БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИНФОРМАТИКИ И РАДИОЭЛЕКТРОНИКИ

кафедра менеджмента

РЕФЕРАТ

на тему:

«ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ МТК»

МИНСК, 2009

Министерством транспорта и ПК РФ давно ставится задача упрощения процедур оформления таможенных, перевозочных и других документов, со­кращения задержки транспортных средств на границе и в таможне назначе­ния при перевозке экспортно- импортных и транзитных грузов, обеспеченияжесткого контроля за товарно-денежными потоками в системе МТК (N2 2 иNQ 9). Отрезок: Хельсинки - Санкт-Петербург - Москва (Коридор N2 9А) определен в качестве приоритетного коридора между Западом и Востоком.

Программа TACIS, охватывающая период 1996-1999 П., особое внимание уделяла развитию пограничных регионов между Финляндией и Россией. В рамках программы TEDIM был успешно реализован экспериментальный пилотный проект «Зеленая ЛИНИЯ», согласно которому финские экспер­ты заблаговременно высылали в СЗТУ ГТК РФ *(г.* Санкт-Петербург) необходимые документы в электронном виде (на дискетах). Это позволило резко сократить продолжительность таможенных процедур. Однако такое ре­шение не позволяло создать единый механизм информационного обмена ив комплексе решить проблемы всех субъектов внешнеэкономической дея­тельности.

Проект *CustCoт* предусматривает переход от пилотного проекта «Зеленая линия» К внедрению *ЕDI-технологии.* Соглано проекту предварительная ин­формация о грузах поступает в виде электронных сообщений по междуна­родному стандарту UN/EDIFACT и подвергается заблаговременному конт­ролю. Такой прием позволяет сблизить информационные технологии поавтомобильным, железнодорожным, морским и смешанным перевозкам. В результате сокращается время доставки груза, обеспечивается достовер­ность и конфиденциальность информации, минимизируются складские из­держки и расходы на оформление сопроводительных документов.

Однако очевидно, что внедрение новых информационных технологийне­

возможно без выполнения как минимум двух *условий:*

- мощной развитой электронной инфраструктуры;

- единого для всех субъектов ЦП международного стандарта для электронного документооборота.

Что касается выполнения первого условия, то требования к электронной инфраструктуре МТК состоят в следующем:

1. Электронная инфраструктура должна составлять интегрированную среду, охватывающую существующие объекты транспортных коридоров (точки подключения) и легко развивающуюся для подключения вновь создаваемых объектов.

2. В каждой точке подключения абоненты должны иметь возможность доступа на любом уровне электронного сервиса;

- заказ выделенного канала связи для создания корпоративной сети или подключения оконечного оборудования;,

- доступ (создание) к служебной и общедоступной автоматической телефонной и радиотелефонной сети связи;

- доступ (создание) к мобильной телефонной связи (сотовой или транкинговой);

- подключение к сети передачи данных (по адресам Х.25 и IP);

- подключение к телематическим сетям электронной почты Х.400, SMTP,

Intemet, АТ -50 абонентского телетайпа, телекса, факса и др. служб;

- подключение к гипертекстовой среде сети Интернет; - подключение к сети местоопределения, навигации и обработки элект­

ронных сообщений с подвижных объектов;

- подключение АРМ к системе электронизации документооборота *(EDlj*

EDIFACT -технологии), доступ к автоматизированным технологическим системам видов транспорта и других участников международных мультимодальных грузоперевозок (таможня, фитосанитарный, ветери­нарный контроль, страховые, банковские структуры, органы внутрен­них дел и т.п.).

3. Программно-аппаратные комплексы, реализующие стандартные протоколы для предоставления электронного сервиса, должны быть построены по модульному принципу для удовлетворения конкретных потребностей пользователей в точке подключения.

4. Программно-аппаратные комплексы электронной инфраструктуры в точках подключения должны взаимодействовать друг с другом, создавая тем самым базовую сеть каналов связи, которая может быть построена на радио­релейных линиях, космической или наземной связи (оптоволоконные линии связи).

Анализ существующего состояния рынка информационных технологий показал, что причины, вызвавшие отставание темпов создания электронной инфрастуктуры, заключаются не столько в отсутствии финансирования, сколько в отсутствии на российском рынке транспортных услуг мощной фирмы -оператора, способной разработать и обеспечить все уровни электрон­ной инфраструктуры - от каналов связи до прикладных систем, включая телекоммуникацию, телематику и *ЕDI-технологии.*

Такие функции могут взять на себя логистические центры. Проект *LogCoт* (программы TEDIM) предусматривает создание сети логистических центров и оснащение этих центров взаимосовместимыми и совместимыми с други­ми транспортными компаниями системами коммуникаций. Естественной базой для установки программно-аппаратного комплекса электронной ин­фраструктуры в транспортных коридорах должны стать ТЛЦ и их подразде­ления - транспортные логистические агентства (ТЛЦjТЛА), которые обес­печат взаимодействие всех участников ЦП МТК в едином информационном пространстве. Предусматривается, что в будущем совокупность созданных в РФ региональных ТЛЦ будет объединена в национальную сеть с единым национальным административным центром. Местные администрации под­держивают предложения о создании ТЛЦ в Нижнем Новгороде, Краснода­ре, Владивостоке, Калининграде. В целях привлечения дополнительных гру­зов, следующих в направлении портов Западной Европы - Уральский и Московский регионы в 1998 г., создан ТЛЦ в Санкт-Петербурге.

В настоящее время в Москве при активном участии правительства Мос­квы, Министерства транспорта РФ, ГfK РФ для реализации задач логисти­ческого обеспечения товаропотоков и товарораспределения внешнеторговых грузов, идущих на Москву, создан Транспортный логистический центр52, Стратегия Московского ТЛЦ направлена на развитие эффективной системы терминального хозяйства и транспортно-логистического сервиса на базе строительства и ввода в эксплуатацию дистрибьютерного терминального комплекса, а также применения принципиально новой и перспективной технологии оформления таможенных, перевозочных и грузосопроводитель­ных документов при смешанных перевозках внешнеторговых грузов на ос­нове электронной передачи документов *(EDI).*

Целью разработки и внедрения настояўей технологии является органи­зация взаимодействия на линии «Страны ЕС - Финляндия - Санкт- Пе­тербург - Москва» ТЛЦ, перевозчиков и экспедитора (оператора мультимодальной перевозки - лица, ответственного за реализацию договора меж­дународной перевозки) с таможенными органами, другими органами государственного контроля в пункте пропуска и в пункте назначения. Та­кое взаимодействие необходимо для сбора электронных данных из таможен­ных и перевозочных документов, подготовленных в пункте отправки, заб­лаговременной передачи и оформления документа контроля доставки и грузовой таможенной декларации, а также согласования графика перевал­ки груза, осуществления контрольных операций, оформления перевозоч­ных, таможенных и других документов через ТЛЦ или его подразделения, именуемые транспортно-логистическими агентствами (ТЛА), выполняю­щими функции электронных таможенных брокеров.

При перевозках под таможенным контролем во внутренних транзитных таможенных пунктах допускается перевалка груза с одного вида транспорта на другой. При этом используется единый электронный ДКД, формируемый на таможенной границе. При необходимости может быть использован сквоз­ной бумажный ДКД, исключающий переоформление ДКД на каждом транзитном таможенном пункте.

Технология ориентирована на сопровождение контейнеров, перевозимых на морских судах, на железнодорожных или автомобильных платформах и автомобильных полуприцепах, которые перевозятся на морских судах, же­лезнодорожных платформах или автотягачами. Предполагается, что тамо­женная граница проходит через морской порт и автомобильный или желез­нодорожный пограничный переход.

Внедрение технологии предусматривается в системе МТК NQ 9А на ли­нии «Страны ЕС Финляндия - Санкт- Петербург - Москва» при учас­тии СЗТУ (МАПП «Торфяновка», СПП Лужайка/Бусловская, АО «Мор­ской торговый порт Санкт-Петербург», Балтийская и Выборгская тамож­ни) и Московского таможенного управления (Северная, Западная, Восточная и Южная таможни, СВХ «Норд-Ост», т/п Знаменский (г. Красногорск), «ТРАНСКОМСЕРВИС» (Люберцы), АО «Российский терминал»), а также ТЛЦ, расположенных в Москве, Санкт-Петербурге и Финляндии.

Технология упрощения таможенно-транспортных процедур с использо­ванием электронных сообщений документов, смарт- карт и других современ­ных технологий готова к опытной реализации и находится на утверждении в ПК РФ. После утверждения она станет обязательной для всех участников транспортного процесс а при перевозке грузов всеми видами транспорта

в/из России. для транспортных средств, перевозящих грузы по данной тех­нологии, устанавливается режим «зеленого коридора» на пограничных пе­реходах. Операторами данной технологии должны стать ТЛЦ, которые бу­дут работать во взаимодействии с таможенными органами и диспетчерски­ми подразделениями перевозчика (экспедитора):

\* зарубежный ТЛЦ-ТЛА в Финляндии (в стране отправки импортныхгрузов);

\* ТЛЦ в Санкт-Петербурге и его ТЛА (в nyнктax пропуска на таможен­ной границе - Торфяновка, Лужайка/Бусловская, при СВХ морскогопорта и морских терминалов);

\* ТЛЦ в Москве (национальный ТЛЦ) и его ТЛА (при СВХ в nyнктax на­значения для импортных грузов, пунктах отправки для экспортных грузов).

Московский, Санкт-Петербургский ТЛЦ, а также организующиеся ТЛЦ во Владивостоке, Краснодаре, Нижнем Новгороде рассматривают возмож­ность внедрения и распространения этой технологии на другие регионы, находящиеся в зоне МТК NQ 9.

Помимо региональных транспортных структур, большую заинтересованнocть в технологии проявляют контролирующие и государственные органы.

Региональным информационно-техническим таможенным управлением (РИТТУ) ГГК России и Московским ТЛЦ уже подписан договор о взаимном сотрудничестве. В рамках этого договора и в связи с тем что РИТТУ РФ в настоящее время осуществляет разработку проекта «Таможенная кар­та» с использованием смарт-карт, Московский ТЛЦ принял решение реали­зовать в качестве первого этапа внедрения технологии упрощенные таможенно-транспортные процедуры в мультимодальных перевозках внешнеторго­вых грузов - «Технологию перевозки контейнеров и полуприцепов автомобильным транспортом под таможенным контролем с использовани­ем смарт-карт во взаимодействии с транспортными логистическими центрами, выступающими в роли электронных таможенных брокеров».

По заявке заказчика (оператора мультимодальной перевозки/международ­ного экспедитора или грузополучателя/отправителя в зависимости от усло­вий сделки) на основе данных договора международной перевозки (внешне­торгового контракта) ТЛЦ, в который обратился заказчик, во взаимодействии с другими ТЛЦ формирует, поддерживает и пополняет данными *логистический паспорт мультuмодальной перевозки* (ЛПМП), который является единым(сквозным) электронным документом мультимодальной перевозки партии товара (отправке).

ТЛЦ присваивает отправке партии товара (ЛПМП) *уникальный логисти­ческий идентификатор,* который является основным идентификатором смарт-карты и в качестве ссылки включается в состав всех бумажных и элек­тронных документов и сообщений, а также наносится на этикетки в виде штрих-кода или других средств автоматической идентификации.

Варианты структуры логистического идентификатора основаны на Рекомендации NQ 8 ЕЭК ООН «Методология присвоения уникального кода»

*(Uпique Ideпtificatioп Code Metodology* - *UNIC)* длиной в 35 символов и стан­дартной этикетке *UCC/EAN Logistics Label* с уникальным серийным номеромтранспортной упаковки (СКТУ) *(Serial Shippiпg Coпtaiпer Code* - *SSCC),* атакже символике штрихового кода *иСС/БAN-128* длиной в 18 символов.

ТЛЦ и их агентства (ТЛА) выполняют функции электронных таможен­ных брокеров (ЭТБ) в непосредственном контакте с таможенными органа­ми на пограничном переходе, принимают электронные данные ЛПМП и на их основе до прихода транспортного средства заполняют смарт-карту и пе­редают ее инспектору таможни на въезде в МАПП, а также выполняют фун­кции ЭТБ в таможне назначения, по поручению грузовладельца оформ­ляют *предварительную электронную грузовую таможенную декларацию*(ПЭГГД).

ТЛЦ(ФЛА обеспечивает (по запросу заказчика или государственных ор­ганов) обмен экстренными электронными сообщениями для оперативного разрешения нештатных ситуаций и дополнительного контроля (извещения о нарушении предварительно согласованных в электронном виде графиков движения и обработки груза, необоснованная задержка транспортных средств, появление новых требований к оформлению перевозочных, тамо­женных и других документов, отсутствие электронной копии свидетельства о доставке на таможенной границе, расследование случаев нарушения ус­ловий перевозки, недоставки товара, попыток искажения данных в документax, появления бездокументных грузов и т.п.).

Базовый набор данных ЛПМП формируется на основе договора междуна­родной перевозки (внешнеторгового контракта), инвойса, *CMR, Caтet- ТIR,* грузовой таможенной декларации (документ *Т-1* для импортных грузов), других документов и пополняется данными, формируемыми в ходе перевозки.

Взаимодействие таможенных органов, ТЛЦ и других участников процесса оформления документов в рамках настоящей технологии предполагает передачу электронных сообщений через системы обработки электронных сообщений (электронную почту) и сети передачи данных на автоматизированные рабочие места (АРМ).

Обмен данными между ТЛЦ, другими таможенными органами и перевоз­чиками обеспечивается через шлюзы-интерфейсы между корпоративной сетью электронной почты ТЛЦ и другими системами обработки сообщений.

Каждая система прописывает партнеров в виде своих АРМ и использует кон­верторы для преобразования сообщений.

Процедуры заполнения смарт-карт, таможенных и других документов строятся на единой нормативно-справочной информации, используемой всеми участниками.

В качестве базы для создания единой НСИ используются уточненные или снабженные словарями-переходниками разработки ГНИВЦ ПК, Минтран­са, ГМЦ Госкомстата (база хозяйствующих субъектов, включая окно фи­зических лиц) и других ведомств.

К отработке проекта в качестве эксперимента с целью определения возможности и эффективности использования смарт-карт для контроля как на стационарных постах, так и вне их привлекаются инспекторы таможни на трассе и инспекторы Российской транспортной инспекции (контроль за оп­латой штрафов на выходе транспортных средств), АСМАП - для оператив­ного контроля за выданными книжками МДП.

Также экспортеры – для отработки механизма взаимодействия с налоговой службой при экспорте.

Новые информационные технологии упреждающей передачи электронных сообщений позволят:

1. Сократить плановые и исключить неплановые задержки транспортных средств, а именно:

- исключить без необходимости помещения товаров на СВХ (оформле­ние грузовой таможенной декларации в пункте назначения начинает­ся с момента присвоения отправке логистического идентификатора и завершается к приходу транспортного средства в таможню назначения);

- оформить в электронном виде все документы до прибытия транспортного средства, а после прибытия груза свести оформление документов к сопоставлению сведений о фактически прибывшем товаре с данными, заявленными в предварительно поданных электронных сообщениях;

заранее определить размеры таможенных пошлин и прочих сборов, тем самым осуществлять подготовительные операции и предоплаты.

2. Обеспечить идентичность данных (код и вес товара, таможенная сто­имость и др.), заявленных в пунктах отправки, пропуска на таможенной границe и назначения, исключает искажение данных и подлог при оформлении таможенных документов.

3. Обеспечить конфиденциальность коммерческой информации.

ЛИТЕРАТУРА

1. Новиков О.А., Семененко А.И. Производственно-коммерческая логистика: Уч. пособие. В 2 ч. – СПб.: СпбУЭиФ, 2003. – Ч. 1. 164 с., Ч. 2. 44 с.
2. Новиков О.А., Уваров С.А. Логистика: Уч. пособие. – СПб.: Изд. дом “Бизнес-пресса”,2005. – 208 с.
3. основы логистики: Уч. пособие / под ред. Л.Б.Миротина и В.С.Сергеева. – М.: ИНФРА-М, 2004. – 200 с.
4. Практикум по логистике: Уч. пособие / Под ред. Б.А.Аникина. – М.: ИНФРА-М, 2004. – 270 с.
5. Промышленная логистика / И.Н.Омельченко, А.А.Колобов. – М.: Изд. МГТУ им. Н.Э.Баумана, 205. – 204 с.
6. Сивохина Н.П., Родинов В.Б., Горбунов Н.М. логистика: Уч. пособие. – М.: Изд. АСТ, ЗАО “РИК Русанова”, 2000. – 224 с.