

В российских портах не будет бумаги?

Известный факт: груз, путешествующий в контейнере по железной дороге от Москвы до Санкт-Петербурга, большую часть времени простаивает на оформлении, а не находится в движении. Аналогичная проблема есть и в портовой отрасли: существующая система делопроизводства не позволяет ускорить процесс обработки судов. За рубежом данный вопрос уже давно решается с помощью информационных технологий. Насколько реально внедрить подобные системы в России и будут ли они столь же эффективны?

ТАТЬЯНА ОВЧАРОВА

ТРАНСПОРТНОЕ ГАДАНИЕ: ВОЗМОЖНО – НЕВОЗМОЖНО, НУЖНО – НЕНУЖНО

Коренных изменений в работе отечественных портов ждут не только российские транспортники. Западные коллеги, с которыми Россия связана деловыми отношениями, также заинтересованы в том, чтобы на смену тяжелой схеме взаимодействия федеральных органов исполнительной власти и участников транспортного рынка пришла новая эпоха. Портовики говорят о назревшей необходимости снижать убытки, возникающие из-за несогласованности действий участников транспортного процесса.

Одним из существенных недостатков в организации пропуска транспортных средств, а также причиной, влияющей на наличие очередей в порту, является то, что каждая из контрольных служб использует собственные автоматизированные информационные системы (АИС), не связанные в единое информационное пространство, что увеличива-

ет продолжительность оформления документации. Для того чтобы распутать все эти проблемные узлы, требуется разработка и внедрение межведомственной АИС, которая позволит осуществлять обмен информацией путем поэтапного ввода в процесс представителей всех контрольных органов.

С одной стороны, отправители/получатели грузов, перевозчики, экспедиторы и морские агенты соглашались с этим тезисом, впрочем, как и первые лица отрасли. В частности, министр транспорта РФ Игорь Левитин не раз высказывался о необходимости единой межведомственной автоматизированной системы и единой базы данных.

Однако несмотря на такое кажущееся единодушие среди отечественных транспортников и примеры решения проблемы за рубежом, дело пока не движется с мертвой точки. А мнения представителей причастных структур о возможности или невозможности открытия пресловутого единого окна, а также о целесообразности работы с использованием но-

вой технологии на проверку оказываются не столь монолитны.

Казалось бы, в современных условиях развития информационных систем в России вопрос перехода на новый технологический уровень не может встретиться с какими бы то ни было непреодолимыми сложностями. По словам генерального директора компании «ИнтэлЛекс» Михаила Корнаухова, никаких заметных подводных камней при реализации самой системы и интерфейсов «межмашинного взаимодействия В2В» быть не может. «Поскольку в реализации проекта заинтересованы прежде всего сами порты, то, на мой взгляд, он очень даже жизнеспособен», – полагает эксперт.

Тем не менее М. Корнаухов отмечает также определенные организационные трудности при включении в документооборот государственных структур – пограничной службы, таможни (поскольку у них свои требования к подключению). Но даже если госструктуры окажутся не готовы к полноценной интеграции, то для са-

мых портов, объединяющих несколько (иногда несколько десятков) хозяйствующих субъектов, такая система окажется безусловно полезной.

В свою очередь генеральный директор логистической компании Arivist Group GmbH Дмитрий Васильев выразил сомнения в том, что работу портовой системы России можно привести к единому знаменателю. «Конечно, электронный документооборот позволяет рационально организовать синхронную деятельность множества обособленных структур, которые работают на территории порта независимо друг от друга. Здесь и портовые власти, и железная дорога, и таможня. У каждого участника свой независимый документооборот, и между собой они далеко не всегда совместимы. Можно рассмотреть пример порта Гамбург, который подчиняется и принадлежит собственно городской администрации – сенату. Именно городские власти делегировали единственной компании права на разработку, внедрение и поддержку электронного документооборота и об-

ТОЧКА ЗРЕНИЯ



Петр Козлов,
советник заместителя
министра транспорта РФ, д. т. н.,
профессор

– Переход на электронное взаимодействие железнодорожного и

морского транспорта, естественно, полезен. Это удобно. Билл Гейтс, например, смог в десятки раз сократить бумажный документооборот в своей корпорации, в результате в разы увеличилась скорость общения. Он даже ввел термин – «электронная нервная система».

Но исчезнут ли при этом очереди из сотен составов на подходах к портам? Конечно, нет. На железнодорожном транспорте создана мощная информационная среда, во многом избыточная для оставшейся в наследство малоподвижной технологии. Но вагон как был в движении 21% времени оборота, так и остался! 79% времени он стоит, причем большей частью это межоперационные простои.

Сейчас под модными терминами «автоматизированные системы управления» и «информационные технологии», на разработку кото-

рых в ОАО «РЖД» ежегодно тратятся сотни миллионов, понимается лишь развитие информационных систем. Картинки на мониторе компьютера будут все лучше, хотя возможности управления технологическими процессами весьма ограничены. Бывшая одновариантная технология, где управлению отводилась подчиненная роль поддержания одного единственного режима, была вынужденной. Сверхзагрузка железных дорог и отсутствие информационной среды не давали построить гибкую, многовариантную технологию. Теперь оба фактора исчезли, но такая задача даже не ставится в исследованиях. Да и выполнять ее сейчас некому. Переходные процессы в экономике серьезно разрушили научный потенциал отрасли.

Мы пытались строить автоматизированные аналитичес-

кие и управляющие системы. Но наткнулись на непреодолимый барьер. Для управления нужен анализ. А каждое управляющее решение должно иметь технологическую реализацию. И выяснилось, что возможных решений раз-два и обчелся. Так и сосуществуют – сверхразвитая информационная среда, где из 3000 возможных справок запрашивается лишь 10–15 (а чаще больше?), и устаревшая слабоуправляемая технология. Монополии вообще малочувствительны к новациям.

Необходимо выстроить стратегию научных исследований для построения современной, адаптивной технологии, соответствующей высокой динамике экономических связей в рыночной экономике.



мена данными между участниками транспортного процесса. С помощью этого программного продукта собираются данные для таможни, терминалов, водной полиции и различных инспекций. Но уровень порта Гамбург, где никому не придет в голову вносить в отработанную систему новшества, совершенно не сравним с российским. В РФ портов – множество, а специфика грузов, работы и документооборота – абсолютно разная. Поэтому я думаю, что о государственном уровне решения задачи у нас пока говорить рано», – подчеркивает Д. Васильев.

УДАРИТЬ КОНЦЕПЦИЕЙ ПО АРХАЙКЕ?

Несмотря на разные точки зрения и мнения перспектива ухода от бумажного документооборота, хотя бы на территорию одного российского порта, существует. Правда, пока теоретически: в середине августа в Министерство транспорта РФ поступил проект Концепции ухода от бумажного документооборота. Его судьба будет решаться в ближайшее время на научно-техническом совете.

Концепция была разработана по заказу Минтранса группой «Морской экспресс». Соисполнителями научно-исследовательской работы являются ЗАО «Транзас», ООО «Российские логистические информационные системы» и ООО «ТрансТелеКом-Бизнес». Суть ее заключается в практически полном переходе портовой работы на электронный уровень и обмене информацией между участниками Системы информационного взаимодействия в морском порту (СИБ МП) с использованием механизма «одного окна». В свою очередь, это будет означать переход от ин-

тенсивных форм к работе с оперативными данными, оптимизацию процедур госконтроля транспортных средств и грузов при пересечении морских границ России и замену множества контролирующих служб единым уполномоченным органом в международных пунктах пропуска.

Концепция Системы информационного взаимодействия в морском порту получила положительную оценку в АМП Санкт-Петербурга, АМП Калининграда, ФГУ «Ространсmodernизация», ЗАО «ЦНИИМФ», Аналитическом управлении Пограничной службы ФСБ России, транспортной группе FESCO, также она была одобрена на совместном совещании коллектива разработчиков с Финской морской администрацией (FMA) и АМП порта Хельсинки.

По словам директора проекта группы «Морской экспресс» Владимира Коростелева, его реализация приведет к сокращению количества обязательных форм документов, требуемых при оформлении судозаходов, и приведению их в соответствие с требованиями Международной конвенции ИМО ФАЛ. Кроме того, бумажный документооборот сократится на 95–97%, а значит, будет полностью пересмотрена существующая практика работы и возникнет необходимость внесения изменений в нормативную базу. «Система положительно повлияет на эффективность работы морских пунктов пропуска (МПП) и скорость обслуживания судов в морских портах России. А экономия, полученная от сокращения времени простоя судов, покроет все издержки разработчиков в течение первых же месяцев работы МПП по новой схеме», – отмечает директор проекта.

Что касается технологии «одного окна», то пользователям будет предложен доступ к центральному информационному ресурсу либо через web-интерфейс, либо посредством межмашинного взаимодействия B2B. «В обоих случаях говорить об автоматизированных рабочих местах не стоит: традиционно компьютер и доступ в Интернет, а значит – возможность узнать прогноз погоды или расписание движения поездов. «Одно окно» – это тоже, в принципе, своеобразный информационный ресурс с подробным своеобразным «расписанием» движения судов и грузов», – поясняет В. Коростелев.

Пока никаких решений сверху относительно новаторских предложений «Морского экспресса» не поступало, а желающие получить право на воплощение проекта в реальность уже появились. Администрация морского порта Калининград не только поддержала проект и направила соответствующее письмо заместителю департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России Виталию Ключеву, но и предложила задействовать российский анклав в качестве пилотной зоны. Надо сказать, калининградские портовики уже давно выступают с идеей переосмысления философии государственного контроля в российских портах.

«Проблемой ухода от бумажного документооборота в Калининградском порту занимаются уже несколько лет. Больше года назад мы поняли, что на местном уровне ее не решить. Даже имея хорошо разработанную программу электронного документооборота, работать по-новому, отказавшись от сложившихся процедур, каждое ведомство будет, только получив указание из вышестоящего органа – министерства, комитета или агентства», – считает капитан порта Калининград Василий Беляев.

По его словам, для Калининграда вопрос модернизации портовой работы особенно актуален ввиду обострившейся конкуренции с прибалтийскими портами. Вопросы оформления судов и груза государственными контролирующими органами отнимают значительное количество времени, а создание системы информационного взаимодействия в российских портах улучшит их привлекательность.

КТО ВЛАДЕЕТ СИСТЕМОЙ, ТОТ...

Опыт таких стран, как Германия, Швеция, Бельгия, Финляндия, показывает, что для полномасштабной реализации такого проекта может потребоваться от 2 до 6 лет. В то же время пилотный проект с ограниченной функциональностью на базе одного-двух портов, по

мнению разработчиков, может быть реализован всего за один год.

По предварительным оценкам, ориентировочная стоимость построения пилотной системы «одного окна» для одного-двух морских портов составит порядка 26 млн рублей. При этом вопрос об источнике финансирования тесно связан с вопросом о владельце будущей системы. Например, в Финляндии подобная система принадлежит государству и с 2008 года целиком финансируется Финской морской администрацией, в Германии – несколькими ассоциациям. Некоторые эксперты все же считают, что в России такая система должна находиться в ведении Минтранса, поскольку он функционально заинтересован в привлечении грузов и увеличении грузооборота портов. Впрочем, представители главного транспортного ведомства пока воздерживаются от комментариев.

Кстати, по данным финской стороны, разработка системы «одного окна» обошлась в €1 млн, а по данным бельгийцев – в €1,2 млн. Так что оценки затрат на разработку примерно одинаковы. Но, как показывает практика, одними инвестициями здесь не обойтись. Главный вопрос – это поддержка государства в области подготовки и принятия нормативных изменений по обеспечению юридической значимости электронного документооборота и изменения существующего Регламента оформления приходов и отходов судов морского торгового флота, обеспечивающего информационное взаимодействие участников через механизм «одного окна». Без выполнения этих предпосылок построение технической части системы «одного окна» не будет иметь никакого смысла. В Калининграде считают, что у вопроса внедрения системы нет арифметического ответа, поскольку при этом ломается старая система работы, меняется качество структурных отношений контрагентов портовой деятельности.

И ВСЕ-ТАКИ...

Очевидно, что даже при позитивном заключении Минтранса относительно проекта какие-либо принципиальные решения могут быть приняты только после выработки процедур осуществления государственного контроля в российских портах в процессе работы межведомственной согласительной комиссии, что является наиболее сложным этапом работы. И еще. Если предположить, что проект будет одобрен Министерством транспорта и начнется его реализация, то следующим закономерным шагом государственных структур должно стать начало работы по формированию технологии, которая объединила бы информационные потоки порта и железной дороги. 🌐

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Сергей Яковлев,
президент Ассоциации морских агентов Санкт-Петербурга

– Я хорошо знаком с общими положениями Концепции, которую разработали специалисты «Морского экспресса». Думаю, государству уже давно необходимо задуматься о практическом их воплощении, а значит, и о повышении качества работы морских портов, и об ускорении обслуживания судов. На всех уровнях провозглашено движение в сторону современных технологий, только на практике мало что решается.

Наша ассоциация также выступала с предложениями совершенствования работы в порту и ждет от госорганов каких-либо опреде-

ленных решений и действий в этом направлении. В частности, мы обращались в Главное управление организации таможенного оформления ФТС России. Существующий в настоящее время порядок оформления иностранных судов громоздкий, может длиться более 8 часов, включая время ожидания комиссии, что не способствует привлекательности отечественных портов. Мы предложили совместить порядок проведения грузовых и таможенных операций и разрешить применять его на паромных и контейнерных линиях. Но несмотря на то, что мы получили от ФТС подтверждение готовности принять участие в работе, необходимо консолидировать все усилия и привлекать Минтранс.