

Lõputöö pealkiri: Mereteabe ühisakna (Maritime Single Window) efektiivsuse analüüs Eesti kogemuse näitel

Bakalaureusetöö

Lõputöö autor: Vladimir Gorbatjuk

Lõputöö juhendaja: Yrjö Saarinen

KOKKUVÕTE

Käesoleva töö eesmärk on uurida mitteratsionaalselt korraldatud teabevooga seotud probleemi meretranspordi teenindamisel ning kiiresti kasvava IT-lahenduste tähtsuse laevade agenteerimisel. Uurimise käigus viis autor läbi mitmekülgse uuringu: käsitles seadusandlikke aspekte, innovaatiliste lahenduste arendamist ja juurutamist kõikidel etappidel, analüüsis antud töö raames käsitletavat IT-lahendust praktilisel tasemel, tegi kindlaks tugevad ja nõrgad küljed ning andis omapoolse hinnangu.

Eesmärgi saavutamiseks püstitas autor järgmised küsimused ning ülesanded:

1. Kes ja millises mahus vastutab innovatsioonide juurutamise eest meresektoris
2. Kuidas on kavas antud innovatsioonid realiseerida
3. Analüüsida olukorda enne rahvusliku mereteabe ühisakna loomist
4. Teha Eesti näitel kindlaks, mida rahvuslik mereteabe ühisaken endast kujutab
5. Uurida, kas antud süsteem on tõhus lahendus ja teha kindlaks tendentsid
6. Uurida, millises arengujärgus on ühisaknad teistes riikides ning kas nõudmised ühisaknale on mugavad ja tõhusad

Lähtudes püstitatud küsimustest ja ülesannetest, olid saadud järgmised tulemused:

1. Otsuste tegemine kõikvõimalike uuenduste ja innovatsioonide osas toimub kõige kõrgemal tasandil ning tihedas koostöös peamist rolli mängivate UN ja WCO allüksustega ning mõjuvõimsate agentuuride - UNECE, WHO, ILO; konverentside UNCTAD ja programmide (UNEP) abil, mille tegevust võib nimetada täiendavaks ning mis soodustavad mitmekülgsete ja terviklike otsuste tegemist.
2. Meresektori digitaliseerimisplaani realiseerimine on töömahukas protseduur, mille protsessi on kaasatud palju projekte. Lähteotsuseks võib nimetada ÜRO kontseptsiooni E-Ärindus (*E-Business*), mille tulemusel toimuvad Euroopa Liidu projekti e-Merendus (*E-Maritime*) innovatsioonilised reformid: aluseks võetakse kontseptsioon e-Tollindus (*E-Customs*), *e-Freight*, e-Navigatsioon (*e-Navigation*) süsteemi täiustamine,

teabevahetussüsteemi *SafeSeaNet* andmevahetuskanali loomine, ühisakende loomine ja andmevahetus EDI põhimõttel.

3. Kõige parem näide ühisakna juurutamisega meresektoris tekkinud olukorra võrdlemiseks on laevaagendi kui laevade sisenemiste vormistamise ahela keskse lüli tegevuse analüüs. Enne ühisaknaid ei olnud andme- ja dokumendivahetus täiuslik ning nõudis palju aega. Laevade teenindamine oli seotud suure bürokraatiaga, mille tulemusel laevade teenindussektor oli ülekoormatud, aga rahvusvaheline andmevahetus ja statistika pidamine olid töömahukad ja vähetõhusad, laevade järelvalve oli aga suurendatud tähelepanu all.

4. Eesti ühisakna analoogina oli loodud Eesti Mereinfosüsteem (EMDE), mis lihtsustas laevade teenindamist, dokumendiringlust ja infotulva, ning laevade sisenemiste protseduurid muutusid läbipaistvamaks ja olid enam kaugkontrolli kui füüsilise kontrolli all. Süsteem ühendas suurt poolte arvu, ühtlustas andmevahetusprotsessi, muutis selle kiiremaks, näitas ennast heast küljest, teenis ära usalduse nii rahvusvahelisel ja riiklikul tasandil kui ka erasektoris.

5. Teostatud mitmekülgse analüüsi alusel jõudis autor järeldusele, et süsteemi võib nimetada tõhusaks ja kiiresti arenevaks. Lähtudes kindlakstehtud tendentsidest võib järeldada, et lähima 10 aastaga muudab Eesti ühisakna laevade sisenemiste vormistamise protsessi palju lihtsamaks. Tänu andmevahetus- ja andmetöötluskanali täiustamisele muutub töö ühisaknas veel läbipaistvamaks ning hakkab nõudma vähem aega ja ressursse, mis lihtsustab märkimisväärselt laevaagendi tööd, kelle peamiseks ülesanneteks saab kontrolli teostamine.

6. Tuginedes autori poolt läbi viidud uuringutele, võib öelda, et Euroopa riikide ühisakende tase (välja arvatud Venemaa) on erinev, kuid areneb positiivses dünaamikas. Eraldi võib välja tuua Skandinaavia, mille ühisaknad on juba praegu kõrgel tasemel ning nõutud dokumentide ja esitatavate nõuete järgi otsustades on ühisakna plaani lõppeesmärgile lähedal, milleks on ühtsete standardite juurutamine kõikides oma regiooni riikides. Üldiselt esitatakse ühisakende tulekuga teabele rohkem nõudmisi, mis suurendas laevakapteni ning vähendas laevaagentide koormust.

Autori poolt püstitatud ülesanded on täidetud, ühisakna tõhususe analüüs teostatud, järeldused tehtud.