



Расширение деятельности порта путем упрощения, интеграции и гармонизации процессов – опыт порта Филикстоу, Великобритания

В 1981 году в порту Филикстоу разразился эксплуатационный кризис. В результате активного роста в течение предыдущих лет грузопотоки, проходящие через порт, достигли пятисот тысяч двадцатифутовых эквивалентов. Дальнейшего повышения пропускной способности порта можно было достичь лишь путем территориального расширения порта или путем повышения эффективности его работы. Так как наблюдалась нехватка свободных земель для территориального расширения порта, руководство приняло решение упорядочить процессы и процедуры, которые сдерживали более активное движение товаров.

Введение

Причина, почему был выбран именно такой вариант развития порта, а не поиск возможностей для территориального расширения портовой зоны, была достаточно простой. Сложные и обременительные документальные процедуры, связанные с таможенным оформлением и движением грузов, создавали проблемы. Простое увеличение физической мощности и пропускной способности порта привело бы к увеличению количества документов, которые все равно бы пришлось обрабатывать вручную.

Было принято решение разработать и внедрить систему информационного обслуживания порта (СИОП) с тем, чтобы уйти (насколько это возможно) от использования документов на бумажных носителях (зачастую по несколько экземпляров), которыми приходилось обмениваться различным службам. Для эффективного исполнения своих функций судоходные компании, агенты, экспедиторы, брокеры, таможня и иные государственные органы, транспортные компании и операторы порта/терминалов полагаются на информацию, передаваемую друг другу. Работа на каждом из

участков порта оказывает влияние на все остальные участки. Было очевидно, что если бы можно было наладить быстрый обмен точной информацией в электронном виде между различными участниками, то это позволило бы повысить эффективность работы всего портового комплекса. Это бы поспособствовало более быстрому перемещению товаров, тем самым повысив общую пропускную способность порта. Все эти факторы сами по себе могли бы сделать физическое расширение порта еще более привлекательным вариантом.

Для того чтобы обеспечить успешную работу системы или, по крайней мере, защитить ее от возможных неудач, было принято решение вовлечь в процесс разработки все службы порта Филикстоу.

Был создан координационный комитет, проектная группа и ряд подгрупп. Служба по налоговым и таможенным сборам Ее Величества сыграла ключевую роль, создав специальную местную группу специалистов для работы по данному вопросу, а также оказав техническую и программную поддержку со стороны центрального аппарата Службы. Говорят, что основной причиной всеобщего успеха новой системы стало то, что она была «создана для пользователей самими пользователями». Данной философии придерживались в течение последних 30 с лишним лет.

Одной из выявленных на ранних этапах причин задержек была обработка таможенных деклараций. Среднее время таможенной очистки составляло 4-5 дней, а по статистике каждая третья декларация, поданная на таможенную, была заполнена с ошибками. В то время морские декларации готовились экспедиторами/таможенными брокерами на бумажном носителе и подавались на таможенную, где специалисты по обработке данных вносили информацию в централизованную систему

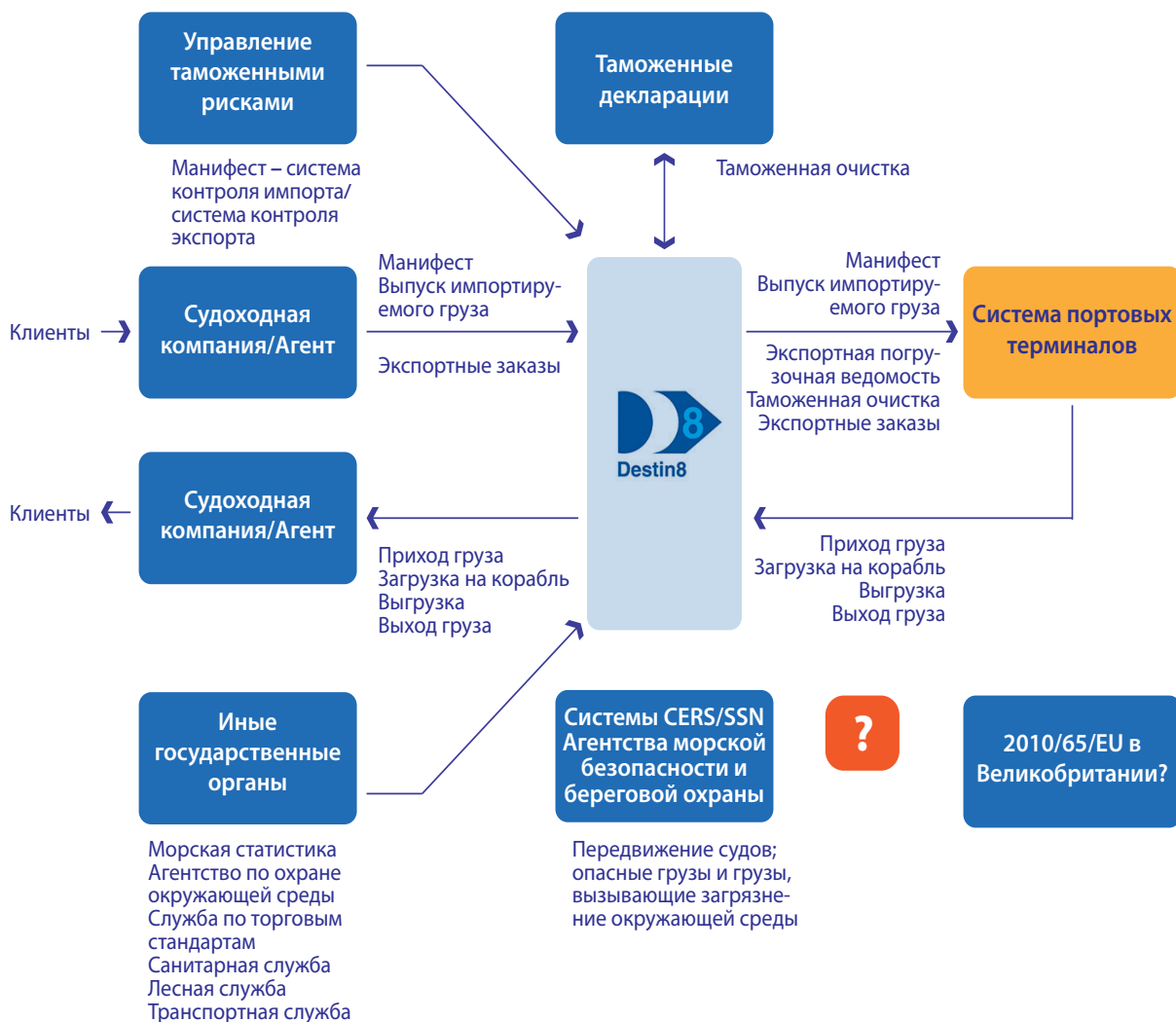


по обработке таможенных деклараций. В результате проверки информации из деклараций таможенной системой зачастую выявлялись ошибки. Начинался процесс уведомления об ошибке, внесения изменений, повторной подачи декларации и повторного введения данных в систему. Во многом именно по этой причине среднее время очистки было таким длительным.

Однако, таможенная система позволяла обеспечить прямой ввод информации из деклараций в систему

самим участником ВЭД и крупные аэропорты Великобритании уже использовали данный метод. Координационный комитет решил внедрить СИОП в два этапа. На первом этапе планировалось внедрить систему прямого ввода данных в таможенную систему порта непосредственно участниками ВЭД. На втором этапе планировалось полностью решить все задачи и цели СИОП. Так как в основном это был технический вопрос, было решено осуществлять второй этап параллельно

Система «Destin8» – основные потоки сообщений – Уведомление о прибытии груза и предъявление груза, краткая декларация и таможенная декларация





с реализацией этапа¹.

В 1981 году был объявлен тендер и подписан контракт. К январю 1982 года были привлечены необходимые ресурсы, и началась разработка функционала СИОП. Изначально было оговорено, что конечные пользователи системы будут выставлять свои требования по функционированию системы, а подрядчик должен эти требования учесть при разработке. С учетом сказанного проектная группа столкнулась с рядом ограничений при разработке СИОП. В частности, система должна была:

- касаться основных рабочих процессов;
- не дублировать функции в тех сферах, где уже существуют эффективные системы;
- в первую очередь должна обеспечивать электронный обмен данными, включая данные манифеста.

Такие простые принципы системы были выработаны по вполне очевидной причине: порт Филикстоу, а также большинство его основных клиентов, перевозчиков и судовых компаний уже имели свои системы, в которые были вложены большие средства, и они не хотели ставить эти инвестиции под угрозу.

Поэтапная реализация

Этап 1 был реализован 28 января 1984 года, в результате чего экспедиторы порта Филикстоу получили доступ к централизованной системе таможи для обработки деклараций через единый выделенный шлюз, а именно к СИОП. Используя систему прямого ввода и подачи информации, экспедиторы эффективно выполняли функцию, ранее выполняемую сотрудниками таможи. Это позволило разгрузить работников таможи, которые смогли заняться более продуктивной работой. Одно лишь внедрение системы прямого ввода и передачи информации позволило значительно сократить время таможенной очистки с 4-5 дней до приблизительно 6 часов.

Разработка **этапа 2** (также известного как Управление запасами) осуществлялась параллельно, а реализован

он был 18 месяцев спустя. Основная концепция второго этапа заключалась в сборе данных, касающихся каждого контейнера/груза (импортируемого, экспортируемого или перегружаемого) на каждом судне, хранение этих данных и их использование различными службами порта для выполнения своих физических операций, не прибегая при этом к документации на бумажных носителях.

В настоящее время данная система называется «Destin8» и позволяет обрабатывать огромные объемы информации, касающейся международной торговли. В рамках этой системы осуществляется сбор, хранение, обмен и распространение данных среди почти 750 национальных и международных компаний и государственных органов, занимающихся международной торговлей и перевозками. Система обеспечивает электронный обмен информацией между различными службами порта, в том числе: судоходными компаниями/агентами, администрацией порта, операторами терминалов, Службой по налоговым и таможенным сборам (пограничными войсками Великобритании) и иными государственными органами

(Санитарной службой порта, Департаментом сельского хозяйства, Департаментом лесного хозяйства, Департаментом здоровья растений, Департаментом транспорта, Агентством морской безопасности и береговой охраны, Службой по торговым стандартам, Агентством по охране окружающей среды), таможенными агентами, поставщиками логистических услуг, операторами товарных контейнерных станций/внепортовых контейнерных терминалов, а также операторов автомобильного/железнодорожного транспорта. Электронный обмен данными (ЭОД) активно используется всеми участниками по основным направлениям работы: оформление судов/морских рейсов, таможенное декларирование, импорт, экспорт, перевалка грузов, автомобильные/железнодорожные перевозки, очистка на товарных контейнерных станциях/внепортовых контейнерных терминалах, опасные грузы и грузы, вызывающие загрязнение окружающей среды, морская статистика, система отчетности по отходам и отслеживанию государственной собственности.

¹ Система прямого ввода информации позволяет импортерам, экспортерам или их агентам со своего рабочего места пересылать декларации и информацию в электронном виде напрямую в автоматизированную систему таможи



Выводы

Внедрение СИОП в порту Филикстоу позволило сократить время таможенной очистки в большинстве случаев до нуля. Иными словами, после получения декларации система обработки таможенных деклараций выдает СИОП уведомление о немедленном выпуске груза. Немедленный выпуск не осуществляется лишь по тем декларациям, которые требуют дальнейшей документальной или физической проверки груза.

Однако изначальная концепция – заменить бумажную документацию на электронную – не поменялась. Понятно, что удалось достичь уменьшения времени таможенной очистки и сокращения количества бумажных документов, но более важным результатом является то, что система позволяет подать информацию один раз, а потом она может быть использована множеством бизнес-участников портовых операций.

Единовременный ввод информации и данных считается одним из основных преимуществ системы «единого окна» для международной торговли. Одна из главных целей Системы информационного обеспечения порта Филикстоу – способствовать активному повторному использованию информации и данных, единожды введенных в систему, в частности, для выполнения требований законодательства Великобритании, директив ЕС и иных нормативных документов правительства.

В результате была достигнута взаимная совместимость и взаимодействие межведомственных информационных систем в таких сферах как:

Морская статистика - информация о судах/рейсах и данные манифестов поступают и хранятся в «Destin8» и используются в целях выполнения требований Директивы ЕС по морской статистике (2009/42/ЕС) в отношении грузов.

Опасные грузы и грузы, вызывающие загрязнение окружающей среды, - что касается импортируемых, экспортируемых и остающихся на борту грузов, информация об опасных грузах и грузах, вызывающих загрязнение окружающей среды, хранится в системе «Destin8» с целью ее использования службой безопас-

ности порта в случае какого-либо происшествия или аварийной ситуации. Эта информация вместе с данными о перевозящем судне/рейсе также может быть использована национальным органом, отвечающим за безопасность на морском транспорте, и может пересылаться соответствующим органам с целью выполнения требований Директивы об отходах в портах (2000/59/ЕС), Директивы о государственном портовом контроле (2009/16/ЕС), Директивы по мониторингу движения судов (Директива 2002/59/ЕС, с поправками, внесенными в нее Директивами 2009/17/ЕС и 2011/15/EU).

Формы ФАЛ и «единое окно» - Директива 2010/65/EU обязывает страны-члены ЕС внедрить практику оформления отчетности и ее передачи через систему «единого окна» в максимально короткие сроки, но не позднее 1 июня 2015 года. Основная часть данных, передаваемых и содержащихся в системе «Destin8», уже включает в себя требования формы 1 ФАЛ, и требования формы 2 ФАЛ уже выполняются, таким образом, система содействует предоставлению отчетности в соответствии с Директивой 2010/65/EU. Прибытие рейса по системе «Destin8» удовлетворяет требованиям Директивы 2913/92/ЕЕС, т.е. информация, включенная в манифест, позволяет системе «Destin8» выполнять нормативные требования от имени портов и перевозчиков, в то время как перевозчики могут представить информацию всего один раз. Большинство манифестов, передаваемых в систему «Destin8», сегодня используется таможей для целей финансового контроля; манифесты, передаваемые в систему, используют формат сообщений ЭДИФАКТ ООН «CUSCAR» и перенаправляются в централизованную таможенную систему по противодействию контрабанде в целях профилирования и оценки рисков. «CUSCAR» также допускает дополнительные элементы данных, требуемые для Системы контроля импорта. Манифест также предоставляется в распоряжение других государственных служб (например, карантинной, ветеринарной, сельскохозяйственной служб), которые также используют данную систему. Например, они используют систему «Destin8» при рентген-сканировании, когда правоохранительный орган использует систему «Destin8» для уведомления о необходимости проведения сканирова-



ния, и для выпуска контейнеров после сканирования. При этом отсутствует необходимость предоставления манифестов на бумажном носителе как в таможенную службу, так и иным государственным службам, которые используют систему. Перевозчики могут вносить изменения без предварительного согласования, лишь уведомив органы по наиболее важным вопросам.

Итак, опыт порта Филикстоу показывает, что внедрение комплексной и эффективной системы информационного обеспечения порта позволяет добиться значительных преимуществ как с операционной, так и с финансовой точки зрения. Несомненно, такие системы помогают сократить объемы канцелярской работы и делопроизводства, так как позволяют осуществлять ввод информации лишь один раз. Система позволяет избежать выполнения напрасной работы, так как сводится к минимуму дублирование при вводе и хранении данных. Сокращается время, требуемое для об-

работки, оформления и выпуска груза, так как необходимая информация тут же доступна для тех, кому она необходима.

Однако следует отметить, что основной предпосылкой для успешного внедрения и работы системы в порту Филикстоу стало чувство общности, единства коллектива. Очень важно, чтобы все участники портового сообщества согласовали свои общие интересы и приняли единый план действий для осуществления требуемых изменений. Тем не менее, не следует упускать из виду тот факт, что система, о которой идет речь, создавалась и совершенствуется пользователями и для пользователей; только в этом случае все участники портового сообщества могут ощутить преимущества системы, что окажет в свою очередь непосредственное влияние на дальнейшее развитие порта и портового сообщества.

ССЫЛКИ

- За дополнительной информацией о компании «MCP plc» и системе «Destin8» обращайтесь к директору Алану Лонгу по телефону +44 1394 600200 или по электронной почте alanlong@mcpplc.com
- Компания «Maritime Cargo Processing plc» – является членом-основателем Ассоциации информационных систем европейских портов (EPCSA).

Контактная информация:

Янн Дюваль

Отдел по упрощению процедур торговли

Подразделение по торговле и инвестициям

Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО)

Email: duvaly@un.org

www.unescap.org/unnex/next/tools/business_process.asp