



**Технико-экономическое обоснование для
«Единого окна» для очистки экспорта и импорта в
аэропорту Внуково**

Финальный отчет

Амстердам/Москва/Женева
№ 09/6501/FRO

Данное исследование было разработано консалтинговой компанией Districon (Нидерланды) на основе вклада со стороны государственных агентств по контролю и структур по содействию организации логистики в Аэропорту «Внуково», Регионального советника Департамента по торговле ЕЭК ООН и на базе международного опыта компании Districon в реализации систем «единого окна» в отношении грузовых авиаперевозок (включая Аэропорт Шипхол в Амстердаме). Мнения в настоящем документе отражают позицию автора и необязательно отражают взгляды Секретариата Организации Объединенных Наций. В случае возникновения вопросов просьба обращаться к Марио Апостолу, Региональному советнику Отдела торговли ЕЭК ООН по: Mario Apostolov, Regional Adviser, UNECE Trade, Palais des Nations, 431, CH-1211 Geneva 10, Switzerland, tel.: +41 22 9171134, fax: +41 22 9170037, e-mail: mario.apostolov@unece.org

Резюме

Российские министерства экономического развития и иностранных дел, Федеральная таможенная служба, Торгово-промышленная палата Российской Федерации и мэрия города Москвы, а также ключевые заинтересованные структуры Аэропорта Внуково совместно с Европейским экономическим комитетом Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) признали потенциал для дальнейшего развития упрощения торговых процедур в России. Они приняли решение инициировать разработку данного технико-экономического обоснования для пилотного проекта «единого окна» для обмена торговой информации в конкретном местоположении в Российской Федерации.

Целью данного исследования является определение технико-экономического обоснования проекта «единого окна» (ЕО) для таможенного оформления экспорта и импорта в отношении воздушных грузоперевозок в Аэропорту Внуково с возможным расширением на все московские аэропорты, другие места и виды транспорта.

Основное заключение технико-экономического обоснования состоит в том, что внедрение «единого окна» откроет большое разнообразие улучшений в отношении текущих процедур таможенного оформления экспорта и импорта по воздушным грузоперевозкам в Аэропорту Внуково, как для государственных органов, так и для бизнес сообщества. Исследование идентифицировало наличие процедур, связанных с огромными физическими затратами на сбор и обработку информации и весьма существенную длительность сроков реализации процедур. Это можно было бы избежать посредством использования процедуры «единого окна» в процессах таможенного оформления. Данное может быть проиллюстрировано на основе сравнения аэропорта Внуково с аэропортом в Амстердаме. Во Внуково производится чрезмерный обмен информации, основанный на бумажном документообороте, а процесс обработки импорта занимает от 24 до 72 часов. В Амстердаме, в основном, используют электронный обмен информации, и соответственно, процесс обработки импорта занимает 2-8 часов.

Правительству Российской Федерации рекомендуется сфокусироваться на установлении системы «единого окна» на национальном уровне. Объем операций, производимых через аэропорт Внуково незначителен для того, чтобы инвестировать средства исключительно во Внуково. На национальном уровне экономия в масштабах намного больше, в то время как не будет выгодно и инвестирование со стороны частной компании в проект «единого окна».

Большая часть выгоды системы «единого окна» находится за рамками прямых доходов от услуг по обмену информации. ЕО является акселератором международной торговли, она ограничивает ручной ввод информации, как для государственных органов, так и для бизнес сообщества, а также совершенствует инспекционные процессы и др. Эта система подразумевается как общественный товар (услуга), в которую необходимо инвестировать средства для создания благоприятной торговой среды.

Требуемое инвестирование зависит от охвата системы ЕО, объемов грузопотоков и числа заинтересованных организаций, вовлеченных в функционирование системы. Так как в отношении Внуково еще не было принято официального решения, используется отсылка на международную практику, свидетельствующая о необходимости первоначального инвестирования в объеме 2-4 миллиона Евро.

Существуют различные модели получения прибыли от услуг, например те, что основаны на оплате стоимости за каждое сообщение или за каждую отправку. Исследование заключило, что положительный пример организации дела, основанный исключительно на сборе прямых доходов не является достаточным. Потенциальные сбережения (такие как предотвращение ручного ввода информации) также могут быть приняты во внимание.

Рекомендуемая модель системы «единого электронного окна» (ЕЭО) заключается в создании Единой Автоматизированной Системы сбора и распространения информации¹. Система может быть: а) интегрированной (данные обрабатываются через систему); б) интерфейсной (децентрализованная, в которой данные через интерфейс для обработки отправляются в агентство); и в) комбинация двух названных.

Для агентств, имеющих свои собственные системы, ЕО будет первоначально использоваться как интерфейсная система. Постепенно она может быть трансформирована в более интегрированную систему. Для агентств, которые только начали процесс автоматизации делопроизводства своего учреждения, интегрированная система может стать прямым выбором.

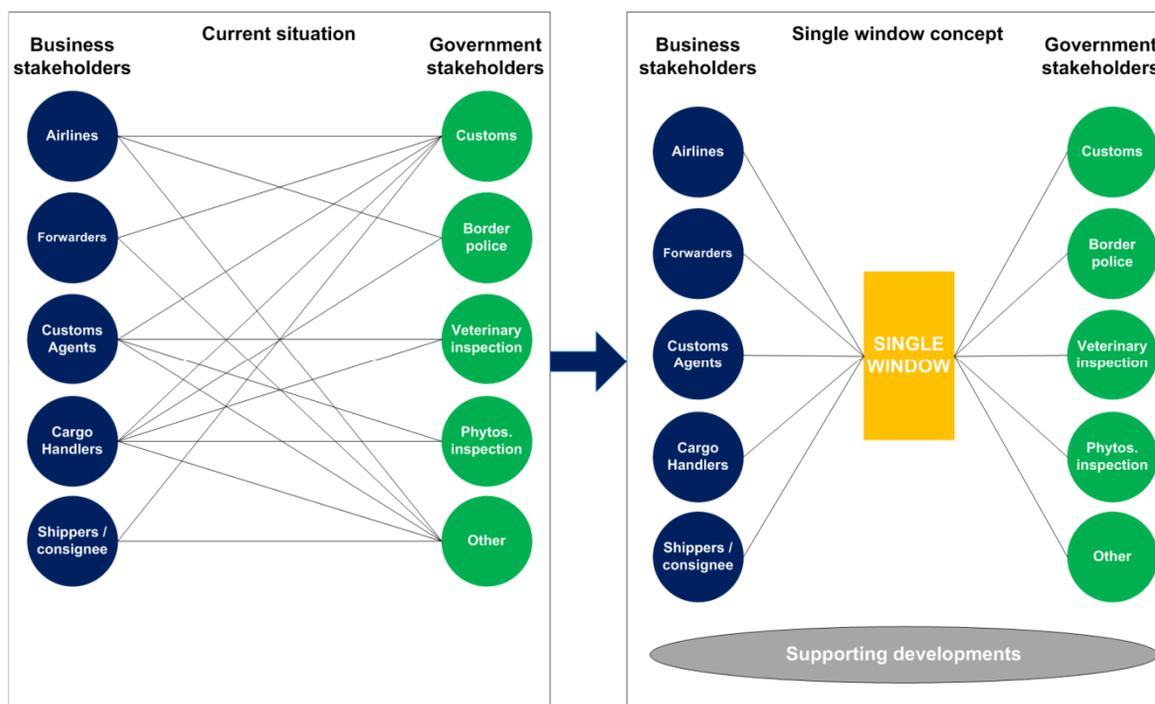


Рисунок 0-1: Позиционирование системы «Единого окна»

Рекомендуемое развитие ЕЭО может начаться с создания центра обмена и передачи сообщений, а также обмена информации по ГТД (грузовая таможенная декларация), авианакладной (АН) и полетному манифесту, так как они являются наиболее часто используемыми документами в цепи грузовых авиаперевозок. Аэропорт Внуково может служить в качестве пилотного аэропорта для создания расширенной системы ЕЭО. Дополнительные документы и правительственные агентства могут подключаться к системе ЕЭО поэтапно.

¹ Рекомендация № определяет три основные модели системы «Единого окна». Единая Автоматизированная Система является одной из них.

Также могут быть добавлена и другая документация. Создание инфраструктуры для хранения и архивирования различной документации, установление связей между разными документами создаст новый потенциал для дополнительных услуг и разработок. Круг вовлекаемых аэропортов может быть расширен за счет Домодедово, Шереметьево и /или Пулково.

Проект рабочего плана по Внуково предусматривает организацию программы (межведомственной рабочей группы) с различными рабочими потоками, составляющими предмет системы «Единого окна». Наблюдательный совет правительственных агентств и консультативный совет, как правительства, так и ключевых игроков сектора (включая официальных ответственных лиц и технических специалистов) должны обеспечить плавное развитие системы ЕО.

Первым мероприятием согласно рабочему плану станет информирование ключевых заинтересованных организаций о результатах настоящего технико-экономического обоснования и консультации с ними по предложению о создании Организации Межведомственной Программы, как на уровне Внуково, так и в национальном масштабе. Следующим шагом станет определение более детализированного Генерального плана, как на уровне Внуково, так и в национальном масштабе, в отношении которого все ключевые заинтересованные организации смогут изъясить свою приверженность. Третьим шагом явится учреждение ОМП в отношении индивидуальных рабочих потоков для развития системы «Единого окна», начиная с аэропорта во Внуково.

Данное исследование, направленное на определение практической осуществимости системы «Единого окна» в отношении таможенного оформления импорта и экспорта в аэропорту Внуково пришло к заключению, что объемы обрабатываемых грузов слишком малы для развития системы ЕЭО исключительно в масштабах Внуково. Рекомендуется привязать проект ЕЭО к планам по увеличению объемов грузоперевозок через аэропорт Внуково, либо рассмотреть вопрос развития системы ЕЭО в национальном масштабе (это является наиболее рекомендуемой опцией со стороны команды разработчиков данного исследования).

Это исследование предоставляет первоначальный обзор и предложение для национальной системы ЕЭО в отношении воздушных грузоперевозок. Оно должно использоваться в качестве основы действующего Генерального плана, а также дополнительно может использоваться как предмет обсуждения среди различных ключевых заинтересованных организаций для продвижения данной инициативы на следующий уровень.

= = =

Содержание

Резюме.....	3
1 Введение в проект	9
1.1. Контекст проекта.....	9
1.2. Цель и подход	9
1.3. СЕФАКТ ООН	9
1.4. Структура доклада.....	10
ЧАСТЬ 1: ОБЩЕЕ ВВЕДЕНИЕ В КОНЦЕПЦИЮ «ЕДИНОГО ОКНА».....	12
2 «Единое окно»	13
2.1 Понятие.....	13
2.2 Выгода/ польза.....	13
2.3 Основные модели.....	14
2.4 Главные факторы успеха	15
2.5 Упрощение данных и стандартизация.....	17
2.6 Правовая основа.....	19
2.7 Заключение	20
3 Практические примеры по развитию «единого окна».....	21
3.1 Амстердамский аэропорт Шипхол	21
3.2 Портовые власти инициаторы в морском порту Роттердама	27
3.3 Государственно-частное партнерство в Сингапуре.....	28
3.4 Программа Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) по электронному фрахту	28
ЧАСТЬ 2. НАЧАЛЬНЫЙ ДОКЛАД: АЭРОПОРТ ВНУКОВО.....	31
4 Аэропорт Внуково.....	32
4.1 Аэропорт Внуково – часть московского авиатранспортного узла.....	32
4.2 Вехи в развитии аэропорта Внуково	33
4.3 Грузовые характеристики аэропорта Внуково	33
4.4 Участники процесса.....	33
4.5 Участники из государственного сектора	35
5 Законодательная структура и развитие.....	37
5.1 Иерархия источников таможенного законодательства.....	37
5.2 Таможенный кодекс Российской Федерации.....	38
5.3 Использование электронной декларации	42
5.4 Координация органов в пунктах пропусков через государственную границу	43
5.5 Упрощенный таможенный коридор	45
5.6 Межведомственная информационная система (МИС)	46
5.7 Главные выводы о законодательной базе.....	50
6 Описание бизнес процессов, реализуемых в рамках экспорта/импорта грузов перевозимых через аэропорт Внуково	51
6.1 Процедура экспорта.....	52
6.2 Описание бизнес процесса импорта грузов.....	53

6.3	Применение электронной декларации	54
7	Требования к документам	55
7.1	Таможенная декларация.....	55
7.2	Лицензирование/ Сертификаты/ разрешения на торговлю	56
7.3	Сертификат соответствия ГОСТ Российской Федерации.....	56
8	Программные системы участников	58
8.1	Таможня Внуково: МИС	58
8.2	Департамент ветеринарного контроля: Аргус.....	59
8.3	Департамент фитосанитарной инспекции: предварительный контроль	59
8.4	Информационная система таможенных брокеров: Альта-ГТД.....	59
9	Заключения первоначального отчёта	61

ЧАСТЬ 3: ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ И ПРОЕКТ

	РАБОЧЕГО ПЛАНА	62
10	Введение.....	63
11	Анализ данных об аэропорте «Внуково».....	64
11.1	Заинтересованные стороны	64
11.2	Объем рынка «Внуково».....	64
11.3	Правовая база.....	65
11.4	Процедуры, документация и уровень автоматизации в аэропорту «Внуково»	65
11.5	Заключение	66
12	Предложение о создании «единого окна» для авиаперевозок грузов в России.....	68
12.1	Основная идея	68
12.2	Характеристики «единого электронного окна».....	71
12.3	Юридические вопросы	81
12.4	Поддерживающие разработки	82
12.5	Бизнес модель	85
12.6	Предлагаемая стратегия развития ЕЭО во Внуково	90
13	Рабочий план для внедрения Единого Окна.....	91
13.1	Обзор деятельности.....	91
13.2	Консультации с бизнес сообществом и заинтересованными государственными агентствами на всех уровнях	91
13.3	Создание межведомственной организации по осуществлению проекта	92
13.4	Определение объединенного Генерального плана для Аэропорта «Внуково».....	97
13.5	Начало разработки Генерального плана по развитию ЕЭО для Аэропорта «Внуково»	100
13.6	Ключевые факторы успеха	100
14	Заключения о выполнимости	104
15	Приложение 1: Список сокращений.....	107
16	Приложение 2: Грузовая таможенная декларация (ГТД).....	108
17	Приложение 3: Классификатор видов документов, используемых при заявлении сведений, помещаемых в графе 44 ГТД	111

Приложение 4: Сертификат соответствия 116

1 Введение в проект

1.1. Контекст проекта

Министерство экономического развития Российской Федерации (РФ) и Министерство иностранных дел Российской Федерации, Федеральная таможенная служба, Торгово-промышленная палата Российской Федерации и города Москвы, а также крупные акционеры аэропорта Внуково вместе с Европейской экономической комиссией ООН (ЕЭК ООН) признали потенциал для дальнейшего упрощения процедур торговли в России. Они решили создать технико-экономическое обоснование пилотного проекта «Единое Окно» для иностранной торговли в конкретном месте в РФ. Цель этого исследования состоит в определении целесообразности создания «Единого Окна» (ЕО) для экспорта, импорта и разрешения на транзит авиагрузов в аэропорту Внуково, с возможным расширением этих практик на все аэропорты г. Москвы, другие города и другие виды перевозок. Данное технико-экономическое обоснование позже может быть использовано в качестве экспериментального проекта «Единое Окно» для всей территории Российской Федерации. Концепция «Единого Окна» позволит различным заинтересованным лицам подавать стандартизированную информацию в едином пункте пересечения границы, которая удовлетворяет все нормативные таможенные требования, связанные с торговлей. Исследование сосредоточено на международном воздушном транспорте в аэропорту Внуково. Именно такой подход позволит группе заинтересованных лиц сосредоточиться на едином процессе получения разрешения на пропуск воздушных грузов.

1.2. Цель и подход

Цель проекта состоит в определении технико-экономической целесообразности создания «Единого Окна» (службы) для авиационных грузов. Это будет определено на основе анализа текущих бизнес-процессов и правительственных требований различных ведомств. Эти процессы и требования будут рассмотрены с учетом рекомендаций о внедрении «единого окна», стандартов для согласования и обмена данными между ООН, другими международными организациями и деловыми ассоциациями, а также с учетом международных бизнес примеров применения «единого окна». Высококачественный анализ просчетов (*gap анализ*) позволит определить, что могут сделать заинтересованные стороны для создания системы «единого окна». В заключение, будет предложен пошаговый процесс развития «единого окна».

1.3. СЕФАКТ ООН

Центр ООН по упрощению процедур и электронному бизнесу (СЕФАКТ ООН), является вспомогательным органом ЕЭК ООН. Он разрабатывает стандарты, рекомендаций о наилучшей практике и меры, помогающие представителям деловых кругов, торговых и административных ведомств из развитых и развивающихся стран и стран с переходной экономикой более эффективно обмениваться продукцией и относящимся к этому услугам. Главная задача центра заключается в облегчении торговых сделок посредством упрощения и гармонизации процессов, проце-

дур и информационных потоков, тем самым, способствуя росту мировой торговли². Это достигается путём:

- Анализа и понимания ключевых элементов международных процессов, процедур и сделок и работы по устранению препятствий;
- Разработки методов для облегчения процессов, процедур и операций, включая соответствующее использование информационных технологий;
- Продвижения использования данных методов и, связанных с ними лучших практик, через представителей правительства, бизнеса и ассоциаций в сфере услуг;
- Координирования своей работы с другими международными организациями;
- Обеспечения согласованности в области разработки стандартов и рекомендаций

ЕЭК ООН и Российская Федерация инициировали проект технико-экономического обоснования «Единого Окна» в аэропорту Внуково в целях содействия более широкому использованию международных стандартов и лучших практик и повышения эффективности международной торговли в Российской Федерации и СНГ в целом.

1.4. Структура доклада

Доклад имеет следующую структуру:

Часть 1 содержит общее введение в концепцию «единого окна» и описывает успешные примеры внедрения систем «единого окна» в международной практике. Эти примеры дополнительно разъясняют и показывают различные варианты разработки «единого окна». Кроме того, описана конкретная всеотраслевая инициатива Международной ассоциации авиатранспорта (IATA) под названием *e-Freight* (электронное фрахтование). Инициатива направлена на устранение всех бумажных процедур в процессе воздушных перевозок и соответствует практикам «единого окна».

Часть 2 содержит изначальный доклад о состоянии бизнес процессов в аэропорте Внуково. Этот отчёт описывает различные стороны, заинтересованные в проекте, правовую базу и текущие бизнес процессы в аэропорту Внуково. Этот доклад является основой для разработки модели построения «единого окна» для воздушных грузовых перевозок в аэропорту Внуково/ Россия и может быть рассмотрен как результат деятельности по установлению фактов со стороны группы специалистов, разрабатывающих проект.

Часть 3 включает в себя: анализ информации, изложенной во второй части; технико-экономическое обоснование «единого окна»; и предложения о том, как создать «единое окно», включая соответствующие аспекты бизнес модели, управления, услуг и т.д. В заключение будет предложен черновой план работы по дальнейшей разработке «единого окна».

² www.unece.org/cefact

С помощью исследования разработан поэтапный подход для построения «единого окна». На начальных стадиях во время адаптационного периода может быть разрешено одновременное использование бумажных и электронных средств информации. В дальнейшем, когда увеличится объем количество перевозимого груза и предлагаемых услуг, «единое окно», скорее всего, превратится в исключительно «электронное единое окно» (ЭЕО). Ключевым элементом исследования является основание системы «единого окна» на международных кодах, стандартах и средствах моделирования информации для международной торговли и обмена данными, особенно стандартах ЕЭК ООН/ СЕФАКТ ООН и Международной таможенной организации. Такое соответствие международным стандартам позволит связать проект по аэропорту Внуково и другие проекты в России с европейским и международным обменом стандартизированной информацией в сфере торговли.

**ЧАСТЬ 1: ОБЩЕЕ ВВЕДЕНИЕ В КОНЦЕПЦИЮ
«ЕДИНОГО ОКНА»**

2 «Единое окно»

В этой главе кратко излагаются три рекомендации Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН):

1. Рекомендация №33 по созданию механизма «единого окна», ООН, 2005
2. Проект рекомендации №34: упрощение информации и стандартизация международной торговли
3. Проект рекомендации №35: рекомендация по внедрению правовой базы для международного «единого окна»

Это краткое описание позволит читателю понять философию «единого окна» для очистки импорта-экспорта через таможенную. Также описаны ключевые факторы успеха «единого окна», которые будут использованы для определения технико-экономического обоснования «единого окна» в аэропорту Внуково и создания предварительного плана работы.

2.1 Понятие

«Единое окно» - это возможность, которая позволяет сторонам, вовлеченным в торговлю и транспортировку, стандартизировать информацию и документацию с помощью «одного окна» (пункта пересечения границы) для выполнения всех требований по импорту, экспорту и транзиту товаров. Если информация в электронном виде, тогда она вносится в базу данных только один раз. В этом докладе, мы будем говорить о концепции «единого окна», которая включает в себя различные способы введения информации (как на основе бумажных носителей, так и с помощью электронных документов); также о более развитой электронной версии «единого окна»; и о так называемой «системе грузов» или «службе сообщества», под которой подразумевают, что несколько заинтересованных лиц коллективно создают и обслуживают информационный поток в конкретном месте дислокации, например, терминале грузоперевозок.

2.2 Выгода/ польза

Представители правительства и коммерческих структур имеют выгоду от «единого окна».

Выгода для государства

- Более эффективный государственный контроль над информацией о перемещении товаров, воздушных транспортных средств и пассажиров
- Обеспечение безопасности и контроля над пересечением государственной границы
- Более эффективное и рациональное распределение ресурсов
- Существенное улучшение собираемости налогов и пошлин, что приведет к более точному (и зачастую увеличенному) получению доходов от деятельности
- Более строгое выполнение требований торговыми предприятиями

- Повышение безопасности
- Повышение прозрачности процессов

Выгода для коммерческих структур

- Снижение расходов благодаря уменьшению задержек
- Ускорение таможенной очистки и получения разрешения на отгрузку товаров
- Предсказуемое применение и разъяснение правил
- Повышение эффективности и рационального распределения ресурсов
- Повышение прозрачности процессов

В зависимости от национальной (локальной) ситуации в стране (аэропорту) степень полезности «единого окна» может варьироваться. В данном докладе по технико-экономическому обоснованию «единого окна» мы определим степень полезности и эффект от внедрения данной практики.

2.3 Основные модели

Существует несколько подходов к программе «единого окна». Наилучший подход часто зависит от определенной ситуации. Следующие модели могут быть рассмотрены (см. Рекомендации №33):

Единый орган власти

Единый орган власти, который играет роль «единого окна», получает информацию в электронном виде или на бумажном носителе и затем распространяет эту информацию во все должные правительственные агентства и службы, а также осуществляет координацию с целью предотвращения препятствий/задержек в цепочке поставок.

Единая автоматизированная система

Единая автоматизированная система для сбора и распространения информации (как государственной, так и частной; как на территории всей страны, например PortNet в Финляндии, либо в пределах одной местности, как в случае с Дакуси в Гамбурге), которая включает в себя электронное коллекционирование, использование, распространение и хранение информации, касающейся торговых потоков, пересекающих границу. Существуют различные возможности:

- i. интегрированная система: данные обрабатываются в рамках системы;
- ii. интерфейсная система (децентрализованная): данные направляются соответствующему учреждению для обработки;
- iii. комбинация первой и второй опции.

Автоматизированная информационно-операционная система

Автоматизированная информационно-операционная система предлагает специфические средства сбора поступающей информации. С помощью этой системы торговый оператор может предоставлять электронные торговые декларации одновременно различным органам для дальнейшей обработки и подтверждения. В данном случае подтверждение от государственных органов приходит в электронном виде

на компьютер торговца. При создании подобного рода системы следует учитывать использование основного набора данных, включающего в себя конкретные идентификационные параметры, которые определены заблаговременно и являются действительными для всех соответствующих операций.

Вторая часть данного исследования более подробно опишет локальные условия, что поможет предложить модель для дальнейшего развития «единого окна».

2.4 Главные факторы успеха

Успешное внедрение концепции «единого окна» значительно зависит от предварительных условий и факторов успеха, которые варьируются в зависимости от страны и проекта. Необходимо учитывать следующие факторы:

Политическая воля

Одним из важнейших факторов, определяющих успешное создание и внедрение "единого окна" является обоюдная политическая воля правительства и деловых кругов к созданию.

Сильная политическая воля необходима для преодоления сопротивления, вызванного делегированными институциональными и личными интересами со стороны различных агентств, вовлеченных в проект. В случае неадекватного развития электронного документооборота, наличие политической воли является ключевым фактором обеспечения продвижения инновационных решений. В Российской Федерации не существует специализированного органа по вопросам национально торгового и обеспечения транспорта (по типу комитета ПРО, напр. РосПРО), который ускорит гармонизацию процедур и приведение их в соответствие с международными стандартами по обмену торговой информацией. Соответственно, важно сформировать политическую волю среди различных агентств для создания кооперационного межведомственного механизма, поддерживающего создание "единого окна", как в отношении политики принятия решений, так и технической экспертной работы по созданию системы.

Лидирующее агентство

Помимо политической воли необходимо также существование эффективной, наделенной достаточными ресурсами и полномочиями организации, которая будет руководить проектом и будет следить за ходом его разработки на различных этапах. Лидирующее Агентство должно быть наделено дополнительными полномочиями, и обеспечиваться постоянной поддержкой со стороны Правительства, для того чтобы выполнять свою координирующую меж-институциональную роль. Однако следует понимать, что лидирующими и внедряющими агентствами могут быть две разные организации.

Партнерство между государством и коммерческими структурами

"Единое окно" представляет собой практическую модель сотрудничества между государственными учреждениями, а также между государственными учреждениями и коммерческими структурами. Оно открывает хорошую возможность для

партнерства между государственным и частным сектором в ходе создания и обеспечения функционирования системы. В 1994-1995 г.г. в России существовал Межведомственный Координационный Совет (МВКС) ЭДИФАКТ, как площадка для государственно-частного сотрудничества. Необходимо возобновить подобную практику в рамках развития среды для «единого окна».

Четкое определение границ и целей проекта

Как в случае внедрения любого проекта, изначальное установление четко определенных целей и задач механизма "единого окна" будет содействовать грамотному управлению проектом на различных этапах его разработки.

Удобство использования и доступность

Ключевыми факторами, определяющими успех проекта создания "единого окна", также являются доступность и удобство для пользователей. Следует подготовить всеобъемлющие инструкции по эксплуатации и практические руководства к действию для пользователей. Важно, чтобы дизайн системы был адаптирован к реальным информационным и коммуникационным технологическим возможностям и бизнес процессам той страны или региона, где она применяется.

Благоприятная правовая среда

Одним из предварительных условий внедрения "единого окна" является формирование необходимого правового поля. Следует определить и тщательно проанализировать соответствующие законы и нормативные ограничения.

Международные стандарты и рекомендации

Внедрение "единого окна", как правило, предполагает согласование и унификацию соответствующих торговых документов и баз данных. Для того чтобы добиться совместимости с другими международными системами и прикладными механизмами, эти документы и базы данных должны основываться на международных стандартах и рекомендациях.

Определение возможных препятствий

Возможно, идея внедрения "единого окна" не найдет положительного отклика у всех субъектов государственных учреждений и/или торговых предприятий. В таких случаях на как можно более раннем этапе проекта следует выяснять и урегулировать конкретные проблемы, отмечаемые противниками проекта. Очевидно, что затраты и законодательство будут являться главными препятствиями, однако необходимо найти баланс между этими препятствиями и будущими суммарными выгодами.

Финансовая схема

Финансовая схема механизма "единого окна" должна быть определена на первоначальном этапе процесса разработки проекта. Эта схема может варьироваться от полного государственного финансирования (как, например, в Нидерландах, аэропорт Шипхол) до полностью самообеспечиваемой модели (например, как на Маврикии). Кроме того, необходимо изучить возможности партнерства между государственным и частным секторами, если такая модель взаимодействия является более

выгодной. Четкость в этом вопросе может во многом повлиять на решение уполномоченных органов в отношении поддержки процесса внедрения системы.

Возможности платежа

Некоторые механизмы "единого окна" (например, в Таиланде) включают в себя систему обеспечения оплаты государственных акцизов, налогов, пошлины и других сборов. Это может представлять большой интерес для государственных органов и торговых предприятий, и особенно важно в тех случаях, когда система предусматривает необходимость генерирования дохода и значительного совершенствования процесса сбора налогов и пошлин. Однако следует отметить, что добавление платежных операций требует значительной дополнительной работы, в особенности в отношении обеспечения безопасности транзакций, сбора данных и хранения.

Реклама и маркетинг

Очень важную роль имеют реклама и маркетинг "единого окна", которые должны быть тщательно спланированы. В рекламной кампании должны быть задействованы представители всех основных государственных органов и торговых предприятий, имеющих отношение к системе, поскольку эти стороны могут сообщить ценную информацию для пользователей и помочь в рекламно-маркетинговой работе.

Стратегия распространения информации

Создание должного механизма информирования всех заинтересованных сторон об общей направленности, целях и задачах проекта, а также о достигнутых в ходе его осуществления результатах (и возникших трудностях) рождает доверие. Оно позволяет предотвратить непонимание, которое может привести к отказу от реализации в целом эффективного проекта.

2.5 Упрощение данных и стандартизация

В предыдущих разделах была предложена информация об организационной работе по созданию "единого окна" через межведомственное сотрудничество, что является наибольшей частью работы. Техническая работа связана в основном с согласованием данных и созданием системы «единого окна» и интеграции. Для обеспечения согласования данных могут быть созданы различные межведомственные комитеты технических экспертов. Этот раздел кратко описывает рекомендацию № 34 по согласованию данных.

2.5.1 Общая информация

Компаниям необходимо представить большой объем данных и документов в соответствии с национальными и международными правилами торговли. Определение данных, необходимых для этих процессов, зачастую происходит практически без координации между различными правительственными учреждениями. В результате, компании должны соблюдать различные требования к данным, документам и специальным формам, что приводит к повторному предоставлению одной и той же или аналогичной информации.

Это использование нестандартных данных, которые варьируются в зависимости от страны и учреждения, является крайне неэффективным с точки зрения стоимости и точности, как для правительства, так и для представителей коммерческих кругов. Решением этой проблемы является упрощение и стандартизация данных, необходимых для международной торговли. Страны и секторальные организации привели в соответствие свои торговые и транспортные формуляры с Формуляром ООН, (ИСО 3535³) и соответствующими кодами, такими как Справочник элементов торговых данных ООН, (ИСО 7372⁴), либо Стандартные кодировочные списки ООН. Правительство и бизнес структуры широко используют единственный глобальный стандарт для электронного обмена данных. ООН/ЭДИФАКТ (ИСО9735⁵) – электронный обмен данных для администрации, коммерции и транспорта, который является основой информационного обмена, так систем «единого окна», как TradeNet в Сингапуре, или PortNet в Финляндии. Для дополнительной информации по данному вопросу, см. раздел 12.4.1 ниже.

2.5.2 Подход

Упрощение данных это итерационный процесс определения, анализа и согласования требований государственных органов к информации с целью создания стандартного набора данных и сообщений, относящихся к импортным, экспортным и транзитным процедурам, при удовлетворении всех правовых, нормативных и официальных обязательств по предоставлению данных. Эта упрощенная система подачи данных должна соответствовать международным стандартам. Этапы этого процесса кратко описаны ниже:

Собирание элементов данных

Необходимо охватить все индивидуальные требования к предоставлению информации, выдвинутые правительственными учреждениями, путем выявления и перечисления элементов данных. Это достигается различными способами, например, благодаря исследованию требований различных учреждений к формам, автоматизированным системам, правилам и административным процессам. Эта информация может быть организована в виде электронной таблицы или других программных средств.

Определение

Этот этап включает в себя запись названия элемента данных, определение, его сокращение (формат или код), информация, когда эти данные необходимы (релиз, декларация, инспекция, контроль до или после) и цитаты (правовая база) соответствующего агентства по поводу сбора, просмотра и хранения информации.

Анализ

Необходимо определить процедуру использования требований к информации.

³ Формуляр ООН для торговой документации: см. Рекомендации № 1 по адресу:

http://www.unece.org/cefact/recommendations/rec_index.htm

⁴ <http://www.unece.org/trade/untdid/UNTDED2005.pdf>

⁵ <http://www.gefeg.com/jswg/>, <http://www.unece.org/trade/untdid/welcome.htm>

Процесс анализа информации заключается в сборе названий аналогичных данных с тем, чтобы понять и обозначить, какая информация является необходимой.

Согласование

Последним шагом является консолидация уже определенных и проанализированных данных в единой базе данных. Чтобы создать такую базу данных, необходимо соглашение использовать единое название для данных, которые имеют общее определение и (или) общий код, и стандартное сообщение, которое согласовано с международными стандартами, описанными в Справочнике внешнеторговых данных Организации Объединенных Наций, Справочнике Организации Объединенных Наций по обмену данными в торговле и аналогичных изданиях, таких, как Ключевые технические характеристики ООН/СЕФАКТ

Ожидается, что результатом данного задания явится установление согласованного набора данных (наиболее логично на местном уровне), который будет использоваться всеми агентствами, вовлеченными в систему. На основе настоящего стандартного набора данных, моделирующим экспертом может быть создана модель данных. Возможно, создание специфического пилотного проекта совместно с правительственными структурами для выполнения данной задачи по согласованию данных.

2.6 Правовая основа

Создание юридически благоприятных условий для "единого окна" представляет собой еще одну важную задачу по созданию "единого окна". В проекте рекомендаций № 35 предлагается следующий подход:

1. Определить соответствующие меры, которые можно предпринять для решения юридических вопросов, связанных с национальным и трансграничным обменом торговыми данными, необходимыми для операций по «единому окну».
2. Использовать перечень и руководящие принципы Рекомендаций №35 СЕФАКТ ООН (см. ниже), чтобы убедиться, что наиболее часто используемые юридические вопросы, связанные с национальными и трансграничным обменом данными о торговле, взяты за основу.
3. Изменить существующее законодательство, положения, указы и т.д. и, если необходимо, устранить выявленные правовые проблемы, подготовить соглашение о взаимном обмене среди основных заинтересованных организаций, осуществляющих обмен информацией в системе.
4. При возможности использовать международные стандарты и международные правовые инструменты на протяжении всего процесса создания юридически благоприятных условий для международной торговли в рамках "единого окна".

Перечень правовых вопросов, упомянутых в пункте 2, приведен ниже:

- Была ли рассмотрена / создана правовая основа для осуществления одного окна?
- Была ли выбрана соответствующая организационная структура для создания и функционирования единого окна?
- Существуют ли необходимые процедуры идентификации и авторизации?

- Кто имеет право требовать данные «единого окна»?
- Когда, каким образом и при каких условиях может происходить обмен данными, а также с какими правительственными организациями и государственными учреждениями в других странах?
- Были ли внедрены надлежащие механизмы защиты данных?
- Существуют ли меры для обеспечения точности и целостности данных? Кто несет за это ответственность?
- Продуманы ли варианты решения вопроса обязательств/ ответственности, которая может возникнуть в результате функционирования «единого окна»?
- Существуют ли механизмы для урегулирования споров?
- Существуют ли процедуры для электронного архивирования и аудита?
- Были ли рассмотрены вопросы, касающиеся интеллектуальной собственности и правами на базы данных?

2.7 Заключение

Проект Рекомендаций ЕЭК ООН № 33 и Рекомендации №№ 34, 35) дают общее введение и будут приняты во внимание при определении целесообразности создания «единого окна» в аэропорту Внуково. Среди специфических элементов исследования определение подхода к созданию «единого окна» и определение ключевых факторов его успеха, процесс гармонизации данных и правовой базы.

3 Практические примеры по развитию «единого окна»

В этой главе будут описаны несколько примеров "единого окна" в других международных аэропортах, а также инициатива Международной ассоциации авиатранспорта (ИАТА) по электронному фрахтованию. Эти случаи описаны по просьбе заинтересованных в данном проекте лиц, с целью разъяснить функционирование «единого окна». Особый интерес представляет эксплуатация «единого окна», структура управления и бизнес-модель.

Инициатива по электронному фрахту полностью соответствует философии «единого окна», которая заключается в подаче всей необходимой информации только один раз, в стандартном виде в электронной форме. Это глобальная инициатива Международной ассоциации авиатранспорта, которая специально направлена на авиа грузоперевозки.

3.1 Амстердамский аэропорт Шипхол

3.1.1

Введение

Система электронного «единого окна» (ЭЕО), как общественная услуга запущена в действие в аэропорту Шипхол в г. Амстердам. Шипхол является главным аэропортом Нидерландов. В 2008 году через этот аэропорт прошло около 1,6 млн. тонн грузов. Шипхол является центром для двух важных перевозчиков груза: KLM и Martinair. Среди иностранных перевозчиков груза такие как, например, Сингапурские авиалинии, авиалинии Малайзии, авиалинии Японии, авиалинии Эмиратов, North West Airlines, Jade и Air Bridge Cargo. Наличие международных экспедиторских компаний и множества европейских центров дистрибуции (таможенных складов) сделало этот аэропорт 4-м крупнейшим грузовым аэропортом в Европе.

Ключевым фактором успеха в развитии аэропорта Шипхол является развитие системы грузов, которая основывается на философии «единого окна». Система распределения грузов была разработана и введена в эксплуатацию частной компанией «Каргонавт». Данная система грузов отражает концепцию "единого окна", при помощи которого она связывает заинтересованных представителей промышленности с различными правительственными учреждениями.



Рисунок 3-1: «Каргонавт», как система «единого окна», как для государства, так и рассматриваемого сектора

3.1.2 Управленческая структура «Каргонавта»

«Каргонавт» была основана администрацией аэропорта в 1986 году. Власти аэропорта признали важность информационных коммуникаций и технологий для цепи поставок грузовых авиаперевозок. Примерно через десять лет власти аэропорта решили продать большую часть своих акций представителям промышленного сектора. К этому моменту «Каргонавт» смогла стать независимой, приносящей прибыль компанией (и остается таковой сейчас).

Помимо финансовых соображений, передача акций в руки ключевым заинтересованным представителям местной промышленности имела важное значение для создания атмосферы доверия и ответственности за разработку новых коммуникационных решений. В настоящее время около двадцати компаний таких как, например, KLM, DHL Global Forwarding, Menzies, а также администрация аэропорта владеют компанией «Каргонавт». Также важно отметить, что компания представляет собой конгломерат всех звеньев в цепочке поставок грузовых авиаперевозок: авиакомпании, грузчиков, экспедиторских компаний и компаний-перевозчиков.

Акционеры частично представлены в Совете уполномоченных. В целом, Совет уполномоченных руководит Советом директоров и стратегическими направлениями

ми, которые они осуществляют, в результате чего местная индустрия воздушных грузовых перевозок Амстердама имеет прямой контроль над деятельностью и коллективными решениями. В свою очередь акционеры демонстрируют приверженность новшествам, которые инициируют «Каргонавт».

Помимо структуры управления, представители отрасли воздушных перевозок объединены в организацию под названием «Авиаперевозки Нидерландов». Несмотря на то, что «Авиаперевозки Нидерландов» не является формальным элементом в управлении «Каргонавта», эта организация служит прекрасной платформой для инициирования и обсуждения новых отраслевых инициатив по оптимизации процессов.

3.1.3 Бизнес-модель

«Каргонавт» предлагает индустрии воздушных грузовых перевозок и соответствующим государственным учреждениям решения на основе современных информационно-коммуникационных технологий. Эти решения сосредоточены на обмене информацией внутри отрасли (модель бизнес-бизнес) и обмене между индустрией и правительственными учреждениями (модель бизнес-правительство).

Модель осуществления платежей варьируется в зависимости от типа информации и бенефициария от обмена этой информацией. Зачастую взимается плата/ пошлина за электронные сообщения или плата за номер, присвоенный каждой партии груза (за каждую партию груза может взиматься плата за несколько сообщений). Уровень пошлины основан на объеме сообщений, а также типе услуг, в результате чего она может варьироваться от нескольких центов до нескольких евро (€). Например, если «Каргонавт» предлагает свои услуги таможенным брокерам (часто ними выступают экспедиторские компании) с целью удовлетворить юридические требования обмена информацией между ними и правительством, основным бенефициарием в таком случае является таможенный брокер, который и должен платить.

При обмене информацией внутри отрасли основным бенефициарием зачастую является не тот, кто предоставляет информацию, а тот, кто ее получает. В таких случаях получатель готов заплатить за услуги «Каргонавта».

Текущий портфель клиентов состоит из более шестисот клиентов в различных сегментах. Среди этих сегментов авиакомпании, операторы (обработчики), экспедиторы (таможенные брокеры), агенты по продажам, автотранспортные компании, аэропорты и правительственные учреждения. Они обмениваются более чем 70 мил. электронных сообщений с помощью системы «Каргонавт».

3.1.4 Портфель услуг

Основные услуги, предлагаемые «Каргонавт» приведены ниже:

Услуга обработки сообщений

Основной и наиболее важной составляющей "единого окна" является услуга обработки сообщений, таких как маршрутизация, аутентификация, форматирование и

проверка синтаксиса сообщений, преобразование сообщений и хранение данных в информационных хранилищах (архиве).

С помощью вышеуказанной услуги различные виды информации могут быть распространены в рамках одной отрасли, а также переданы в правительственные учреждения. Среди таких типов информации авиаанакладные, экспедиторские авиаанакладные, грузовой манифест, обновления грузового статуса, обновления статуса перелета, различные виды деклараций (таможенная, фитосанитарная и ветеринарная) и нескольких местных видов сообщений.

Служба обработки сообщений и обмена информацией является важной функцией. Так как почти вся информация проходит через систему «Каргонавт», они имеют возможность дополнить эту информацию и разработать дополнительные услуги (на основе этой информации).

Вы можете спросить, почему компания не создаст свои собственные службы сообщений с партнерами в цепочке поставок. Теоретически экспедитор в Амстердаме должен обмениваться информацией, по меньшей мере, с десятью обработчиками, тридцатью авиакомпаниями, двадцатью грузовыми компаниями и четырьмя государственными учреждениями. В результате экспедитор должен создать, по крайней мере, шестьдесят четыре интерфейса. «Каргонавт» предлагает единый интерфейс для отрасли в целом. Наиболее общепринятые электронные сообщения для клиентов приведены в следующей таблице:

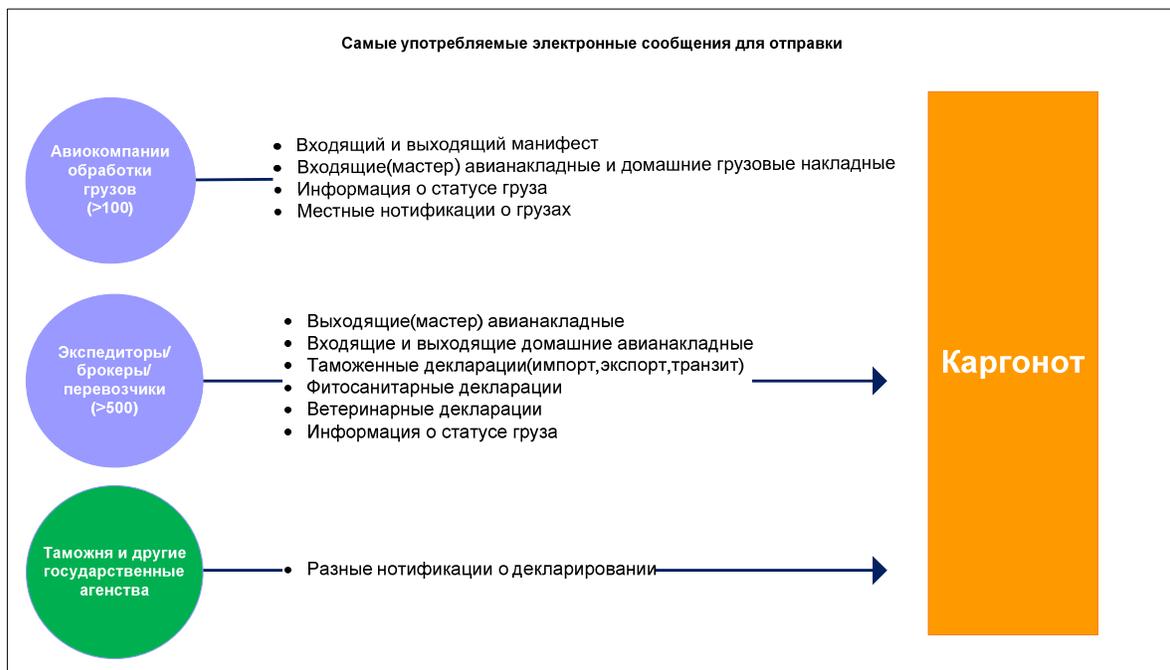


Рисунок 3-2: Наиболее часто употребляемые электронные сообщения, подлежащие обработке на подачу



Рисунок 3-3: Наиболее часто употребляемые электронные сообщения, подлежащие обработке на получение

Решения для прибывающих и отправляющихся рейсов

Все коммуникации между представителями промышленности и таможни, касающиеся импорта, экспорта и транзитных деклараций, осуществляются Каргонавтом. Так как вся логистическая информация также направлена через Каргонавт, система может связать всю информацию и предоставить таможенную основную информацию по полету. Это означает, что предоставляется не только грузовой манифест, но и более детальная информация, как например, авианакладные и экспедиторские накладные. Для рейсов, отправляющихся за границу, таможенные декларации также были включены. Как результат, таможня имеет доступ к всеобъемлющей информации, что позволяет проводить анализ рисков и инспекции. Работники таможни регистрируют и анализируют эту информацию в своих собственных системах.

Виртуальная свободная таможенная зона

Вместе с ACN (организация-филиал), Каргонавт разработала виртуальную свободную таможенную зону под названием DGVS, которой нет аналогов в мире. В рамках этой виртуальной зоны, под таможенным контролем происходит свободный обмен поставками между различными компаниями без представления транзитной декларации. Например, компания по наземной обработке грузов может освободить импорт отгрузки непосредственно в транспортно-экспедиторскую компанию, не запрашивая таможенную декларацию.

Это стало возможным благодаря тому, что участники свободной зоны предоставляют Каргонавту обновленную информацию о статусе всех своих поставок. Каргонавт разработал приложение для промышленности и таможенных органов. Таким образом, таможня способна контролировать весь процесс обмена поставками, не

запрашивая дополнительных деклараций транзита (доступная информация о статусе может быть повторно использована среди представителей индустрии).

Услуги для других агентств

Среди других основных учреждений, которые проводят инспекции и получают информацию заранее, ветеринарные органы инспекции органы инспекции здоровья растений. Они получают так называемые ветеринарные декларации и фитосанитарные декларации. Декларация используется для того, чтобы в обязательном порядке соответствующие учреждения об импортных грузах, прибывающих на границу (декларацию не следует путать с так называемым сертификатом, который часто выдается государственными учреждениями в месте отправления груза). Эти специфические декларации согласованы с таможенной декларацией (аналогичные поля для заполнения /стандарты) и имеют несколько дополнительных полей для внесения специфической информации. Это позволяет эффективно использовать данные и предоставлять декларации.

Электронный фрахт

Каргонавт работает в настоящее время над различными экспериментальными проектами вместе с частными компаниями и таможенными органами, чтобы извлечь выгоду от электронного фрахтования. Электронное фрахтование является важной инициативой Международной Ассоциации Воздушного Транспорта (IATA), направленной на окончательную ликвидацию всех бумаг, связанных с грузом. Дополнительную информацию по электронному фрахтованию, см. в соответствующем разделе ниже.

Таможенная процедура

В течение последних десятилетий, голландские таможенные органы превратилась из организации, полностью основанной на инспекции в главный орган надзора. То есть вся соответствующая информация о грузах подается воздушно-транспортными компаниями таможне в электронном виде, до прибытия или отбытия. Автоматизированные процессы облегчают все процедуры, касающиеся декларирования и помогают сопоставить их с предоставленными данными по отгрузке.

Таким образом, таможня может создать прозрачность в цепочке поставок грузовых авиаперевозок. Такая прозрачность на основе предоставленной информации может обеспечить полный контроль всей цепочки поставок грузов. Благодаря полной прозрачности (и отслеживанию) грузов, может быть создан целенаправленный и сокращенный режим проверки, а инспекция документов может производиться позднее.

На основе анализа рисков, только часть этих поставок проверяется на основе выборочных критериев. Анализ рисков фокусируется, например, на определенных видах товаров, торговых партнерах или подозрительных компаниях, занимающихся грузами. Большинство грузов с (доказанным) ограниченным риском могут проходить через процедуру напрямую, если таможней не указано иное.

Преимущества очевидны: несмотря на сокращение проверок, таможня способна осуществлять надзор за цепочкой поставок воздушных перевозок. В тоже время, отрасль воздушных перевозок может обеспечить эффективную цепочку поставок при уменьшении помех, вызванных правительственными/таможенными инспекциями.

Импорт

Авиакомпания предоставляет свой грузовой манифест таможене в электронной форме до прибытия груза. Это отправная точка для всех последующих таможенных процедур. Большинство экспедиторов и все наземные компании-обработчики имеют таможенные склады для хранения не оплаченных пошлиной товаров. Благодаря виртуальной свободной таможенной зоне в Амстердаме, партии товаров могут подлежать обмену между такими таможенными складами без таможенных требований. Альтернативой этому может быть создание транзитной декларации для перемещения партий товаров под таможенным контролем, что является сравнительно трудоемким процессом. В конечном итоге составлена импортная декларация для отгрузки. Декларации предоставляются в электронном виде, и таможня дает свой ответ напрямую (например, в течение нескольких минут, 24 часа в сутки, 7 дней в неделю). Ответ может быть: уведомление о том, что груз приняли (более чем в 95% случаев), просьба представить сопроводительные документы в таможню, или уведомление о требовании пройти вещественную инспекцию.

Экспорт

Процесс экспорта похож на процесс для импорта. Грузовой манифест в данном случае используется для закрытия всех процедур, после того как партия экспорта покинула Европейский Союз.

3.2 Портовые власти инициаторы в морском порту Роттердама

Морской порт Роттердама создал "единое окно" с услугами аналогичными услугам Каргонавта, под названием «Портбэйс». Портбэйс охватывает только морской транспорт и транспорт внутренних вод. Главный интерес для настоящего исследования представляет собой отличительная черта данной бизнес модели.

Портовые власти (в Роттердаме) основали Портбэйс и в настоящее время финансируют большинство мероприятий в рамках этой компании. Услуги, которые оказывает Портбэйс, считаются частью общих портовых услуг и, следовательно, являются неотъемлемой частью других сборов в порту. В результате этого, частные компании могут воспользоваться услугами Портбэйс за небольшую плату. Эти услуги не являются обязательными, но в некоторых случаях являются необходимыми для эффективного процесса.

Если данную бизнес-модель использовать в аэропорту, то это означает, что администрация аэропорта финансирует "единое окно" и увеличивает общие аэропортовые сборы (наиболее вероятно, сборы за посадку и / или сбор, основанный на объе-

ме груза). На первоначальной стадии такая модель служит отправной точкой. В долгосрочной перспективе эта бизнес-модель должна эволюционировать в более рыночную модель.

3.3 Государственно-частное партнерство в Сингапуре

Еще одним примером «единого окна» с другой структурой управления/ бизнес-моделью является TradeXchange в Сингапуре⁶. Она представляет собой нейтральную и безопасную платформу торговли ("единое окно"), которая облегчает обмен информацией в торговых и логистических кругах Сингапура.

TradeXchange – это IT-инициатива, управление которой осуществляется несколькими учреждениями: Таможенной службой Сингапура, Советом экономического развития и Службой по развитию информационно-коммуникационных технологий Сингапура. Это первый IT-проект в Сингапуре, который будет реализован в рамках государственно-частного сотрудничества (ГЧС). Правительство Сингапура назначило частную компанию под названием CrimsonLogic Pte Ltd в качестве независимого подрядчика для разработки, эксплуатации, управления и обслуживания этого проекта. CrimsonLogic Pte Ltd сотрудничает с другими сервис-провайдерами, которые предлагают услуги TradeXchange. На всех стадиях создания и функционирования системы «единого окна» была заметна сильная поддержка со стороны Сингапурского правительства, которая отражает специфические структуры частно-государственных отношений в азиатском регионе.

«Единое окно» TradeXchange обеспечивает связь между коммерческими и регулятивными системами для торговых и логистических кругов Сингапура. Кроме того, TradeXchange предлагает электронное «единое окно» для комплексного документооборота, подачи заявлений и запросов в морские порты, аэропорты, морским властям, таможенным и контролирующим органам островного города-государства Сингапур.

За дополнительной информацией обращайтесь: www.tradexchange.gov.sg

3.4 Программа Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) по электронному фрахту

Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) является инициатором программы по электронному фрахтованию. Эта программа отражает инициативу по ликвидации всех бумаг в процессе грузовых авиаперевозок. Философия электронного «единого окна» (ЭЕО) тесно связана с этой программой. Информация, приведенная в этом разделе, дает обзор программы электронного фрахтования. Более подробную информацию можно найти на вебсайте www.iata.org.

⁶ ранее разработанная система «единого окна» называлась TradeNet, в дальнейшем интегрирована в TradeXchange

Смысл электронного фрахта: устранение необходимости заполнять и транспортировать бумаги

IATA признает необходимость и возможность, чтобы улучшить производительность и экономическую эффективность цепочки поставок грузовых авиаперевозок. На сегодняшний день отрасль воздушных грузоперевозок по-прежнему почти полностью зависит от бумажных процессов в ходе перемещения грузов. В среднем одна отгрузка генерирует более 30 документов, которые используются и/или циркулируют между сторонами, вовлеченными в этот процесс. Помимо того, что эти бумажные процессы являются экономически неэффективными, они также не отвечают таким ключевым требованиям воздушных грузоперевозок как безопасность и скорость.

В конце 2004 года IATA запустила проект электронного фрахта, направленный на то, чтобы прекратить все бумажные операции в цепочке авиапоставок, и создать условия для замены существующих процессов на новые, так чтобы индустрии и правительства полагались на электронный обмен информацией между вовлеченными сторонами в целях содействия движению грузов.

Долгосрочной целью этого проекта является устранение необходимости пользоваться и перевозить бумажные документы для любых заинтересованных сторон, т.е. создание так называемого безбумажной электронного фрахта. Достижение этой цели потребует радикальных изменений в нормативно-правовой сфере. IATA решила, что уничтожение бумажных операций является более реалистичным подходом, который предоставит представителям индустрий наибольшую бизнес-выгоду. Электронный фрахт IATA благодаря отсутствию бумажных операций позволит, например, исключить транспортировку бумажных документов в цепочке поставок авиагрузов. Несмотря на то, что в исключительных случаях может требоваться оригинал бумажных документов, их бумажные копии или распечатки документов в электронной форме, таковые не будут нужны для прохождения таможенной очистке.

Бумажные документы, которые следует ликвидировать

Проектная группа IATA рассмотрела возможность изъятие из оборота бумажных документов, содействующих передвижению грузов по всей цепочке поставок, которые либо опираются, либо могут опираться на согласованные международные стандарты электронных сообщений к 2010 году. Согласованное международное электронное сообщение является таковым, если оно было одобрено органами, относящимися к данной отрасли, либо органами, устанавливающими международные стандарты, и имеет отношение к электронному фрахту IATA.

Учитывая вышеперечисленные требования, таковыми документами являются:

1. Счет-фактура
2. Упаковочный лист
3. Сертификат происхождения
4. Экспортная декларация
5. Таможенное разрешение на экспорт
6. House Manifest (декларация авиагруза)

7. Оригинал авианакладной/ главная авианакладная
8. Экспедиторская накладная
9. Экспортная грузовая декларация
10. Грузовой манифест
11. Импортная декларация
12. Импортная декларация товаров
13. Таможенное разрешение на импорт

Статус проекта и "дорожная карта" по ликвидации бумажных документов

IATA запустила свой пилотный проект в шести аэропортах в 2007 году. IATA оказала им помощь в формировании правовой, технической и бизнес среды для ликвидации всех бумажных документов и постепенно внедряет данную идею. Стратегией для полной ликвидации бумажных документов является постепенное привлечение новых стран и аэропортов к внедрению электронного фрахта. Прошло много лет, прежде чем был создан "климат" благоприятный для внедрения концепции электронного билета. На сегодняшний день большинство авиабилетов являются электронными. Необходимо устранить различные препятствия, прежде чем программа электронного фрахта сможет войти в силу, однако успех ее внедрения является неизбежным. Любая инициатива электронного «единого окна», особенно в области воздушных грузоперевозок, должна учитывать предыдущий опыт и принимать во внимание существующие общепринятые стандарты и нормативно-правовую среду. В настоящее время (июнь 2009) 49 аэропортов в 19 странах участвуют в программе. Ни один из этих аэропортов, не расположен в России, странах СНГ или Восточной Европе.

ЧАСТЬ 2. НАЧАЛЬНЫЙ ДОКЛАД: АЭРОПОРТ ВНУКОВО

4 Аэропорт Внуково

В рамки этого проекта входит исследование исключительно воздушных грузоперевозок в аэропорту Внуково. Эта глава описывает бизнес процессы, реализуемых в рамках экспорта/импорта грузов перевозимых через аэропорт Внуково, а также субъектов внешнеэкономической деятельности со стороны частных структур и правительства.

4.1 Аэропорт Внуково – часть московского авиатранспортного узла

Московский авиационный узел (МАУ) является одним из ключевых элементов российской воздушно-транспортной системы, который объединяет аэропорты федерального значения «Внуково», «Домодедово» и «Шереметьево»:

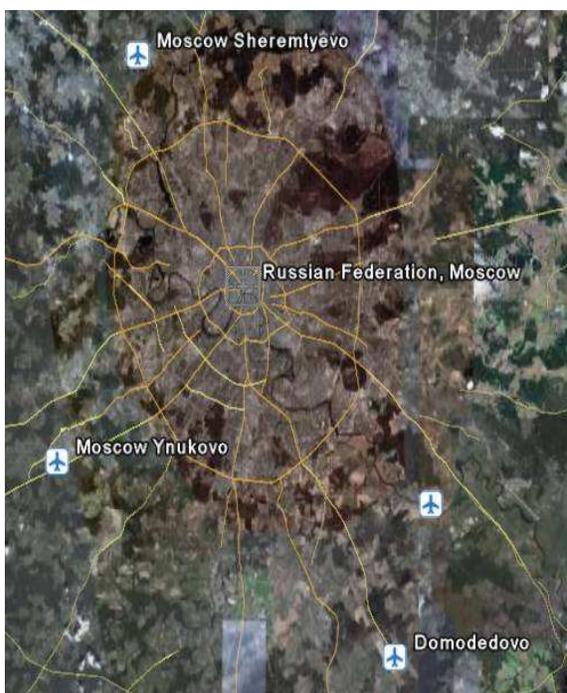


Рисунок 4-1: Международные аэропорты Москвы

Прямая конкуренция между московскими аэропортами стимулирует их к расширению ассортимента аэропортовых услуг и повышению качества обслуживания, что может рассматриваться благоприятствующим фактором, способствующим заинтересованности аэропортов к внедрению проекта «Единого окна». В целом, развитие МАУ характеризуется постоянным ростом; на настоящий момент узел обслуживает 43.4 мил. пассажиров и 356000 тонн груза. Этот проект фокусируется на аэропорту Внуково (однако невозможно использовать результаты настоящего исследования в отношении других аэропортов, либо в более широком масштабе).

Аэропорт	Пассажиры (х миллион)	Всего грузов (х 1,000 тонн)	Доля иностранных грузов (х 1,000 тонн)
Домодедово	20.4	145.1	57.5
Шереметьево	15.1	182.5	141
Внуково	7.9	28.5	3.9
Всего по Москве	43.4	356.1	75.5

Таблица 4-1: Статистика аэропортов Москвы 2008г.

4.2 Вехи в развитии аэропорта Внуково

Начиная с 2004 года правительство Москвы - главный акционер аэропорта Внуково, проводит его масштабную реконструкцию аэропорта Внуково. Среди достижений этой реконструкции – новый пассажирский терминал, подземный туннель и станция ж/д вокзала, которая соединяет аэропорт Внуково с системой метро Москвы.

Также на сегодняшний день введен в строй новый пассажирский терминал и новый почтовый грузовой терминал, расширена парковка и подлежит реконструкции взлетно-посадочная полоса.

4.3 Грузовые характеристики аэропорта Внуково

В аэропорту Внуково в 2008 году было обработано 22 173,4 т грузов. Более 90% груза было внутренним (российским). Основу грузопотоков составили перевозки грузов внутри России, 88% из них было перевезено пассажирскими, и 12% грузовыми рейсами. Грузопоток сохраняет свою направленность "из Москвы" – 77% всех грузов. Основными направлениями грузоперевозок являются Краснодар, Махачкала, Якутск, Владивосток, Тюмень, Дамаск, Самара, Сургут, Ставрополь, Санкт-Петербург.

Половина всех грузов было перевезено всего на рейсах 4-х авиакомпаний: ЮТэйр - 25,4%, Владивосток Авиа - 9,1%, Якутия - 7,9%, Кавминводываиа - 7,9%

4.4 Участники процесса

Главные участники грузовых воздушных перевозок в аэропорту Внуково вкратце описаны ниже:

i. ОАО «Аэропорт Внуково»

ОАО «Аэропорт Внуково» - является основным владельцем производственных ресурсов, обеспечивает функционирование всей аэропортовой инфраструктуры. Главным акционером является правительство г. Москвы.

4.4.2 ОАО «Внуково Хэндлинг»

ОАО «Внуково Хэндлинг» несет ответственность за единую систему надземной обработки грузов, координирует предоставление авиакомпаниям аэропорта Внуково аэропортовых услуг в единых стандартах в рамках единого договора, являясь своего рода посредником между предприятиями аэропорта, предоставляющими аэропортовые услуги, - и авиакомпаниями, потребителями этих услуг. Операционное координирование предприятий носит название «Центрального операционного и отprawочного контроля».

4.4.2.1 ЗАО «Внуково Терминал»

ЗАО «Внуково Терминал» предоставляет авиалиниям услуги по обработке грузов и находится в собственности у частных акционеров. Грузовой терминал состоит из 4240 м² товарного склада, где есть место для хранения не оплаченных пошлиной товаров и место для специальных грузов. В настоящее время «Внуково Терминал» работает с погрузкой/разгрузкой грузов в/из самолетов и занимается перевозкой грузов в/из терминала.

В нынешнем грузовом складе (принадлежащем ООО «Внуково Карго») существует пост таможен, который осуществляет таможенные процедуры и таможенную очистку международных авиагрузов, доставленных в аэропорт Внуково.

4.4.2.2 ООО «Внуково-Карго»

Предприятие создано для ввода в строй нового почтово-грузового комплекса (ПГК), которое планируется пустить в эксплуатацию в июне 2009 года. Грузовой комплекс имеет пропускную способность 150.000 тонн в год и он оборудован для всех видов специальных грузов.

4.4.2.3 ООО «Мэйджор Карго Сервис»

«Мэйджор» является одним из двух таможенных брокеров в аэропорту Внуково. «Мэйджор» работает во всех международных аэропортах Москвы и имеет региональную сеть в 56 аэропортах России. Офис «Мэйджор» находится в грузовом терминале Внуково. "Мэйджор Карго Сервис" предлагает клиентам агентские услуги по продаже и бронированию грузовых перевозок, экспедиторские услуги, а также таможенное оформление как генеральных, так и специальных категорий грузов (таможенные брокерские услуги)

4.4.2.4 ООО «Альфа Логистик»

«Альфа Логистик» -- это еще один таможенный брокер в аэропорту Внуково, который также имеет свои представительства во всех аэропортах России. «Альфа Логистик» предлагает (более или менее) похожие услуги, что и «Мэйджор», и специализируется на таможенном оформлении самолетов, а также запасных частей.

4.5 Участники из государственного сектора

Различные представители государственного сектора работают над воздушными грузовыми перевозками. Некоторые из них имеют прямое отношение к воздушным грузовым перевозкам (например, таможня, ветеринарная и фитосанитарная инспекция), другие участники имеют опосредованное отношение к этому процессу (Ростек, Росграница).

4.5.1 Министерство транспорта Российской Федерации

Минтранс России разрабатывает Типовую Технологическую схему организации пропуска через государственную границу РФ, включая оформление лиц, транспортных средств и грузов в пунктах пропуска аэропорта. Это является моделью работы агентств по контролю госграницы в аэропортах.

4.5.2 Росграница

Специализированный федеральный орган – Росграница – был образован в 2007 году в целях создания благоприятных условий для эффективного контроля на приграничных пропускных пунктах (ППП). Ее деятельность связана с межведомственной коммуникацией, включая техническую поддержку информационного обмена между различными агентствами, вовлеченными в пограничный контроль, таможенные процедуры и другие связанные контрольные функции. Росграница утверждает технологическую схему оформления лиц, транспортных средств и грузов по каждому конкретному аэропорту. Все остальные ведомства работают на основе вышеуказанных 2-х документов, подготовленных Министерством транспорта и Росграницей.

4.5.3. Таможня

Как и во многих других странах таможенные органы являются важной частью процесса воздушных перевозок. Они занимаются таможенным оформлением и таможенным контролем; взиманием пошлин, налогов, таможенных сборов, и созданием благоприятных условий для торговли. Таможня есть и в аэропорту Внуково, так как Внуково является одним из международных аэропортов России.

4.5.4. Отдел ветеринарного надзора в аэропорту Внуково

Основные функции:

- 1) Организация и осуществление ветеринарного надзора (контроля), оформление и выдача ветеринарной документации для экспорта, импорта, транзита грузов, перевозимых через пункты проверки на границе;
- 2) Контроль за правильностью оформления ветеринарной сопроводительной документации;
- 3) Осуществление контроля за ветеринарно-санитарным состоянием транспортных средств, самолетов, складских помещений в международных аэропортах;
- 4) Запрещение дальнейшего перемещения животных и других грузов, признанных опасными, а также в случаях нарушений ветеринарно-санитарных требований РФ

Отдел ветеринарного надзора подчиняется Управлению Федеральной службы по ветеринарному и фитосанитарному надзору г. Москвы и Московской области. Это один из территориальных органов «Россельхознадзора».

4.5.5. Отдел фитосанитарного надзора в аэропорту Внуково

Основные функции:

- Проверка наличия фитосанитарных сертификатов и правильность их оформления;
- задержание, составление актов изъятия продукции, не соответствующей фитосанитарным требованиям;
- выдача предписаний об осуществлении необходимых карантинных мероприятий, включая возврат или уничтожение подкарантинных партий товара;
- выдача актов государственного карантинного фитосанитарного контроля на каждую партию подкарантинного груза;
- сбор, обобщение и анализ информации о результатах контрольной и надзорной деятельности в области обеспечения карантина растений;

Отдел предлагает услуги в режиме онлайн, позволяющие зарегистрировать предварительную электронную заметку о партии импортных товаров (www.priorcontrol.com).

Подобно Отделу ветеринарного надзора, Отдел фитосанитарного надзора является частью Федерального агентства по ветеринарной и фитосанитарной инспекции г. Москвы и Московской Области, территориального подразделения Россельхознадзора.

4.5.6. Отряд пограничного контроля ФСБ России в аэропорту Внуково (Пограничная служба ФСБ России)

Основные функции:

- 1) Предотвращение несанкционированного и бесконтрольного пересечения государственной границы со стороны физических лиц и средств транспорта;
- 2) Осуществление пограничного контроля физических лиц и транспортных средств;
- 3) Ведение учета и статистики въезда/выезда физических лиц и транспортных средств

Следовательно, так как их полномочия связаны не с перемещением грузов, а с перемещением физических лиц и средств транспорта, они имеют всего лишь косвенное влияние на процессы, связанные с воздушными грузовыми перевозками.

4.5.7. ФГУП «РОСТЭК»

ФГУП «РОСТЭК» - федеральное государственное унитарное предприятие созданное в 1992 году Федеральной таможенной службой РФ. Деятельность предприятия осуществляется под контролем государства и ориентируется на реализацию ряда государственных задач в области таможенной политики.

5 Законодательная структура и развитие

Эта глава описывает законодательную структуру и развитие законодательства. Важной частью законодательной структуры является составляющая, регулирующая таможенные правоотношения, которая описывает таможенные требования, предварительные условия и рабочие процедуры, касающиеся «единого окна». Кроме того, приведены два важных Постановления Правительства Российской Федерации, излагающие позицию Российской Федерации в отношении правил контроля на Пограничных пропускных пунктах (ППП) и Межведомственной информационной системы (МИС).

5.1 Иерархия источников таможенного законодательства:

- Конституция Российской Федерации;
- Международные конвенции и договоры;
- Федеральные Конституционные законы
- Федеральные Законы;
- Подзаконные нормативные правовые акты (нормативные правовые акты Президента РФ и Правительства РФ, нормативные правовые акты федеральных органов исполнительной власти).

Конституция Российской Федерации

Главные положения, касающиеся области таможенного регулирования, сформулированы в статье 8 и статье 74. Ст.8 содержит список гарантий, такие как: свободное экономическое пространство, свободное передвижение товаров, услуг и поддержка конкуренции. Главные принципы таможенного права отражены в статье 74.

Международные конвенции, в которых участвует Российская Федерация

Следующие международные конвенции, были ратифицированы Российской Федерацией:

- Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (Киотская конвенция 1979г., и новая редакция Киотской конвенции 1999г.);
- Международная конвенция о Гармонизированной системе описания и кодирования товаров 1983г.;
- Конвенция о временном ввозе (Стамбульская конвенция), заключенная в 1990г.;
- Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров 1972г.;
- Двусторонние договоры России в области таможенного права.

Федеральные законы

Федеральные законы являются важной группой законов, которые лежат в основе таможенного законодательства. Сюда входят Таможенный кодекс (ТК), Налоговый кодекс (НК), Гражданский Кодекс (ГК), Банковский кодекс (БК) и Закон о таможенных пошлинах РФ.

Подзаконные нормативные правовые акты

Подзаконные нормативные правовые акты являются вспомогательными и согласованы с Конституцией, международными нормами и соглашениями и федеральными законами РФ. Они включают в себя нормативные акты Президента РФ и Правительства РФ, нормативные правовые акты федеральных органов исполнительной власти, которые основаны на законодательных актах в области таможенного регулирования, с целью их внедрения.

и состоят из нормативных правовых актов Президента РФ, постановлений и распоряжений Правительства РФ, нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти. Они основаны на базе таможенного законодательства, и их цель – это уточнение и применение нормативных правовых актов и являются дополнением к конституционным положениям, международным нормам и договорам, федеральным законам.

5.2 Таможенный кодекс Российской Федерации

Таможенный кодекс РФ (ТК) регулирует все виды таможенной деятельности и организацию таможенной службы в России. В общем, ТК содержит те же принципы, что и большинство таможенных кодексов мира. Положения и статьи наиболее тесно связанные с программой «Единого окна» приведены ниже:

Согласно ТК РФ. Ст. 66 «Таможенная очистка и методы контроля, осуществляемые иными государственными органами» таможенная очистка может быть завершена только после осуществления санитарно-карантинного, карантинного фитосанитарного, ветеринарного и других видов государственного контроля.

Статья 75. Документы и сведения, представляемые при международной перевозке воздушным транспортом.

При международной перевозке воздушным транспортом перевозчик сообщает таможенному органу следующие сведения:

- 1) указание знаков национальной принадлежности и регистрационных знаков самолета;
- 2) номер рейса, указание маршрута полета, пункта вылета, пункта прибытия;
- 3) наименование компании использующей судно;
- 4) о количестве членов экипажа;
- 5) о количестве пассажиров на судне, их фамилии и инициалы, наименование пунктов посадки и высадки;
- 6) указание видов товаров;

- 7) номер грузовой накладной, количество мест по каждой грузовой накладной;
- 8) наименование пункта погрузки и пункта выгрузки товаров;
- 9) о количестве бортовых припасов, погружаемых на судно или выгружаемых с него;
- 10) о наличии (об отсутствии) на борту судна международных почтовых отправок;
- 11) о наличии (об отсутствии) на борту судна товаров, ввоз которых на таможенную территорию Российской Федерации запрещен или ограничен.

Перевозчик сообщает сведения, указанные в пункте 1 настоящей статьи, путем представления таможенному органу следующих документов:

- 1) стандартного документа перевозчика, предусмотренного международными соглашениями в области гражданской авиации (генеральная декларация);
- 2) документа, содержащего сведения о перевозимых на борту воздушного судна товарах (грузовая ведомость);
- 3) документа, содержащего сведения о бортовых припасах;
- 4) авиагрузовых накладных;
- 5) документа, содержащего сведения о перевозимых на борту пассажирах и об их багаже (пассажирская ведомость);
- 6) документа, предписываемого Всемирной почтовой конвенцией.

Согласно ч.2 ст. 131 ТК РФ при декларировании товаров представляются следующие основные документы:

- договоры международной купли-продажи;
- имеющиеся в распоряжении декларанта коммерческие документы;
- накладные, транспортные (перевозочные) документы;
- разрешения, лицензии, сертификаты и (или) иные документы, подтверждающие соблюдение ограничений, установленных в соответствии с законодательством Российской Федерации о государственном регулировании внешнеторговой деятельности;
- документы, подтверждающие происхождение товаров, в случаях, предусмотренных статьей 37 настоящего Кодекса;
- платежные и расчетные документы;

- документы, подтверждающие сведения о декларанте и лицах, указанных в статье 16 настоящего Кодекса.

В целях заверения стоимости товаров, указанной в таможенной декларации, декларант обязан представить документальное подтверждение заявленной таможенной стоимости и обосновать рациональность метода, который был использован для определения таможенной стоимости.

Статья 155. Виды таможенных режимов

1. В целях таможенного регулирования в отношении товаров устанавливаются следующие виды таможенных режимов:

1) Основные таможенные режимы:

- выпуск для внутреннего потребления;
- экспорт;
- международный таможенный транзит;

2) Экономические таможенные режимы:

- переработка на таможенной территории;
- переработка для внутреннего потребления;
- переработка вне таможенной территории;
- временный ввоз;
- таможенный склад;
- свободная таможенная зона (свободный склад);

3) Завершающие таможенные режимы:

- реимпорт;
- реэкспорт;
- уничтожение;
- отказ в пользу государства;

4) Специальные таможенные режимы:

- временный вывоз;
- беспошлинная торговля;
- перемещение припасов;
- иные специальные таможенные режимы.

Статья 366. Формы таможенного контроля

Формами таможенного контроля являются:

1) проверка документов и сведений;

2) устный опрос;

- 3) получение пояснений;
- 4) таможенная проверка;
- 5) таможенный осмотр товаров и транспортных средств;
- 6) таможенный досмотр товаров и транспортных средств;
- 7) личный досмотр;
- 8) проверка маркировки товаров специальными марками, наличия на них идентификационных знаков;
- 9) осмотр помещений и территорий для целей таможенного контроля;
- 10) таможенная ревизия.

Статья 402. Система таможенных органов

Структура таможенных органов включает в себя:

- 1) федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный в области таможенного дела;
- 2) региональные таможенные управления;
- 3) таможни;
- 4) таможенные пункты проверки

Создание, реорганизация и ликвидация региональных таможенных управлений, таможни и таможенных постов осуществляются федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным в области таможенного дела.

Региональные таможенные управления, таможни и таможенные посты действуют на основании общих или индивидуальных положений, утверждаемых федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным в области таможенного дела. Таможенные посты могут не обладать статусом юридического лица.

Статья 403. Функции таможенных органов

Таможенные органы выполняют следующие основные функции:

- 1) осуществляют таможенное оформление и таможенный контроль, создают условия, способствующие ускорению товарооборота через таможенную границу;

2) взимают таможенные пошлины, налоги, антидемпинговые, специальные и компенсационные пошлины, таможенные сборы, контролируют правильность исчисления и своевременность уплаты указанных пошлин, налогов и сборов, принимают меры по их принудительному взысканию;

8) ведут таможенную статистику внешней торговли;

Статья 423. Информационные системы, информационные технологии и средства их обеспечения, используемые таможенными органами

В соответствии с настоящим Кодексом и другими федеральными законами, разработка, создание и использование информационных систем и информационных технологий, в том числе основанных на электронных способах обмена информацией, и средств их обеспечения, осуществляются таможенными органами

Внедрение информационных систем и информационных технологий с использованием средств вычислительной техники и связи осуществляется в соответствии со стандартами, действующими в Российской Федерации, и международными стандартами.

5.3 Использование электронной декларации

Декларирование товаров в электронной форме регламентирует Инструкция о совершении таможенных операций при декларировании товаров в электронной форме № 395 от 30.03.2004 г., которая содержит следующие положения:

- Для совершения таможенных операций при декларировании товаров в электронной форме (электронная форма декларирования) требуется электронная цифровая подпись (ЭЦП) и проведения контроля на соответствие электронной декларации определенным таможенным требованиям;
- После формального логистического контроля и проверки на подлинность, электронная декларация регистрируется в базе данных таможенного органа и ей присваивается уникальный регистрационный номер;
- Лицу, декларирующему товары, не позднее 15 минут после завершения проверки направляют авторизированные сообщения, содержащие регистрационный номер таможенной декларации;
- В течение 3 часов рабочего времени с момента принятия и регистрации электронной декларации, проводится ее проверка с использованием информационной системы таможенного органа;
- Решение о выпуске (условном выпуске) товаров и результатах таможенной инспекции будет объявлено.

5.4 Координация органов в пунктах пропусков через государственную границу

С целью дальнейшего улучшения Соглашения о свободной торговле, Постановление Правительства РФ №872 от 20.11.2008 подтвердило «Правила осуществления контроля в контрольно-пропускных пунктах (КПП) через государственную границу Российской Федерации».

1. Настоящие Правила определяют порядок осуществления контроля в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации (далее - пункты пропуска) лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных в целях координации деятельности государственных органов, осуществляющие контрольные функции в пунктах пропуска.

2. Официальный контроль в пунктах пропуска осуществляется подразделениями органов пограничного, таможенного, санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного, транспортного контроля (далее - государственные органы контроля) в пределах установленных законодательством Российской Федерации полномочий и должен обеспечивать:

- минимизацию времени проведения контроля;
- исключение дублирующих функций и действий;
- сокращение количества взаимодействий должностных лиц государственных контрольных органов с контролируемыми лицами, транспортными средствами, грузами, товарами и животными, в том числе за счет реализации принципа "одной остановки".

3. При осуществлении контроля в пункте пропуска применяется принцип «одной остановки». Согласно этому принципу перевозчик (или лицо, действующее от его имени) одновременно с документами, представляемыми в соответствии с таможенным законодательством Российской Федерации при прибытии товаров и транспортных средств на таможенную территорию Российской Федерации, представляет должностному лицу таможенного органа документы, необходимые для осуществления иных видов контроля, в порядке и случаях, которые определены Правительством Российской Федерации.

4. Таможенные органы направляют документы, необходимые для осуществления иных видов контроля, представителям соответствующих государственных контрольных органов, которые после завершения контроля информируют таможенные органы о результатах таможенного осмотра, возможности пропуска грузов/ товаров через государственную границу Российской Федерации либо о целесообразности проведения дальнейшего осмотра или досмотра.

Обмен данными между таможенными органами и соответствующими государственными контрольными органами производится, в том числе путем информационного взаимодействия с использованием электронных средств обработки и передачи данных.

5. После осуществления контроля государственными контрольными органами таможенные органы информируют перевозчика (лицо, действующее от его имени) о результатах контроля и принятом решении в отношении перемещаемых им товаров через государственную границу Российской Федерации. Государственный контрольный орган, принявший решение о запрете, пропуска через государственную границу Российской Федерации грузов/ товаров оформляет его в письменной форме.

6. В случае необходимости, осмотр и досмотр грузов/ товаров проводится в специально обустроенной зоне пункта пропуска таможенными и пограничными органами с участием представителей соответствующих государственных контрольных органов.

7. При убытии транспортных средств, грузов, товаров и животных с территории Российской Федерации таможенные органы принимают решение об их пропуске через государственную границу Российской Федерации на основании разрешительных документов, полученных от компетентных государственных органов.

В воздушных пунктах пропуска последовательно осуществляются следующие виды контроля:

По прибытию лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных на территорию Российской Федерации:

- санитарно-карантинный (при необходимости и только в отношении физических лиц);
- пограничный;
- санитарно-карантинный, ветеринарный, карантинный фитосанитарный (при необходимости и только в пунктах пропуска, специализированных по видам перемещаемых грузов, товаров и животных);
- таможенный;

При отъезде физических лиц и отбытии транспортных средств, грузов, товаров и животных с территории Российской Федерации:

- санитарно-карантинный, ветеринарный, карантинный фитосанитарный (при необходимости);
- Таможенный;
- Пограничный.

Последовательность осуществления государственными контрольными органами основных контрольных действий в пунктах пропуска определяется типовыми схемами организации пропуска через государственную границу Российской Федерации лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных, которые разрабатываются для пунктов пропуска по видам международного сообщения.

Указанные типовые технологические схемы, разрабатываются Координационными советами в каждом региональном подразделении Росграницы. КС состоит из представителей всех государственных контролирующих органов и утверждает техноло-

гические схемы в отношении каждого пункта пропуска аэропорта. Эти схемы в дальнейшем получают одобрение со стороны Министерства транспорта Российской Федерации по согласованию с Федеральной службой безопасности Российской Федерации, Федеральной таможенной службой, Министерством сельского хозяйства Российской Федерации, Министерством здравоохранения и социального развития Российской Федерации и Федеральным агентством по обустройству государственной границы Российской Федерации (Росграница).

Технологические схемы в каждом ППГ описывают организацию пропуска через государственную границу Российской Федерации лиц, грузов, транспортных средств на основе типовых схем, разработанных Министерством транспорта, и с учетом местных условий, описанных в протоколе заседания КС, созданного в каждом пункте пропуска. В этих технологических схемах должна быть установлена продолжительность осуществления контроля в пунктах пропуска.

5.5 Упрощенный таможенный коридор

Упрощенный таможенный коридор (далее – УТК) - важный пробный проект по развитию, который может привести к изменениям в законодательстве. Так как аэропорт Внуково участвует в этом пробном проекте, это может породить интересный ноу-хау в области развития «Единого окна».

УТК - это шестимесячный пробный тест между Турцией и Российской Федерацией. Аэропорт Внуково будет участвовать в этом эксперименте с целью благоприятных упрощения процедур торговли между двумя странами. (Письмо ФТС РФ от 18 сентября 2008 года N 01-12/0033).

Процедура УТК следующая:

Коммерческие компании, участвующие в УТК, и предоставляющие таможене предварительную информацию (как например, авианакладная, товаротранспортная накладная) получат следующие преимущества:

- Приоритет в пунктах пропуска и в - местах основного таможенного оформления;
- Проведение документального контроля и в случае, если представленные документы являются достаточными, досмотр не должен проводиться;
- Возможность использования банковских гарантий за расчеты по внешне-торговым сделкам;
- Таможенная декларация может быть принята таможенными органами, даже если компания, участвующей в УТК, предоставила неполный комплект документов, однако взяла на себя обязательства предоставить недостающие документы позже;
- В процессе электронного обмена информацией, Стороны будут использовать всемирно признанные нормы, стандарты и рекомендации.

В течение трех месяцев после подписания настоящего Протокола Стороны согласуют:

- основные технологические принципы информационного обмена;
- перечень, структуру и формат передаваемых данных;
- требования к защите информации;
- порядок идентификации документов, товаров и транспортных средств, в отношении которых будет передаваться предварительная информация;
- порядок организации взаимодействия таможенных служб Российской Федерации и Турецкой Республики в рамках реализации УТК;
- стороны письменно проинформируют друг друга о готовности приступить к проведению эксперимента и о таможенных органах, принимающих участие в эксперименте.

Между данным пилотный проектом и концепцией «единого окна» существует важная связь. Опыт взаимодействия таможенных служб должен быть применен для развития программы «Единого окна».

5.6 Межведомственная информационная система (МИС)

Постановление Правительства РФ от 29 декабря 2008 № 1057 подтверждает позицию об автоматизированной межведомственной интегрированной информационной системе (МИИС) федеральных органов исполнительной власти (далее «агентств»), осуществляющих контроль в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации. Общее понимание таково, что система «единого окна» в России могла бы быть основана на МИИС. Соответственно, разработчикам системы по аэропорту Внуково и другим аэропортам следует сконцентрироваться на интегрирование с МИИС. Однако МИИС не является открытой системой широкого пользования и она строится на использовании существующих процессов и процедур (которые в настоящее время оперируются на базе бумажного документооборота в РФ).

5.6.1. Межведомственная интегрированная информационная система представляет собой государственную информационную систему, распределенную по территориям и обеспечивающую в автоматизированном режиме взаимодействие информационных систем контрольных органов и иных информационных систем. В функции МИИС входит формирование, ведение и актуализация единой базы данных, содержащей заверенную электронной цифровой подписью информацию (включая предварительную) о лицах и транспортных средствах, пересекающих государственную границу Российской Федерации, грузах, товарах и животных, перемещаемых через нее. МИИС предоставляет доступ к информации, содержащейся в единой базе данных с использованием инфраструктуры общероссийского государственного информационного центра.

5.6.2. Целями формирования межведомственной информационной системы являются:

технологическое обеспечение межведомственного информационного взаимодействия контрольных органов по принципу "единого окна" (однократное предоставление информации о лицах и транспортных средствах, грузах, товарах и животных) и

"одной остановки" (интегрированный государственный контроль) с использованием инфраструктуры общероссийского государственного информационного центра в автоматизированном режиме. Под межведомственным информационным взаимодействием контрольных органов подразумевается обмен информацией в автоматизированном режиме, а также регламентированное предоставление доступа к информационным ресурсам межведомственной информационной системы с использованием современных средств идентификации и электронной цифровой подписи.

5.6.3. Принципами, на основе которых формируется и функционирует межведомственная информационная система, являются:

- обеспечение технологической возможности информационного взаимодействия существующих и вновь используемых информационных систем контрольных органов и иных информационных систем;
- применение единых технологий информационного взаимодействия, унифицированных программно-технических средств;
- обеспечение целостности и достоверности передаваемой информации за счет применения электронной цифровой подписи;
- однократный ввод и многократное использование информации;
- обеспечение функционирования в режиме времени, близком к реальному;
- обеспечение конфиденциальности полученной информации.

5.6.4. Межведомственная информационная система включает в себя следующие сегменты:

- интеграционный сегмент, содержащий компоненты, обеспечивающие межведомственное информационное взаимодействие и позволяющие работать с единой базой данных с использованием инфраструктуры общероссийского государственного информационного центра;
- ведомственные сегменты;
- сегмент пункта пропуска, содержащий компоненты, обеспечивающие межведомственное информационное взаимодействие контрольных органов в пунктах пропуска.

5.6.5. Основными функциями интеграционного сегмента межведомственной информационной системы являются:

- реализация на федеральном уровне механизмов документирования, маршрутизации и обработки запросов, направляемых в единую базу данных и ведомственные базы данных в рамках межведомственного информационного взаимодействия;
- ведение и поддержка единой базы данных;
- подтверждение подлинности сертификатов ключей электронной цифровой подписи в электронных сообщениях (документах);
- обеспечение защиты передаваемой информации от несанкционированного доступа, искажения или блокирования;

- ведение единого реестра пользователей межведомственной информационной системы, обеспечивающего регламентированное предоставление доступа к ней;
- накопление, хранение и архивирование информации в рамках межведомственного информационного взаимодействия.

5.6.6. Основными функциями ведомственных сегментов контрольных органов являются:

- сбор в рамках компетенции контрольного органа в электронной форме заверенных электронной цифровой подписью сведений о лицах и транспортных средствах, пересекающих государственную границу Российской Федерации, о грузах, перемещаемых через нее, и их передача в единую базу данных;
- ведение ведомственной базы данных и обработка запросов, полученных из интеграционного сегмента межведомственной информационной системы;
- хранение и использование информации, полученной из интеграционного сегмента межведомственной информационной системы.

5.6.7. Основными функциями контрольно-пропускных пунктов (КПП) являются:

- прием (передача) электронных документов и (или) сведений, содержащихся в документах, необходимых для пересечения государственной границы Российской Федерации в КПП;
- автоматическое формирование запросов, направляемых в единую базу данных, и обработка полученных на них ответов;
- передача информации из КПП в межведомственную информационную систему;
- доставка электронных сообщений (документов) участникам межведомственного информационного взаимодействия в КПП;
- накопление, хранение и архивирование данных в рамках межведомственного информационного взаимодействия в КПП.

5.6.8. Участники межведомственного информационного взаимодействия.

- участниками межведомственного информационного взаимодействия являются поставщики и пользователи информации, операторы интеграционного сегмента, ведомственных сегментов контрольных органов, сегмента КПП и оператор общероссийского государственного информационного центра;
- ведомства являются поставщиками и пользователями информации;
- поставщики информации обеспечивают автоматизированный сбор, хранение, обработку, обобщение, передачу информации в рамках межведомственной информационной системы;
- иным органам исполнительной власти и организациям, может быть предоставлено право доступа к информации в соответствии с законодательством Российской Федерации;
- оператором интеграционного сегмента межведомственной информационной системы является Федеральное агентство по информационным технологиям;

- оператором сегмента КПП является Федеральное агентство по обустройству государственной границы Российской Федерации (Росграница).

5.6.9. Порядок доступа к информации участников межведомственного информационного взаимодействия

- Порядок доступа участников межведомственного информационного взаимодействия к информационным ресурсам данной системы определяется совместным регламентом (соглашением) участников (далее - совместный регламент).

5.6.10. Типовой совместный регламент утверждается совместным актом Федерального агентства по обустройству государственной границы Российской Федерации и Министерства связи и массовых коммуникаций Российской Федерации по согласованию с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти.

5.6.11. В совместном регламенте должны предусматриваться следующие сведения:

- перечень данных, подлежащих передаче;
- формат, состав, объем и протоколы получаемой и представляемой информации;
- права и обязанности сторон;
- условия использования электронной цифровой подписи, штампов времени;
- должностные лица, уполномоченные осуществлять межведомственное информационное взаимодействие;
- порядок разрешения и (или) ограничения доступа к передаваемой информации;
- при необходимости дополнительные положения, отражающие специфику межведомственного информационного взаимодействия.

5.6.12. Доступ участников межведомственного информационного взаимодействия к открытым информационным ресурсам межведомственной информационной системы осуществляется через единый сайт государственных услуг в сети Интернет.

5.6.13 Обеспечение функционирования межведомственной информационной системы

5.6.14 Ответственным за координацию работ по созданию межведомственной информационной системы, разработку функциональных требований к межведомственной информационной системе и организационно-техническое сопровождение работ по ее созданию является Федеральное агентство по обустройству государственной границы Российской Федерации.

5.6.15 Ответственным за формирование и реализацию единой технической политики в рамках создания и функционирования межведомственной информационной системы, разработку технического проекта межведомственной информационной системы, информационно-телекоммуникационной инфраструктуры, а также за соз-

дание и реализацию пилотной зоны межведомственной информационной системы является Федеральное агентство по информационным технологиям.

5.6.16 Использование межведомственной информационной системы утверждается совместным актом Федерального агентства по обустройству государственной границы Российской Федерации и Федерального агентства по информационным технологиям по согласованию с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти.

5.7 Главные выводы о законодательной базе

Кроме административных требований о таможенных декларациях и сопроводительных документах, а также организации таможенного контроля, могут быть сделаны следующие выводы:

- Таможенная служба как орган, повсеместно осуществляющий государственный контроль, обеспечивающий требования ст.66 ТК «Таможенное оформление и контроль иных государственных органов» и, таким образом, имеющий все необходимые данные, чтобы быть лидирующей службой в разработке программы «единого окна»;
- Инициатива «Единого окна» согласуется с целью статьи 423 о развитии, создании и применении решений информационно-коммуникационных технологий для упрощения процесса;
- Различные процедурные и документарные требования сосуществуют вместе. Это должно быть принято во внимание во время разработки решений по внедрению концепции «единого окна»;
- Описанные распоряжения Правительства (№872/2008 об «осуществлении контроля в пунктах пропуска (КПП) через государственную границу Российской Федерации» и №1057/2008 «о межведомственной интегрированной автоматизированной информационной системе федеральных органов исполнительной власти, осуществляющих контроль в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации») предполагают много благоприятных возможностей для инициативы «единого окна». Необходимые изменения существующих препятствий, запретов на законодательном или регулятивном уровне могут быть ускорены благодаря этим постановлениям.

6 Описание бизнес процессов, реализуемых в рамках экспорта/импорта грузов перевозимых через аэропорт Внуково

Эта глава описывает бизнес процессы, реализуемые в рамках экспорта/импорта грузов перевозимых через аэропорт Внуково. Для развития концепции «единого окна» важно понимать взаимодействие между различными заинтересованными сторонами и различными информационными потоками.

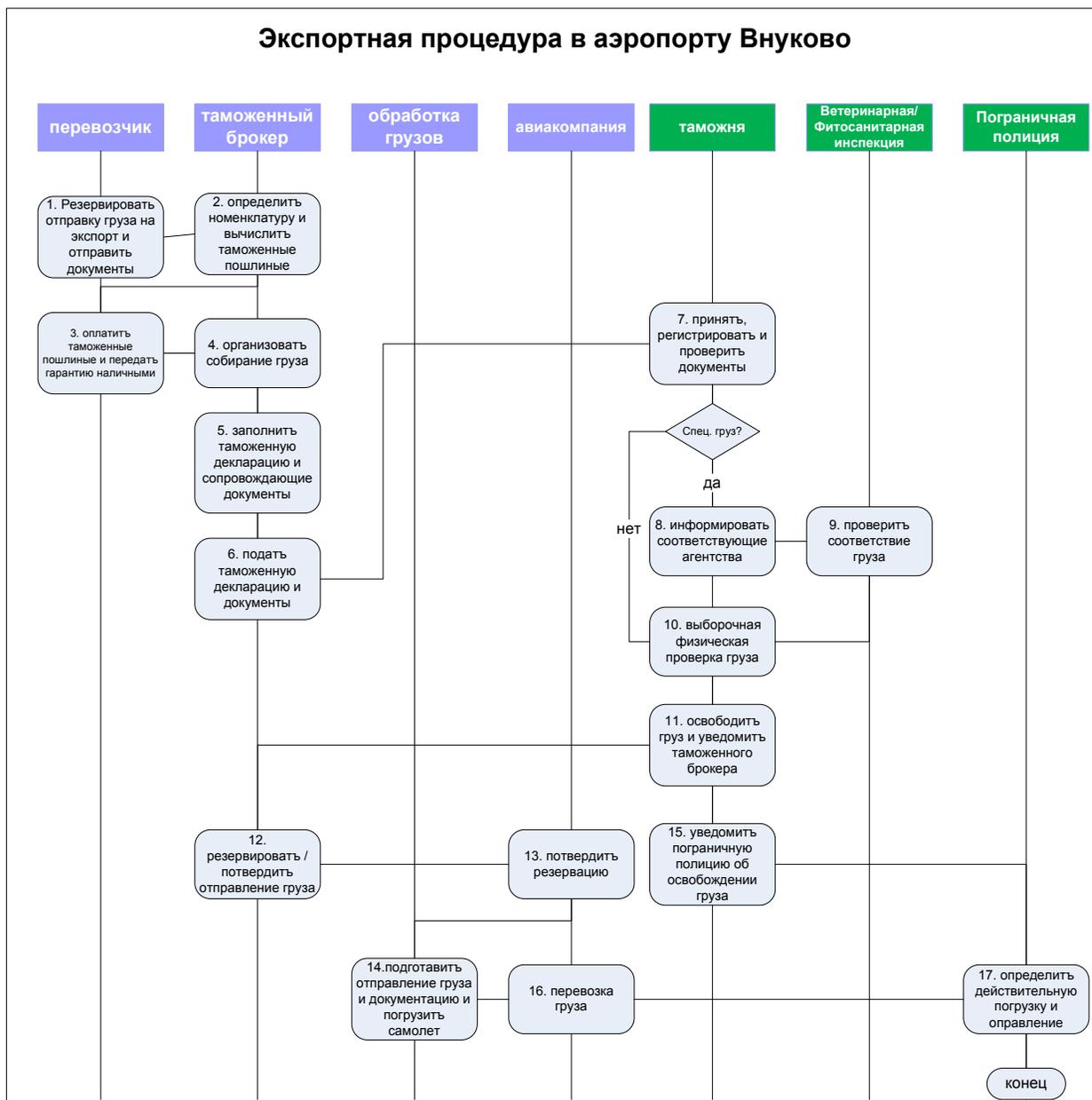


Рисунок 6-1: Процедура экспорта в аэропорту Внуково

6.1 Процедура экспорта

Алгоритм действий по организации внешнеэкономической сделки в режиме экспорта для партии груза без нарушений в аэропорту Внуково описан и изображен на Рис 6-1.

Краткое описание процедуры экспорта:

1. Грузоотправитель регистрируется во Внуковской таможне как участник ВЭД, предоставляя для этого пакет документов;
2. Таможенный брокер согласовывает с грузоотправителем перечень документов, необходимых для таможенного оформления груза подсчитывает размер таможенных пошлин;
3. Грузоотправитель оплачивает таможенные пошлины, которые рассчитывает таможенный брокер, и кассовый ордер (квитанцию об оплате) также прикладывает к перечню документов;
4. Грузоотправитель доставляет груз в аэропорт вместе с транспортными документами. Груз размещается на СВХ ЗАО «Внуково Терминал» и готовится к отправке
5. Таможенный брокер заполняет грузовую таможенную накладную (ГТД) и составляет опись документов;
6. Таможенный брокер передает бумажный оригинал ГТД с электронной версией, записанной на дискете в расширении XML, опись и документы, в таможенный орган;
7. Таможенный орган принимает ГТД и пакет документов, проверяет и регистрирует ГТД;
8. В случае необходимости проведения фитосанитарного/ ветеринарного контроля, таможенный орган информирует об этом отделы фитосанитарного / ветеринарного контроля о наличии такого груза и передает им соответствующие документы для проведения контроля;
9. Фитосанитарный/ ветеринарный орган контроля проверят партию груза (по документам или устраивает осмотр груза). Если нет нарушений правил, то груз будет выпущен;
10. Таможенный орган может по своему усмотрению устроить досмотр груза;
11. В случае отсутствия у таможенного органа вопросов по таможенному оформлению груза, и если груз не требует дополнительной проверки, таможенный орган дает разрешение на выпуск груза и информирует об этом таможенного брокера;
12. Таможенный брокер после получения разрешения от таможенного органа подтверждает бронирование провозных емкостей в авиакомпанию;
13. ЗАО «Внуково Терминал» на основании заявки от таможенного брокера оформляет транспортные документы на воздушную авиаперевозку груза (например, грузовой манифест и т.д.);
14. Таможенный орган также информирует пост пограничного контроля о грузе и выданном разрешении на его вывоз за пределы России;
15. ЗАО «Внуково Терминал» осуществляет доставку и погрузку груза в самолет, и рейс отправляется;

16. Перед погрузкой на борт самолета, документы на груз проверяются пограничным контролем, и представитель пограничного контроля ставит отметку в транспортных документах, что выпуск разрешён. Экспортная процедура на этом заканчивается.

6.2 Описание бизнес процесса импорта грузов

Алгоритм действий по организации внешнеэкономической сделки в режиме импорта в аэропорту Внуково для зарегистрированных грузоотправителей, участвующих во внешнеэкономической деятельности, и партии груза без нарушений описан и изображен ниже:

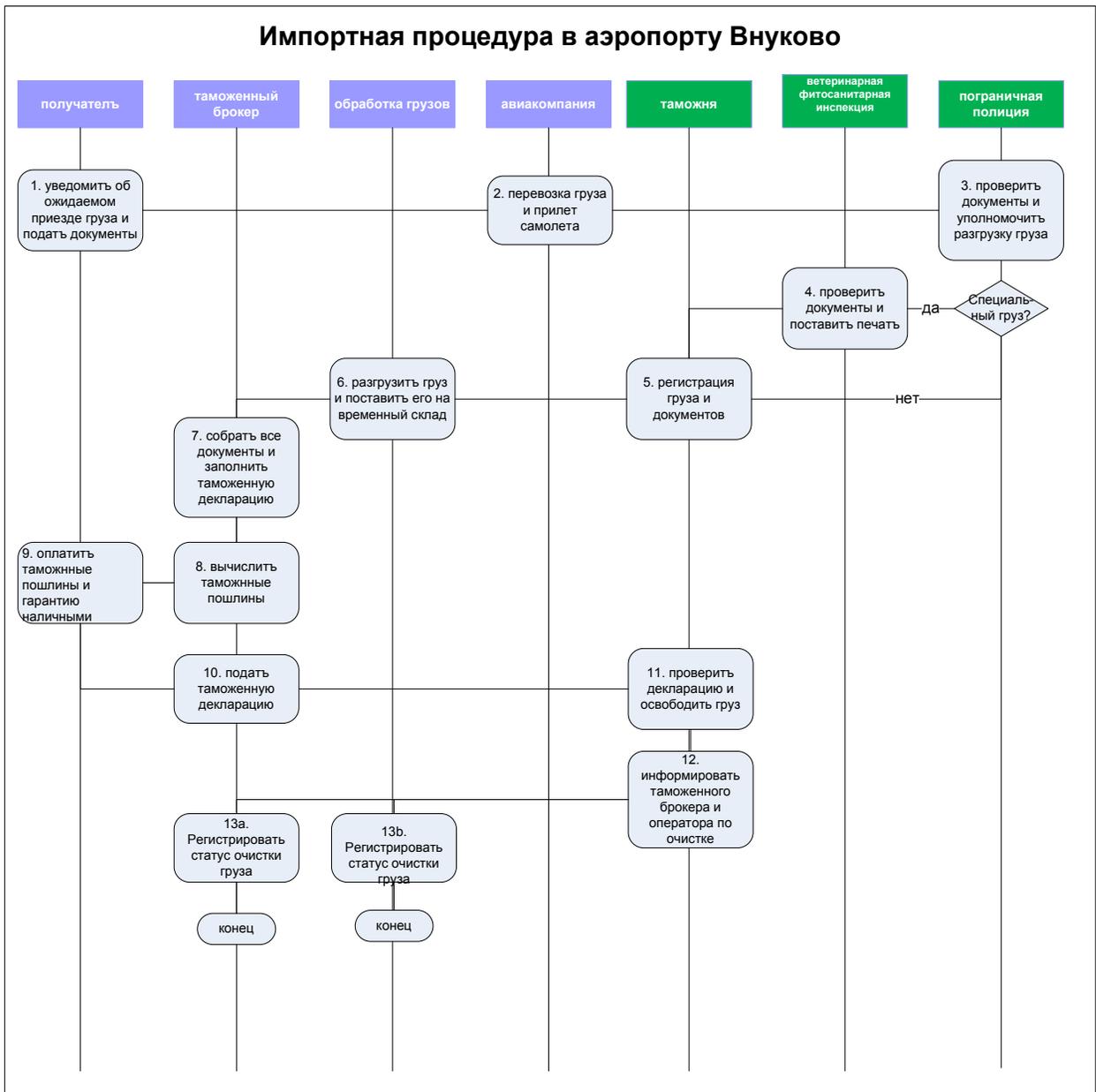


Рисунок 6-2: Процедура импорта в аэропорту Внуково

Краткое описание процедуры импорта:

1. Грузополучатель информирует таможенного брокера о предстоящем получении груза, и передает все необходимые документы для таможенного оформления импорта и подготовки грузовой таможенной накладной (ГТД);
2. Авиакомпания доставляет груз в аэропорт, и по прибытию экипаж передает транспортные документы представителю пограничного контроля;
3. Представитель пограничной службы сверяет сведения, полученные от соответствующей службы аэропорта, с документами и дает разрешение на выгрузку груза;
4. В случае если груз подлежит фито/ветеринарному контролю, то представители отделов фитосанитарного/ветеринарного контроля после пограничного контроля проверяют наличие соответствующих сертификатов, и ставят штамп о проведении контроля на сопроводительных документах;
5. После вышеуказанных проверок, сопроводительные документы на груз передаются в таможенный орган для таможенного оформления;
6. Происходит разгрузка и груз помещают во временное хранилище;
7. Таможенный брокер собирает все необходимые документы для таможенного оформления груза и составляет их таможенную опись;
8. Таможенный брокер рассчитывает стоимость таможенных платежей;
9. Грузополучатель оплачивает таможенные пошлины в кассу, а кассовый ордер прикладывается к пакету документов для таможенного оформления;
10. Заполняется ГТД, распечатывается оригинал ГТД на бумажном носителе и на дискету записывается её электронная версия, в расширении XML и передается в таможенный орган для проверки и регистрации, включая опись прилагаемых документов;
11. Таможенный орган рассматривает представленный пакет документов, и, если все требования соблюдены, дает разрешение на выпуск груза на таможенную территорию России;
12. Таможня информирует оператора хранилища, где временно находится груз, и таможенного брокера;
13. Таможенный брокер и оператор склада регистрируют выпуск груза и процедура импорта на этом заканчивается. Груз готов к дальнейшей перевозке.

6.3 Применение электронной декларации

Одна из глав данного доклада о законодательной базе описала возможности для технологических процедур, основанных на электронных таможенных декларациях. В аэропорту «Внуково» таможенная декларация предоставляется в письменной форме на бумаге и в электронной форме на дискете. ФТС РФ опубликован перечень таможенных органов, имеющих достаточную техническую оснащенность для применения электронной формы декларирования инструкцию о совершении таможенных операций при декларировании товаров в электронной форме. В указанный перечень включены таможенные посты в аэропортах Домодедово и Шереметьево, однако Внуковская таможня, из-за отсутствия необходимого технического оснащения таможенного поста, в указанный перечень пока не включена.

7 Требования к документам

В этой главе кратко описаны требования к документам в рамках торговых процедур. Эти необходимые документы связаны с процедурами декларирования, получения лицензий и разрешений. Применяемые стандарты более детально описаны ниже. Все эти требования должны быть приняты во внимание при разработке любой инициативы, направленной на внедрение «единого окна». Государственные органы, которые выдают эти документы, являются потенциальными участниками системы «единого окна».

7.1 Таможенная декларация

Для большинства инициатив в рамках «единого окна» таможенная декларация является ключевым документом. В РФ, грузовая таможенная декларация (ГТД) в некоторой степени приведена в соответствие с единым административным документом (ЕАД) Европейского союза. Точный уровень гармонизации этих двух документов еще неизвестен данной проектной группе. Список данных, требуемых в таможенной декларации, приведен в Приложении № 2.

Важной частью таможенной декларации является описание и кодирование товаров. Так называемая торговая система обозначений ВЭД и таможенных пошлин РФ представляет собой единую систему классификации товаров. Этот код (система обозначений) используется в процессе ввоза товаров на территорию РФ и основывается на международных нормах и стандартах. За основу построения этой системы классификации были взяты Брюссельская система обозначения тарифов и стандартные международные нормы торговли Организации Объединенных Наций. Данная система классификации получила название гармонизированной системы описания и кодирования товаров (ГС).

Классификатор торговой системы обозначений ВЭД и таможенных пошлин РФ применяется для классификации и кодирования товаров при составлении таможенной статистики внешней торговли РФ.

Десятизначный цифровой код торговой системы обозначений ВЭД и таможенных пошлин РФ формируется следующим образом:

- первые шесть цифр полностью соответствуют описанию и кодированию товаров в гармонизированной системе (ГС);
- те же шесть цифр плюс седьмой и восьмой знак соответствуют описанию и кодированию товаров, согласно комбинированной системе обозначений Европейского Союза;
- девятый знак связан с требованиями стран СНГ: он предназначен для более детального описания товаров, согласно определенным конкретным требованиям стран СНГ (торговой системы обозначений ВЭД и таможенных пошлин СНГ);

- десятый знак связан с требованиями РФ: он предназначена для подробного описания товаров, представляющих интерес для РФ.

7.2 Лицензирование/ Сертификаты/ разрешения на торговлю

Многие лицензии, разрешения, сертификаты и последующие административные процедуры существуют параллельно. Эти лицензии и разрешения выдаются различными правительственными органами/ учреждениями. В большинстве случаев, эти документы выдаются государственными органами в начале торговой сделки. В результате этого, большинство документов, выдаются российскими государственными органами для экспорта груза. Из-за большого количества государственных органов, вовлеченных в эту процедуру, полный перечень документов не приложен к докладу.

В целях осуществления таможенного контроля и оформления к таможенной декларации необходимо приложить следующие документы:

- сертификат происхождения товара
- сертификат соответствия
- карантинный сертификат (фитосанитарный)
- ветеринарный сертификат (свидетельство)
- санитарно-эпидемиологическое заключение
- свидетельство о государственной регистрации
- сертификат химического состава
- сертификат ввоза/ вывоза необработанных природных алмазов
- сертификат генетически модифицированных продуктов
- сертификат семян различных сортов растений, животных и материалов для размножения животных/ растений
- сертификат качества зерна и продуктов
- сертификат об утверждении типа средства измерения

Полный список документов, которые могут потребоваться в качестве приложения к таможенной декларации, указаны в Приложении № 3. В Приложение № 4 приведен пример Сертификата соответствия товаров. Большинство вышеуказанных документов/ сертификатов являются общепринятыми для процедур международной торговли. Особое внимание уделяется Сертификату соответствия товаров.

7.3 Сертификат соответствия ГОСТ Российской Федерации

В 1993 году, российское правительство приняло закон, который сделал сертификацию ряда продуктов обязательным. Так называемая система обязательной сертификации ГОСТ Р (GOST R) была введена с целью защиты здоровья и безопасности населения России. Успешное прохождение процедуры, сертификации заканчивается выдачей сертификата соответствия, где указано, что правила техники безопасности РФ соблюдены. Сертификат соответствия необходим для таможен-

ного оформления/ очистки на российской границе, и поэтому имеет отношение к концепции «единого окна».

Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии (сокращенно Ростехрегулирование) и Федеральная таможенная служба России осуществляют совместный контроль за системой ГОСТ Р. Сертификаты соответствия ГОСТ Р выдаются органами по сертификации, которые прошли аккредитацию Ростехрегулирования и действуют от его имени.

Сертификат может быть выдан после технической оценки товаров/ груза, что обеспечивает соблюдение правил техники безопасности РФ. Процедура оценки может включать в себя оценку технической документации, взятие проб, анализ, тестирования в аккредитованных лабораториях, заводские проверки, контроль за процедурой наблюдения и, в некоторых случаях, сертификацию системы управления качеством.

Система сертификации ГОСТ Р касается большинства продуктов, продаваемых и/или используемых в России, а именно:

- потребительских продуктов, таких как продукты питания, текстиль, косметика и игрушки;
- механических и электрических товаров;
- промышленного оборудования для пищевой, химической, нефтяной и газовой отраслей промышленности, а также строительства.

Полный список продукции, подлежащей обязательной сертификации в системе ГОСТ Р подготовлен Федеральной таможенной службой и одобрен Ростехрегулированием.

Существуют различные типы сертификатов соответствия:

1. Одноразовые сертификаты для груза

В данном случае, сертификат соответствия груза является торговым документом, который действителен для одной партии отправленного/ прибывшего товара/ груза, т.е. для определенного вида и количества продукции.

2. Сертификаты на серийное производство

Сертификат соответствия для серийного производства является торговым документом, срок действия которого может варьироваться от 12 месяцев до 3 лет, в зависимости от характера продукции. Такой документ дает возможность на неограниченный импорт (как частота, так и количество) гетерогенных товаров, произведенных в период действия сертификата.

Подробности процесса разработки сертификатов соответствия на данный момент полностью не известны команде данного проекта. Тем не менее, необходимо отметить, что сертификат соответствия является важной предпосылкой для процедуры импорта и должен быть принят во внимание при работе над «единым окном». Пример сертификата соответствия товаров приведен в Приложении №4.

8 Программные системы участников

В этой главе описывается нынешний уровень автоматизации и поддерживающих программных систем, используемых для различных процедур торговли. Набор функций различных систем является важным фактором, определяющим технико-экономическую целесообразность «единого окна». Системы поддержки основных заинтересованных сторон, участвующих в ВЭД будут описаны ниже.

8.1 Таможня Внуково: МИС

В настоящее время Федеральная таможенная администрация Российской Федерации использует межведомственную интегрированную автоматизированную информационную систему (МИС). Основными элементами МИС являются регистрация электронных копий таможенных документов в грузовой таможенной декларации, декларация таможенной стоимости, обновление таможенной пошлины и таможенных платежей.

Архив данных был сохранён в базе данных МИС о таможенных декларациях с 1996г. Каждый день поступает от шести до восьми тысяч грузовых таможенных деклараций и таможенных кредитных поручений. Годовой объем составляет примерно 2,4 млн. записей. Эти данные имеют значение для любого финансового анализа, касающегося общенационального «единого окна».

МИС поддерживает внутренний и внешний формат таможенных деклараций, деклараций таможенной пошлины и таможенных кредитных поручений. Любой участник внешнеэкономической деятельности (ВЭД) может представить необходимые документы на «внешнем» формате. «Внутренний» формат включает в себя различную информацию касательно внутренних таможенных процессов.

В местных таможенных и контрольно-пропускных пунктах, включая аэропорт Внуково, используется комплексная автоматизированная система таможенной регистрации CASCR AIST-M. С помощью данной системы и с учетом данных МИС проводится обработка электронных документов и анализ информации.

CASCR AIST-M имеет следующими функциями:

- Управление и визуальный контроль над процессами регистрации таможенной документации на товары и транспортные средства;
- Приём и регистрация электронных копий документов необходимых для таможенных процедур;
- Форматно-логический контроль электронных копий документов, необходимых для таможенных процедур;
- Автоматизированный контроль за соблюдением требований и условий установленного таможенного режима;
- Автоматизированный контроль за своевременным поступлением платежей от участников ВЭД;
- Контроль за наличием задолженностей в таможенных платежах;

- Контроль за правильностью платежа и своевременностью оплаты таможенных пошлин;
- Автоматизированный контроль за условиями таможенной регистрации и сроками хранения грузов с таможенными печатями и пломбами, установленными таможней;
- Автоматизированный контроль за освобождением/ очисткой конкретного товара в соответствии с сертификатом о таможенном досмотре;
- Установка и актуализация стандарта - вспомогательной информации (NSI) на уровне таможенных постов и самой таможни;
- Подготовка любых аналитических докладов

8.2 Департамент ветеринарного контроля: Аргус

Россельхознадзор (государственная ветеринарная инспекция) разработала систему Аргус. Аргус автоматизировала получение, анализ и отправку разрешений на импорт, экспорт и транзит животных/ продуктов и сырья животного происхождения. Аргус имеет возможность обмена информацией с другими органами государственного контроля и другими организациями.

Основными целями Аргус являются:

- Автоматизация процесса оформления ветеринарных разрешений;
- Учёт фактических статистических данных об импорте грузов на территорию Российской Федерации: объём, производство, вид транспорта и т.д.;
- Учёт фактического получения груза на складе;
- Регистрирование и хранение информации о ветеринарных результатах испытаний импортных грузов;
- Отслеживание и фиксирование движения ветеринарных грузов (например, крупного рогатого скота, лошадей, рыб) на территории Российской Федерации (с одной фирмы в другую);
- Создание электронного архива документов для анализа информации и сокращения использования бумаг в процессе документооборота.

8.3 Департамент фитосанитарной инспекции: предварительный контроль

Департамент фитосанитарной инспекции предлагает определенную форму (в качестве веб-услуги) предварительного электронного уведомления об импортных грузах (www.priorcontrol.com). Подробности об этой системе, ее статус и соответствующие процедуры, взаимодействия с другими заинтересованными сторонами пока неизвестны команде проектной группы.

8.4 Информационная система таможенных брокеров: Альфа-ГТД

Альфа-ГТД представляет собой программное обеспечение, используемое таможенными брокерами аэропорта Внуково (Major and Alpha Logistic). Она позволяет бро-

керу создавать более ста документов, необходимых для таможенного оформления и декларирования, включая:

- Таможенную декларацию, декларацию таможенных расходов, составление таможенной пошлины;
- Декларацию контроля доставки;
- Товарно-транспортные накладные, оберточные материалы, транспортные документы и т.д.;
- Карточку учёта транспортных средств, паспорт таможенной сделки, документы на ввоз транспортных средств и т.д.;
- Сертификаты досмотра, складские расписки/ квитанции;
- Таможенные кредитные ордера и таможенные квитанции;
- Счета, счета-фактуры (инвойсы), и другие документы бухгалтерского учёта;
- Справки, лицензии и т.д.

Таможенный брокер создаёт таможенную декларацию в аэропорту Внуково. Таможенная декларация должна быть распечатана и сохранена на дискету.

Таможенный брокер собирает все необходимые документы и передаёт пакет документов, включая дискету с электронной версией таможенной декларации и печатной версией, в таможенную для регистрации и контроля.

Использование исключительно электронной таможенной декларации в аэропорту Внуково не осуществляется. Таможенный брокер не подключен к локальной сети местной информационной системы таможенных органов. Таможенный брокер может предоставить информацию в электронном виде с помощью Национального главного научно-информационного вычислительного центра Федеральной таможенной службы, который связан с таможенной аэропорта Внуково через корпоративную сеть таможенных органов и является доступным через Интернет. В связи с текущим объемом перевозок в аэропорту Внуково, подключение к системе пока считается экономически нецелесообразным.

9 Заключение первоначального отчёта

Вторая часть доклада представила сведения о текущей ситуации в аэропорту Внуково, которая имеет значение для определения технико-экономической целесообразности «единого окна» в аэропорту Внуково. Были представлены характеристики аэропорта и различных заинтересованных лиц (участников ВЭД), а также описана соответствующая законодательная база. Описание торговых процедур, нормативных требований и систем поддержки внесли ценный вклад в объяснение экономической целесообразности разработки «единого окна».

Третья часть доклада представит анализ ситуации в аэропорту Внуково на сегодняшний день с точки зрения международной практики и рекомендаций №33/34/35 (как указано в части 1 доклада). Такой анализ позволит определить приоритетные области и подход к потенциальному «единому окну» в аэропорту Внуково. В заключении будет представлен черновой рабочий план над проектом.

ЧАСТЬ 3: ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОС- НОВАНИЕ И ПРОЕКТ РАБОЧЕГО ПЛАНА

10 Введение

В первой части ТЭО были представлены различные международные практики и деятельности, связанные с внедрением "единого окна". Кроме того, были кратко описаны рекомендации 33, 34 и 35.

Вторая часть доклада включала в себя описание текущей ситуации в аэропорту «Внуково», характеристик аэропорта и различных заинтересованных сторон. Были также описаны различные процедуры импорта и экспорта, включая необходимую информацию и системы, и обозначена соответствующая правовая база, включая ее развитие на данном этапе.

Последняя третья часть ТЭО основывается на информации, изложенной в первой и второй части. Третья часть проанализирует выводы, сделанные в ранее и представит структурированные предложения по «единому окну» для грузовых воздушных перевозок во «Внуково»/ Россия, как для краткосрочного, так и для более долгосрочного развития. Обзор различных бизнес-моделей позволит сделать финансовое обоснование. Кроме того, будет представлен проект плана работы по созданию предлагаемого «единого окна».

Третью часть можно рассматривать как рабочее предложение для обсуждения всеми заинтересованными сторонами с целью перехода на следующий уровень. инициативу одного окна на следующий уровень. Пресс-релиз, приведенный ниже, иллюстрирует необходимость инноваций в цепочке воздушных грузовых перевозок в Российской Федерации. Единое электронное окно (ЕЭО) представляет собой возможность для таких инновации в сфере воздушных грузовых перевозок.

ИАТА и России налаживают стратегическое партнерство

Понедельник, 23 ноября 2009 15:01

МОСКВА, 23 ноября (WorldACD) - Международная Ассоциация Авиатранспорта (ИАТА) объявила, что статус стратегического партнерства с Министерством транспорта РФ официально оформлен по средствам подписания Меморандума о взаимопонимании (МОВ). Генеральный директор и глава ИАТА, Джованни Бисиньяни, встретился с президентом РФ Дмитрием Медведевым, чтобы обсудить направления сотрудничества между ИАТА и РФ. В меморандуме о взаимопонимании намечены конкретные направления сотрудничества с упором на безопасность, технологии, инфраструктуру аэропортов, авионавигацию, наземное обслуживание и подготовку кадров.

Меморандум также включает в себя вопросы, касающиеся фрахта. Бисиньяни указал, что, согласно данным Всемирного банка, обработка товаров на экспорт в России в среднем занимает 36 дней. «Программа ИАТА по электронному фрахтованию может помочь сократить этот срок до мирового среднестатистического показателя 11 дней, однако для этого Россия сначала должна ратифицировать Монреальскую конвенцию 1999 года, которая признает электронные счета-фактуры», сказал он.

- редакторы, WorldACD

11 Анализ данных об аэропорте «Внуково»

Эта глава представляет краткий перечень выводов, сделанных во второй части доклада и анализирует эти данные для разработки «единого электронного окна». Были сделаны следующие выводы:

11.1 Заинтересованные стороны

В данной отрасли существует много заинтересованных сторон. Основными заинтересованными сторонами в аэропорту «Внуково» являются:

- «Внуково Карго» -- компания, представляющая промышленные круги, такие как грузовых агентов, авиалинии, грузчиков и т.д.
- Местные таможенные органы – контролирурующие органы правительства

Представители обеих заинтересованных сторон были готовы к участию в ТЭО, поскольку они признают важность «единого электронного окна».

С национальной точки зрения, основными заинтересованными сторонами от государства являются:

- Федеральная таможенная служба;
- Росграница, федеральное агентство по развитию объектов государственной границы;
- Министерство экономического развития РФ;
- Министерство транспорта РФ;
- Министерство внутренних дел;
- Министерство сельского хозяйства;
- Министерство промышленности и торговли;
- Министерство здравоохранения;
- Торговая и промышленная палата РФ;
- Росрегулирование, и т.д.
- другие

Консультации с вышеперечисленными заинтересованными сторонами на национальном уровне не проходили. Эта проблема будет решена в проекте плана работы.

11.2 Объем рынка «Внуково»

Аэропорт "Внуково" в данный момент обрабатывает около 30 000 тонн почты и грузов, из которых лишь 4 000 тонн были предназначены для международной торговли в 2008г. Общий объем всех аэропортов Москвы (т.е. «Внуково», «Шереметьево» и «Домодедово») составляет 350 000 тонн груза (75 000 тонн международных грузов). Т.е. доля «Внуково» в международных перевозках через московские аэропорты составляет всего лишь 5,33%.

Эти объемы очень малы по сравнению с международными центральными аэропортами, которые обрабатывают объемы от 500 000 до 4 000 000 тонн авиационных грузов. Эти данные являются важным показателем ожидаемого количества поставок. Каждая партия поставок будет иметь (различные) требования к информации, которая может быть обработана и обменена с помощью «единого электронного окна». Количество поставок и количество документов, которые необходимо обработать, являются ключевыми переменными для ТЭО.

11.3 Правовая база

Проектная команда провела обзор наиболее соответствующих статей законов и правительственных инструкций, которые указывают на то, что развитие системы «единого окна» возможно, это включает:

- Правительственные постановления № 872/2008 о Контрольно-пропускных пунктах и № 1057/2008 о Межведомственной информационной системе открывают много возможностей для инициатив «единого окна»;
- Статья 423 Таможенного кодекса РФ указывает на необходимость разработки, применении информационно-коммуникационных технологических решений для упрощения официального процесса контроля.

На данный момент не было выявлено никаких юридических ограничений/ помех, которые требуют немедленных действий. Тем не менее, чтобы создать оперативное «единое электронное окно», необходимо создать благоприятную правовую среду в масштабах всей РФ. Такая среда должна включать законодательство, предусматривающие правовое равенство электронных и бумажных документов, электронных подписей, включая цифровые и подписей на бумаге. Принятие законов об электронной торговле, электронной подписи, электронных документах и защите данных является важным шагом, однако недостаточным. Важно, чтобы существовала действующая система сертификации. Законы и подзаконные акты должны быть проанализированы с целью выявления любых положений, которые могут помешать предоставлению требуемой информации в электронном виде, и требуют предоставлять бумажные оригиналы и подписи на бумаге. Должны быть сделаны рекомендации по исправлению данных положений. Эти вопросы будут рассмотрены ниже в рабочем плане.

11.4 Процедуры, документация и уровень автоматизации в аэропорту «Внуково»

Основные выводы относительно процедур импорта и экспорта, необходимой документации и использования средств автоматизации приведены ниже:

- Весь обмен информацией происходит с помощью бумажных источников. Электронный обмен информацией между различными заинтересованными сторонами в аэропорту «Внуково» не был зафиксирован. В аэропортах «Шереметьево» и «Домодедово» осуществляется обмен таможенными декларациями в электронном виде.
- Основные документы, обязательные к подаче в любых случаях:

- Таможенная декларация
- Грузовой манифест
- Авианакладная
- Среди других часто используемых документов: сертификат происхождения, Сертификат соответствия ГОСТ Р, карантинный сертификат, ветеринарный сертификат, санитарно-эпидемиологическое заключение, свидетельство о государственной регистрации т.д.
- Основные заинтересованные стороны правительства, пользуются различными системами для подачи и обмена информацией:
 - Таможня имеет возможность обмена информацией в электронном виде; Однако во «Внуково» такой возможности пока не существует. Таможня использует различные системы (на местном/ национальном уровне) для обработки информации.
 - Ветеринарный департамент автоматизировал процесс получения, анализа и направления различных разрешений. Средства обмена информацией не вошли в рамки данного исследования.
 - Фитосанитарный департамент имеет веб-портал для подготовки и обработки информации. Возможности электронного обмена информацией должны быть исследованы в дальнейшем.
- Уровень координации между различными заинтересованными сторонами организован следующим образом:
 - Анализ процесса экспорта показал координирующую роль таможенных органов. В общем, меньшее количество органов участвуют в процессе экспорта (по сравнению с процессом импорта). Пограничная полиция служит конечным контрольно-пропускным пунктом.
 - Описание процесса импорта показало координирующую роль пограничной полиции. Она осуществляет первоначальную проверку документов и их распространение. Таможня является последним контрольным пунктом импортных потоков. Они проверяют, что груз соответствует всем государственным требованиям. Процесс автоматизированного обмена информацией между различными органами не был выявлен.
- Заинтересованные представители промышленности не обмениваются электронной информацией с помощью централизованной платформы (бизнес – бизнес, B2B) ни между собой, ни с государственными службами (государство – бизнес, G2B).
- Инициативы по стандартизации и унификации документов и информации не выявлены.

11.5 Заключение

Многие важные характеристики «единого электронного окна» находятся на ранних стадиях развития, например:

- существует много документов с частично аналогичными требованиями к данным
- обмен информацией происходит в основном с помощью бумажных носителей
- ограниченная стандартизация и унификация информационных потоков

- единого орган, который осуществлял бы координирующую роль, все не существует

Правовая основа не представляет особых препятствий для развития ЕЭО, что дает широкие возможности для внедрения этого принципа. Существует много различных сценариев развития. В конечном счете, ЕЭО может состоять из множества всеобъемлющих наборов данных и услуг и включать множество заинтересованных сторон. Главное – это обозначить определенное количество документов и приступить к осуществлению необходимых шагов. Дальнейшие действия будут исходить друг от друга и такой поэтапный подход позволит развивать ЕЭО постепенно. Следующая глава обозначит эти первоначальные шаги.

Аэропорт "Внуково" в настоящее время имеет ограниченный объем международных грузов. Любое «единое электронное окно» является прибыльным только при больших объемах (это тема будет дополнительно раскрыта в разделе 12.5). Однако, идея ЕЭО во «Внуково» заключается в увеличении конкурентоспособности аэропорта и оборотов его грузов, а также в привлечении иностранных предпринимателей. Вследствие этого не только местные заинтересованные стороны во «Внуково» должны быть привержены инициативе ЕЭО, но также и заинтересованные стороны на государственном уровне. Основную роль «Внуково» - служить в качестве экспериментального аэропорта для изучения различных стадий развития «единого электронного окна».

Описание процесса организации ЕЭО и роли различных заинтересованных сторон, будет предложено в проекте плана работы в четвертой главе.

12 Предложение о создании «единого окна» для авиаперевозок грузов в России

12.1 Основная идея

Основная идея заключается в оптимизации процессов импорта и экспорта, как для правительства, так и делового сообщества. Система «Единого окна» является решающим катализатором совершенствования процесса, как показано в следующей сравнительной характеристике аэропортов Внуково и Амстердама:

Характеристика	Аэропорт Внуково	Аэропорт Амстердама
Требования к полетной информации по прибытию	Нет (электронный полетный манифест сдается, однако бумажный вариант используется пограничной службой)	Да, за 4 часа (полетный манифест, вкл. АН и грузовой манифест)
Требования к декларации	Декларация, включая множество сопроводительных документов	Только декларация (сопроводительные документы сдаются только по требованию таможни)
Подача информации	в бумажном формате (электронные версии предоставляются дополнительно на гибком носителе)	в электронном виде
Анализ рисков и система управления рисками	Частично	Да
Административная сверка декларации	В основном, 100% посредством физических манипуляций (ручной ввод)	100% основано на системе (система управления рисками)
Документарная сверка (сопроводительной / связанной документации)	В основном, 100%, сверяется сотрудником таможенной службы	1-5% сверяется сотрудником таможенной службы для предоставления позже по запросу (отсутствие задержек в обработке грузов)
Физическая сверка	В основном 95-100% посредством физического поиска (серьезные задержки)	1-5%, задержка составляет в среднем от 30 минут до 2 часов
Время на оформление груза и открытие к нему доступа для бизнес организаций (получателей) в грузовом терминале	24-72 часов	2-8 часов (в основном, за счет операций компании обработчика груза)

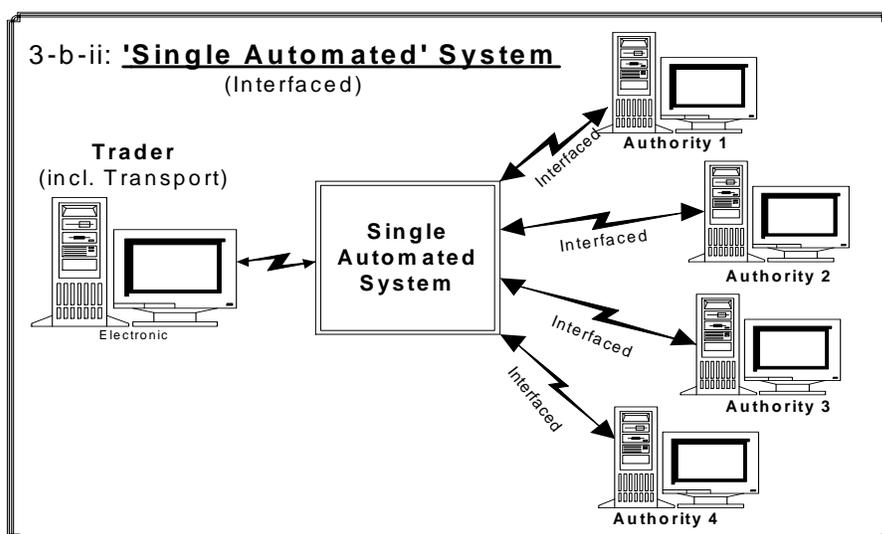
Объем международных грузоперевозок в 2008 г.	4,000 тонн	1.6 миллионов тонн
Персонал таможенной службы – эквивалент полной занятости (ЭПЗ)	Приблизительно 40	Приблизительно 400
Тонны/ЭПЗ (показание)	100 тонн (4 000 тонн / 40 ЭПЗ)	4,000 тонн (4 000 тонн / 400 ЭПЗ)

Таблица 12-1: Сравнение аэропортов Внуково и Амстердама (источник: полевой обзор и анализ консультантов)

Сравнение показывает контрастные значения для большинства из характеристик. Система «единого окна» в Амстердаме обеспечивает использование процедуры обработки грузов до прибытия с анализом рисков, основанного на системе. В результате чего достигается сокращение срока ожидания и повышение скорости обработки. Внедрение системы «единого окна» позволит России (аэропорту Внуково) упорядочить поточную обработку импорта и экспорта.

Предложение состоит в создании так называемой Единой Автоматизированной Системы⁷ сбора и распространения информации. В рамках этой модели существуют различные возможности:

- i. Интегрированная Система: данные обрабатываются через систему
- ii. Интерфейсная Система (децентрализованная): данные посылаются в агентство для обработки
- iii. Комбинация вариантов i. и ii.



⁷ Рекомендация №33 определяет три основные модели системы «Единого окна». Единая Автоматизированная Система является одной из них.

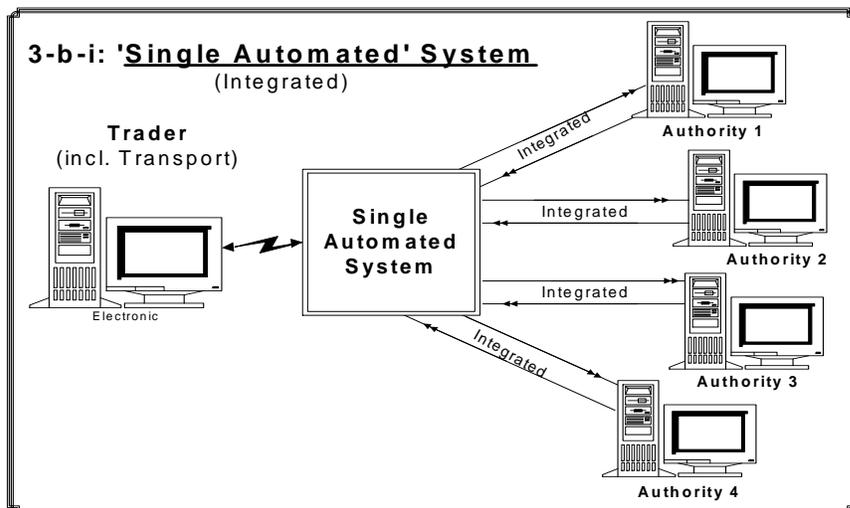


Рис. 12-1: Трансформация и основная идея «единого окна»

Для агентств, имеющих свои собственные системы, ЕО будет первоначально использоваться в качестве интерфейсной системы. Постепенно она может эволюционировать в более интегрированную. Для агентств-«новичков» в сфере автоматизации интегрированная система может быть принята напрямую.

В данный момент существует множество заинтересованных лиц, как со стороны промышленности, так и в правительстве. Происходит двусторонний обмен различными документами, в результате чего возникает путаница. "Единое окно" создает центральную платформу для обмена информацией между всеми заинтересованными сторонами. Выгоды этого процесса описаны в первой части доклада.

Можно выделить следующие элементы:

1. Заинтересованные стороны, представляющие промышленных кругов - группа заинтересованных лиц, ответственных за цепочку поставок грузовых авиаперевозок и за связи с правительственными организациями. К этой группе относятся авиакомпании, экспедиторы, таможенные агенты, обработчики груза, грузоотправители и грузополучатели.
2. Заинтересованные стороны, представляющие правительство – группа заинтересованных сторон, ответственных за контроль над поставками грузовых авиаперевозок. К этой группе относятся: таможенная служба, пограничная полиция, отдел здравоохранения т.д.

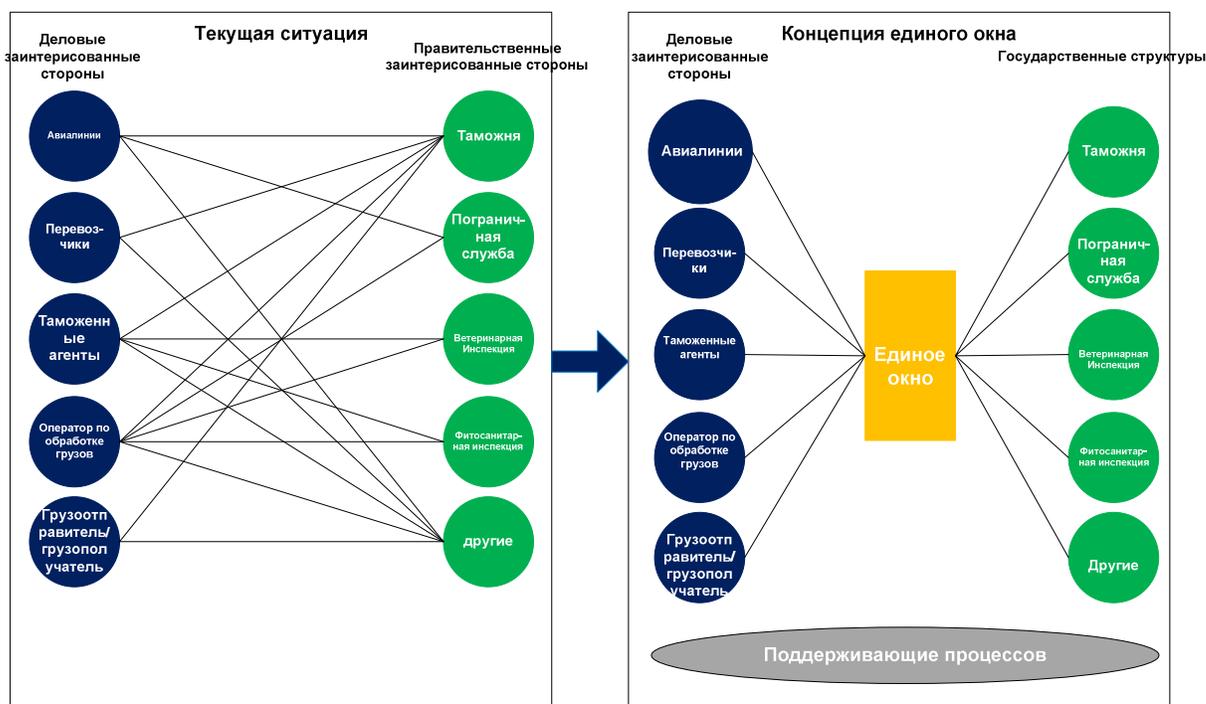


Рисунок 12-2: Влияние системы «единого окна» на информационный обмен

3. "Единое окно" - орган, отвечающий за развитие и функционирование «единого окна».
4. Благоприятные процессы – события, которые являются катализаторами создания «единого окна». Эти события не являются обязательным условием для создания «единого окна», но всегда должны учитываться. Например, отдельные учреждения должны унифицировать, стандартизировать и автоматизировать отдельные документы, а именно коды элементов данных и их определения.

Базовая модель системы «единого окна» будет в дальнейшем разработана с использованием, среди прочего, вышеуказанные элементы.

12.2 Характеристики «единого электронного окна»

Этот пункт описывает различные функциональные особенности «единого электронного окна». Важными элементами являются объем информации и услуг, заинтересованные стороны.

12.2.1 «Единое электронное окно»

В этом исследовании мы говорим о концепции «единого окна», которая охватывает различные модели и позволяет предоставлять информацию, как на бумажных, так и на электронных носителях. Более развитая, сугубо электронная версия называется «единое электронное окно» (ЕЭО).

Сугубо бумажное «единое окно» вполне может быть создано в аэропорту «Внуково». Это затребует в основном организационных усилий, в основном со стороны

таможни. Однако многие из преимуществ «электронного единого окна» отсутствуют, например, автоматизация процессов и экономия времени за счет не использования ввода информации вручную.

Поэтому исследование сосредотачивается на технико-экономическом обосновании ЕЭО. Наиболее распространенный и очевидный подход к созданию ЕЭО – это процесс поодиночного сбора всех документов. Ниже будут описаны необходимые функции ЕЭО и этапы развития различных процессов/ документов.

12.2.2 Основная функция: информационный узел

Создание информационного узла является необходимым, независимо от типа информации, которая подлежит обмену. Это является необходимым условием для создания любого «единого электронного окна». Информационный узел – это центр ЕЭО, который получает, обрабатывает и распространяет информацию.

В целом информационный узел имеет следующие особенности:

- Определяет маршрут сообщений

Отправитель посылает электронное сообщение в «единое окно», которое отправляет эту информацию получателю(ям) – процесс похож на отправку почты.

- Управления данными

Соответствует ли электронное сообщение специфическим требованиям?

- Стандартное отображение

Преобразование стандартов любого отправителя в стандарты ЕЭО. Отображение в Справочнике торговых элементов ООН (UNTDDED), в Модели данных Всемирной таможенной организации, в Ключевых составляющих (Core Components).

- Преобразования
- Преобразование стандартов ЕЭО в стандарты, требуемые получателем..
- Хранение и архивирование (всех сообщений/ информации)
- Портал

Портал для пользователей для хранения информации, для скачивания информации и требований к документам и для извещения о принятых решениях.

Данный информационный узел может связать отправителей и получателей друг с другом и обеспечить обмен любым видом информации. Это можно рассматривать как главную услугу ЕЭО, которая может быть предложена для каждого отдельного документа. Главным преимуществом является то, что каждая заинтересованная сторона должна создать подключение/ интерфейс только один раз. Без «единого окна» (и информационного узла) каждый отправитель должен будет разработать интерфейс для каждого получателя его информации. Для таможни это может означать создание тысяч интерфейсов. С помощью «единого окна» каждая из заинтересованных сторон устанавливает один интерфейс с «единым окном», которое связывает ее со всеми другими заинтересованными сторонами. Т.е. уже не нужно создавать множество интерфейсов на двусторонней основе.

Во второй части доклада было отмечено, что, хотя в аэропорту «Внуково» обмен информацией производится на бумажных носителях, Федеральная таможенная служба РФ смогла внедрить электронный обмен информацией в других аэропортах (в «Шереметьево» и «Домодедово»). Это означает, что информационный узел уже используется хотя бы в сфере работы Таможни.



Рис. 12-2: Потенциальная роль информационного узла Федеральной таможенной службы

Для концепции ЕЭО интересно, какова позиция Федеральной таможенной службы и в какой степени данный информационный узел может стать частью ЕЭО или может быть заменен на ЕЭО. Этот ключевой вопрос необходимо рассмотреть в проекте плана работы.

Подобные дилеммы могут возникнуть и для других учреждений. Возможно, что другие учреждения начали инновационные проекты по модернизации своих процедур. Эти проекты зачастую разрабатывают на основе информационно-коммуникационных решений. Вполне вероятно, другие отдельные учреждения также рассматривают возможность создания информационного узла. Такая разработка информационного узла должна быть частью ЕЭО.

12.2.3 Объем информации

В настоящее время обмен стандартизированной информацией в электронном виде между заинтересованными лицами (либо со стороны государства, либо со стороны бизнеса) во «Внуково» не осуществляется.

Описанный выше информационный узел является средством распространения информации в электронном виде. Этот пункт описывает последовательность и приоритеты различных документов для обмена в ЕЭО.

1. Грузовая таможенная декларация

Одной из опций является обмен грузовыми таможенными декларациями (ГТД) и соответствующими сообщениями в электронном виде. ГТД находится в центре в этом процедур импорта и экспорта. Все остальные документы (часто) являются вспомогательными в ходе общих процедур надзора.

ГТД в России в настоящее время согласовывается с Единым административным документом Европейского Союза (ЕАД), который берет за основу Формуляр-образец Организации Объединенных Наций (UN Layout Key) для внешнеторговых документов и использует международные стандарты кодов (ЕЭК ООН, ЕС, ВТО).

Грузовая таможенная декларация зачастую является отправной точкой в процессе унификации и гармонизации. Другие государственные документы зачастую соответствуют спецификациям ГТД. Есть несколько опции. Одна из них, если этот процесс происходит в России, т.е. свое дальнейшее развитие получает электронная ГТД, а также различные учреждения гармонизируют и автоматизируют процесс подачи вспомогательных документов, указанных в графе 44 грузовой таможенной декларации. Если грузовая таможенная декларация не входит в ЕЭО, успешное долгосрочное развитие гораздо менее вероятно.

Другая опция – начать с процесса предварительной декларации (например, как в «едином окне» в бывшей Югославской Республике Македония), где первым шагом было создание «единого окна» для загрузки, регистрации и утверждения лицензий. Основное внимание в рамках первого этапа создания «единого окна» можно уделить одному из этапов сбора информации.

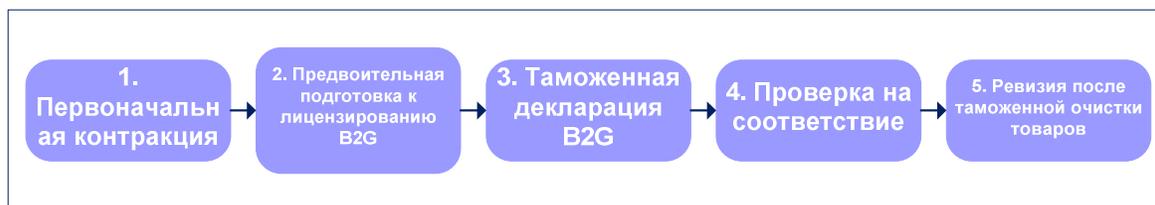


Рис. 12-3: Этапы сбора информации на протяжении всей цепи поставок

Важно знать с чего начать: с обмена информацией между бизнесом и государственными органами (B2G) или между государственными органами (G2G).

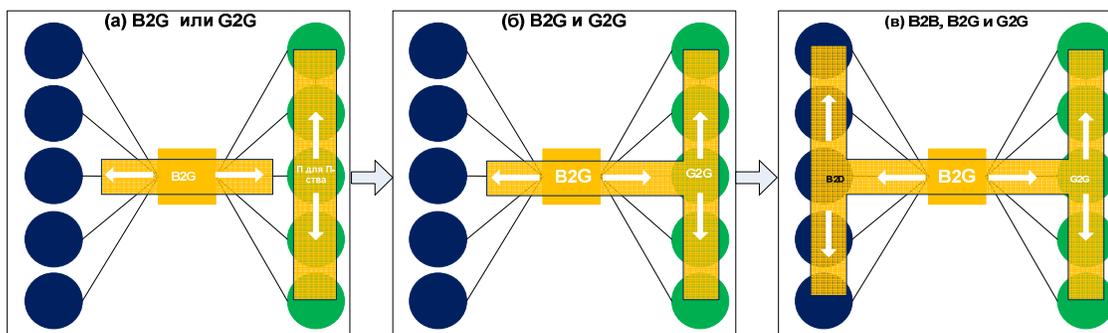


Рис. 12-4: Обмен информацией в «едином окне», включая процесс предоставления информации представителями бизнес структур государственным органам и процесс обмена информацией между государственными учреждениями.

2. Грузовой манифест ([flight manifest](#))

Для процедур импорта и экспорта требуется грузовой манифест, оформленный на бумаге. Он содержит основные данные о полете и грузе. Так как грузовой манифест на импорт доступен только после прибытия самолета, вся процедура импорта начинается только после прибытия. Согласно общепринятой международной процедуре электронный грузовой манифест заполняют в аэропорту, откуда отправлен груз, и направляют к таможенным властям в аэропорту назначения. В случае «Внуково», полетный манифест также может быть направлен пограничной полицией и «Внуково Карго». В результате все заинтересованные стороны могут подготовиться к прибытию самолета.

3. Авианакладная и домашняя авианакладная

Авианакладная – договор воздушной перевозки груза между агентом и авиакомпанией. Она содержит общие детали отгрузки. Домашняя авианакладная (ДАН) - HouseWayBill (HWP) - или накладная отправителя – (международно-признанный) договор между грузоотправителем и агентом. Он включает в себя подробную информацию о поставках, которая доступна различным государственным учреждениям до прибытия груза. ДАН применяется в России как контракт между грузоотправителем и агентом (домашняя накладная). Домашняя авианакладная представляет внутреннюю накладную для оформления всех грузовых отправок (писем, посылок, бандеролей и прочих грузовых отправок), направляемые в рамках консолидированной поставки. Наиболее часто это используется для курьерских отправок, которые, как правило, являются консолидированными. Если агент оформляет консолидированный груз из нескольких отправок, то на каждую из них он оформляет ДАН, а на весь консолидированный груз оформляется общая авианакладная (ОАН); иногда в российских документах при межведомственной переписке, эта накладная может называться главной или международной. По прибытии в пункт назначения, груз расконсолидируется и доставляется получателю с ДАН. И ДАН, и MAWB оформляются на нейтральных бланках авианакладной. После заполнения им присваивается соответствующий номер.

В международной практике государственные органы (например, в Китае, Индии и США) зачастую требуют полную информацию о нерастаможенных поставках. Начиная с 2010-2011, Европейский Союз будет требовать полную экспедиторскую авианакладную для нерастаможенных поставок и грузов на экспорт (**входящие и исходящие поставки**). В результате этого, большинство международных торговых компаний может создавать и обмениваться авианакладными и экспедиторскими авианакладными.

4. Ветеринарный сертификат

Система ветеринарного департамента «Аргус» имеет возможность для электронного обмена информацией через ЕЭО. Вероятно, различные требования к документам еще не приведены в соответствие с международными стандартами и ГТД. Ветеринарный сертификат – один из документов, который необходимо включить в «единое окно». Процесс его гармонизации с ГТД может начаться или сразу или позже.

5. Сертификат соответствия

Сертификаты соответствия ГОСТ Р выдаются органами по сертификации, которые аккредитованы Ростехрегулированием и действуют от его имени. Многие заинтересованные стороны участвуют в этом процессе, и сертификаты соответствия играют важную роль в различных процедурах. Сертификат соответствия – это общий документ в установленном порядке сертификации несколькими уполномоченными органами. Таким образом, он не содержит ключевые данные, которые могут быть согласованы в системе ЕЭО, кроме названия и подробных сведений о лице, ответственном за груз. Также, этот документ не приведен в соответствие с Формуляром-образцом ООН (UN Layout Key). Процесс получения сертификата соответствия можно расцениваться как одну из функций «единого окна» (ЕО для сертификатов), предшествующую грузовой таможенной декларации. Таким образом, автоматизация сертификатов соответствия может рассматриваться как ЕЭО.

6. Счет-фактура

ИАТА разработала стандартные электронные счета-фактуры. Внедрение этих счетов (на английском и русском) может стать реальностью в рамках «единого окна» во «Внуково».

7. Сертификат происхождения

Сертификат происхождения имеет несколько версий (национальную, форму А для торговли с Европейским Союзом и т.д.), и рассматривается Торгово-промышленной палатой Российской Федерации. Электронная версия сертификата происхождения может быть разработана в сотрудничестве с Торгово-промышленной палатой

8. Другие требуемые документы

Такие документы следует добавить к ЕЭО. Одновременно, другие документы также можно добавить. Перечень различных требуемых документов включен во вторую часть доклада.

Все эти документы могут быть добавлены по одному в ЕЭО. ЕЭО обеспечивает эффективный обмен информацией.

Ниже (Рис. 3-5) представлен пример распространения одной авианакладной нескольким заинтересованным сторонам. На этом рисунке «единое окно» охватывает информационный поток по схеме бизнес-правительство и бизнес-бизнес:

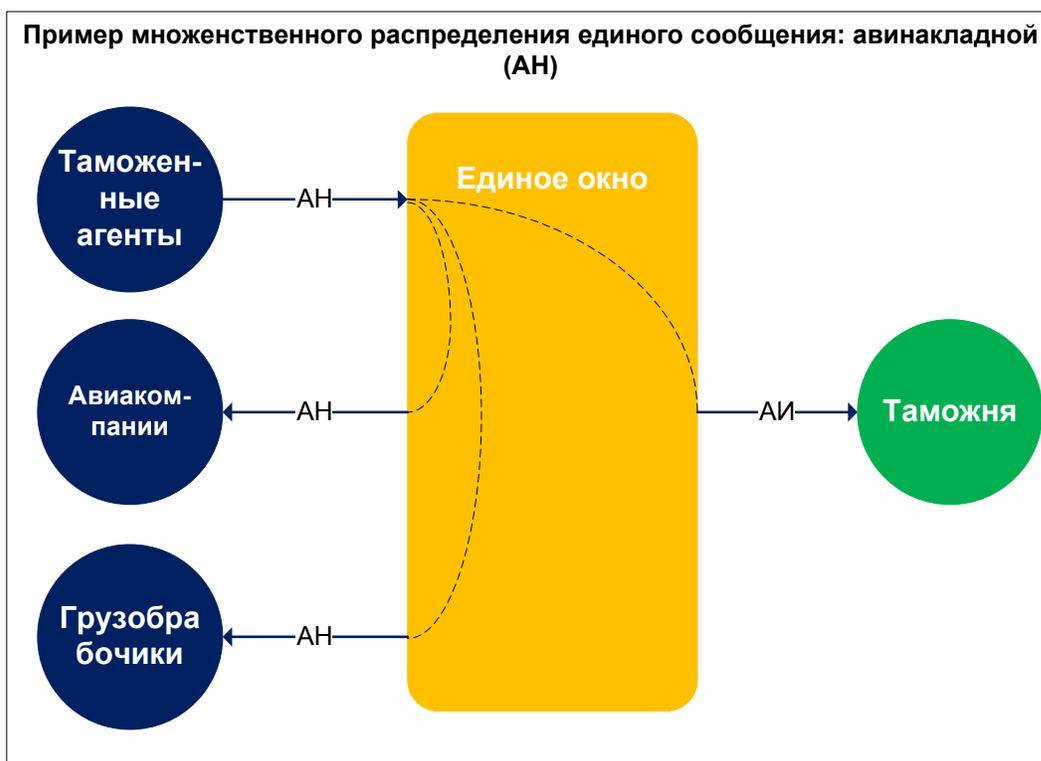


Рис. 12-5: Распространения одной авианакладной нескольким заинтересованным сторонам

Агент подает авианакладную в систему ЕЭО. Сообщение распространяется среди трех получателей: авиакомпаний, погрузчиков и таможенных органов. Каждый получатель использует авианакладную для различных целей, например, как договор для оперативных целей, для осуществления контроля над информацией, анализа рисков и проведения инспекций.

12.2.4 Хранение информации для повторного пользования

Подача каждого из сообщений по одиночке исключает потенциальные преимущества использования различных источников информации. Для повторного использования информации необходимо место хранения. Все сообщения сохраняются и могут быть использованы в различных целях, например, для статистики, поиска, в качестве доказательства в ходе судебного процесса и т.д.



Рис. 12-6: Хранение информации для повторного пользования

12.2.5 Создание центрального пункта управления (ПУ) информацией для интегрирования всего документооборота

Хранение индивидуальных сообщений является важным. Самой интересным свойством является способность хранить все индивидуальные документы и устанавливать связи между информационными полями. Это потребует создания связи общих элементов данных индивидуальных документов⁸.

Общим подходом является создание центрального пункта управления (ПУ) информацией, связующего все документы друг с другом посредством нескольких элементов данных. Предложенный охват уже предложил запустить ЕЭО в отношении ГТД, грузового манифеста, авиагрузовой накладной и выборочно экспедиторской транспортной накладной, поскольку у них есть общие ключевые связи. Совместно, они составляют главный центральный ПУ, с которым могут быть связаны почти все документы.

Центральный ПУ может быть представлен графически (визуализирован) по всей воздушной грузовой цепи поставок. Цепь воздушной грузоперевозки с ее главными заинтересованными сторонами может быть представлена следующим образом:



Рис. 12-7: Участники в цепи авиагрузовых поставок

⁸ Общие элементы различных документов также определены в Справочнике элементов торговых данных ООН, Модели данных ВТамО и библиотеке Ключевых Компонентов

Следующие заинтересованные лица принимают участие в экспортной секции цепи поставок:

- **Грузоотправитель:** груз берет начало с грузоотправителя, который зачастую передает в субподряд логистику по воздушной грузоперевозке специализированным компаниям.
- **Агент:** агент, часто называемый экспедитором, представляет интересы грузоотправителя. Агент собирает, консолидирует и распределяет отгрузки, а также обеспечивает соблюдение всех государственных требований в отношении воздушного транспорта (например, в отношении таможенной декларации, сертификатов и т.д.).
- **Компания-обработчик груза:** обработчики груза получают груз от агентов от имени авиалинии. Обработчики груза готовят и загружают груз в самолет.
- **Авиалиния:** авиалиния ответственна за транспортировку воздушного груза.

Совместно, они - главные заинтересованные стороны в экспортном процессе. Процесс импорта происходит наоборот, при этом, грузополучатель находится в конце цепи поставок.

Центральный ПУ информацией соответствует цепи поставок заинтересованных сторон и может быть представлен следующим образом:

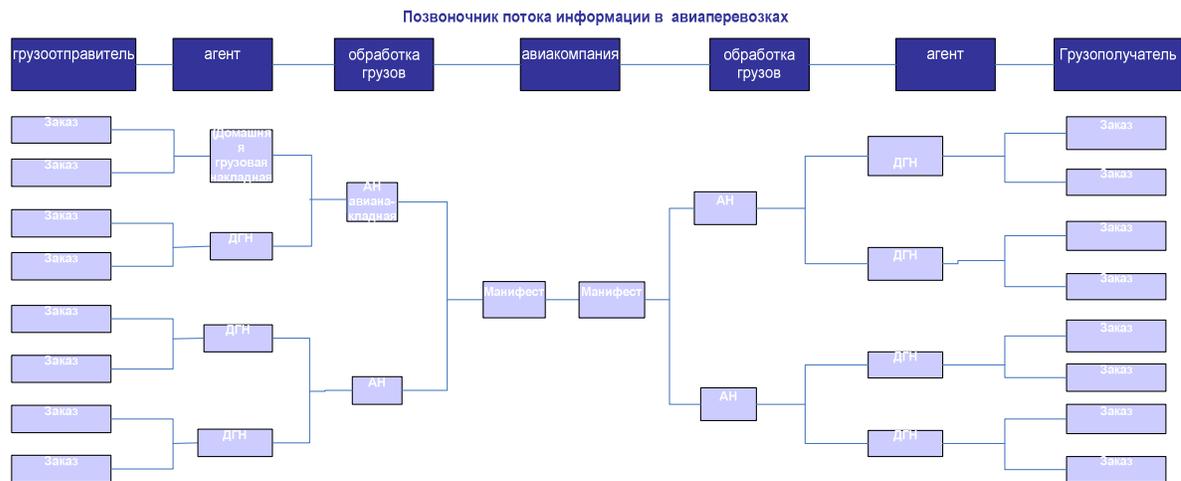


Рис. 12-8: Центральный пункт управления сектора авиагрузовой информации

Грузоотправитель готовит заказы и уполномочивает агента на управление отгрузкой(ками). Агент регистрирует заказ либо в АН, либо посредством другой формы контракта и принимает отгрузку. Агент (выборочно) консолидирует отгрузки и осуществляет заказы в авиалиниях. Заказ регистрируется в АН. Авиалиния консолидирует все свои заказы в грузовой манифест.

Данное представляет лишь центральный ПУ информацией сектора, но не центральный ПУ контроля со стороны правительства. В части 2 мы наблюдали то, что основные документы, требуемые государством для осуществления контроля за товарами, являются Таможенная декларация (ГТД) и грузовой (полетный) манифест.

Таможенная декларация должна всегда сопровождаться АН. В результате, мы можем привязать центральный ПУ сектора с государственным контролем:



Рис. 12-9:

Центральный ПУ информацией и для частного, и для государственного секторов

12.2.6 Расширение информационных потоков в центральном ПУ для охвата других документов

Центральный ПУ может использоваться для добавления и установления связи всех остальных документов друг с другом. Некоторые из этих документов могут быть связаны со ПУ 'сектора' и другими ПУ, не относящимися к 'правительственному'.

Это может быть представлено следующим образом:



Рис. 12-10:

Расширение информационных потоков в центральном ПУ для дополнительного документооборота

Пример показывает связь других документов, таких как коммерческий инвойс, сертификат о происхождении груза и сертификат соответствия, как с АН, так и / или с ГТД.

12.2.7 Создание дополнительных услуг, основанных на интегрированной информационной базе данных

Центральный ПУ информацией и постепенное расширение дополнительных документов позволят создание интегрированной информационной базы данных с полной регистрацией всех документов и статусов различных процедур. Эта интегрированная информационная база данных предлагает вполне достаточные возможности для создания дополнительных доходов на базе новых услуг, как для правительства, так и для сектора.

Например, это может относиться к:

- Единому государственному таможенному оформлению: Только в случае получения разрешения и оформления всех индивидуальных документов со стороны различных контролирующих агентств, автоматическое разрешение может быть сообщено заинтересованной стороне сектора.
- Финансовым модулям: Регистрация всех платежей и урегулирование вопросов не только с Таможней, но также и со всеми другими правительственными учреждениями

Такие услуги возможны только, если информация с различных источников интегрирована и объединена. Это является большим, чем просто услуги обмена индивидуальными документами и / или процедурами и предлагает вполне достаточный потенциал для оказания ценных дополнительных услуг, как для правительства, так и для деловых кругов.

12.3 Юридические вопросы

Подготовительная работа над установлением правовой среды для системы «единого окна» должна быть проведена с возможным использованием контрольного списка вопросов для анализа, представленного в проекте Рекомендаций № 35.

12.3.1 Законодательные основы

Должно быть проведено исследование законодательной основы, как логически на федеральном уровне, так и в рамках нового Таможенного кодекса в рамках Таможенного Союза Беларуси, Казахстана и Российской Федерации с тем, чтобы установить:

- (а) имеются ли препятствия к свободному обмену данными, документами и информацией среди различных заинтересованных сторон в правительственных учреждениях и деловых кругах,
- (б) обеспечено ли равенство бумажных и электронных документов; подписей на бумажных документах и цифровых подписей на всех стадиях торговой операционной цепи;

- (с) какое агентство ответственно за какую информацию (формы) в соответствии с действующим законодательством. Необходимо проведение анализа «процесс за процессом», «от документа к документу», «от агентства к агентству» в целях идентификации любых препятствий к организации информационной системы обмена.

12.3.2 Создание дополнительных услуг, основанных на интегрированной информационной базе данных

Юридические вопросы на локальном уровне должны быть проанализированы в целях заключения соглашения по обмену на сервисном уровне (или кодекса поведения) среди заинтересованных сторон ЕО в пределах существующей правовой системы. Этот анализ и возможное межведомственное соглашение должны рассматривать возможности получения, обмена, безопасного хранения, архивирования и восстановления данных. Возможность получения электронных подписей должна быть также предусмотрена.

12.4 Поддерживающие разработки

Несколько поддерживающих разработок могут быть идентифицированы для ускорения развития ЕЭО и повышения общего качества и эффективности управления данными. Вкратце, ими являются стандартизация, унификация и автоматизация процедур отдельных агентств.



Рис. 12-11: Поддерживающие разработки

12.4.1 Стандартизация

Использование международных стандартов крайне важно для развития системы «единого окна», которая не может быть изолирована в пределах одного местоположения, но и предоставит функциональные возможности для обмена информаци-

ей с различными агентствами внутри страны, также как и с другими системами по всему миру. Некоторые примеры стандартов, которые могут быть использованы включают стандартизацию:

- Формуляр ООН (ИСО 3535)⁹: образец, определенный Объединенной Нацией для стандартизации документации (такой как Единый Административный Документ - ЕАД)
- Формуляр ООН, формуляр, определенный ООН для стандартизации коммерческой документации (такой как ЕАД).
- Кодировки и определения элементов торговых данных, которые содержатся например, в Справочнике элементов торговых данных ООН (UNTDDED), ИСО-7372¹⁰, Модели данных Всемирной Таможенной Организации¹¹ и Ключевых Компонентов СЕФАКТ ООН¹². Эти коды являются частью стандарта Формуляра ООН, используемого в стандарте ЭДИФАКТ ООН и они являются основой моделирования.
- ЭДИФАКТ ООН (ИСО 9735)¹³ – ООН / Электронный обмен данных для администрации, коммерции и транспорта, в настоящее время является единственным глобальным стандартом для обмена электронными данными (ОЭД), осуществляемым пользователями под эгидой ООН. Обмен электронными данными (ОЭД) является обменом деловой информации в стандартных форматах. Эта информация структурирована в соответствии с установленным форматом, позволяющим проведение автоматизированной сделки без вмешательства человеческого фактора. Большинство из существующих решений «единого окна» на сегодняшний день (например, в Сингапуре и Швеции) основаны на системе обмена сообщениями ЭДИФАКТ ООН.

Существуют множество рамок и моделей данных. Ниже дается краткий обзор самых общих стандартов:

СЕФАКТ ООН

Центр ООН по упрощению торговли и электронного бизнеса (СЕФАКТ ООН) поощряет тесное сотрудничество между правительствами и частным предпринимательством для обеспечения взаимодействия для обмена информацией между государственным и частным сектором. Он разработал и поддерживает, среди прочего, следующие стандарты:

- Формуляр ООН для торговых документов, являющийся основой для Единого Административного Документа ЕС;
- Стандартные кодировочные списки (такие как Коды местоположения ООН - UN/LOCODE)¹⁴;
- ЭДИФАКТ ООН – международный стандарт обмена электронных данных

⁹ Формуляр ООН для торговых документов: см. Рекомендация № 1 на сайте http://www.unece.org/cefact/recommendations/rec_index.htm

¹⁰ <http://www.unece.org/trade/untddid/UNTDDED2005.pdf>

¹¹ <http://www.wcoomd.org>

¹² http://www.unece.org/cefact/codesfortrade/unccl/CCL_index.htm

¹³ <http://www.gefeg.com/jswg/>, <http://www.unece.org/trade/untddid/welcome.htm>

¹⁴ http://www.unece.org/cefact/codesfortrade/codes_index.htm

- UNTDED – Справочник элементов торговых данных ООН (ИСО-7372, утвержденный ВТамО). Элементы торговых данных этого Справочника обеспечивают обмен данными в процессе международной торговли. Эти элементы стандартных данных могут быть использованы посредством любого метода обмена данными с использованием бумажных документов, а также посредством иных средств передачи данных.

Модель данных Всемирной Таможенной Организации (ВТамО)

Модель данных ВТамО устанавливает стандартный, международный, согласованный набор данных, который будет соответствовать требованиям государств в отношении международной приграничной торговли, и будет приспособлена исключительно к требованиям автоматизированной среды. Набор данных МД ВТамО является поднабором Справочника элементов торговых данных Организации Объединенных Наций (UNTDED)

МАВТ Карго-ПОС

Международная ассоциация воздушного транспорта (МАВТ) разработала Процедуры обмена грузовыми сообщениями (Карго-ПОС). Карго-ПОС - официальный источник сообщений для спецификаций относительно авиагрузовой накладной, полетного манифеста, бухгалтерского учета, статуса, несоответствий, эмбарго, таможи, выставления счетов по CASS, опасных грузов, ассигнований и наземной транспортировки. Карго-ПОС также включает кодирование и расшифровку списков всех утвержденных кодов и сокращений.

Адресная стандартизация в проекте рабочего плана

Рекомендуется применять один или комбинацию вышеназванных стандартов. Применение лучших подходящих стандартов будет зависеть частично от текущей практики в России. Всесторонний анализ данных и спецификаций должен быть сделан и должен быть включен в Генеральный План Работы.

12.4.2 Гармонизация и упрощение

Чем больше общих стандартов будет применяться к информационным потокам (данным и документам), тем больше вариантов будет в наличии для согласования и упрощения документов (поскольку появятся общие области данных), согласования документов и информационного обмена среди национальных контролирующих агентств и деловых кругов, а также через границы в региональном и глобальном масштабах. Наборы данных могли бы быть объединены, и число документов может быть уменьшено. Рекомендуется привести в соответствие кодировку и определения элементов данных, используемых в документах и при электронном обмене, к международным стандартам, так, чтобы различные агентства и деловые круги «говорили на одном языке». СЕФАКТ ООН в настоящее время разрабатывает проект Рекомендаций № 34, которая предложит общий модельный процесс для правительств для приведения в соответствие кодов элементов данных и определений с международными стандартами. Эти Рекомендации основаны на лучшей практике, разработанной в процессе учреждения систем «единого окна» в нескольких развитых странах. Этот процесс гармонизации данных («от документа к документу» и «от агент-

ства к агентству») сосредотачивается на четырех стадиях: получение, определение, анализ и урегулирование определений элементов торговых данных и кодировок. Средства для получения, формирующие национальный перечень данных и информации, требуются правительственными учреждениями, управляющими внешней торговлей. Определение средств, устанавливающих семантическое определение, формат или кодировку каждого элемента данных производится тогда, когда требуется информация (для выпуска, декларирования, предварительного или последующего контроля); и правовая база, разрешающая соответствующему агентству запросить эту информацию. Анализ средств, устанавливающих потребности в конкретном элементе, а также каков контекст его использования, и как это имеет отношение к другим подобным элементам, используемым другими агентствами или в других документах. Когда будут проанализированы различные требования к элементам данных, те, что представляют то же самое либо близкое значение, они могут быть сверены или объединены посредством соглашения на использование одного названия элемента данных с общим определением и (или) общим кодированием со ссылкой на такие международные стандарты, как Справочник элементов торговых данных Организации Объединенных Наций (UNTDDED, ИСО-7372)¹⁵, Ключевой компонент технической спецификации СЕФАКТ ООН (ККТС), набор данных МД ВТамО или подобные стандарты. Результатом явится создание упрощенного, стандартизированного набора данных, который может использоваться для обеспечения информационных требований в различных форматах с использованием спектра технологий. Этот процесс гармонизации данных должен быть основан на соответствующем консультационном процессе, который активно вовлечет торговое сообщество и другие соответствующие заинтересованные стороны.

12.4.3 Создание отдельных систем

В настоящее время большинство информации в Аэропорту «Внуково» обменивается с использованием бумажного формата. Каждое отдельное агентство и заинтересованные стороны сектора должны модернизировать и согласовать свои системы для создания возможностей посылать и получать электронную информацию. Много международных и национальных заинтересованных сторон в секторе, как известно, способны посылать и получать электронную информацию. Каждое отдельное развитие системы для правительственных учреждений должно быть настроено с разработками ЕЭО. Это означает, среди прочего, что информация проходит через ЕЭО и применены общие стандарты. Один из вариантов для выполнения проекта «единого окна» будет состоять в разработке электронных информационных систем обмена для индивидуальных агентств, которые еще не внедрили подобные системы и включения их в инициативу ЕЭО.

12.5 Бизнес модель

Данный раздел предлагает проект бизнес-модели для ЕЭО. Следующие три элемента бизнес-модели будут рассмотрены:

- Инвестиции;

¹⁵Справочник элементов торговых данных Организации Объединенных Наций:
<http://www.unece.org/trade/untddid/UNTDDED2005.pdf>

- Финансовая модель;
- Собственность.

Инвестиции

Инвестиции в ЕЭО полностью зависят от охвата ЕЭО (определенного межведомственной группой ответственных лиц, принимающих решение), объемов грузов и числа заинтересованных сторон, которые будут включены в систему. Поскольку это еще не было решено, то здесь может быть применено только 'эмпирическое правило'. Вообще, адекватная система ЕЭО для грузовых авиаперевозок во Внуково, может быть разработана и внедрена приблизительно за 2-4 миллиона Евро. Это будет включать аппаратные средства и следующие мероприятия по развитию центра сообщений и некоторого дополнительного программного обеспечения:

- консультации с заинтересованными сторонами;
- разработка;
- развитие;
- имплементация.

Несомненно, охват с позиции числа документов будет непосредственно влиять на требуемые инвестиции. Предполагаемые инвестиции покроют, по крайней мере, описанный центральный ПУ информацией (экспедиторская транспортная накладная, АН, полетный манифест и таможенная декларация) и, вероятно, в отношении нескольких дополнительных документов. Это включило бы создание основных веб- порталов для ручного ввода данных. Проекты по развитию системы для отдельных агентств должны будут финансироваться в рамках отдельного бюджета.

Текущая оценка сосредоточена на развитии исключительно аэропорта Внуково. Если объем работ будет расширен до уровня г. Москва либо национального уровня, то необходимые инвестиции, главным образом, коснутся компонента аппаратных средств, который относительно незначителен.

Финансовая модель

Текущие объемы международной торговли, транспортируемые воздушным путем через Внуково, являются относительно незначительными и умеренными в рамках национального масштаба. Будет трудно создать солидную экономическую основу на уровне аэропорта или на национальном уровне с краткосрочным положительным притоком наличных средств.

Это доказывается следующим приблизительным расчетом с национальной перспективы:

Объем рынка с точки зрения поставок

В настоящее время в Московской области 75 000 тонн авиа грузов связаны с международной торговлей. Средний объем авиагрузовых поставок составляет приблизительно 300 кг за одну поставку. В результате приблизительно 75 000 тонн / 300 кг = 250,000 международных поставок, обрабатываемых в Московской системе аэропортов.

Объем рынка с точки зрения документации

В начале функционирования системы «единого окна» не все документы, связанные с поставкой, будут доступны в электронном виде или представлены в ЕЭО (такие документы, как декларация опасных грузов, экспедиторская транспортная накладная, и т.д.). Мы предполагаем, что среднее число равное 2.5 документам за одну поставку пройдет обмен электронным способом через систему ЕЭО (на ранних стадиях). В конечном счете, более тридцати документов может быть обменено через систему ЕЭО на воздушный груз. Ожидается, что эти 2.5 документа за поставку включают ГТД и АН. На начальных стадиях это приведет к обеспечению обмена 625 000 посредством электронных средств связи. Каждый документ представляет собой сообщение, на которое будут отвечать одно или более статусных сообщения.

Размер рынка с точки зрения дохода на национальном уровне

С точки зрения доходов различные вариации могут быть рассмотрены. В целом, доход за документ варьируется от нескольких центов до 0.5 Евро.¹⁶ В целях быстрого расчета мы принимаем среднюю стоимость в 0.2 Евро за документ. Это привело бы к ежегодному доходу в размере 125 000 Евро на начальном этапе.

Некоторые системы «единого окна» (например, в Таиланде) включают функцию оплаты государственных пошлин, налогов, сборов и других платежей. Она может стать очень привлекательной особенностью системы «единого окна», как для правительства, так и торговли, это особенно важно, когда от системы требуется извлечение прибыли. Однако нужно отметить, что включение оплаты, часто требует значительного объема дополнительной работы над гармонизирующими системами и, особенно, по совершенствованию безопасности.

Размер рынка с точки зрения получения дохода на уровне Внуково

Подобный расчет может быть выполнен на уровне Внуково:

- Объем грузовых авиаперевозок: 4 000 тонн груза
- Предполагаемые поставки: 4 000 тонн / 300 кг \approx 13,300 поставок
- Объем рынка – документы 13 333 x 2.5 документа \approx 33 250 документов
- Объем рынка – потенциальный доход: 33 250 x 0.5 Евро \approx 16 600 Евро в год

Сбережения

Важной (косвенной) выгодой ЕЭО будет эффект более быстрого таможенного оформления и выпуска поставок. Международный стандарт времени на таможенное оформление воздушных грузовых перевозок составляет приблизительно 4-8 часов (включая разгрузку груза из самолета).

¹⁶ Система ENIGMA в бельгийском порту Гент использует другой подход: 30 евро за обработку всего пакета документов сопровождающих груз.

1. Более эффективное использование ресурсов	2. Сокращение издержек через снижение уровня задержек
3. Правильный (и зачастую повышенный) объем доходов	4. Ускоренная очистка и выпуск поставок
5. Улучшенное соответствие трейдеров	6. Предсказуемое применение и разъяснение правил
7. Усовершенствованные меры безопасности	8. Более эффективное использование ресурсов
9. Повышенные показатели безупречности и транспарентности	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Повышенная транспарентность

Таблица 12-2: Общие выгоды от внедрения ЕЭО.

Во Внуково самый короткий период времени, предлагаемый агентом на таможенное оформление, составляет 24 часа. В среднем, оценивается, что таможенному агенту во Внуково понадобится 48-72 часа для обработки импорта. Ускоренная таможенная очистка грузов в аэропорту увеличит объемы воздушных грузоперевозок. Соответственно, дополнительные доходы будут получены в результате обработки этих объемов.

Другие общие выгоды, как для правительства, так и для деловых кругов, указаны в Таблице 12-1.

Выводы анализа расходов и выгод

По причине (прямой) доходности и перспектив возврата инвестиций развитие ЕЭО зачастую сталкивается с трудностями по созданию жизнеспособного экономического обоснования для портов с небольшими объемами. Необходимые инвестиции на этапе запуска и эксплуатационные затраты относительно легко просчитать. Прямые доходы от ЕЭО также весьма легко оценить, но много экономии, связанной с ЕЭО, такой как удаление 'скрытой' неэффективности, ошибки и отрицательные побочные эффекты и улучшенное качество являются трудными к просчету, и поэтому зачастую не приняты во внимание. Четким примером выгод является высвобождение персонала, занятого ручным вводом данных для другой деятельности. Перенос информации из бумажного документа в компьютер осуществляется в каждом контрольном органе. Во всех органах существуют свои компьютерные системы.

Если мы рассмотрим цифры, то увидим, что только в предыдущих разделах было показано, что начальные инвестиции оценены в 2-4 миллионов Евро. Эксплуатационные расходы оцениваются в 500 000 Евро ежегодно (которые основаны на практике сектора и схожих операциях).

Объем рынка на национальном уровне составит приблизительно 125 000 Евро ежегодно. Как было объяснено, на начальном этапе запуска это не обеспечит жизнеспособное экономическое обоснование, как и не покроет даже эксплуатационные расходы.

Если мы расширим перспективу и согласимся на потенциальные сбережения, как для правительства, так и для сектора, а также в отношении положительной дополнительной выгоды для торговых и деловых кругов, занимающихся воздушными грузоперевозками, то ЕЭО будет иметь общественную пользу с большим потенциалом для устойчивости (как показано в части 1 на примере различных международных кейсов). Устойчивость станет результатом органического роста рынка воздушных грузоперевозок, непрерывного расширения охвата ЕЭО (с добавлением документов, процессов и т.д.), и, таким образом, создавая большой рынок для ЕЭО, выраженный повышенными доходами, относительно незначительными инвестициями и эксплуатационными затратами и, соответственно, повсеместной экономии.

Собственность

С точки зрения отношений собственности существует три опции (применимых к ЕЭО):

- государственная собственность (США, Швеция);
- частное владение (Порт Гамбург);
- собственность на базе государственно-частного партнерства (TradeXchange в Сингапуре или Dagangnet в Малайзии).

Для России могут быть применены различные решения относительно лучшей бизнес модели. Проектная команда понимает, что государственный орган будет лучше всего позиционироваться на развитие системы «единого окна» во Внуково, в других Московских аэропортах или, в целом, в масштабе страны. Правительственный орган может действовать в качестве ведущего агентства, и у него должен иметься мандат на инициирование необходимых изменений в административной структуре и законодательстве.

У Правительства есть обязательство по обеспечению торговли, то есть упрощению, согласованию, стандартизации и автоматизации торговых процедур. В этом смысле развитие ЕЭО является инструментом, облегчающим международную торговлю, который будет оказывать позитивный эффект на экономическое развитие. Единое окно также поддерживает меры безопасности при контроле трансграничного движения товаров посредством усиления своевременного сбора надежной информации поддержки имплементации методов управления рисками.

Кроме того, ЕЭО будет катализатором развития инновационных проектов в рамках различных правительственных учреждений. Большой объем сбережений по эффективности и качественное улучшение будет достигнуто Правительством, когда оно модернизирует / автоматизирует процессы, которые в настоящее время основаны на механическом вводе и склонны к допущению ошибок. Правительство может установить небольшую плату за свои услуги для того, чтобы покрыть только расходы на эти услуги. Сбережения по эффективности должны быть приняты во внимание при исчислении выгоды системы «единого окна».

12.6 Предлагаемая стратегия развития ЕЭО во Внуково

В аэропорту Внуково конкурентная среда может быть создана посредством реализации ускоренной процедуры таможенного оформления по сравнению с другими аэропортами. Выгодой станет то, что объемы грузоперевозок увеличатся. Важным средством ускорения периода таможенной очистки будет развитие системы ЕЭО/ЕО.

Однако деловая модель показала, что прогнозные доходы на уровне Внуково, непосредственно связанные с услугами ЕЭО, слишком ограничены, чтобы представить жизнеспособное экономическое обоснование для внедрения Электронной версии системы «единого окна».

Поэтому мы предлагаем развитие ЕЭО в аэропорту Внуково в рамках двух стадий:

- Разработка системы «единого окна»;
- Функционирование в качестве экспериментального аэропорта для начала развития «единого окна» на национальном уровне.

Первая стадия - развитие системы «единого окна» - была, в некоторой степени, уже начата в рамках проекта 'турецкого коридора'. Это должно стать основой для создания центральной координации государственного контроля в рамках межправительственной организации системы «единого окна» для множества торговых направлений (включая другие торговые направления, не ограничиваясь Турцией). Эта система «единого окна» местного аэропорта должна перекроить процедуры и документальные требования для создания процедуры ускоренного таможенного оформления всех грузоперевозок, как импортных, так и экспортных.

В ходе второй стадии, которая могла быть начата параллельно первой стадии, должно быть рассмотрено развитие системы «единого электронного окна». В конечном счете, система «единого окна» должна осуществлять торговое обслуживание воздушных грузов на национальном уровне, поскольку связанные инвестиции требуют существенной экономии в масштабах. Аэропорт Внуково должен служить экспериментальным аэропортом, где будут апробированы первые разработки. На более поздней стадии может быть определен план вовлечения и для других аэропортов.

Аэропорт Внуково будет иметь преимущество «первооткрывателя», пожиная плоды от эффекта системы «единого окна», что отразится непосредственно на его функционировании.

Для запуска обеих стадий, заинтересованные стороны в аэропорту Внуково будут нуждаться в мандате на инициирование необходимых изменений в административной структуре и законодательстве на уровне Внуково. Поэтому на национальном уровне потребуется некоторая форма организации межведомственного сотрудничества (возможно под руководством Координационного совета Росграницы). Следующая глава представит проект плана работы относительно этой межправительственной организации программы и двух стадий развития системы во Внуково.

13 Рабочий план для внедрения Единого Окна

В предыдущей главе дается общее описание Единого Электронного Окна (ЕЭО) и стратегии развития аэропорта Внуково. Всесторонняя разработка ЕЭО должна быть согласована с другими инициативами, которые она затрагивает.

В настоящей главе представлен проект плана работ по усилению согласованности различных инициатив и переходу разработки ЕЭО на следующий уровень. Предлагается организация необходимой межведомственной программы для обеспечения активного участия всех заинтересованных структур и на уровне Внуковского аэропорта и на национальном уровне.

Необходимо создать Генеральный План (содержащий ответственности всех участников), который определит главные мероприятия для проведения на уровнях Российской Федерации, аэропортов г. Москвы и аэропорта Внуково. Генеральный План является основополагающим документом для выполнения работ по проектированию и разработке «единого окна». В нем представлена подробная информация по проектированию, разработке, внедрению и обслуживанию «единого Окна» (ЕО). Внедрение Е(Э)О в аэропорту Внуково – будет являться важной составной частью общего Генерального Плана. Более подробный рабочий план, с подробным описанием организационных структур и конкретных план работ, можно разработать на уровне аэропорта Внуково.

13.1 Обзор деятельности

В этом разделе описываются различные действия, необходимые для создания Единого (электронного) окна, в частности в аэропорту Внуково. Некоторые из этих мероприятий не могут быть применены только на уровне Внуково, и потребуются национальные рабочие группы.

Различные мероприятия были определены и будут обсуждаться в последующих разделах. Некоторые из них уже частично рассматривались в этом исследовании:

- Консультации с бизнес сообществом и заинтересованными органами власти
- Создание межведомственной организации по осуществлению проекта "единого окна"
- Создание генерального плана / плана работы

13.2 Консультации с бизнес сообществом и заинтересованными государственными агентствами на всех уровнях

Приоритетной задачей является обсуждение результатов этого исследования с различными заинтересованными сторонами и консультации с ними по реализации плана во Внуково. Целью должно быть создание общего понимания ЕЭО и неотложный характер проекта, что в конечном итоге приведет к взаимным обязательствам заинтересованных сторон по этой инициативе. Имеется необходимость прове-

дения основной политической дискуссии касательно того, является ли система «единого окна» требуемым решением, которое смогло бы улучшить осуществление торговых операций. Заключительное политическое решение также может нуждаться в охвате других аэропортов и, возможно, другие виды транспорта, принимая во внимание основной анализ эффективности затрат и преимущества экономии в масштабах для инвестирования в строительство системы «единого окна».

Результаты технико-экономического обоснования в аэропорту Внуково послужат для лучшего информирования заинтересованных сторон по проблемам единого окна и на уровне аэропорта Внуково, и на национальном уровне. Кроме того, необходимо проконсультировать отдельных участников. Ключевыми темами для обсуждения – их позиция по отношению к проекту с политической и оперативной точки зрения, например:

- Согласны ли они с необходимостью создания "единого окна" и с его целью?
- Действительно ли заинтересованные стороны проявят волю и (финансовую) готовность к инициативе?
- Каковы условия?
- Какая связь между единым окном и индивидуальными системами федеральных агентств?

Результатом этих консультаций должно быть общее понимание инициативы ЕЭО в аэропорту Внуково и потенциал этой инициативы. Политическая воля и приверженность должна быть создана с тем, чтобы начать с первого потока работ для воздушных перевозок через аэропорт Внуково. После того как политические вопросы о сотрудничестве, описанные выше будут решены, первыми практическими шагами должны стать стандартизация и гармонизация обмена данных и документов по двум причинам: наличие чрезмерного объема излишней информации в процессе документооборота; и необходимость наличия плана работы с устаревшими системами в различных агентствах. Эти причины могут составить основную преграду, в особенности, если контролирующие государственные органы посчитают, что ими были сделаны чрезмерно значительные инвестиции в обе отдельные системы.

13.3 Создание межведомственной организации по осуществлению проекта

Следующим логическим шагом явится налаживание межведомственной организации на национальном уровне / на уровне г. Москва. В рамках этой организации будут определяться различные рабочие потоки и проекты. Одним из важных рабочих потоков станет проект ЕЭО по грузовым авиаперевозкам в Аэропорту «Внуково» (далее «Внуково»). Организация программы, ориентированная на рабочий поток, будет сформирована на локальном уровне в Аэропорту «Внуково». Организация программы относительно «Внуково» может быть сформирована непосредственно. В случае если организация Национальной программы будет налаживаться на более поздней стадии, то местная организация на уровне «Внуково» выступит неотъемлемой частью Национальной организации.

Межведомственная организация по осуществлению проекта «Единого окна» (МО) на национальном уровне / на уровне г. Москва состоит из координационного (наблюдательного) правительственного (государственного) совета, комиссии (совета) программы по ЕЭО, технической рабочей группы и также выборочно может включать деловой консультативный совет. Комиссия программы будет иметь в наличии настоящий проект плана работы в качестве основы для разработки Генерального плана с различными рабочими потоками. Рабочий поток относится к специфическим проектам с четкими рамками и мероприятиями. Данные рабочие потоки будут идентифицированы и скоординированы комиссией программы. Техническая рабочая группа обеспечит последовательность и приведение в соответствие различных рабочих потоков друг с другом.

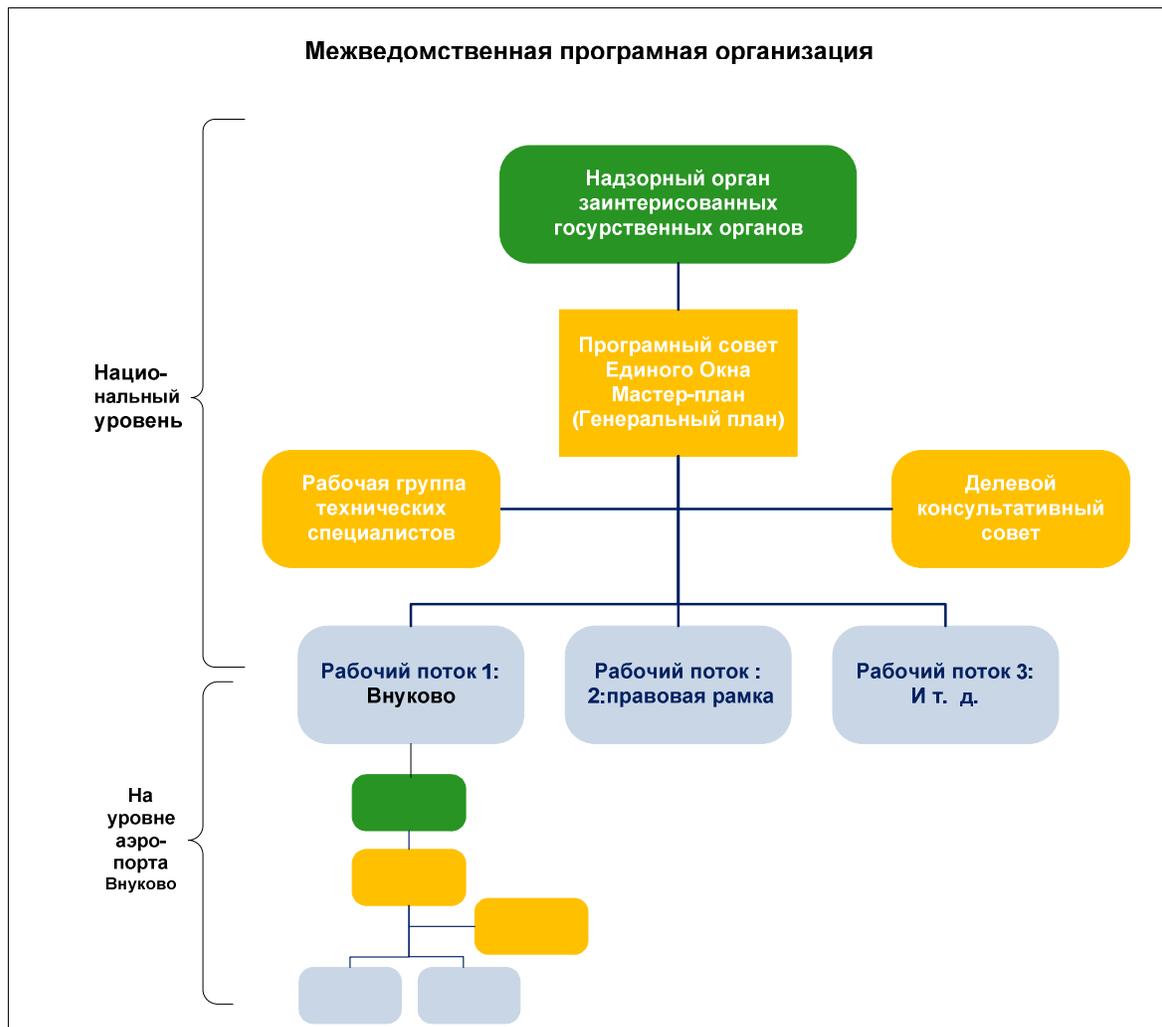


Рис. 13-1: Предлагаемая межведомственная программная организация ЕЭО

Рабочие потоки могут быть идентифицированы по типу проекта, основанного на (комбинации) характеристик ЕЭО, видах транспорта (например, железнодорожный, автомобильный, воздушный транспорт и т.д.), типе грузопотока (импорт / экспорт) и т.д.

Первый рабочий поток должен будет стартовать с началом разработки ЕЭО в аэропорту «Внуково» для грузовых авиаперевозок. Во «Внуково» будет установлена более или менее схожая организация программы со схожими структурными подразделениями на локальном уровне (в пределах аэропорта). Будут также сформированы наблюдательный совет, комиссия программы и местная техническая рабочая группа.

Следующие разделы предоставят дальнейшую детальную информацию относительно организации программы на Национальном / Московском уровне, а также на уровне аэропорта Внуково, т.е. на местном уровне.

13.3.1 Наблюдательный совет правительственных заинтересованных сторон

Обязанности наблюдательного совета заключаются, в целом, в мониторинге качества, хода работы и бюджета комиссии программы по ЕЭО. Более специфично наблюдательный совет ответственен за поддержку общего представления соответствующих разработок в рамках Правительства РФ и гарантию последовательности и приверженности всех соответствующих правительственных органов. Это должно обеспечить МО в направлении эффективного функционирования и устранения любых барьеров в отношении развития ЕЭО, находящегося за пределами сферы влияния МО.

Члены наблюдательного совета – ответственные лица за принятие решений от имени ключевых заинтересованных лиц и участников по учреждению ЕЭО, такие как:

- Федеральная Таможенная Служба;
- Министерство Экономического Развития;
- Министерство транспорта;
- Министерство Промышленности и Торговли;
- Росграница, федеральное агентство по развитию управления государственной границы;
- Россельхознадзор - Федеральное агентство ветеринарной и фитосанитарной инспекции;
- Правительство г. Москвы.

Очевидно, что другие участники также могут быть включены. Участники должны быть непосредственно заинтересованы в реализации ЕЭО (на основании вовлеченности с эксплуатационной т.з., как например, Таможенная служба), также как иметь политический интерес (и влияние), как например, Министерство транспорта. Поскольку Правительство г. Москва является основным держателем акций Аэропорта «Внуково», соответственно, оно могло бы выступить в качестве одного из логических сторонников в обеспечении ресурсов для развития системы «Единого окна» в Аэропорту «Внуково» и быть стороной в общем наблюдательном совете.

13.3.2 Программная комиссия ЕЭО

Программная комиссия ЕЭО отвечает за создание полного Генерального плана для ЕЭО в России. Комиссией выделены ресурсы для координации различных инициа-

тив и обеспечения управления программой для различных рабочих потоков (одним из них является развитие ЕЭО во «Внуково» в отношении грузовых авиаперевозок). Росграница в достаточной мере располагает возможностями на выполнение роли программной комиссии по развитию ЕЭО.

13.3.3 *Деловой консультативный совет*

Приверженность деловых кругов и процедуры приведения в соответствие с бизнес-процессами и практикой в отрасли могут обеспечиваться посредством учреждения делового консультативного совета.

Совет состоит из ключевых заинтересованных сторон, представляющих разнообразную деловую среду с точки зрения национального и международного масштабов. К участникам могут также относиться:

- МАВТ (IATA) – Международная ассоциация воздушного транспорта, представляющая большинство авиалиний;
- ФИАТА (FIATA) – Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций;
- другие ассоциации, представляющие как определенные цепи системы поставок, так и/или виды транспортной перевозки, такие как железнодорожный, автомобильный или морской транспорт.

Консультативный совет может предоставлять не обязывающее, но информативное руководство комиссии программы, ее Генеральному плану и различным рабочим потокам. Он служит «союзником» в процессе поиска установления ЕЭО.

13.3.4 *Рабочие потоки*

Одним из наисерьезнейших заблуждений в отношении развития ЕЭО является постановка чересчур амбициозных целей с широкими охватом работ, длительными временными рамками и большим числом заинтересованных организаций. Для предотвращения формирования усложненной программы развития, мы предлагаем создать рабочие потоки, которые будут адресованы определенной тематике и/или специфичным объемам работ. Различные рабочие потоки могут привлекать различные заинтересованные стороны и различных ведущих игроков, но все они будут направлены на поддержку установления общенационального ЕЭО.

Одним из важных рабочих потоков будет проект «Внуково». Другие похожие рабочие потоки могли бы включать:

- регулирование правовых рамок (требующих соответствия на национальном уровне);
- стандартизацию, упрощение и гармонизацию данных проектов (требующих соответствия на национальном уровне);
- индивидуальные автоматизированные проекты в рамках одного из агентств, который будет связан с ЕЭО (охват будет ограничиваться внутренней организацией агентства),
- проекты в разрезе видов транспорта, связанных с аэропортом (ж/д, автомобильный транспорт и т.д.)

- и др.

13.3.5 Поток работ № 1: «Внуково»

Предлагается следующая организация рабочего потока № 1 во «Внуково»:



Местный наблюдательный совет должен быть сформирован различными правительственными заинтересованными сторонами во «Внуково», такими как местная таможенная служба, ветеринарная и фитосанитарная инспекции, а также пограничная полиция (милиция).

Комиссия программы должна состоять из представителей правительственных и ключевых деловых заинтересованных сторон, таких как, например, ОАО «Внуково-Хэндинг» и «Внуково-Карго». Комиссия программы была бы ответственна за руководство проектом в рамках инициативы «единого окна» во «Внуково».

Местная техническая рабочая группа могла бы быть сформирована для осуществления деятельности в рамках проекта «единого окна» и/или пилотного проекта «единого электронного окна». Специалисты различных заинтересованных сторон сформируют состав настоящей рабочей группы.

13.4 Определение объединенного Генерального плана для Аэропорта «Внуково»

Следующим шагом после налаживания организации программы должна стать разработка объединенного Генерального плана. Ниже перечислены типичные вопросы для рассмотрения:

13.4.1 Межведомственная программная организация

Схема организации программы была представлена выше. В Генеральном плане должна быть отражена заключительная спецификация относительно:

- Роли и ответственности комиссии программы;
- Роли и ответственности наблюдательного и консультативного совета (управление);
- Спецификации участников организации Программы;
- Позиционирование программы «Внуково» в пределах национальных инициатив.

Со стороны Правительства в качестве ведущих игроков должны выступить Таможенная служба и/или Росграница.

13.4.2 Определение охвата ЕЭО

Предлагаемая стратегия развития для ЕО во Внуково также указывает на оптимальный охват ЕЭО. Следующие элементы охвата работ должны будут согласованы и определены в Генеральном плане:

- Объем обмена информацией (сообщения/документы):
Мы предлагаем свести охват на начальных стадиях к трем «основным» документам, которые будут обмениваться с использованием электронного формата:
 1. грузовая таможенная декларация;
 2. манифест полета;
 3. авианакладная;
 4. могут быть включены и другие документы.

В настоящее время таможенная декларация уже доступна для передачи посредством электронных средств связи, в то время как полетный манифест и авианакладная являются международно установленными документами для обмена в электронном формате. Другие возможные документы были описаны в разделе 3.2.2. Включение наиболее подходящей документации к подобному обмену должно обсуждаться в рамках процесса организации программы.

- Объем услуг
Объем услуг сфокусирован на создание «основных элементов» сервисной инфраструктуры:
 1. «Единое окно»;
 2. центр («Хаб») обмена сообщениями;
 3. интегрированная база данных.

Основной фокус должен быть направлен на учреждение системы «единого окна» для делового сообщества: «Одно лицо», «один голос» от имени правительства к деловым кругам, которые, в свою очередь, потребуют упорядочивание отдельных ведомственных процессов. На этой стадии все еще будет существовать бумажный документооборот. Следующим видом услуг будет центр обмена сообщениями, как средство обмена информации при помощи электронных технологий. Информация может храниться и интегрироваться в базы данных. Это охватит основные элементы ЕЭО, после чего сфера услуг может быть расширена.

- Объем процессов

Следующая последовательность процессов может быть предложена для внедрения:

1. импорт
2. экспорт
3. транзит

Мы предлагаем начать с процесса импорта, так как международная практика показывает, что обработка импорта зачастую предлагает наибольшую выгоду для реализации ЕЭО (из-за относительно строгого контроля и зачастую большого количества оформляемых документов). В ходе второй стадии можно будет включить экспортный процесс. Поскольку объем транзитных потоков более или менее несуществен в работе Аэропорта «Внуково», мы предлагаем не рассматривать данный процесс на настоящем этапе.

- Объем роли цепи воздушных грузоперевозок/поставок

Следующие «роли» и источники документов в системе воздушных грузовых поставок должны составлять первоначальный охват:

1. авиалинии;
2. организации по обработке грузов;
3. экспедиторы / таможенные агенты.

На начальных стадиях грузоотправитель и грузополучатель не будут восприниматься в качестве целевого клиентского сегмента. Источниками основной документации для обмена электронными средствами будут грузовые коммерческие авиакомпании.

- Охват правительственных учреждений

Следующие агентства должны быть включены в рамках первоначального охвата:

1. таможенная служба (Таможня);
2. пограничная полиция (милиция);
3. фитосанитарная инспекция;
4. ветеринарная инспекция.

Другие правительственные учреждения могут быть включены в интегрированные процессы и в рамки концепции ЕЭО на более поздней стадии.

- Сравнение ЕЭО с существующими правительственными системами / разработками.

Во избежание конфликтов в отношении охвата, основные правительственные системы должны быть приведены в соответствие с инициативой ЕЭО, а именно системы:

1. таможни;
2. предварительного контроля (priorcontrol);
3. «Аргус».

Огромную важность представляет тот факт, что различные инициативы являются синергичными по отношению друг к другу. Поэтому существующие правительственные системы и разработки должны быть приняты во внимание, начиная с различных таможенных систем. И здесь, потенциально, центр обмена сообщений таможенных органов может играть роль в развитии ЕЭО.

13.4.3 Мероприятия / Программа

Программа работ формируется на основе выбранных охвата и приоритетов. Наше предложение состоит в запуске процесса обработки импорта в отношении Таможенной декларации, Полетного манифеста и Авианакладной с участием основных заинтересованных государственных учреждений: таможенная служба, пограничная полиция (милиция), фитосанитарная инспекция, ветеринарная инспекция.

Программа должна охватывать спецификацию различных мероприятий, планирования и приоритетный перечень по каждому из компонентов. Технико-экономическое обоснование уже обеспечило начальную базу для проведения следующих мероприятий, которые должны стать составной частью программы:

- проект начальной концепции: краткий обзор функций, операций, бизнес-процессов, потока данных и пользовательских требований на высоком уровне;
- (далее) анализ бизнес-процессов;
- определение участников и пользовательских потребностей/функциональных возможностей;
- определение источников финансирования;
 - а. государственные инвестиции,
 - б. доходы от услуг в пользу сектора;
- проведение расширенного анализа рентабельности;
- анализ юридических вопросов (например, применение проекта Рекомендации № 35 СЕФАКТ ООН)*;
- анализ и внесение изменений в законы и подзаконные акты для обеспечения функционирования системы «единого окна»*;
- стандартизация и согласование данных на основе международных стандартов (например, применение проекта Рекомендации № 34 СЕФАКТ ООН и ВТамО)*;
- создание модели данных: типология (классы) данных: как отдельные элементы данных, требуемые различными агентствами, соотносятся друг с другом;
- создание таблицы потока данных (B2G, G2G, G2B);

- определение технической инфраструктуры: описание и оценка опций для аппаратных средств и программного обеспечения.

*Некоторые из этих мероприятий не могут быть рассмотрены исключительно на уровне «Внуково». Они должны рассматриваться на национальном уровне. На уровне «Внуково» можно сделать предложения к федеральным органам чтобы внести поправки в законы, стандарты и т.д.

13.4.4 Финансовые вопросы

После определения масштабов и программы мероприятий можно произвести определение финансовых рамок проекта на основе эффективности затрат. Эффективность затрат связана с эксплуатационными затратами на организацию программы, различных мероприятий (проектов) и реструктурирование бизнес процессов, которые, в свою очередь, должны быть определены.

13.5 Начало разработки Генерального плана по развитию ЕЭО для Аэропорта «Внуково»

Программная организация может быть создана на базе формально согласованного Генерального плана, на основе которого могут быть инициированы различные мероприятия. Одно из первых мероприятий коснется приведения в соответствие и осуществления межведомственной координации различных процессов. Результатом явится учреждение интегрированного государственного процесса, который может быть утвержден/поддержан в рамках «единого окна».

Параллельно, будут начаты мероприятия, связанные с развитием нового центра обмена сообщениями или расширением уже существующего центра при Таможне. Другими высшими приоритетами должны быть получение электронных авианакладных и полетных манифестов, как это описывается в Главе 3.

13.6 Ключевые факторы успеха

Ключевые факторы успеха (предпосылки) построения «единого окна», которые описаны в Рекомендации № 33, и которые должны быть рассмотрены и изучены со стороны программной организации, упомянуты ниже. Дополнительно, мы намерены разъяснить, каким образом ключевые факторы успеха рассматриваются в свете проекта Рабочего плана относительно «Внуково», и мы представим дополнительные комментарии.

Программная организация должна сосредоточиться на следующих ключевых факторах успеха:

- Политическая воля

Федеральное правительство четко заявило о необходимости увеличения межведомственного сотрудничества в процессе упрощения процедур международной торговли и по использованию межведомственных информационных систем. Политическая воля имеет место, но, очевидно, пока она не вылилась в разработку универсально принятой межведомственной системы обмена информацией, например, той, что предлагается в рамках ЕЭО. Настоящее технико-экономическое обоснование могло бы служить катализатором и предметом обсуждения, которое будет способствовать процессу обсуждения со всеми заинтересованными сторонами. Политическая воля будет обеспечиваться посредством предоставления результатов исследования и консультации со всеми заинтересованными сторонами, что могло бы привести к внесению поправок и дальнейшей детализации предложения.

В ходе подготовки данного технико-экономического обоснования Таможня аэропорта «Внуково» присутствовала на проведенных встречах в качестве единственного представителя со стороны Правительства. Соответственно, дополнительные усилия должны быть предприняты для гарантии политической воли.

- Сильное ведущее агентство

Согласно заключению части 2, Таможенная служба выступает в качестве организации, осуществляющей государственный контроль последней инстанции, обеспечивая соответствие всем требованиям, установленным со стороны государства (статья 66 Таможенного Кодекса РФ) и, следовательно, оснащена всеми средствами для выступления в роли сильного ведущего агентства в процессе реализации инициативы «единого окна».

Как альтернативный вариант, рассматривается возможность выступления Росграницы в качестве ведущего агентства, поскольку мероприятия в рамках инициативы «единого окна», вписываются в круг полномочий данной организации. Ни одна из других государственных заинтересованных организаций не способна выполнять эту роль. Другие правительственные учреждения будут вовлечены «только» с политической точки зрения, либо их (операционный) контроль будет ограничен определенной нишей рынка. Такой организацией является, в частности, ветеринарная инспекция (и ее контроль за информацией в рамках ветеринарных сертификатов).

- Партнерство между государственным и частным секторами

Предлагаемая программная организация создаст платформу, как для правительства, так и для торговых компаний, не только с точки зрения торговой политики (министерства и бизнес ассоциации), но также и с оперативной точки зрения (таможня и частные компании, напр., авиалинии).

Международная практика демонстрирует важность данного партнерства. Объединение усилий будет способствовать развитию ЕЭО. Частные компании окажут помощь правительству в создании оптимального процесса контроля со стороны правительства, приведенного в соответствие с процессом логистики. В этом смысле, частные компании, как организации по обработке грузов, экспедиторы, таможенные брокеры и авиаперевозчики должны играть решающую роль. Для «Внуково» это будет означать, что ОАО «Внуково-Карго» и возможно компания таможенных

брокеров, напр. Компания Мейджор, должны быть вовлечены для достижения успеха инициативы.

- Определение четких рамок и целей проекта

Создание индивидуальных рабочих потоков должно обеспечить ясность проектных рамок и целей. Данное технико-экономическое обоснование должно сосредоточиться на аэропорте «Внуково» и воздушных грузоперевозках. Развитие во «Внуково» будет поэтапно осуществлено в рамках различных рабочих потоков. На национальном уровне подобные рабочие потоки должны идентифицироваться с охватом других аэропортов и, наиболее вероятно, других видов транспорта, таких как железная дорога. Все рабочие потоки потребуют ясных проектных рамок и целей, а также тщательно обдуманной корреляции между ними. Например, развитие системы «единого окна» для воздушных грузоперевозок должно, в конечном счете, взаимодействовать / интегрироваться с системой «единого окна» других видов транспорта, таких как железная дорога с ее соответствующими сопроводительными документами (накладная МГК и товарные железнодорожные накладные СМГС).

В рамках Генерального плана будут рассмотрены следующие ключевые факторы успеха:

- Продвижение и маркетинг

Первый раунд мероприятий по продвижению и маркетингу будет реализован в «информационной и консультативной фазе» технико-экономического обоснования. Учреждение организации программы создаст реальный государственный орган, который мог бы продолжить реализацию необходимого дальнейшего продвижения и маркетинга.

- Стратегия коммуникаций

Стратегия коммуникаций должна быть рассмотрена в рамках Генерального плана организации программы. Ключевые целевые группы и стоимостное предложение в отношении этих групп должны быть определены. Деловое сообщество и персонал различных агентств по государственному контролю должны быть осведомлены относительно преимуществ целей и преимуществ системы «единого окна», так же как изменений в рутинном процессе, уже после реализации системы «единого окна».

- Финансовая модель

Различные варианты сосуществуют вместе, как это упоминается в Главе 3. Эксплуатационные расходы на организацию программы должны быть покрыты Правительством, как условие выгоды для государства. Правительство г. Москва может рассматривать эти инвестиции с перспективы доходности их операций в Аэропорту «Внуково». Финансирование индивидуальных рабочих потоков может быть распределено между определенными агентствами (например: Таможенная служба), министерствами и/или другими заинтересованными организациями. Доходы могут формироваться за счет стоимости за одно сообщение или посредством, своего рода, периодической платы. Эти оба вида оплаты могут взиматься в пользу отраслевых и/или различных государственных учреждений, используя систему «единого окна».

В любом случае, логика заключается в том, что система «единого окна» предоставляет государственные услуги, и плата пользователям не должна рассматриваться как источник извлечения доходов. Это означает, что плата за использование (если имеется) должна оставаться умеренной.

Некоторые из других ключевых факторов успеха, таких как «Удобность в пользовании и доступность» важны, но слишком рано производить специфические разработки на основе этих ключевых факторов успеха. Они должны изучаться в рамках различных рабочих потоков во «Внуково» в ходе фазы разработки.

14 Заключение о выполнимости

Целью данного исследования являлось определение практической осуществимости проекта «единого окна» для таможенного оформления экспорта и импорта в отношении воздушных грузоперевозок в Аэропорту Внуково с возможным расширением на все московские аэропорты, другие локации и виды транспорта.

Основное заключение технико-экономического обоснования состоит в том, что внедрение «единого окна» откроет большое разнообразие улучшений в отношении текущих процедур таможенного оформления экспорта и импорта по воздушным грузоперевозкам в аэропорту Внуково, как для государственных органов, так и для бизнес сообщества. Исследование идентифицировало наличие процедур, связанных с огромными физическими затратами на сбор и обработку информации и весьма существенную длительность сроков реализации процедур. Этого можно избежать посредством использования процедуры «единого окна» в процессах таможенного оформления. Данное может быть проиллюстрировано на основе сравнения аэропорта Внуково с аэропортом в Амстердаме. Во Внуково производится чрезмерный обмен информации, основанный на бумажном документообороте, а процесс обработки импорта занимает от 24 до 72 часов. В Амстердаме, в основном, используют электронный обмен информации, и соответственно, процесс обработки импорта занимает 2-8 часов.

В данном исследовании мы предложили модель построения системы «единого окна» в рамках аэропорта Внуково. Однако объем операций, производимых через аэропорт Внуково незначителен для того, чтобы инвестировать средства исключительно во Внуково. На национальном уровне экономия в масштабах намного больше. До сих пор будет недостаточно эффективным инвестировать проект «единого окна» за счет частного бизнеса. Поэтому рекомендуется правительству (на городском или национальном уровне) профинансировать учреждение системы ЕЭО на национальном уровне.

Большая часть выгоды системы «единого окна» находится за рамками прямых доходов от услуг по обмену информации. ЕО является политическим и организационным инструментом, который ускоряет процесс международной торговли, совершенствует хранение и упорядочение информации и создает большую транспарентность как для государства, так и для бизнес сообщества, а также совершенствует инспекционные процессы. Она является общественной услугой, в которую правительству необходимо инвестировать средства.

Требуемое инвестирование зависит от охвата системы ЕО, объемов грузопотоков и числа заинтересованных организаций, вовлеченных в функционирование системы. Так как в отношении Внуково еще не было принято официального решения, используется отсылка на международную практику, свидетельствующая о необходимости первоначального инвестирования в объеме 2-4 миллиона Евро.

Существуют различные модели получения прибыли от услуг, например те, что основаны на оплате стоимости за каждое сообщение или за каждую отправку. Исследование заключило, что положительный пример организации дела, основанный исключительно на сборе прямых доходов не является достаточным. Потенциальные сбережения (такие как предотвращение ручного ввода информации) также должны быть приняты во внимание.

Рекомендуемая модель системы ЕЭО заключается в создании Единой Автоматизированной Системы сбора и распространения информации¹⁷. Система может быть: а) интегрированной (данные обрабатываются через систему); б) интерфейсной (децентрализованная, в которой данные через интерфейс для обработки отправляются в агентство); и в) комбинация двух названных.

Для агентств, имеющих свои собственные системы, ЕО будет первоначально использоваться как интерфейсная система. Постепенно она может быть трансформирована в более интегрированную систему. Для агентств, которые только начали процесс автоматизации делопроизводства своего учреждения, интегрированная система может стать прямым выбором.

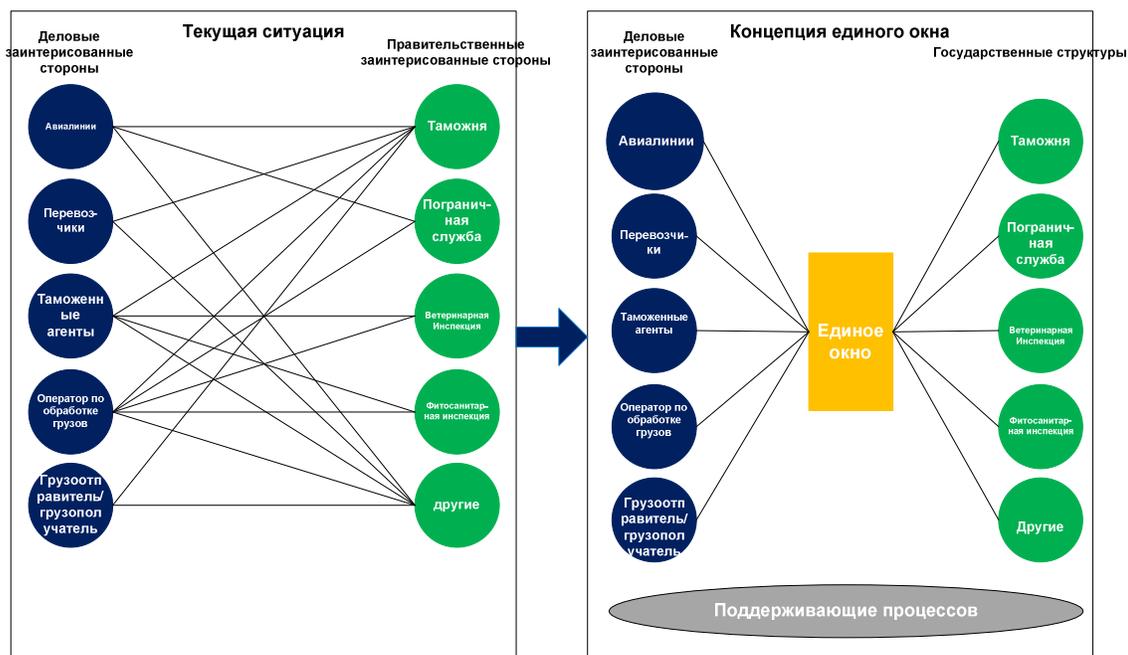


Рисунок 14-1: Позиционирование системы «Единого окна»

Рекомендуемое развитие ЕЭО может начаться с создания центра обмена и передачи сообщений, а также обмена информации по ГТД (грузовая таможенная декларация), авианакладной (АН) и полетному манифесту, так как они являются наиболее часто используемыми документами в цепи грузовых авиаперевозок. Аэропорт Внуково может служить в качестве пилотного аэропорта для создания расширенной системы ЕЭО. Дополнительные документы и правительственные агентства могут подключаться к системе ЕЭО поэтапно. Также могут быть добавлена и другая документация. Создание инфраструктуры для хранения и архивирования различной документации, установление связей между разными документами создаст новый потенциал для дополнительных услуг и разработок. Круг вовлекаемых аэропортов может быть расширен за счет Домодедово, Шереметьево и /или Пулково.

¹⁷ Рекомендация №33 определяет три основные модели системы «Единого окна». Единая Автоматизированная Система является одной из них

Проект рабочего плана по Внуково предусматривает организацию программы (межведомственной рабочей группы) с различными рабочими потоками, составляющими предмет системы «Единого окна». Наблюдательный совет правительственных агентств и консультативный совет, как правительства, так и ключевых игроков сектора (включая официальных ответственных лиц и технических специалистов) должны обеспечить плавное развитие системы ЕО.

Первым мероприятием согласно рабочему плану станет информирование ключевых заинтересованных организаций о результатах настоящего технико-экономического обоснования и консультации с ними по предложению о создании Организации Межведомственной Программы, как на уровне Внуково, так и в национальном масштабе. Следующим шагом станет определение более детализированного Генерального плана, как на уровне Внуково, так и в национальном масштабе, в отношении которого все ключевые заинтересованные организации смогут изъясить свою приверженность. Третьим шагом явится учреждение ОМП в отношении индивидуальных рабочих потоков для развития системы «Единого окна», начиная с аэропорта во Внуково.

Данное исследование, направленное на определение практической осуществимости системы «Единого окна» в отношении таможенного оформления импорта и экспорта в аэропорту Внуково пришло к заключению, что объемы обрабатываемых грузов слишком малы для развития системы ЕЭО исключительно в масштабах Внуково. Рекомендуется привязать проект ЕЭО к планам по увеличению объемов грузоперевозок через аэропорт Внуково, либо рассмотреть вопрос развития системы ЕЭО в национальном масштабе (это является наиболее рекомендуемой опцией со стороны команды разработчиков данного исследования).

Это исследование предоставляет первоначальный обзор и предложение для национальной системы ЕЭО в отношении воздушных грузоперевозок. Оно должно использоваться в качестве основы действующего Генерального плана, а также дополнительно может использоваться как предмет обсуждения среди различных ключевых заинтересованных организаций для продвижения данной инициативы на следующий уровень.

= = =

15 Приложение 1: Список сокращений

Аббревиатура	Разъяснение
АН	Авианакладная
ППГ	пункт пересечения границы
АСТР АИСТ-М	Автоматизированная Система Таможенной Регистрации
ККТС	Ключевой Компонент Технической Спецификации
СНГ	Содружество Независимых Государств
СС	Сертификат соответствия
СП	Сертификат происхождения
ДНЭИ	Департамент нетарифного и экспортного исследования
ПВТ	прямой вклад трейдера
ФТС	Федеральная Таможенная Служба
ФСБ	Федеральная Служба Безопасности
ФСВТС	Федеральная Служба по военно-техническому сотрудничеству
ВЭД	Внешнеэкономическая деятельность
ГТД	Русская аббревиатура для „грузовой таможенной декларации”)
ГС	Гармонизированная Система (кодов товаров)
ЭТН	экспедиторская транспортная накладная
ГТД	Российская аббревиатура для «Грузовой Таможенной Декларации»
МИС	Межведомственная Информационная Система
МИО	Межведомственный Информационный Обмен
КФУ	ключевые факторы успеха
МЭР	Министерство экономического развития Российской Федерации (бывш., МЭРТ: Министерство экономического развития и торговли)
МВ	Меморандум о взаимопонимании
ЕАД	Единый Административный Документ
УТК	Упрощенный таможенный коридор
ЕЭО	«Единое электронное окно»
ЕО	«Единое окно»
ТН ВЭД	Товарная номенклатура внешнеторговой деятельности
UAIS	Единая Автоматизированная Информационная Система
УНК	Уникальный номер коносамента
СЕФАКТ ООН	Центр ООН по упрощению процедур и электронному бизнесу
ЮНКТАД	Конференция ООН по Торговле и Развитию
ЕЭК ООН	Европейская Экономическая Комиссия ООН
СТЭ ООН	Справочник торговых элементов ООН
ВТамО	Всемирная Таможенная Организация
МД ВТамО	Модель данных ВТамО

16 Приложение 2: Грузовая таможенная декларация (ГТД)

В этом приложении перечислены все поля грузовой таможенной декларации (ГТД) Российской Федерации

Грузовая таможенная декларация (ГТД) 1 00000000

(стр.1 копия для таможни)

Russian Customs Goods Declaration TD 1 00000000

(p.1 Copy for Customs)

Поле #	Поля (краткое описание) на англ.языке	Поля на русском языке
1	Declaration (type of Declaration)	ТИП ДЕКЛАРАЦИИ
1(1)		
1(2)		
1(3)		
A	Office of dispatch/export	Офис отправки/ экспорта
2	Consignor/Exporter	Отправитель
2(1)	Consignor/Exporter No.	Номер отправителя/ экспортера
2(2)	Registration number	Регистрационный номер
3	Forms	Доб. Лист
4	Loading lists	Отгр. Спец.
5	Items	Всего наим. т-ов
6	Total packages	Кол-во мест
7	Reference number	Справочный номер
8	Consignee	Получатель
8(1)	Consignee No.	№ получателя
8(2)	Registration number	№ получателя
9	Person Responsible for financial settlement	Лицо ответственное за финансовое урегулирование
9(1)	Person Responsible for financial settlement No.	Лицо, ответственное за номер финансового урегулирования
9(2)	Registration number	Регистрационный номер
10	Country of first destination	Страна 1-го назначения
11	Trading country	Торг. страна
12	Total Customs value	Общая таможенная стоимость
13	C.A.P.	
14	Declarant/Representative	Декларант/ представитель
14(1)	Declarant/Representative No.	№ Декларанта/ представителя
14(2)	Registration No.	Регистрационный №
14(3)	Date	Дата
15	Country of dispatch/export	Страна-отправитель (экспортер)
15a	Country of dispatch/export Code	Код страны отправителя
16	Country of origin	Страна происхождения
17	Country of destination	Страна назначения
17a	Country of destination, code	Код страны назначения
18	Identity and nationality of means of transport at departure	Транспортное средство при отправлении
18(1)		

19	Container	Контейнер
20(1)	Delivery terms, INCOTERM code	Условия поставки, код , INCOTERM
20(2)	Delivery terms, Place to be specified	Условия доставки (укажите место)
20(2)	Delivery terms, Place, coded to be specified	Условия доставки (укажите код места)
20(3)		
21	Identity nationality of active means of transport crossing the border	Определить, какой стране принадлежит транспортное средство, пересекающее границу
21(1)		
22	Currency and total amount invoiced	Валюта и общая стоимость, согласно счету-фактуре
22(1)	Total amount invoiced	Общая стоимость, согласно счету-фактуре
23	Exchange rate	Курс валюты
24	Nature of transaction	Характер сделки
25	Mode of transport at the border	Вид транспорта на границе
26	Inland mode of transport at departure	Вид транспорта, покидающего пределы страны
27	Place of loading/unloading	Место погрузки/ разгрузки
28	Financial and banking data	Финансовые и банковские сведения
29	Office of exit	Таможня на границе (при выходе грузов)
30	Location of goods	Место нахождения/ досмотра товара
31	Package and description of goods	Упаковка и описание товаров
31(1)	Marks and numbers-Container No.(s)-Number and kind	Маркировка и количество – номера контейнеров описание товаров
31(2)	Date	Дата
32	Item Number	Товар №
33(1) + (2)	Commodity Code	Код товара
34	Country origin code	Код страны происхождения
34(1)		
34(2)		
35	Gross mass (kg)	Вес брутто (кг)
36	Preference	Преференции
37	Procedure	Процедура
37(1)		
37(2)		
38	Net mass (kg)	Вес нетто (кг)
39	Quota	Квота
40	Summary declaration / previous document	Общая декларация/ предшествующий документ
41	Supplementary Units	Доп. единица измерения
42	Item Price	Стоимость предмета/ товара
43		
44	Additional information/Documents produced	Дополнительная информация/ оформленные документы
45	Customs Value	Таможенная стоимость
46	Statistical value	Статистическая стоимость
47	Calculation of taxes	Исчисление таможенных пошлин и сборов
47(1)	Type of tax	Вид налога/ пошлины
47(2)	Tax base	Основа начисления

47(3)	Rate	Ставка
47(4)	Amount	Сумма
47(5)	M.P. (method of payment?)	???
47(6)	Total	Всего
48	Deferred payment	Отсрочка платежей
49	Identification of warehouse	Определение таможенного склада
B	Accounting details	Подробности расчета
50	Principial, Name	Доверитель/ заказчик/ глава, имя
50(1)	Principal signature	Подпись доверителя/ заказчика/ главы
50(2)	Represented by	Представленный
50(3)	Place	Место
50(4)	Date	Дата
C	Office of departure	Место отправки
51	Intended offices of transit (and country) The Russian text literally means "Customs offices and countries of transit"	Офис таможни и страны транзита
52	Guarantee, not valid for	Гарантия не действительна для
52(1)	Guarantee, not valid for. Code	Гарантия не действительна для ...Код
53	Office of destination (and country)	Офис таможни и страны назначения
D	Control by office of departure	Контроль в месте отправки груза
54	Place and date	Место и дата

17 Приложение 3: Классификатор видов документов, используемых при заявлении сведений, помещаемых в графе 44 ГТД

Классификатор содержит все виды документов и необходимых сведений, используемых участниками ВЭД для таможенной регистрации товаров и транспортных средств, а также государственные структуры, участвующие в регулировании ВЭД и перемещении товаров и транспортных средств через госграницу Российской Федерации.

Вид (категория) документа	Код вида документа
1	2
Указывается под номером 1	
Лицензия, выданная Минпромторговли России	1011
Лицензия, выданная ФСВТС России	1012
Лицензия, выданная ФНС России	1013
Лицензия, выданная ФСТЭК России	1014
Разрешение на экспорт и (или) импорт отдельных видов товаров, выданное Минпромторговли России при осуществлении наблюдения за экспортом и (или) импортом отдельных видов товаров	1015
Воинский пропуск	1016
Иные документы, сведения о которых заявляются под номером 1	1999
Указывается под номером 2	
Коносамент	2011
Транспортная накладная при перевозке товаров водным транспортом	2012
Железнодорожная накладная	2013
Иные документы, предусмотренные правилами перевозки по железной дороге	2014
Транспортная накладная, предусмотренная Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 года	2015
Транспортная накладная, используемая при дорожной перевозке товаров между государствами - участниками СНГ	2016
Авианакладная	2017
Транспортные документы, используемые при перевозке товаров стационарным транспортом (акты приема-передачи и тому подобные документы)	2018
Почтовая накладная	2019
Общая накладная при экспресс-доставке	2020
Индивидуальная накладная при экспресс-доставке	2021
Багажная квитанция	2022
Транзитная декларация, используемая при ВТТ и МТТ	2023
Книжка МДП	2024

1	2
Карнет АТА	2025
Иные транзитные документы	2026
Иные транспортные документы	2099
Иные сведения, заявляемые под номером 2	2999
Указывается под номером 3	
Документы, выражающие содержание односторонней сделки	3012
Указывается под номером 4	
Договор, заключенный при совершении внешнеэкономической сделки (в том числе Соглашение об открытии металлического счета в банке, расположенном за пределами Российской Федерации, при вывозе уполномоченными банками слитков для размещения их на металлических счетах)	4011
Документы, вносящие изменения и/или содержащие дополнения к документу, сведения о котором указаны под кодом 4011	4012
Счет-фактура (инвойс), счет-проформа (проформа-инвойс) к договору	4021
Иные расчетные или коммерческие документы (в том числе кассовый или товарный чек на приобретение товаров в розничной сети)	4022
Документы, подтверждающие передачу прав на интеллектуальную собственность (авторский, лицензионный договор, свидетельство о регистрации объекта интеллектуальной собственности, договор на использование товарного знака и тому подобные документы)	4031
Документы, подтверждающие введение в гражданский оборот на территории Российской Федерации товаров, обозначенных товарным знаком, с согласия правообладателя (дилерский, дистрибьюторский договор, письменное согласие и тому подобные документы)	4032
Указывается под номером 5	
Решение таможенного органа о классификации в соответствии с ТН ВЭД России машин, поставляемых в виде отдельных компонентов	5012
Предварительное решение о классификации товара в соответствии с ТН ВЭД России	5013
Разъяснительные письма ФТС России о классификации товаров	5014
Иные документы, сведения о которых заявляются под номером 5	5999
Указывается под номером 6	
Документы, подтверждающие осуществление государственного контроля (надзора) за соблюдением обязательных требований государственных стандартов и технических регламентов	
Сертификат соответствия: одобрение типа транспортного средства	6011
1	2
Письмо органа по сертификации (при ввозе образцов для целей сертификации)	6012
Сертификат об утверждении типа средства измерения	6015

Декларация о соответствии	6016
Письмо Ростехрегулирования либо органа, им уполномоченного	6017
Сертификат химического состава сырьевых товаров, содержащих драгоценные металлы (при экспорте)	6018
Документы, подтверждающие качество зерна и продуктов его переработки	
Сертификат качества	6021
Документы, подтверждающие осуществление государственного ветеринарного и карантинного фитосанитарного контроля (надзора)	
Ветеринарное свидетельство, выдаваемое при ввозе товаров	6031
Ветеринарный сертификат, выдаваемый при вывозе товаров	6032
Акт государственного карантинного фитосанитарного контроля, выдаваемый при ввозе товаров	6033
Фитосанитарный сертификат, выдаваемый при вывозе товаров	6034
Заключение Государственной комиссии по испытанию и охране селекционных достижений	6035
Документы, подтверждающие осуществление государственного санитарно-эпидемиологического надзора	
Санитарно-эпидемиологическое заключение	6041
Свидетельство о государственной регистрации	6042
Разрешительные документы органов системы государственного надзора за связью	
Разрешение на ввоз радиоэлектронных средств (высокочастотных устройств)	6051
Разрешительные документы, выдаваемые Росохранкультурой	
Свидетельство на право вывоза культурных ценностей с территории Российской Федерации	6061
Справка, подтверждающая, что предметы культурного назначения на государственном учете не состоят и для их вывоза не требуется свидетельство на право вывоза культурных ценностей с территории Российской Федерации	6062
Разрешительные документы, выдаваемые МВД России	
Разрешение на ввоз (вывоз) гражданского и служебного оружия и патронов к нему	6071
Разрешение на перемещение автомобильным, морским и речным транспортом взрывчатых материалов промышленного назначения при транзите	6072
Разрешительные документы, выдаваемые административными органами СИТЕС	
<i>Разрешение (сертификат) на ввоз (вывоз) объектов СИТЕС</i>	6081

1	2
Документы, выдаваемые Комиссией по экспортному контролю Российской Федерации	
Разрешение на вывоз (временный вывоз) товаров двойного назначения, экспорт которых контролируется	6101

Документы, выдаваемые федеральными органами исполнительной власти (Минпромторговли России, ФСТЭК России, Минобороны России, Минздравсоцразвития России, МПР России, Ростехнадзором, Минфином России, ФСБ России, МВД России, Минпромэнерго России и другими)	
Заключение (решение) об отнесении декларируемых товаров к товарам, не подпадающим под действие запретов и ограничений, установленных в соответствии с законодательством Российской Федерации о государственном регулировании внешнеторговой деятельности	6111
Подтверждение ФСТЭК России о возможности безлицензионного вывоза товара, подлежащего экспортному контролю	6112
Подтверждение (письмо) о неотнесении ввозимых (вывозимых) товаров к категории наркотических средств, психотропных веществ и их прекурсоров, сильнодействующих и ядовитых веществ	6113
Акт государственного контроля драгоценных металлов и драгоценных камней, выдаваемый государственными контролерами Минфина России	6114
Согласование для ввоза в Российскую Федерацию прошедших сертификацию и разрешенных к обороту на территории Российской Федерации конструктивно схожих с оружием изделий	6115
Сертификат вывоза необработанных природных алмазов (сертификат Кимберлийского процесса), выдаваемый государственными контролерами Минфина России	6116
Заключение Минфина России и Минпромэнерго России о возможности и экономической целесообразности промышленного извлечения драгоценных металлов из сырьевых товаров при экспорте сырьевых товаров с содержанием драгоценных металлов	6117
Разрешение Минпромторговли России на проведение отдельных бартерных операций	6118
Сертификат на ввоз необработанных природных алмазов (сертификат Кимберлийского процесса)	6119
Свидетельство о постановке на специальный учет в органах пробирного надзора	6120
Документы, выдаваемые организациями, уполномоченными на проведение идентификационных экспертиз в области экспортного контроля	
Заключение организаций, уполномоченных на проведение идентификационных экспертиз в области экспортного контроля	6121

1	2
Документы, выдаваемые Россельхознадзором	
Письмо об отсутствии в составе вывозимых лекарственных средств для ветеринарии наркотических средств, психотропных веществ и их прекурсоров, сильнодействующих и ядовитых веществ	6131
Разрешение на ввоз конкретной партии лекарственных средств, применяемых в ветеринарии, для клинических исследований, регистрации, перерегистрации	6132

Разрешение на ввоз конкретной партии лекарственных средств, применяемых в ветеринарии, для разработки, проведения исследования и контроля качества, эффективности, безопасности лекарственных средств научно-исследовательскими учреждениями, институтами, лабораториями	6133
Разрешение на ввоз конкретной партии лекарственных средств, применяемых в ветеринарии, предназначенных для гуманитарных целей	6134
Документы, выдаваемые Росздравнадзором	
Разрешение на ввоз незарегистрированных лекарственных средств для клинических исследований, регистрации, перерегистрации	6141
Разрешение на ввоз лекарственных средств для разработки, проведения исследования и контроля качества, эффективности, безопасности лекарственных средств научно-исследовательскими учреждениями, институтами, лабораториями	6142
Разрешение на ввоз лекарственных средств, предназначенных для гуманитарных целей	6143
Иные документы, сведения о которых заявляются под номером 6	6999
Указывается под номером 7	
Документы, устанавливающие особенности по уплате таможенных платежей	7011
Распоряжение ФТС России или регионального таможенного управления о применении в отношении крупного плательщика централизованного порядка уплаты таможенных платежей	7012
Регистрационное удостоверение Росздравнадзора, подтверждающее государственную регистрацию лекарственного средства	7015
Регистрационное удостоверение Росздравнадзора, подтверждающее государственную регистрацию изделия медицинского назначения	7016
Регистрационное удостоверение Росздравнадзора, подтверждающее государственную регистрацию изделия медицинской техники	7017
Сертификат о происхождении товара формы СТ-1	7021
1	2
Сертификат о происхождении товара формы А	7022
Сертификат о происхождении товара общей формы	7023
Предварительное решение о стране происхождения товара	7024
Разъяснительные письма ФТС России о происхождении товаров	7025
Иные документы, сведения о которых заявляются под номером 7	7999
Указывается под номером 8	
Квитанция на получение марок	8012
Документ, в соответствии с которым подакцизные товары, подлежащие маркировке, не маркируются	8013
Иные документы, сведения о которых заявляются под номером 8	8999

Приложение 4: Сертификат соответствия

СИСТЕМА СЕРТИФИКАЦИИ ГОСТ Р ГОССТАНДАРТ РОССИИ	
СЕРТИФИКАТ СООТВЕТСТВИЯ	
	№ РОСС RU.ПР71.В04502
Срок действия с 06.12.2007	по 06.12.2008
7889781	
ОРГАН ПО СЕРТИФИКАЦИИ	
ПИЩЕВОЙ ПРОДУКЦИИ И ПРОДОВОЛЬСТВЕННОГО СЫРЬЯ РОСТЕСТ-МОСКВА РОСС RU.0001.11ПР71 119049, Москва, ул.Житная, д.14, стр.1 Почтовый: 117418, Москва, Нахимовский пр-т, 31 тел. (495) 129-26-00	
ПРОДУКЦИЯ	
колбасы варено-копченые-сервелат: "Царицынский" в/с, "Русский в/с, "Столичный" 1с, "Русский маер" в/с, "Зернистый Люкс" 1с, "Домашний" 1с, "Уездный" 1с, "Варский" 1с, "Душистый" 1с, "Касабланка" 1с, "Варено-копченая "Сервелатная" 1с ТУ 9213-008-18285635-02 Серийный выпуск	код ОК 005 (ОКП): 921342
СООТВЕТСТВУЕТ ТРЕБОВАНИЯМ НОРМАТИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ	
Гигиенические требования безопасности и пищевой ценности пищевых продуктов СанПин 2.3.2.1078-01 прил.1, инд.1.1.4, 1.1.4.3 ГОСТ Р 51074-2003 р.3, р.4, п.4.2.2	код ТН ВЭД России:
ИЗГОТОВИТЕЛЬ	
ЗАО "Партнер-Ф" ИНН 7709239514, Россия 105120, г.Москва, Костомаровский пер., д.2/6 Цех расположен: г.Москва, Кавказский бульвар, д.58 тел.325-34-55	
СЕРТИФИКАТ ВЫДАН	
ЗАО "Партнер-Ф" ИНН 7709239514, Россия 105120, г.Москва, Костомаровский пер., д.2/6 Цех расположен: г.Москва, Кавказский бульвар, д.58 тел.325-34-55	
НА ОСНОВАНИИ	
санитарно-эпидемиологические заключения № 77.01.04.921.П.070120.11.06 от 03.11.2006г до 02.11.2011г, 77.01.04.921.Т.070119.11.06 от 03.11.06 выданные Уф службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека по г. Москве (г.Москва, Графский пер., д.4/9) Испытательный центр ПП и ПС (РОСТЕСТ-МОСКВА) рег. NPOCC RU.0001.11ПР71 протокол № 9200-9204 от 04.12.07г. сертификат соответствия № РОСС RU.ИСО4.К00165 от 24.10.06г выданный Органом по сертификации СК "РОСТЕСТ-МОСКВА" рег. № РОСС RU.0001.13ИСО4	
ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ	
Упаковка, продукция, применение продукции в соответствии с ТУ 9213-008-18285635-02 Семейство для сертификации 5.	
	
Руководитель органа	Эксперт
	
В. П. Илюхина инициалы, фамилия	Н. В. Романова инициалы, фамилия
Сертификат имеет юридическую силу на всей территории Российской Федерации	