

Организация электронного документооборота в транспортно-логистическом комплексе

В. Н. ИГНАТЬЕВ, заместитель председателя правления Гильдии профессиональных участников ВЭД



Необходимость принципа «одного окна» при оформлении грузов на границе и электронного документооборота регулярно обсуждается, однако попытки применить его на практике остаются безуспешными. Основная причина состоит в том, что никто из участников ВЭД не несет ответственности за организацию бизнес-процесса внешнеэкономической сделки. Решением проблемы может стать создание гибридных информационных систем и передача Росгранице функции по координации деятельности государственных контролирующих органов на пунктах пропуска.

Необходимость обеспечить организацию единого бизнес-процесса от момента приобретения товара за рубежом до его продажи в России очевидна: на пути более или менее отлаженных транспортных потоков встают контролирующие государственные органы со своими правилами и законами, не всегда соответствующими международному законодательству, а иногда и простой логике. При этом некоторые государственные органы (в частности, таможня) декларируют полный переход на электронный документооборот, который не облегчает работу бизнесу, а напротив, приводит к еще большим временным и материальным затратам. Казалось бы, внедрение электронного

обмена данными между бизнесом и государственными органами должно быть выгодным бизнесу, ускоряя документооборот. Но на деле ситуация складывается иначе.

На наш взгляд, проблема заключается в том, что за организацию бизнес-процесса внешнеэкономической сделки, за его формализацию ответственности никто не несет. Каждое из ведомств — министерство транспорта РФ, пограничная служба, таможня — отвечают только за свою часть процесса; владельцы складов и перевозчики блюдут свою выгоду, а за результат платит грузополучатель, и, в конечном счете, потребитель, покупая импортный товар по высокой цене.

Модели информационного взаимодействия

С точки зрения информационных технологий, при организации внешнеэкономической сделки функционируют три модели взаимодействия: B2B (бизнес — бизнес), B2Go (бизнес — государство) и Go2Go (государство — государство). Для каждой модели существуют свои правила взаимодействия.

По модели B2B бизнес, активно взаимодействуя с Западом, использует достижения в области информационных технологий — либо приобретая иностранные информационные системы, либо создавая свои на основе западных стандартов, использование которых необходимо для успешного взаимодействия с западными контрагентами. Рекомендации по стандартам для бизнеса вырабатываются Европейской экономической комиссией при ООН и ее комитетом CEFACT (Центр по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям).

Однако органа, который бы занимался стандартизацией информационного обмена внутри страны, не существует. Госстандарт принимает заявки на разработку стандартов только от федеральных органов исполнительной власти, а если таковых не было, то и разработки не ведутся. Минэкономразвития также не берет на себя эту роль.

Правда, следует отметить, что есть примеры, когда крупные игроки рынка самостоятельно включают в процесс стандартизации. Например, НП ECR-Rus разработали на базе международных стандартов ряд электронных сообщений для взаимодействия со своими поставщиками. Однако государство в этом процессе участия не принимало.

В рамках модели B2Go единых правил для взаимодействия бизнеса и государства также не существует. Каждое ведомство организует этот процесс в меру своего понимания, что такое электронный документооборот, и преследует разные цели. Для одних

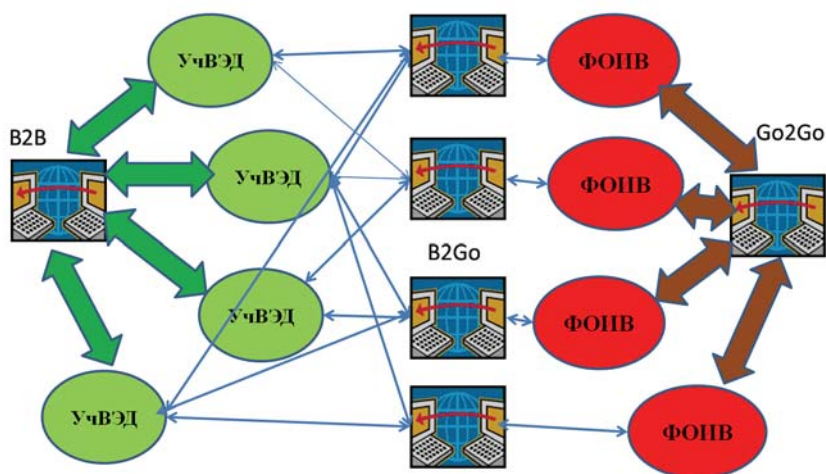


Рис. 1. Существующая схема взаимодействия бизнеса и государства в рамках ВЭД

целью является упростить свой труд, другие выполняют распоряжение руководства. Бизнесу в итоге приходится подстраиваться под каждый федеральный орган исполнительной власти. Например, Федеральная таможенная служба (ФТС) формализовала 200 электронных сообщений, описала протоколы взаимодействия, активно использует справочники ООН. Однако это ведомственные документы, не стандартизованные на государственном уровне.

Необходимо, чтобы такие документы, как международная товарно-транспортная накладная CMR (Convention relative au contrat de transport international de Marchandises par Route), инвойс и т. п. имели единый электронный стандарт для всей России, чтобы классификаторы ООН стали ГОСТами в РФ. Однако каждое министерство вводит (или не вводит) свою систему электронного документооборота, не согласованную ни с кем и ни с чем. Статус ведомственного документа позволяет менять его рошчерком пера, в отличие от ГОСТа, изменения в котором необходимо согласовывать с заинтересованными лицами. При этом не учитывается, что в результате таких изменений у участников внешнеэкономической деятельности в России могут возникнуть проблемы, например при таможенном оформлении.

Минтранс РФ также не предлагает никаких стандартов электронного документооборота. В такой ситуации возникает, например, вопрос о том, чем является документ по взаимодействию с налоговой службой — стандартом или ведомственной инструкцией, ответа не имеет. И подобные вопросы можно адресовать любому министерству.

Стоит отметить, что существует портал «Госуслуги» — но это пока только информационно-справочная система, позволяющая получить ответ на заданный вопрос в течение 30 дней. Такая система необходима, однако на данный момент она пока не работает в режиме реального времени, как это необходимо бизнесу.

Модель Go2Go предполагает взаимодействие государственных органов между собой. Хотелось бы, чтобы его результаты отвечали интересам граждан России.

Как известно, межведомственная интегрированная автоматизированная информационная система (МИАИС) прекратила свое существование. Ее концепция с самого начала вызывала нарекания, но необходимость подоб-

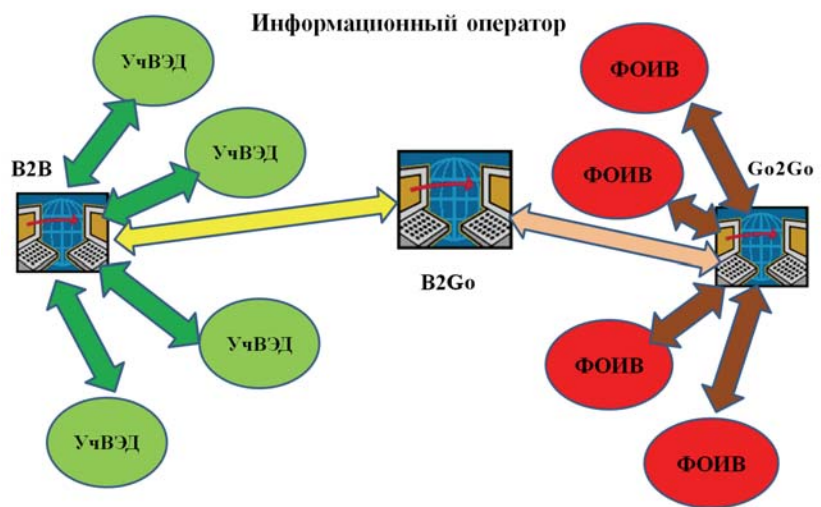


Рис. 2. Предлагаемая схема взаимодействия бизнеса и государства в рамках ВЭД

ной системы очевидна. При этом она должна быть совмещена с системой B2Go. В этом случае концепция «одного окна» имеет шанс быть успешно реализованной. Закономерен вопрос: кто должен владеть такой системой и быть заказчиком? ФТС и Министерство связи РФ уже пытались взять эту роль на себя, но при этом каждое из этих ведомств решало свои интересы, не учитывая интересов конечного пользователя.

Гибридные системы

В общем виде пожелания бизнеса относительно решения проблемы можно представить как концепцию «одного окна».

Очевидно, что полностью взять на себя организацию взаимодействия с бизнесом не способен ни один государственный орган. Однако есть возможность создания гибридных систем, где функции по взаимодействию с бизнесом выполняют информационные порталы, а в качестве интерфейса между порталом B2B и государством выступают информационные операторы. При этом даже если взаимодействие по модели Go2Go так и не будет отлажено, информационный оператор сможет обеспечить взаимодействие с каждым государственным органом, т. е. выступить в качестве интегратора B2Go.

Остается актуальной проблема контроля за выполнением государственных органами обязанностей по оказанию электронных услуг — например, на конкретном таможенном переходе.

Росграница — госзаказчик

На совещании Гильдии профессиональных участников ВЭД было разрабо-

тано предложение по организации транспортной логистики на границе. Суть его в том, что заказчиком и владельцем системы «одного окна» на границе может и должно стать Федеральное агентство по обустройству государственной границы РФ (Росграница). В положении об агентстве уже записано, что оно выполняет функции государственного заказчика «...по созданию и организационно-техническому сопровождению внедрения МИАИС, осуществляющих контроль в пунктах пропуска через государственную границу». Теперь необходимо сделать так, чтобы за этими словами стояли реальные действия и функции.

Для полномасштабного выполнения Росграницей функций «одного окна» на пунктах пропуска следует законодательно закрепить за агентством функции координации деятельности государственных контролирурующих органов и контроля над исполнением ими технологических схем.

Первые шаги

Организация электронного документооборота в транспортной логистике является глобальной задачей. Для различных видов пунктов пропуска она может решаться диаметрально противоположным образом.

Гильдия профессиональных участников ВЭД работает над формализацией некоторых бизнес-процессов в Морском порту Санкт-Петербурга. Кроме того, совместно с ФТС она начала пилотный проект по предварительному информированию таможенных органов. Это может стать одним из шагов на пути создания полномасштабного сервиса взаимодействия бизнеса и государства.