

УДК 378

Е.М. Комарова

ТРАНСКОНТИНЕНТАЛЬНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ И ЭЛЕКТРОННЫЙ ДОКУМЕНТООБОРОТ В ЛОГИСТИКЕ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ

Аннотация. В статье рассматривается современное состояние и проблематика международной логистики, выявляются особенности документооборота (бумажного и электронного) в процессе продвижения товарно-материального и сопутствующих потоков, формулируются подходы к созданию в России интеграционной информационной платформы.

Ключевые слова: международная логистика, информационная логистика, электронный документооборот, интеграционная информационная платформа.

Ekaterina Komarova

TRANSCONTINENTAL INTEGRATION AND ELECTRONIC DOCUMENT CIRCULATION IN THE LOGISTICS OF TRANSPORT FLOWS

Annotation. The article examines the current state and problems of international logistic, identifies the features of document circulation (paper and electronic) in the process of promoting commodity-material and related flows, and formulates approaches to the creation of an integration information platform in Russia.

Keywords: international logistics, information logistics, electronic document management, integration information platform.

Недостатки бумажного документооборота заключаются в том, что обмен бумагами представляет собой медленный, трудоемкий, дорогостоящий, непрозрачный процесс, во многих случаях подверженный ошибкам. Одной из главных проблем торговли с использованием бумажных документов является физическая отправка документов курьером. Доставка оригиналов занимает много времени и отрицательно влияет на длительность цикла международной цепи поставок, а также требует определенных вложений.

На данный момент статус многих документов – электронный, однако в международной логистике до сих пор присутствует транспортный документ, который используется в оригинале на бумажном носителе, – это морской коносамент. Сложность использования оригинального коносамента прослеживается в схемах расчета сторон международного договора купли-продажи товара с использованием документарного аккредитива, при котором банки продавца и покупателя могут проводить денежные переводы, имея только оригиналы транспортных документов (коносаментов) на руках. Сам грузополучатель может принять груз только при предъявлении оригинала коносамента. В свою очередь отправка оригиналов коносаментов между контрагентами из разных странах может занять от 10–20 дней. К примеру, транспортировка груза из Австралии до Китая занимает приблизительно 7 дней, в то время как доставка оригинала коносамента (по которому получателю отгрузят товар в порту) занимает 15 дней. Если груз перевозится чартером, стоимостью 100 000 тыс. долл. США в день, очевидно найдется мало желающих ожидать доставку оригинала коносамента, в то время как груз уже фактически прибыл в порт [11].

В настоящее время в международной логистике используются следующие электронные документы:

- электронные коммерческие документы (purchase order, contract, invoice);

- электронная авианакладная e-AWB (e-freight);
- электронная автотранспортная накладная CMR (e-CMR, e-TIR);
- электронный коносамент Bill of Lading (e-BL);
- электронная сертификация Electronic Certification (eCE);
- электронные складские свидетельства eWarehouse Warrants/Receipts (eWW/eWR);
- электронное страхование Electronic Insurance Certs (eIC) [9; 10; 12; 14].

Применение электронных накладных (e-AWB, e-CMR), электронной сертификации (eCE), электронных коммерческих документов (e-contracts) довольно распространено в зарубежных странах и используется в документообороте многими иностранными компаниями. Однако обращение электронного коносамента (e-BL) и электронных складских свидетельств (eWW/eWR) популяризованы слабо, так как данные документы – товарораспорядительные, т.е. держателем (владельцем) товара может быть любой участник международной цепи поставок в определенный момент времени – от перевозчика до поставщика, банковских структур и выпускающих/таможенных органов. На сегодняшний день в мире существует несколько компаний, которые разработали электронно-информационные решения для создания и использования электронных товарораспорядительных документов – это Volero, essDOCS и Singapore TradeXchange.

Следует с сожалением отметить, что в России помимо электронной авианакладной (e-AWB), не применяется ни один из вышеперечисленных документов. Вместе с тем использование e-AWB крайне редко и осуществляется только в аэропорту Шереметьево с взаимодействием ограниченного количества компаний.

Обозначим наиболее существенные проблемы в России при организации международных перевозок.

В транспортной сфере:

- использование бумажных документов с проставлением оттисков печатей пограничных и таможенных служб.оборот оригинальных бумажных документов в цепи поставок может занимать продолжительное время;
- плохочитаемые или вовсе не проставленные отметки гос. органов. Данная проблема может привести к возникновению обязательства импортера/экспортера оплатить налог на добавленную стоимость (НДС) по сделке (невозможность доказательства 0 % ставки НДС при ввозе/вывозе товара);
- большой риск подделки, утраты и порчи оригинальных документов;
- многоуровневое информационное взаимодействие участников международной цепи поставок с возникновением дублирования информации;
- множественная подача некоторых документов в разные ведомства;
- представители коммерческого сектора международных цепей поставок не обмениваются электронной информацией через единую централизованную платформу, а направляют информацию по электронной почте каждому получателю отдельно (обмен информацией между субъектами по связям B2B, B2G).

В таможенной сфере:

- большая часть обмена информацией происходит на основании бумажных документов (в основном это коммерческие и транспортные) или на основании копий документов, и лишь малая часть автоматически выгружается из платформы Единого окна (ЕО);
- обмен электронной информацией по связи B2G осуществляется только с таможенными органами (от части), обмен в секторе G2G – также осуществляется от части при помощи ЕО;

– по требованию таможи в некоторых случаях запрашиваются оригиналы Сертификата происхождения, выданные Торгово-промышленной палатой страны производителя. Доставка оригиналов сертификатов задерживает общий временной цикл международной транспортировки;

– присутствует множественная подача документов (в среднем до 35 документов). Средняя цена торговой документации – 10 долл. США за документ.

В банковской сфере:

– необходимость участников внешне-экономической деятельности (ВЭД) работать с несколькими банками-партнерами, с их несовместимыми системами и процессами.

Возможно, приняв опыт зарубежных компаний и присоединившись к полному циклу электронного документооборота, Россия смогла бы направить сферу международной логистики на новый уровень. Ведь преимущества электронного документооборота и обмена данными очевидны:

1. обеспечение прозрачности всех документов и логистических операций;
2. автоматизация процессов;
3. оптимизация и сокращение затрат на каждом этапе логистического процесса с помощью автоматизации;
4. управление рисками, а следовательно снижение неопределенности;
5. возможность более своевременного принятия решений;
6. уменьшение потенциального риска мошенничества, так как электронный документ сложнее подделать в силу использования криптографической защиты;
7. возможность расширения портфеля продуктов и услуг (из-за появления дополнительных информационных возможностей) [7].

Анализ вышеприведенных проблем логистической деятельности в РФ выявляет отсутствие комплексного подхода в документообороте. Все звенья международной цепи поставок работают обособленно: таможня, банки, порты, перевозчики и т.д. Поэтому необходимо создание единой интеграционной информационной платформы (ИИП), представляющей собой открытое взаимодействие для обеспечения небумажного информационно документооборота между всеми участниками международной цепи поставок – закупщиками, продавцами, логистическими структурами, банками, страховщиками, агентами, брокерами и государственными органами контроля [1].

Создание ИИП планируется как открытая платформа для обеспечения безбумажного обмена документацией. Все документы создаются и направляются нужным получателям через интеграционную платформу посредством сети Интернет. Схема функционирования и взаимодействия ИИП с системой межведомственного электронного взаимодействия (СМЭВ) «Единое Окно» в России, Single Window других стран и международными торговыми платформами Volero/essDOC представлены на рисунке 1 [3; 5; 6].

Принцип работы ИИП можно описать следующим алгоритмом.

1. Сторона А МЦП отправляет запрос на отправку документа другому контрагенту через свой браузер. Запрос через Сервер Web-интерфейса поступает в ИИП – Сервер приложения;
2. ИИП – Сервер приложения генерирует запрашиваемый документ и направляет его Стороне А и Стороне В для акцепта;
3. Сторона А и Сторона В акцептуют и электронно подписывают данный документ;
4. ИИП – Сервер приложения регистрирует совершенную транзакцию.

Предполагается, что каждый документ, регистрируемый в ИИП, будет иметь свой уникальный идентификационный номер. Воспользоваться документом может любой участник международной цепи поставок (МЦП) в зависимости от своих прав и разрешений при помощи указания уникального идентификационного номера на документ. Также электронный документ будет храниться в

течение всего цикла международной перевозки и после ее завершения, в течение определенного срока в соответствии с законодательной базой [8].

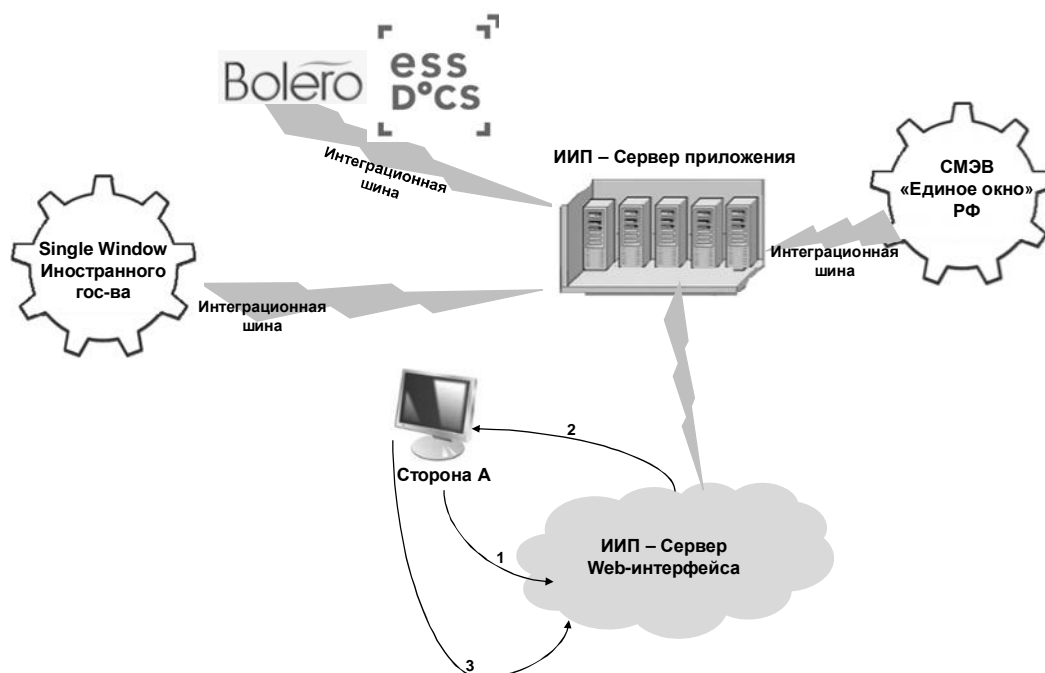


Рис. 1. Схема функционирования и взаимодействия ИИП с CMЭВ «Единое Окно», Single Window других стран, Bolero/essDOC

Как отмечалось ранее, каждому участнику присваивается свой уникальный идентификационный номер. Также каждый пользователь получает уникальный электронно-цифровой ключ (ЭЦП) для подтверждения всех своих действий. Таким образом, ИИП позволяет участнику МЦП использовать всего одну ЭЦП вместо пяти. Также намного упрощается схема взаимодействия участников МЦП: вместо хаотичных и дублирующихся запросов и отправок документов между получателями, ИИП предполагает разовое обращение к web-интерфейсу, которое позволяет совершать абсолютно любые действия.

Внедрение ИИП позволяет приобрести следующие преимущества:

- 1) в части создания платформы и ее интеграции с CMЭВ «Единое окно»:
 - повышение качества и точности документации;
 - увеличение скорости обмена документами и информацией между коммерческим и государственным сектором;
 - сокращение операционных затрат (за счет уменьшения времени на проверку документов вручную и внесение правок);
 - упрощение импортно-экспортных процедур и снижение торговых барьеров;
- 2) в части интеграции платформы с Single Window других стран (иностранскими Едиными окнами):
 - обеспечение участников трансграничных перевозок едиными универсальными стандартами обмена информацией;
 - формирование гармонизированных e-форм документов и обмену электронными сообщениями;

3) в части интеграции с международными торговыми платформами Bolero / essDOC:

- сокращение периода погашения дебиторской задолженности на 20 дней и более (при использовании взаиморасчетов по аккредитивам с eBL);
- скорейшее получение документов при аккредитиве;
- возможность получения оригинала электронной транспортной накладной как части сделки по аккредитиву;
- сокращение времени проведения оплаты и обналичивания средств;
- значительное улучшение процесса проведения сверок между контрагентами;
- уменьшение стоимости проведения всех операций и снижение издержек;
- усиление безопасности, а так же отслеживаемости и прозрачности торговых операций [2; 4; 10].

Необходимо отметить, что в случае обострения международной обстановки и санкционной политики против России, на функционирование ИИП это никак не скажется, так как ИИП проектируется как полностью суверенная (автономная) интегрированная платформа. В случае отключения ИИП от Bolero, essDOCs и EO других стран, деятельность ИИП не нарушится, так как международные контрагенты могут подключиться к ИИП несколькими способами: при помощи получения электронной цифровой подписи (ЭЦП), не используя средства НИП, а именно: при помощи выдачи сертификатов для авторизации в системе, выданными авторизационными центрами, наподобие авторизующих центров Google. Потенциальный пользователь может обратиться в любой авторизующий центр в своей стране, пройти регистрацию (авторизацию) и получить доступ к ИИП.

Вплоть до настоящего момента крупные корпорации не имели возможности организовать все торгово-финансовые инструменты, так как они вынуждены были использовать множество систем и продуктов, которые предлагают их поручители и контрагенты: от сложных онлайн инструментов до древнейших бумажных документов. Проблема управления множеством контрагентов и соответствующих документов стала за последнее время очень актуальной. В то время, когда мировая торговля нестабильна, и наблюдается постоянный рост цен на продукцию и услуги, участникам международной логистики необходимо сокращать расходы и достигать лучших результатов своих процессов. Это и предает убедительные аргументы в пользу перехода на цифровой формат предоставления документов. Автоматизация этого сложного, но безусловно крайне важного для бизнеса процесса, несет для компаний ряд преимуществ, от финансовых до эксплуатационных [13].

Библиографический список

1. Бауэрсокс, Д. Логистика : интегрированная цепь поставок / Д. Бауэрсокс, Д. Клосс. – М. : Олимп-Бизнес, 2001. – 639 с.
2. Грязев, И. Таможня движется к «единому окну» [Электронный ресурс] / И. Грязев // Информационно-аналитическое обозрение «Таможенные новости». – Режим доступа : <http://customsexpert.ru/articles/tamozhnya-dvizhetsya-k-edi.htm> (дата обращения : 26.04.2017).
3. Дойл, Т. Модель данных ВТО администрирование трансграничных сделок в ускоренном режиме [Электронный ресурс] / Т. Дойл. – Режим доступа : <http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/resources/~media/477AF883614D4868B898AFDAF4BD316D.ashx> (дата обращения : 26.04.2017).
4. Методические рекомендации по разработке электронных сервисов и применению технологии электронной подписи при межведомственном электронном взаимодействии [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://sc.minsvyaz.ru/media/docs/MP_СМЭВ_3.0.9.4.pdf (дата обращения : 26.04.2017).
5. Основы логистики // Под ред. Б. А. Аникина, Т. А. Родкиной. – М. : Проспект, 2015. – 344 с.
6. Рамберг, Ян. Комментарий ИСС к Инкотермс 2010 : понимание и практическое применение / Ян Рамберг. – М. : Инфортропик Меда, 2011. – 62 с.
7. Родкина, Т. А. Информационная логистика / Т. А. Родкина. – М. : Экзамен, 2010. – 288 с.
8. Управление цепями поставок // Под ред. Б. А. Аникина, Т. А. Родкиной. – М. : Проспект, 2011. – 214 с.

9. Bolero Transforming Global Trade [Electronic resource]. – Mode of access : <http://www.bolero.net> (accessed date: 26.04.2017).
10. essDOCS Paperless Trade Solutions [Electronic resource]. – Mode of access : <https://www.essdocs.com> (accessed date : 26.04.2017).
11. Felicity Landon Cloud on the horizon? [Electronic resource] // ShipManagement International. – 2014. – Mode of access : <http://shipmanagementinternational.com> (accessed date : 26.04.2017).
12. Making freight truly paperless: e-CMR [Electronic resource]. – Mode of access : <https://www.iru.org/innovation/e-cmr> (accessed date : 26.04.2017).
13. The single window concept – United nations economic commission for Europe [Electronic resource]. – Mode of access : https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/docs/body/swannexv.pdf (accessed date : 26.04.2017).
14. Tradexchange [Electronic resource]. – Mode of access : <https://www.tradexchange.gov.sg/tradexchange/index.html#> (accessed date : 17.04.2017).