

Котельников Тимофей Павлович

студент

ФГБОУ ВО «Государственный университет управления»

г. Москва

ИССЛЕДОВАНИЕ ФОРМИРОВАНИЯ МОДЕЛЕЙ ЛОГИСТИЧЕСКОГО МЕХАНИЗМА «ЕДИНОГО ОКНА»

Аннотация: в статье затрагивается тема «Единого окна» импорта/экспорта в логистике, его механизм, модели. «Единое окно» как инструмент. В данной работе предпринята попытка раскрыть причину необходимости этого «Окна» и его пользу.

Ключевые слова: Логистика, УЦП, Воронов В, Единое окно импорта/экспорта, менеджмент.

В настоящее время поступательное, эффективное развитие любого государства невозможно без внешнеэкономических связей, отношений, внешнеторговой деятельности, а это предусматривает пересечение логистическими потоками материальными, финансовыми, информационными, сервисными государственных границ в обоих направлениях [1–3]. Как показывает внешнеторговая статистика маркетинга и логистики логистические потоки в цепях поставок постоянно увеличиваются в объемах, растет их интенсивность, скорость, плотность, они постоянно находятся в эволюционном развитии [4; 5]. Несмотря даже на создание таможенных союзов между дружественными государствами проблемы оперативного пересечения границ между странами остаются, поскольку таможи остаются относительно «узким» местом и требуют значительного времени при оформлении и проверки сопроводительных документов [6].

Во многих странах компаниям, участвующих в международной торговле, постоянно приходится подготавливать и представлять государственным органам значительный объем информации и документов в порядке соблюдения регулирующих требований, касающихся импорта, экспорта и транзита. Эта информация и документация зачастую должна направляться через целый ряд различных

учреждений, использующих свои собственные конкретные системы и образцы бумажных документов. Такие обширные требования вместе с существенными издержками, связанными с их соблюдением, могут представлять серьезное бремя для государственных органов управления и деловых кругов, а также могут выступать серьезным барьером для развития международной торговли и внешнеэкономических связей.

Одним из путей решения указанной проблемы является более полное использование современных информационных технологий, программного обеспечения [7–9] и создание механизма «Единого окна». Тремя основными моделями для механизма «Единого окна» являются:

1. Единый орган, который получает информацию в бумажной или электронной форме, распространяет эту информацию среди всех соответствующих государственных органов и координирует меры учета, контроля, оперативного управления в целях предупреждения возникновения ненужных препятствий в логистической цепочке поставок.

2. Единая автоматизированная система для сбора, хранения, учета и распространения, распределения информации (государственная или частная), в рамках которой интегрированы и гармонизированы процессы электронного сбора, использования и распространения (и хранения) данных, касающихся трансграничной торговли.

3. Автоматизированная информационно-операционная система, с помощью которой трейдер может представлять электронные торговые декларации различным органам для обработки и подтверждения методом однократной записи. При этом подтверждения передаются в электронном виде от государственных органов на компьютер субъекта хозяйствования.

Давайте поподробней рассмотрим механизм «Единого окна» в логистике. «Единое окно» – это система, позволяющая лицам, осуществляющим торговые операции, предоставлять информацию, необходимую для выполнения всех требований законов об импорте и экспорте, в единую структуру [10].

Механизм «Единого окна» позволяет усовершенствовать увязку существующих систем государства и процессов при одновременном стимулировании более открытых и простых методов функционирования органов государства и их работы с предприятиями. Этот механизм позволит укрепить координацию и сотрудничество между государственными органами и бизнесом, имеющим отношение к внешней торговле.

Более 30 стран из всех регионов мира уже внедрили механизм «Единого окна» и получили значительные выгоды благодаря сокращению административных барьеров и ресурсов, связанных с подготовкой, представлением и обработкой официальной информации. Механизмы «Единого окна» в равной степени часто обеспечивают снижение транзакционных издержек в сфере внешней торговли, повышают уровень соблюдения торговыми организациями предъявляемых требований и национальных законодательств, благодаря более точному и своевременному представлению данных, что сопровождается повышением доходов государства, ростом эффективности и действенности управления и контроля на границе.

Какая цель внедрения данной подсистемы, и какие задачи она будет решать?

Основная цель внедрения и развития информационной системы «единого окна» в сфере внешней и внутренней торговли Таможенного союза – оптимизация административных процедур и снижение барьеров в таможенной и связанных с ней сферах путем создания механизма обмена информацией между заинтересованными органами и организациями, участниками ВЭД на основе интегрированной информационной системы и актуальных баз данных, позволяющих заинтересованным сторонам представлять и получать стандартизированные (в унифицированной форме) документы через единый пропускной канал в целях выполнения всех требований, касающихся импорта, экспорта и транзита, включая пункты пропуска, работающих по принципу «одной остановки»

Что такое принцип одной остановки? Водителям и пассажирам транспортных средств, следующих за границу по так называемому «зеленому коридору»,

не будет необходимости выходить из машины: пограничники сами подходят к автомобилям и берут (сканируют) документы для контроля.

Многие страны, где используются механизмы единого окна доказали свою относительно высокую эффективность. Они прошли долгий путь (около 5–10 лет) от концепции этого механизма на бумаге, до реализации ее на практике. Перед государственными органами государств – членов Таможенного союза стоит более амбициозная задача: реализовать данную бизнес стратегию за 2–3 года. Поэтому уже сейчас нужно проводить исследования, направленные на выработку подходов реализации механизмов «Единого окна» на территории таможенного союза [11].

«Единое окно» – инструмент не только для государственных органов, это инструмент, прежде всего, для бизнес-сообщества. Поэтому бизнес-сообществу необходимо активно включиться в работу по его обсуждению, реализации и внедрению. Таким образом, «Единое окно» подразумевает практическое применение концепции упрощения процедур торговли, таможенного оформления в целях сокращения нетарифных барьеров в торговле и может принести незамедлительные выгоды всем членам торгового сообщества.

Подводя итог, можно отметить следующее: на сегодняшний день не осталось ни одного процесса государственной таможенной деятельности, который нельзя было бы автоматизировать. Таможенные представители, а также и иные заинтересованные лица, осуществляющие внешнеэкономическую деятельность, из-за устаревшей «бумажной» системы документооборота несут ежедневно значительные временные и финансовые потери, которые им в конечном итоге вынужденно компенсирует потребитель. Наличие единого окна – отличный выход из ситуации.

Список литературы

1. Воронов В.И. Международные аспекты логистики: Учебное пособие / В.И. Воронов, А.В. Воронов, В.А. Лазарев, В.Г. Степанов. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2002. – 168 с.

2. Воронов В.И. Международная логистика (Электронный ресурс) // Вестник университета (Государственный университет управления). – 2014. – С. 700.
3. Лазарев В.А. Трансграничная логистика в евразийском таможенном союзе [текст]: Монография: / В.А. Лазарев, В.И. Воронов; Государственный университет управления; Институт управления на транспорте, в индустрии туризма и международного бизнеса ГУУ. – М.: ГУУ, 2014. – 158 с.
4. Воронов В.И. Основные элементы эволюции элементов цепей поставок в международной логистике / В.И. Воронов, А.В. Воронов // Логистика. Проблемы и решения. Международный научно-практический Украинский Журнал. – Украина. Харьков, 2013. – №2.
5. Воронов В.И. Внешнеторговая статистика в развитии международного маркетинга и логистики. Маркетинг / В.И. Воронов, А.В. Воронов, А.А. Ермаков. – 2014. – №1 (134). – С. 90–96.
6. Лазарев В.А. Трансграничная логистика в Таможенном союзе России, Белоруссии и Казахстана [текст]: Учебное пособие: Гриф УМО по образованию в области менеджмента для студентов высших учебных заведений, обучающихся по направлению «Менеджмент» – 080200 / В.А. Лазарев, В.И. Воронов; Государственный университет управления, Институт управления на транспорте, в индустрии туризма и международного бизнеса ГУУ. – М.: ГУУ. 2013. – 173 с.
7. Родкина Т.А. Логистика информационных потоков: состояние и перспективы // Вестник Университета (Государственный университет управления). – 2012. – №5. – С. 144–148.
8. Воронов В.И. Информационные технологии в коммерческой деятельности / В.И. Воронов, В.А. Лазарев. Ч. 1. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2000. – 104 с.
9. Воронов В.И. Информационные технологии в коммерческой деятельности: Учебное пособие / В.И. Воронов, В.А. Лазарев. – Ч. 2. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2002. – 112 с.
10. Сайт Логист.РУ – форум-сообщество по логистике и УЦП.
11. Логирус.РУ – СМИ с традиционным взглядом на принципы журналистской работы.