

«ЕДИНОЕ ОКНО» ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА ТРЕБУЕТ ЕДИНОГО УПРАВЛЕНИЯ.

Зубаков Г.В.

Россия, г. Москва, zubakov@ilc.ru

Международный логистический клуб

Директор

ФГУП «ЗащитаИнфоТранс»

Эксперт

Вопросы развития национальной экономики диктуют необходимость эффективной организации управления всеми ее звеньями, важнейшим из которых является транспорт. Его часто называют «Артерией экономики», и это сравнение недалеко от истины. Именно транспортная система обеспечивает перемещение материальных экономических потоков: пассажиров, грузов, багажа, почты... Она связывает в единое целое внешнюю и взаимную торговлю государств Таможенного союза, является важнейшим социальным и политическим звеном, элементом национальной безопасности и стабильности.

В современных условиях функционирования Таможенного союза вопросы интеграции процессов внешней и взаимной торговли и, как следствие, интеграции транспортных комплексов государств-членов Таможенного союза становятся особенно актуальными. Все издержки и несогласованности на наднациональном и ведомственном уровне отрицательно сказываются на практических проектах организации транзитных мультимодальных перевозок, экспортно-импортных операций, обеспечивающих процессов. Информация о логистических потоках внешнеэкономической деятельности, необходимая для принятия оперативных управленческих решений находится в разных, не связанных друг с другом источниках, у большого числа логистических субъектов. Проблемы с получением достоверной, полной и качественной информации приводят к снижению эффективности транспортно-логистических услуг, дублированию обеспечивающих функций, большому объему бумажной документации, росту необоснованных потерь.

Комплексное информационное обеспечение транспортно-логистических процессов, быстрая оценка информации, принятие на её основе превентивных управленческих решений позволит реализовать новое качество транспортных услуг на территории Таможенного союза. Важнейшим фактором, обеспечивающим достижение этой цели, является взаимодействие информационных систем всех субъектов логистических цепочек транспортных процессов, и получение

интегральной информации в любом требуемом разрезе на любом уровне детализации.

Современный принцип «единого окна» - это в первую очередь реализация интегральных технологических схем обработки данных, создание единого информационно – технологического пространства процессов внешней и взаимной торговли. Решению этой задачи на территории стран - членов ТС мешает отсутствие комплексных национальных и наднациональных нормативно-правовых основ работы транспортной логистики и, как следствие, отсутствие скоординированного, эффективно работающего механизма управления комплексными транспортно-логистическими ресурсами. На такое нормативно-правовое поле должны опираться организационно-технологические решения, в рамках которых решаются вопросы технической поддержки и информационного обеспечения.

В отличие от ряда других стран, в государствах ТС отсутствуют механизмы лицензирования и сертификации транспортно-экспедиторских услуг, и, как следствие, строгая регламентация деятельности организаторов транспортно-логистических процессов, логистических провайдеров, экспедиторских компаний. Именно поэтому не приводят к успеху попытки «тиражировать» западные решения на отечественное нормативно-правовое поле внешнеторговой логистики, копирование чужих стандартов, без учета нашей специфики.

Задачу создания единой информационной среды, «единого окна» обслуживающего интегральные логистические потоки можно решить, создав единые корпоративные правила работы, опирающиеся на существующее отечественное и международное законодательство и научно-методический потенциал, не противоречащие им, но эффективно их дополняющие. На этом нормативно-правовом поле должны –должны базироваться взаимные договоры, соглашения, технологические модели, регламенты, корпоративные стандарты, процедуры взаимодействия участников и пр. Идеологией создания единой информационной среды автоматизируемых бизнес-процессов управления внешней и взаимной торговли является принцип цельного рассмотрения всех логистических потоков сопровождающих функционирование интегральной системы, материальных, финансовых, документальных и информационных. Типичное для существующих ведомственных систем, отдельное понимание и изучение компонент и потоков в каждой из функциональных областей приводит к тому, что документальные потоки и, как следствие, данные или сведения в них, которые формируют информационные потоки, рассматриваются также отдельно, без их взаимосвязи и истории. Например, информационная система ФТС России на настоящее время является одной из лучших автоматизированных систем среди государственных ведомств страны. Но эта система не может и не должна играть

роль интегральной системы управления иными бизнес процессами, отличными от таможенных. Таможенная служба нормативно должна оперировать только теми процессами, которые касаются таможенного дела, что на практике получается не всегда. В отсутствие четких нормативных актов транспортных ведомств, таможня регулярно начинает нормировать процессы транспортной экспедиции, вмешиваться в работу перевозчиков, агентов, терминалов. Но ведь внешнеторговые логистические цепочки начинаются значительно раньше того момента, когда груз поступает в распоряжение таможенных органов. Сначала заключается сделка, появляется внешнеторговый контракт, потом на сцене появляется экспедитор, и товар, принятый к перевозке, превращается в груз. Затем груз попадает на таможню и превращается в таможенный товар. Ведомство начинает регулировать свои ведомственные процессы, которые касаются только таможенного товара, затрагивая, к сожалению, и другие стадии сделки, и иные формы движения логистических потоков, о которых оно мало что знает и, нормативно, и не должно знать. По большому счету, таможенные органы не волнует вопросы движения логистических потоков, и им без разницы, что с товаром-грузом будет после. Ясно, что заниматься вопросами комплексной автоматизации управления процессами ВЭД таможенная служба не может и не должна. Аналогично, из за нормативной ограниченности автоматизированные системы и иных федеральных ведомств носят только корпоративный характер. Поэтому, попытки реализовать информационное «единое окно», возложив функции управления им на ту или иную систему федеральных ведомств, или даже создать некую межведомственную среду, волшебным образом автоматизирующую межведомственный информационный обмен (МИАИС), не затрагивая нормативный фундамент отечественной логистики ВЭД, обречены на неудачу.

Недавно Комиссия Таможенного союза провела большую конференцию, посвященную так называемому информационному «единому окну» и проблемам внедрения его на пространстве Таможенного союза. В ходе обсуждения подходов к этому «единому окну» для всех стала абсолютной истиной разница в подходах к нему в РФ и в Комиссии ООН и многих европейских странах.

Термины «единая среда» и «единое окно» в последнее время стали чрезвычайно популярны. В соответствии с Рекомендацией No33 Европейской Экономической Комиссии ООН (ЕЭК ООН) функционал «единого окна» создается для улучшения эффективного информационного обмена между «торговыми» организациями (в нашем случае - субъектами транспортного комплекса) и государственными ведомствами. «Единое окно» определяется как механизм, позволяющий предоставлять информацию и документы, связанные с выполнением требований всех регулирующих органов, только один раз, одному агентству, и в стандартном формате. Это – идеал. Как всегда, надо учитывать

национальную специфику и разницу в подходах к созданию «единого окна» в РФ и в Европейской экономической комиссии (ЕЭК) ООН. В их подходе – экономика должна развиваться, потоки двигаться через границы с минимальными издержками, а государственные ведомства, учитывая необходимую информацию, контролировать процессы, не мешая им. И поэтому, «единое окно» наиболее эффективно создает специальная уполномоченная организация, которая с помощью интегрированной системы и специальных интегрированных технологий оказывает информационные услуги бизнесу и государству. В отечественном подходе роль «оконного» регулятора берет на себя государство. Причем «окон» становится сразу много – по числу контролирующих ведомств, поскольку считается, что главное - обеспечить контроль. При этом процедур контроля столько же, сколько и ведомств и они никак не связаны друг с другом. Как уже говорилось выше, все существующие ведомственные автоматизированные системы в первую очередь обеспечивают решение задач в интересах отдельных ведомств. Разница в подходах – очевидна. Результат мы видим на практике. Информация между ведомствами не передается, огромный бумажный документооборот, чрезмерные издержки, роль регулировщика логистики выполняет чиновник. За процесс в целом не отвечает никто. Очевиден вывод: действительно управлять сложным многокомпонентным процессом, искусственно разбитым на составные части без единого управления невозможно.

Только цельное и централизованно выполненное описание потоков дает возможность создать единую информационную среду, дающую возможность реализовать информационные сервисы в режиме «единого окна». Иные варианты ведут к многочисленным нестыковкам, необходимости применения дополнительных регламентов, документов, к разработке специальных информационных интерфейсов и пр. Именно в такой идеологии обеспечения единой среды информационно-технологического взаимодействия ведомственных ИС стран, членов ТС, должна создаваться интегрированная информационная система внешней и взаимной торговли Таможенного союза (ИИСВВТ).

Однако, то что мы можем наблюдать в настоящее время на практике, заставляет нас думать, что сделанные ошибки на поле межведомственной автоматизации никого не учат. В который раз делается попытка передать разработку важнейшей интегральной информационной системы специалистам только в области информационных технологий в другом ведомстве, оторвав управление и организацию всех работ от специалистов в области логистических процессов, от технологов, практиков и правовиков Комиссии таможенного союза. Неужели неудачных проектов по разработке именно в такой идеологии МИАИС недостаточно, чтобы проанализировать ошибки и обсудить их?

Следует различать бизнес-процессы, подлежащие информатизации, и бизнес-процессы самой информационной системы. У нас сложилось следующее положение, и оно касается не только таможен или транспорта, не только МИАИС и ИИСВВТ, - когда процессы информационной системы подменяют собой автоматизируемые бизнес-процессы. В первых – хорошо разбираются специалисты в области ИТ. Они в странах Таможенного союза неплохие. Имеется много команд, способных внедрить любые передовые технологии. Но только на то поле, которое предварительно описано предметными специалистами в области логистических процессов, подлежащих автоматизации. Такая работа практически нигде не проводится, или проводится совершенно недостаточно. Если при этом и управление проектом автоматизации передается от ведомства, отвечающего за конкретные бизнес процессы и понимающего, как они работают сейчас и должны работать в дальнейшем, совершенно другому ведомству, то неудача, практически, гарантирована. И лежит она не в области плохой компетенции в процессах информатизации, а в совсем иной области: недостаточного организационного управления. Здесь кроется одна из причин большого объема передачи информации в форме бумажных документов, отсутствия на практике элементов единой информационной среды Таможенного союза. Ошибочно мнение, что если внедрить готовые западные стандарты, то и проблема создания единой информационной среды исчезнет. За готовыми стандартами приходят готовые западные технологии и системы, которые невозможно внедрить, приводящие только к потере собственных специалистов и инноваций и к бюджетным издержкам. На мировые стандарты надо только опираться, разрабатывая собственные технологии, системы, процессы.

Единая информационная среда – это электронная версия информационного поля, поддерживаемая совокупностью программно-технических средств. Основу среды составляют стандартизованные форматы данных и электронных документов, унифицированные протоколы информационного взаимодействия, описания бизнес-процессов в предметных областях в новых условиях (с учетом широкого информационного взаимодействия) опирающиеся на международные стандарты в области транспорта и внешней торговли. В первую очередь – именно описания бизнес-процессов. Единая информационная среда – это также специальные регламенты, упрощающие формальности транспортных перевозок по территории стран Таможенного союза, процедуры информационного взаимодействия участников транспортного процесса. Инновационный способ управления транспортными ресурсами логистических субъектов должен базироваться на оперативном получении информации со всех сегментов национальных транспортных комплексов, участников транспортных процессов, министерств и ведомств, занятых в их реализации контроле, международных транспортных

организаций. Анализ этой информации даст возможность управленцам принимать правильные и своевременные решения, контролировать их реализацию, формировать перспективное нормативно-правовое поле внешней и взаимной торговли. Принцип интеграции информационно-технологических ресурсов, принцип управления в режиме «единого окна» направлен на ускорение процессов экономической интеграции государств-членов Таможенного союза и создание благоприятных условий деятельности их субъектов хозяйствования.

С его помощью становится возможным осуществление эффективного регулирования внешней и взаимной торговли на таможенной территории Таможенного союза, оптимизация таможенного, налогового, транспортного и других видов государственного контроля.