

**УДК 656:338**

**Изтелеуова Марал Сейтеновна** – д.т.н., профессор (г. Алматы, Казахская академия транспорта и коммуникаций им. М.Тынышпаева)

**Костыря Надежда Ивановна** – магистрант (г. Алматы, Казахская академия транспорта и коммуникаций им. М.Тынышпаева)

**УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ РАБОТЫ СЭЗ «ХОРГОС» ЗА СЧЕТ ВНЕДРЕНИЯ СИСТЕМЫ ПОРТОВОГО СООБЩЕНИЯ (PCS)**

В данной статье рассмотрен вопрос усовершенствования работы СЭЗ «Хоргос» путем применения технологии «портового сообщения», что позволит повысить уровень конкурентоспособности транспортно-транзитного потенциала страны.

Сухой порт «KTZE-Khorgos Gateway» - логистический хаб, который представляет собой кластер взаимодействия множества предприятий, основная цель которых предоставление услуг в сфере транспорта. Усовершенствование работы СЭЗ «Хоргос» посредством внедрения «Системы портового сообщения PCS», позволит улучшить работу Сухого порта. Аббревиатура PCS используется в информационных технологиях и обозначает Process Control System. Так называется распределённая система управления. Это комплекс инструкций и программно-аппаратных средств, предназначенных для автоматизации деятельности предприятий в любой отрасли промышленности.

Опыт работы более развитых стран, таких как ОАЭ, показал, что интеграция услуг делает торговлю быстрой, безопасной и эффективной для партнеров, привлекающих инвестиции, а также помогающих бизнесу. Опыт внедрения данного продукта в Джебель-Али, где логистический коридор Дубая соединяет автомобильный, железнодорожный, воздушный и морской транспорт, обеспечивая беспрепятственное движение грузов через торговый портал Дубая (Dubai Trade Portal) с более чем 50 000 транзакций в день.. Казахстан находится на пересечении торговых путей Азии и, несмотря на отсутствие выхода к морю, может быть центром для транзитных перевозок в направления с Китая в страны Европы.

Целью данной системы является формирование мультимодального транспортного коридора (Евразийский трансконтинентальный коридор), включая автоматизированные логистические процессы доставки грузов и унификации логистических центров, морских и сухих портов в единую транспортно-логическую сеть, а также упрощение ведения бизнеса в портах Казахстана и свободных зонах посредством внедрения безбумажного делопроизводства и устранения длинных очередей, задержек и дублирования выполняемой работы.

Механизм «единого окна» морского пункта пропуска предназначен для информационного взаимодействия участников транспортного рынка с государственными контрольными органами (B2G – business-to-government, англ.) в объеме информации о транспортных средствах и грузах, закрепленными формами документов, приведенных в международной Конвенции ФАЛ ИМО (международная морская организация ИМО - International Maritime Organization). FAL - конвенция по облегчению международного морского судоходства (англ. *Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL)*) – международная конвенция, направленная на облегчение морского судоходства путём обеспечения единообразия формальностей и процедур, требуемых властями государств-участников от иностранных судов. Поэтому «единое окно» не следует путать с регулятивным (таможенным) «единым окном».

Принятое экспертами ООН разделение регулятивного (таможенного) и портового «единых окон» объясняется различиями между составом информации о грузе, которой

обладает морской перевозчик, и информацией о товарах, которой обладает грузополучатель (декларант).

Морской перевозчик (и его представитель в порту – морской агент) владеет данными о грузах в объеме информации, сообщенной ему грузоотправителем, которая заявлена при отправке и зафиксирована в коносаменте (грузовом манифесте). Он не обладает деталями сделки по купле-продаже товара и информацией сверх той, что регламентирована графами коносамента и заявлена грузоотправителем поэтому не несет ответственность за достоверность сообщенных ему сведений. Поэтому в морском «едином окне» не может быть, к примеру, информации о кодах и стоимости товаров, находящихся внутри грузовых контейнеров, находящихся на судне. Указанной информацией владеют грузоотправители / грузополучатели, и она должна представляться ими в регулятивно (таможенное) «единое окно».

Так, в соответствии с пунктом 5.22 Приложения к Конвенции ФАЛ ИМО «Стандарт. Государственные власти не должны возлагать на судовладельцев ответственность за предоставление или точность документов, требуемых от импортера или экспортера в связи с очисткой груза, за исключением случаев, когда судовладелец является импортером или экспортером либо действует от их имени».

Грузополучатель владеет всей полнотой информации о товарах, перевозимых внутри грузовых мест (контейнеров, паллет, коробок и т.д.), включая данные о кодах товаров и их таможенной стоимости. В соответствии с пунктом 5.24 Приложения к Конвенции ФАЛ ИМО «Рекомендуемая практика. Государственным властям следует вводить в действие правила, согласно которым лицо, иницирующее и заключающее контракт с другой стороной (например, с консолидатором, экспедитором или судовладельцем) о перевозке груза морем на территорию другой страны, должно предоставить такой стороне полные и точные данные о грузе».

Поэтому предварительную информацию о судне и общую (укрупненную) о грузе должен подавать перевозчик (момент времени T<sub>1</sub>) до прибытия товаров на таможенную территорию (момент времени T<sub>2</sub>), а детальную информацию о товаре должен подавать грузополучатель (его представитель – экспедитор/декларант) уже после разгрузки судна (момент времени T<sub>3</sub>). При этом перевозчик подает информацию в портовое «единое окно» (уровень 3 модели ООН UNNExT), а декларант (грузополучатель) – соответственно в регулятивное «единое окно» (уровни 1,2 модели ООН UNNExT):



Рисунок 1– Информация о грузе и товаре поступает в таможенную службу одновременно от разных участников

В Руководстве UNNExT подчеркивается, что во многих странах механизмы портового «единого окна» (уровень 3) были разработаны раньше регулятивного «единого окна» (уровни 1, 2). Третий уровень эволюционного развития «единого окна»

соответствует механизму «единого окна» портового сообщества (воздушного, морского). Это та информационная система, с помощью которой перевозчик заблаговременно представляет в ГКО информацию о судне и грузе (нижняя «синяя» стрелка на рисунке 3) и также заблаговременно получает разрешение на заход в порт и грузовые операции.

Конвенцией ФАЛ ИМО регламентируется конкретный перечень документов и сведений, которые морской перевозчик (его агент в порту) должен предоставить в ГКО при прибытии / убытии судна в порт / из порта. В соответствии с требованиями Конвенции ФАЛ ИМО власти 118 государств (ратифицировавших конвенцию) должны к 2019 году внедрить системы электронной передачи информации о судах, грузах и пассажирах. При этом обмен информации должен быть реализован с соблюдением соответствующих международных стандартов ООН для морского транспорта:

«1.3bis Стандарт. Государственные власти должны принять все необходимые меры по внедрению систем электронного обмена информацией к 8 апреля 2019 года»

«1.3ter Стандарт. При внедрении систем электронного обмена информацией в целях упрощения процедур очистки государственные власти должны обеспечить судовладельцев и другие заинтересованные стороны необходимой информацией о требованиях к системам и предоставить им надлежащий переходный период до того, как применение систем станет обязательным. Для перехода к обязательному использованию таких систем должен быть выделен период продолжительностью не менее 12 месяцев с даты их внедрения»

«1.6bis Стандарт. При внедрении систем электронного обмена информацией, требуемой государственными властями в связи с приходом, стоянкой и отходом судов, прибытием, пребыванием и отбытием лиц, а также прибытием, нахождением и отправлением грузов, для облегчения процедур очистки Договаривающиеся правительства должны поощрять государственные власти и другие заинтересованные стороны (судовладельцев, компании по обработке грузов, морские порты, грузовых агентов и т.д.) к обмену информацией с соблюдением соответствующих стандартов ООН, включая правила электронного обмена данными в управлении, торговле и на транспорте (ЭДИФАКТ ООН) или иных согласованных на международном уровне стандартов, таких как стандарт XML».

Состав информации, передаваемой судовладельцами (перевозчиками) в ГКО, в соответствии с требованиями Конвенции ФАЛ ИМО ограничивается сведениями из 8 форм документов при прибытии и 6 форм документов при убытии судна:

«1.6 Стандарт. При внедрении систем электронного обмена информацией для целей очистки государственные власти должны ограничивать информацию, требуемую ими от судовладельцев и других заинтересованных сторон, теми сведениями, предоставление которых предусмотрено Конвенцией ФАЛ»

«2.11 Стандарт. До истечения переходного периода, установленного Стандартом 1.3ter, государственные власти при приходе судна в порт не должны требовать представления каких-либо документов, за исключением следующих:

- 5 экземпляров генеральной декларации
- 4 экземпляра грузовой декларации
- 4 экземпляра декларации о судовых припасах
- 2 экземпляра декларации о личных вещах экипажа
- 4 экземпляра судовой роли
- 4 экземпляра списка пассажиров
- 1 экземпляр манифеста опасных грузов
- 1 экземпляр морской санитарной декларации»

«2.12 Стандарт. До истечения переходного периода, установленного Стандартом 1.3ter, государственные власти при отходе судна из порта не должны требовать представления каких-либо документов, за исключением следующих:

- 5 экземпляров генеральной декларации
- 4 экземпляра грузовой декларации
- 3 экземпляра декларации о судовых припасах
- 2 экземпляра судовой роли
- 2 экземпляра списка пассажиров
- 1 экземпляр манифеста опасных грузов»

Разработаны Рекомендации ИМО по электронному бизнесу, в соответствии с которыми каждой бумажной форме документов ФАЛ ИМО соответствует формат сообщения электронного обмена данными в международном стандарте ЭДИФАКТ ООН:

Таблица 1. Соответствие бумажных форм документов ФАЛ ИМО стандартными сообщениям электронного обмена данными ЭДИФАКТ ООН

№	Форма документов ФАЛ ИМО	Стандартное сообщение ЭДИФАКТ ООН
1.	Генеральная декларация – форма 1 ФАЛ ИМО	CUSPER
2.	Грузовая декларация – форма 2 ФАЛ ИМО	CUSCAR
3.	Декларация о судовых припасах – форма 3 ФАЛ ИМО	INVRPT
4.	Декларация о личных вещах экипажа – форма 4 ФАЛ ИМО	INVRPT
5.	Судовая роль – форма 5 ФАЛ ИМО	PAXLST
6.	Список пассажиров – форма 6 ФАЛ ИМО	PAXLST
7.	Манифест опасных грузов – форма 7 ФАЛ ИМО	IFTDGN

Международный опыт построения механизмов «единого окна» свидетельствует о том, что ГКО в морских пунктах пропуска зачастую ограничивают состав информации, представляемой судовладельцами (перевозчиками) о судне и грузе 2-3 электронными сообщениями, содержащими данные из генеральной декларации, грузовой декларации и манифеста опасных грузов (формы ФАЛ ИМО 1,2 и 7).

На рисунке 2 показана диаграмма представления информации морским агентом — представителем судовладельцев (перевозчиков) в финскую систему «единого окна» PortNet. Состав подаваемых документов и сведений ограничен тремя электронными сообщениями CUSREP (форма 1 ФАЛ ИМО), CUSCAR (форма 2 ФАЛ ИМО) и IFTDGN (форма 7 ФАЛ ИМО):

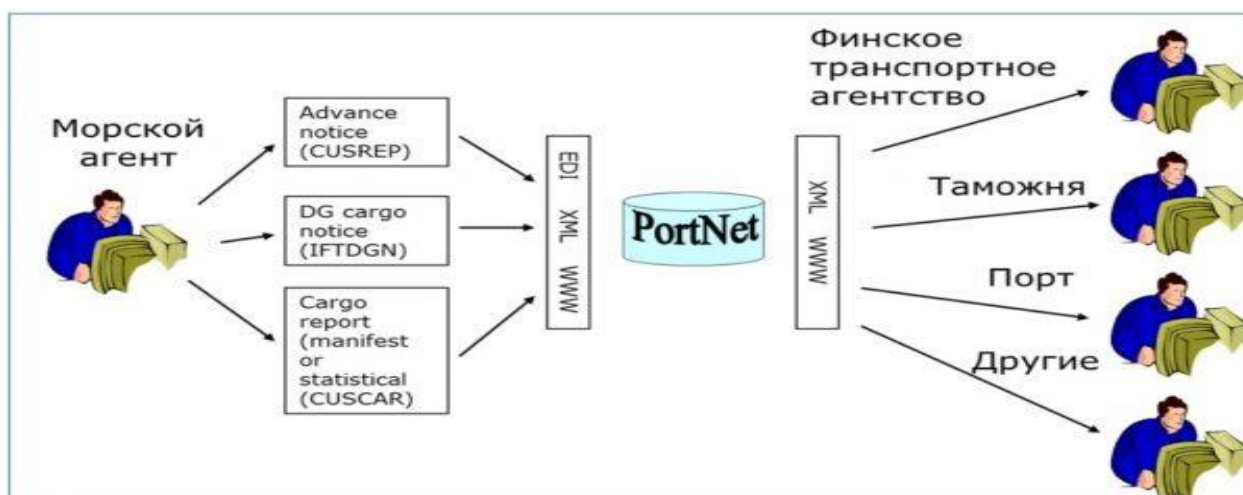


Рисунок 2 – Электронные сообщения в финском механизме «единого окна» PortNet

На рисунке 3 показано взаимодействие итальянского портового «единого окна» PMIS (уровень 3 эволюционного развития «единого окна»), и регулятивного «единого окна» AIDA, принадлежащего таможене Италии (уровни 1,2 эволюционного развития «единого окна»).

В систему PMIS судовладельцы (перевозчики) однократно подают информацию о судне и грузах в объеме документов Конвенции ФАЛ ИМО, включая данные Морской санитарной декларации. В систему AIDA экономические операторы (декларанты, грузополучатели) подают данные о товарах.

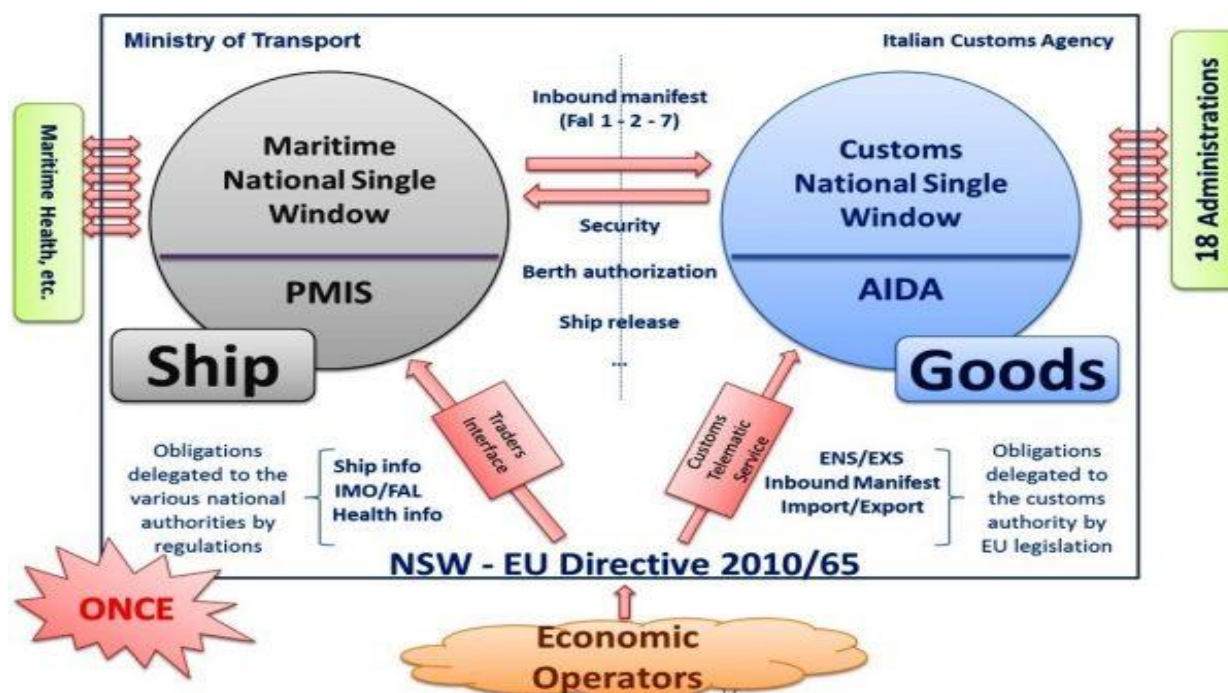


Рисунок 3 – Взаимодействие портового и таможенного «единых окон» Италии

Из портового «единого окна» PMIS в таможенное регулятивное окно AIDA передаются данные в объеме трех документов ФАЛ (горизонтальная стрелка):

- Генеральная декларация (на схеме FAL-1);
- Грузовая декларация (на схеме FAL-2);
- Манифест опасных грузов (на схеме FAL-7).

В настоящее время в Италии идет объединение регулятивного AIDA и портового PMIS в рамках национального «единого окна» (на рисунке – NSW).

Механизм «портового единого окна» или «единого окна» морского пункта пропуска не следует путать с системой информационного взаимодействия портового сообщества (PCS).

Механизм «единого окна» морского пункта пропуска (B2G) предназначен для информационного взаимодействия «бизнес – государство» между судовладельцами (перевозчиками) и государственными контрольными органами, осуществляющими все виды государственного контроля в морских пунктах пропуска. Механизм «единого окна» МПП строится в соответствии с требованиями международных стандартов и рекомендаций ЕЭК ООН и ИМО, как правило, на государственном уровне – одна система для всех МПП (портов) с единым оператором – уполномоченным государственным органом. Финансирование построения, развития и эксплуатации механизма «единого окна» осуществляется при обязательном (полном либо частичном) участии государства.

Система информационного взаимодействия портового сообщества PCS (Port Community System – англ.) предназначена прежде всего для информационного взаимодействия в звене В2В («бизнес – бизнес») между хозяйствующими субъектами в морском порту. Система PCS строится в соответствии с потребностями хозяйствующих субъектов на локальном (портовом) уровне и взаимодействует с механизмом «единого окна» и/или информационным ресурсом администрации морского порта, как потребитель информации. Финансирование построения, развития и эксплуатации системы информационного взаимодействия портового сообщества PCS осуществляется на средства хозяйствующих субъектов.

Различия между системой информационного взаимодействия портового сообщества PCS и механизмом «единого окна» морского пункта пропуска представлены в таблице 2.

Таблица 2. Сравнение системы информационного взаимодействия портового сообщества PCS с механизмом «единого окна» морского пункта пропуска

№№	Показатель	Система информационного взаимодействия PCS	Механизм «Единого окна» пункта пропуска
1.	Основные участники взаимодействия	Хозяйствующие субъекты, администрация морского порта	Морские перевозчики, администрация морского порта, государственные контрольные органы
2.	Основной вид взаимодействия	В2В (бизнес-бизнес)	В2G (бизнес-государство)
3.	Уровень реализации	Локальный уровень (одна система на порт/группу портов)	Национальный уровень (одна система для всех портов/морских пунктов пропуска)
4.	Принадлежность системы	Принадлежит портовому сообществу	Принадлежит государству (назначен уполномоченный орган)
5.	Оператор системы	Учреждается хозяйствующими субъектами в порту	Определяется государством либо уполномоченным госорганом
6.	Финансирование	Финансируются хозяйствующими субъектами в порту	Финансируются государством полностью или частично
7.	Соответствие международным стандартам и рекомендациям	Функции и требования в системе определяются хозяйствующими субъектами в порту	Должен соответствовать международным стандартам и рекомендациям ЕЭК ООН, ИМО и другим требованиям

Система «единого окна» PortNet является общей для всех портов (морских пунктов пропуска) и эксплуатируется государственной организацией — Финским транспортным агентством FTA. Портовая система информационного взаимодействия в порту Хельсинки имеет на главном информационном поле (синяя рамка) врезку со списками судозаходов на текущие даты с информацией из механизма «единого окна» PortNet о прибытии и убытии судов в порт (из порта). Таким образом, данные, представленные в «единое окно» судовладельцами (перевозчиками), становятся доступны не только ГКО, но и всем службам и хозяйствующим субъектам в порту. В соответствии с этой информацией для каждого судна в порту планируются необходимые работы, распределяются бригады обслуживания, проверяется выполнение работ, соблюдение их полноты и сроков.

Для обеспечения эффективного взаимодействия участников транспортного рынка с государственными контрольными органами государству следует реализовать механизм «единого окна» морского пункта пропуска (В2G) для обмена документами и сведениями в объеме, регламентированном международной конвенцией ФАЛ ИМО.

**Вывод.** Таким образом, внедрение системы «PCS» обеспечит качественно новый уровень обслуживания грузопотоков. Система единого электронного окна минимизирует бумажный документооборот, значительно сократит время операций за счет предоставления всем участникам транспортного и грузового процесса оперативной, корректной и легитимной информации. Данная система приблизит Казахстан к стратегии развития международной торговли и обеспечит обмен информацией в рамках мировых стандартов

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Интернет портал Expertonline.kz
2. Интернет портал 2011—2017 ТОО "Total.kz Media Group".
3. <http://www.sezkhorgos.kz>
4. Интернет портал <http://www.unecce.org>
5. Справочная информация с интернет портала <http://www.railways.kz>