

РОЛЬ СИСТЕМЫ «ЕДИНОГО ОКНА» В СФЕРЕ ЛОГИСТИКИ

Шиманская Анастасия Васильевна

Минская региональная таможня

г. Минск, Республика Беларусь

In today's world there is a tendency to create systems of "Single Window". A particular interest to create such systems in different states arises in connection with the possibility to increase the effectiveness of information exchange between trading and transport companies and public authorities while carrying out foreign trade transactions. This article deals with the question of the role of "Single window" in logistics sphere.

В современном мире отчётливо прослеживается тенденция к созданию систем «Единого окна». Особый интерес к таким системам возникает у государств в связи с возможностью повышения эффективности обмена информацией между торговыми и транспортными компаниями и государственными органами при совершении внешнеторговых операций.

Само понятие «Единое окно» было введено благодаря Рекомендации №33, принятой Центром ООН по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям, хотя примеры создания таких систем уже существовали ранее. «Единое окно» - это механизм, позволяющий торговым и транспортным компаниям предоставлять информацию и документы, связанные с выполнением требований всех регулирующих органов, относительно импорта, экспорта и транзита, только один раз, одному агентству, и в стандартном формате.

Для Республики Беларусь создание «Единого окна» это не только упрощение совершения торговых операций, но и необходимость в условиях создания Интегрированной информационной системы ЕАЭС, поскольку в соответствии с нормативной базой ЕАЭС Интегрированная система состоит из интеграционного сегмента ЕЭК и национальных сегментов [3]. В

свою очередь, национальные сегменты должны включать систему межведомственного информационного взаимодействия, подсистему доверенной третьей стороны (т.е. организацию ответственную за проверку ЭЦП в электронных документах при передаче таких документов в интегрированной системе) и иные подсистемы по управлению и защите сегмента [2].

Таким образом, ожидается, что в каждом государстве-члене будет создана собственная система «Единого окна», которая будет объединена с другими через интеграционный сегмент. Особенно это важно в условиях обеспечения общих процессов, т.е. операций и процедур, регламентированных международными договорами и актами ЕАЭС, которые начинаются на территории одного из государств-членов ЕАЭС, а заканчиваются (изменяются) на территории другого государства-члена ЕАЭС [1].

В связи с этим следует упомянуть, что в начале 2016 г. в Республике Беларусь на государственном уровне было принято решение о создании национальной системы безбумажной торговли на основе зарубежного опыта при участии Ассоциации «Инфопарк».

Для логистики создание Интегрированной информационной системы ЕАЭС имеет особое значение, поскольку такая система призвана облегчить реализацию таких общих процессов, как формирование, ведение и использование общих информационных ресурсов (реестров, перечней, классификаторов), в том числе реестров таможенных перевозчиков, таможенных представителей и т.д., обеспечение информационного взаимодействия в целях мониторинга и контроля таможенных процессов, информационное обеспечение транспортного (автомобильного) контроля, обеспечение электронного документооборота между государствами-членами ЕАЭС, информационное обеспечение системы маркировки отдельных видов продукции легкой промышленности и др. [4].

Кроме того, согласно проведенному исследованию о реализации механизма «Единого окна» в системе регулирования ВЭД, все государства-члены ЕАЭС включили в сферу охвата «Единым окном» государственное регулирование в следующих

областях: транспорта, страхования, банковской деятельности, стандартизации и сертификации товаров, выдачи разрешительных документов, ветеринарного и фитосанитарного контроля. При этом в области транспорта государственные органы Республики Беларусь выделяют международный автомобильный, железнодорожный и авиационный виды транспорта, при этом бизнес сообщество основное внимание уделяет международному автомобильному транспорту. Для сравнения в Российской Федерации ФТС выделяет морской, железнодорожный и авиационный виды транспорта, в то время как бизнес сообщество РФ особый акцент ставит на водный вид транспорта. Это говорит о разной специфике в области транспорта в государствах-членах ЕАЭС и необходимости учёта интересов каждой из сторон при создании Интегрированной системы и учёта особенностей при создании национальных систем «Единого окна».

В вышеупомянутом исследовании также затрагивается вопрос о том, что помимо государственных органов, прямо задействованных в реализации внешнеторговых процедур, к системе «Единого окна» должны быть подключены иные участники информационного обмена: перевозчики, морские, судовые агенты, экспедиторы, грузоотправители и грузополучатели, таможенные представители, администрация морских и воздушных портов, железнодорожных передаточных станций, страховые организации, патентные организации, а также владельцы складов временного хранения, таможенных складов, магазинов беспошлинной торговли, уполномоченные экономические операторы, национальные операторы железнодорожных, автомобильных дорог, морских и воздушных портов и т.д. Следовательно, большинство участников логистических процессов должны активно принимать участие и привлекаться государственными органами при создании системы «Единого окна».

Довольно чётко в исследовании о реализации механизма «Единого окна» в системе регулирования ВЭД государства-члены ЕАЭС включили имеющие непосредственное отношение к сфере логистики коммерческие и транспортные документы такие, как

контракт, инвойс, отгрузочные и упаковочные листы, коносамент, товарно-транспортные накладные, передаточная железнодорожная ведомость, железнодорожная накладная. Таким образом, планируется перевести огромное количество документов, используемых в логистике, в единую электронную информационную систему на национальном уровне и объединить такие системы через интеграционный сегмент, используя сервис доверенной третьей стороны. В этом случае данные будут располагаться таким образом, чтобы было возможно создать в электронном виде и передать в режиме реального времени любой из этих документов.

Создание системы «Единое окно» значительно повысит рейтинг Республики Беларусь в рамках исследования «Ведение бизнеса» и расчёта Индекса эффективности логистики, поскольку в таких рейтингах в той или иной степени оцениваются процедуры и процессы, эффективность выполнения которых во многом зависит от используемых информационных технологий.

В рамках создания национальных механизмов «Единого окна» в государствах-членах ЕАЭС утверждён перечень приоритетных для унификации процедур взаимодействия заинтересованных лиц с государственными органами, где рассмотрен блок «транспорт и логистика», в котором выделяют процедуры получения перевозчиками допуска к осуществлению международных перевозок автомобильным транспортом и направление предварительной информации при перевозках различными видами транспорта. То есть такие процедуры должны быть доступны через единую точку входа в системе «Единого окна», что значительно упрощает процесс реализации таких процедур.

Суммируя вышеизложенное, можно сделать вывод о том, что при создании системы «Единого окна» в Республике Беларусь и интегрированной информационной системы ЕАЭС помимо общего направления по упрощению торговли чётко выделяется конкретно логистический компонент как в отношении участников и документов, так и относительно процедур в области транспорта и логистики. Система «Единого окна» упростит многие логистические процессы в части их информационной

составляющей, которая сопровождает эти процессы на всех этапах: возможность создания любого типа документа в электронном виде, их передача, подтверждение отправки и получения через единую точку входа. Таким образом, система «Единого окна» в Республике Беларусь и Интегрированная информационная система ЕАЭС качественно повысят уровень развития не только внешней торговли в целом, но и логистическую составляющую в частности за счёт ускорения обременительных процедур создания, получения и передачи документов.

Список использованной литературы.

1. Договор о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года // Правовой портал ЕАЭС. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.eaeunion.org/ru-ru/Pages/DisplayDocument.aspx?s=bef9c798-3978-42f3-9ef2-d0fb3d53b75f&w=632c7868-4ee2-4b21-bc64-1995328e6ef3&l=540294ae-c3c9-4511-9bf8-aaf5d6e0d169&EntityID=3610> - Дата доступа: 01.11.2016.

2. Интегрированная информационная система ЕАЭС// Интегрированная система [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://system.eaeunion.org/#about> - Дата доступа: 01.11.2016.

3. Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 12 ноября 2014 г. No 131 «О плане мероприятий по созданию, обеспечению функционирования и развитию интегрированной информационной системы Евразийского экономического союза на 2015-2016 годы» / Правовой портал ЕАЭС. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.eaeunion.org/ru-ru/Pages/DisplayDocument.aspx?s=e1f13d1d-5914-465c-835f-2aa3762eddda&w=9260b414-defe-45cc-88a3-eb5c73238076&l=8a412e96-924f-4b3c-8321-0d5e767e5f91&EntityID=7221> - Дата доступа: 01.11.2016.

4. Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 14 апреля 2015 г. No 29 «О перечне общих процессов в рамках Евразийского экономического союза» / Правовой портал ЕАЭС. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/0107533/clcd_16042015_29- Дата доступа: 01.11.2016.