

Л.Н. Буянова, доктор экон. наук, профессор
О.А. Казьмина, канд. экон. наук, доцент

АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОБЗОР ПРИМЕНЕНИЯ СИСТЕМ EDI ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ МЕХАНИЗМА «ЕДИНОГО ОКНА» В МОРСКИХ ПОРТАХ

Системы EDI (электронный обмен данными) получили широкое распространение во всех отраслях и сферах деятельности человека. На морском транспорте применение технологий EDI позволяет существенно сокращать издержки участников и время доставки груза, уменьшать документооборот и повышать прозрачность процедур документирования грузопотоков. Данная технология является инструментом для реализации концепции «единого окна», используемой для упрощения процедур торговли. На морском транспорте эта концепция легла в основу организации документооборота процедуры оформления судозаходов в порт.

В соответствии с Рекомендацией № 33 Европейской экономической комиссии и Центра ООН по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям механизм «единого окна» создается и используется с целью **«улучшения эффективного обмена информацией между торговыми организациями и государственными органами»**. При этом под торговыми организациями понимаются «экспортеры и импортеры, грузоотправители, экспедиторские агентства, таможенные брокеры, транспортные операторы, перевозчики и другие стороны, имеющие непосредственное отношение к обращению товаров» [1, 6]. Суть механизма заключается в предоставлении информации и документов, связанных с выполнением требований всех регулирующих органов, относительно импорта, экспорта и транзита, **только один раз**, одному агентству, и в стандартном формате.

Концепция «единого окна» уже внедрена во многих странах, таких как Япония, Сингапур, Швеция, США и Сенегал [7]. Так, в *портах Финляндии получила распространение система PortNet*, построенная по принципу «единое окно». Система обслуживает 21 финский порт (рис. 1).

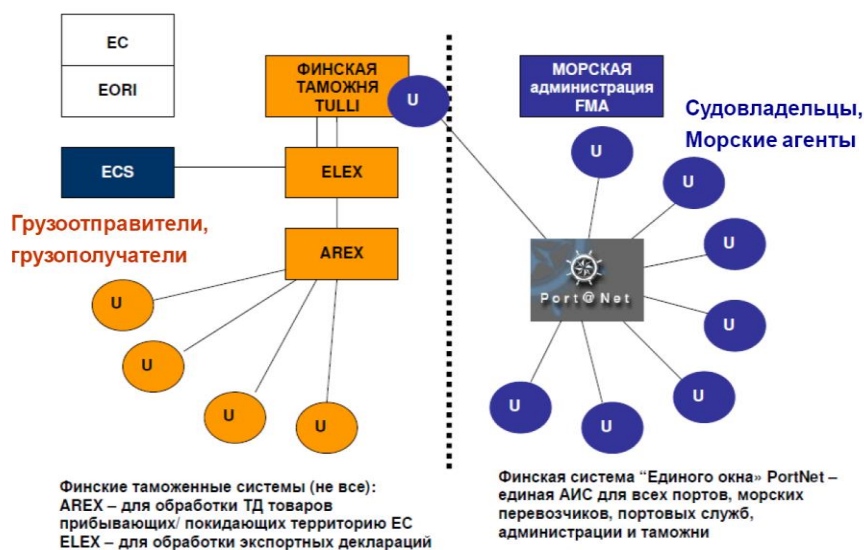


Рис. 1. «Единое окно» Финляндии

Пользователями системы PortNet являются все участники транспортного процесса: судовладельцы, морские агенты, грузовладельцы и др. Информационные системы финской таможни AREX, ELEX существуют отдельно от PortNet, но получают данные о расписаниях судовых заходов и архивные данные для системы управления рисками. При этом все участники транспортного процесса имеются в базе информационной системе таможни через Общеввропейскую базу данных экономических операторов EORI [14].

В целях предварительного информирования таможни используются следующие типы сообщений UN/EDIFACT: CUSREP, Customs conveyance report message (для передачи данных в таможню), CUSRES, Customs response message (для ответа из таможни), CUSDEC, Customs declaration message (для передачи в таможню данных грузовой таможенной декларации).

Система «Единого окна» PortBase в Нидерландах обслуживает крупнейшие порты Роттердам и Амстердам (Европорт) (рис. 2). PortBase включает в себя модуль портовых властей PCS (Port Community System) и таможенный модуль. Через модуль PCS участники транспортного процесса подают информацию в «единое окно» (около 98%), после чего информация попадает в таможню, а через нее и в другие государственные контрольные органы [7].

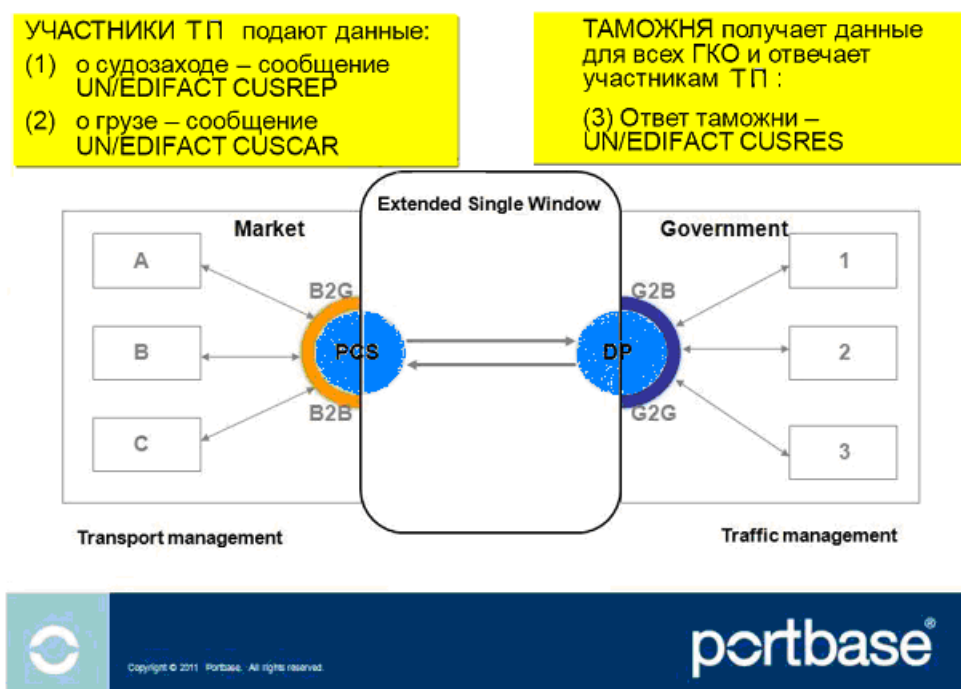


Рис. 2. Система «Единого окна» в Нидерландах

Система «Единого окна» DAKOSY также очень эффективно действует в Гамбурге (Германия). Она представляет собой специальный информационный портал, объединяющей свыше 150 экспедиторов и 500 транспортных компаний с многочисленными клиентами, разбросанными по всему миру [11].

В рамках системы реализованы возможности по обмену электронными документами между экспедиторами, линейными агентами, стивидорами, железнодорожными операторами, таможней, автомобильными перевозчиками, речной полицией и др. Система позволяет полностью замкнуть транспортную и логистическую цепочку в порту (рис. 3).

В порту Антверпен (Бельгия) были разработаны две системы – EDI APICS и SEAGHA.

Система APICS используется портовыми властями для контроля движения судов в порту и на подходе к порту (рис. 4) [11].

Система SEAGHA представляет собой систему электронного обмена данными для уменьшения бумажного документооборота грузопотоков. Межведомственный обмен информацией осуществляется с таможенной системой SADBEL, Бельгийской железной дорогой и системой APICS портовых властей (рис. 5).



Рис. 3. Механизм «Единого окна» в порту Гамбург

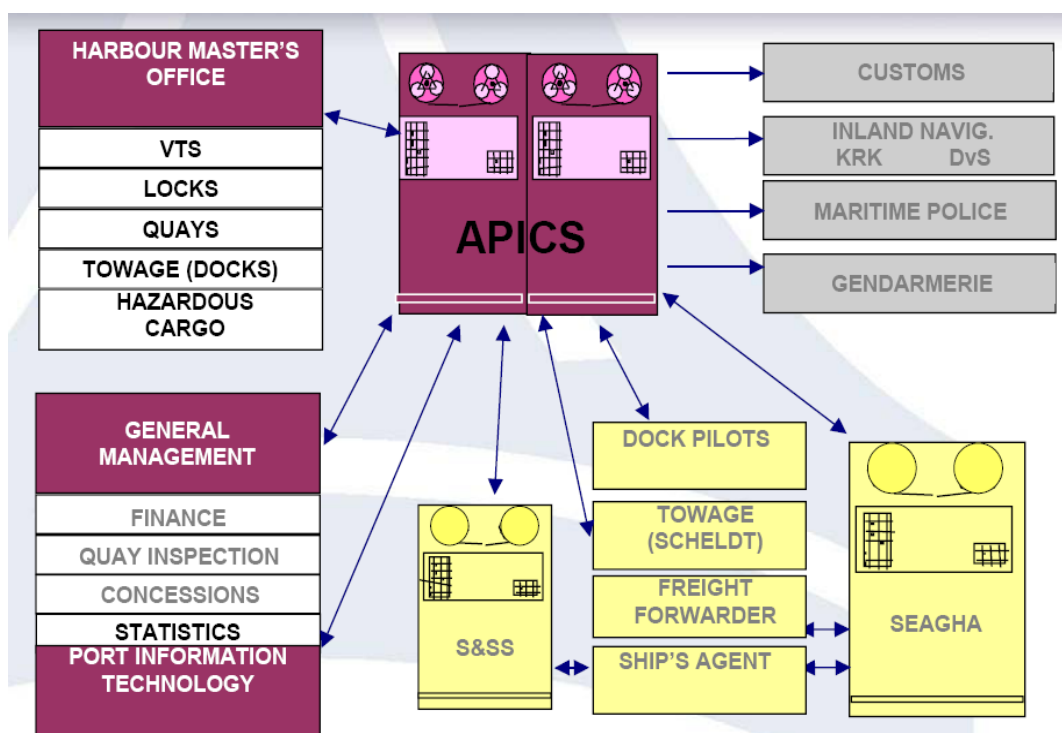


Рис. 4. Структура системы APICS

В настоящее время все задействованные в транспортном процессе компании через сеть SEAGHA ежедневно обмениваются своей коммерческой информацией в электронном виде с партнерами и администрацией. Это повышает оперативность работы, сокращает возникновение ошибок и уменьшает расходы на связь [11].

В России применительно к сфере морского транспорта массовое внедрение систем электронного обмена данными на основе UN/EDIFACT первыми осуществили компании, занятые бизнесом в сфере контейнерных перевозок: «Национальная контейнерная компания», «Евросиб», «Маерск» на терминалах «Первый контейнерный терминал», «Петролеспорт» и других терминалах порта Санкт-Петербург.

При построении информационных систем российскими контейнерными терминалами был использован опыт Международной группы по разработке сообщений для применения су-доходными линиями и контейнерными терминалами – SMDG (Ship Messaging Development Group), в состав которой входят свыше 100 организаций-пользователей EDI. Группа SMDG разрабатывает стандартные руководства по применению сообщений UN/EDIFACT для морского транспорта и отдельно для опасных грузов.

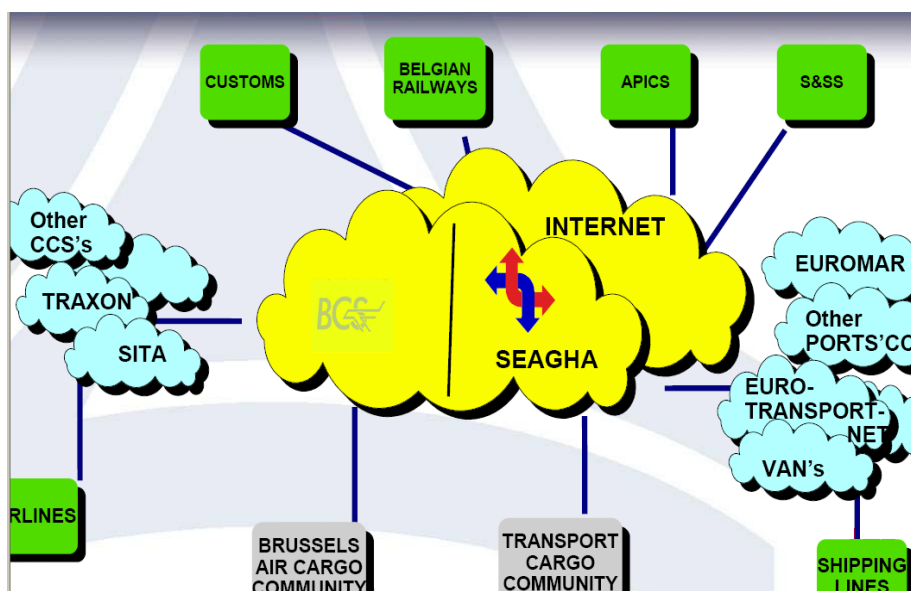


Рис. 5. Структура системы SEAGHA

В настоящее время в России технологии EDI пробуют применить и для автоматизации процедуры предварительного информирования при реализации механизма «единого окна», в том числе, в российских морских портах.

В настоящее время наиболее интересным представляется эксперимент по внедрению предварительного декларирования в морских портах, который проходит в рамках поэтапной реализации Концепции таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации, рассчитанной до 2020 года.

Целью создания прототипа Портала «Морской порт» является совершенствование взаимодействия между государственными контрольными органами, морским портом и участниками внешнеэкономической деятельности путем создания единого информационного поля, доступ к которому будет осуществляться через личный кабинет [3].

До конца марта 2014 г. ФТС России планирует провести года тестирование прототипа Портала «Морской порт» в пяти морских пунктах пропуска, в том числе на таможенном посту Морской порт Восточный, Усть-Лужский таможенный пост, Владивостокский таможенный пост [12]. Внедрение портала планируется осуществить в 2015 г.

Однако главной проблемой эффективного внедрения механизма «единого окна» в России, по мнению специалистов, является отсутствие единых правил передачи информации в электронном виде, т.е. единой системы классификации, кодирования и электронного обмена данными.

Существовавшее в СССР понятие ЕСКК, введенное в действие государственным стандартом ГОСТ 6.01.1-87 «Единая система классификации и кодирования технико-

экономической информации», с 2003 г. не применяется. По предложению Министерства внешних экономических связей РФ распоряжением Правительства Российской Федерации № 1097-р от 20 июня 1993 г. был образован Российский межведомственный координационный совет по внедрению систем электронного обмена данными в управлении, торговле и на транспорте (ЭДИФАКТ/ООН) при Межведомственной комиссии по делам ЕЭК ООН, который прекратил свое существование после реорганизации вышеназванного министерства в 1996 г.

Поэтому после 1996 г. применение международных систем классификации, кодирования и электронного обмена данными осуществляется главным образом негосударственными организациями, имеющими достаточное финансирование на внедрение таких информационных систем.

В настоящее время основными документами, регламентирующими порядок разработки, ведения и применения общероссийских классификаторов, являются Постановление Правительства РФ № 677 от 10 ноября 2003 г. «Об общероссийских классификаторах технико-экономической и социальной информации в социально-экономической области» и Правила стандартизации ПР 50.1.024-2005 «Основные положения и порядок проведения работ по разработке, ведению и применению общероссийских классификаторов». Таким образом, необходима актуализация отечественных нормативных документов в данной области, а также их синхронизация с международными стандартами.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. www.bi-info.ee
2. www.cfin.ru
3. www.customs.ru
4. www.customsdkn.ru
5. www.dakosy.de
6. www.eatu.ru
7. www.investa.spb.ru
8. www.live.unece.org
9. www.osp.ru/cw
10. www.portcall.marinet.ru/
11. www.port-net.net/
12. www.seaport.fill-bill.ru
13. www.smdg.org
14. www.tsouz.ru
15. www.unece.org

Буянова Л.Н., Казьмина О.А. Аналитический обзор применения систем EDI для реализации механизма "единого окна" в морских портах // Современные проблемы прикладной информатики: сборник материалов Международной научно-практической конференции 21-23 мая 2014 г. - СПб.: Изд-во Санкт-Петербургского университета управления и экономики, 2014. с. 115-121

