Транспорт" № 6 (746) от 13 февраля 2013 г.**