**Eliminujemy milion czynności,**

**oszczędzamy czas i pieniądze!**

**Rozmowa z Andrzejem Zelkiem, prezesem Polskiego PCS, wprowadzającym pilotażowy program automatyzacji odpraw kontenerów w polskich terminalach.**

**Komu służyć ma Polski PCS?**

- Jesteśmy spółką powołaną przez najważniejsze polskie porty: Szczecin i Świnoujście, Gdańsk i Gdynia. Naszą rolą jest integrowanie systemów cyfrowych, by usprawniać obsługę ładunków w portach. Rozwiązania Port Community System funkcjonują w większości portów na świecie. Po to właśnie, by dygitalizować procesy transportowe. PCS ma na celu digitalizację tych działań, które wymagają papieru, maili, zaangażowania wielu osób, podmiotów, urzędów. System wiele tych czynności wyeliminuje, oszczędzi czas wszystkich uczestników tych procesów w portach, a tym samym oszczędzi koszty przedsiębiorców.

Głównymi użytkownikami będą więc firmy, które funkcjonują w obrocie towaru w portach, który jest importowany i eksportowany. W przypadku statku mamy m.in. maklerów okrętowych, pilotów, a od strony lądu mamy terminale kontenerowe, ale też masowe, drobnicowe, agencje, urzędy...

**- Świat korzysta już z podobnych rozwiązań…**

Duże porty, jak Rotterdam czy Singapur, skróciły procedury logistyczne od kilku dni do kilku godzin, a nawet w niektórych przypadkach do godziny. Polski PCS wzoruje się na tych dobrych rozwiązaniach, idziemy w tym samym kierunku. Korzystamy z wiedzy zastosowanej w innych portach dzięki byciu członkiem IPCSA (International Port Community Systems Association). Nie ma sensu wyważać otwartych drzwi, korzystamy z dobrych praktyk, by je dostosowywać do naszych lokalnych uwarunkowań.

**- Nie prościej zakupić, skopiować dobre programy?**

- Po pierwsze – w grę wchodziłyby ogromne pieniądze. Po drugie – nie da się wprost zastosować zagranicznego systemu chociażby ze względu na specyfikę poszczególnych krajów, powiem więcej – poszczególnych portów. Różne są uwarunkowania nawet w naszych portach, w Gdańsku, Gdyni, czy Szczecinie. Dotyczy to również urzędów, mimo iż funkcjonujemy w uwarunkowaniach UE.

Nie ma czegoś w rodzaju uniwersalnego rozwiązania: musimy integrować systemy uwzględniając naszą specyfikę.

**- Pilotaż systemu rozpoczynacie w terminalach kontenerowych?**

- Tak, zaczynamy 2 listopada od pilotażu w terminalach kontenerowych. Na początek w Gdyni i Gdańsku, ale zawarliśmy też umowę z DB Port Szczecin, który będzie już uczestnikiem kolejnego etapu, wdrażania PCS zarówno jeśli chodzi o kontenery, jak i towary masowe i drobnicowe.

**- Na czym to testowanie będzie polegać?**

- W uproszczeniu będziemy sprawdzać system zwolnienia kontenera po procedurach celnych w imporcie. Dodam, iż w skali portów naszego wybrzeża chodzi w tym przypadku o zredukowanie około miliona czynności rocznie. A to jest początek. Ponieważ docelowo nasz system obejmie również procedury dotyczące eksportu, czy tranzytu.

**- Współdziałacie ze służbami skarbowymi…**

- Udział w pilotażu administracji skarbowej ma fundamentalne znaczenie. Krajowa Administracja Skarbowa pozwoliła na integrację z systemem PCS. Dzięki temu specjalne komunikaty mogą być przesyłane drogą elektroniczną – udział papieru, człowieka jest eliminowany. PCS będzie przetwarzał dokumenty elektronicznie i kierował do systemów KAS oraz systemów terminalowych.

**- Nie ingerujecie w systemy urzędów, firm?**

PCS ma je tylko zsynchronizować, sprawić, by te systemy były kompatybilne i ze sobą „rozmawiały”.

Krajowa Administracja Skarbowa ma swoje własne struktury informatyczne, przedsiębiorcy, którzy chcą importować, eksportować towar - także. Na granicach tych systemów jest człowiek, papier, mail, nawet samochód, którym trzeba dowieźć dokumenty.

 Nasz system likwiduje takie czynności, by przedsiębiorca czy terminal otrzymały np. odpowiedni komunikat celny w formie elektronicznej.

W taki sposób nasz system społeczności portowej przyspieszy procedury logistyczne i transportowe. Oszczędzimy czas ludzi, ich pracę, zdigitalizujemy proces: by kontener czy inny towar ze statku, jak najszybciej mógł być wyładowany, oclony i opuścił terminal.

**- Pilotaż dotyczy jednej z wielu użyteczności sytemu?**

- Istotnie, automatyczne zwalnianie kontenerów w procedurze importu, to pierwsza z użyteczności dla klientów. W kolejnych fazach będziemy rozszerzać ofertę.

**- Jak chociażby waszemu nowemu partnerowi, DB Port Szczecin?**

- Tak. Zawarliśmy właśnie z tym operatorem umowę ramową z mapą konkretnych integracji procesów logistycznych. Właściwie tą umową konkretyzujemy współpracę i wymianę informacji trwającą od dłuższego czasu. Wiemy, czego od siebie oczekujemy, jak mają współpracować systemy, jakich efektów oczekuje terminal.

**- Czy system ma ograniczenia?**

- System jest otwarty dla wszystkich zainteresowanych. System PCS tylko pośredniczy w przekazywaniu dokumentów, między urzędem, terminalem, przedsiębiorcą drogą cyfrową.

PCS jest transparentny. Służy transmisji informacji cyfrowych od jednego interesariusza do drugiego lub do urzędu. Komunikuje zainteresowanych ze sobą. Nie jesteśmy też dla nikogo konkurencją. Wartością systemu jest rola integratora z innymi systemami. Finalnym produktem jest dokument-komunikat, upraszczający i przyspieszający procesy logistyczne.

- **Szczecin ma znaczący udział w całym projekcie, także byłe MGMiŻŚ?**

- Istotnie. Naszymi udziałowcami są trzy duże porty: Szczecin i Świnoujście, Gdańsk i Gdynia, i mamy duże wsparcie tych portów. Ale Port Szczecin od samego początku był katalizatorem, pomagał w powstaniu spółki PCS, rozumiał potrzebę utworzenia tego podmiotu dla swoich klientów, interesariuszy.

W Szczecinie mieliśmy nie tylko ogromną pomoc przy założeniu spółki, tu też otrzymaliśmy wsparcie personalne. Od samego początku mamy tu biuro, które zajmuje się analityką dla tworzonych systemów.

A rola Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej była nieoceniona. To w siedzibie resortu porty – Gdańsk, Gdynia i Szczecin-Świnoujście uzgodniły powstanie Polskiego PCS Sp. z o.o. Minister Marek Gróbarczyk od początku wspierał nasze działania i patronował projektowi.

***pj***