



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 13 повестки дня. Программы упрощения формальностей

ПРЕДЛОЖЕНИЕ О СОЗДАНИИ МЕЖВЕДОМСТВЕННОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ЦИФРОВИЗАЦИИ ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК

(Представлен Индией, Арубой (Королевство Нидерландов), Эфиопией, Казахстаном и Арабской организацией гражданской авиации (АрКГА), при соавторстве Группы Всемирного банка и Межгосударственного авиационного комитета (МАК))

КРАТКАЯ СПРАВКА

В данном рабочем документе представлен обзор глобальной цепи поставок и логистической сети с особым вниманием к последствиям пандемии COVID-19, которая потребовала принятия ряда мер для решения многочисленных проблем, связанных с эксплуатацией, безопасностью полетов, авиационной безопасностью и экономической устойчивостью грузовых авиаперевозок. В документе подчеркивается необходимость разработки цифровых решений и процессов для бесперебойных и экономически эффективных грузовых авиаперевозок, в связи с чем рекомендуется создать Межведомственную рабочую группу по цифровизации грузовых авиаперевозок Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) принять к сведению содержание данного документа;
- б) настоятельно призвать ИКАО сформировать Межведомственную рабочую группу ИКАО по цифровизации грузовых авиаперевозок для разработки стратегии ИКАО, охватывающей ключевые аспекты экономического развития, безопасности полетов, авиационной безопасности и устойчивости применительно к грузовым авиаперевозкам;
- в) взяв за образец существующую программу Директории открытых ключей (ДОК), поручить ИКАО, действуя по линии Межведомственной рабочей группы по цифровизации грузовых авиаперевозок, приступить к выполнению рекомендаций заинтересованных сторон и разработать аналогичную пилотную программу для грузовых авиаперевозок с использованием последних инноваций в области обмена цифровой информацией.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Авиационная безопасность и упрощение формальностей"
<i>Финансовые последствия</i>	

<i>Справочный материал</i>	HLCC 2021-WP/38 <i>"Цифровая трансформация процессов в ведомствах гражданской авиации и управление изменениями в направлении модернизации"</i> HLCC 2021-WP/22 <i>"Реализация обмена цифровыми данными и бесконтактных процессов"</i> HLCC 2021-WP/153 <i>"Повышение оперативности работы ИКАО и корректировка ее приоритетов"</i> C-WP/15379 <i>"Проект рабочего документа Ассамблеи. Кибербезопасность"</i>
----------------------------	--

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 С момента своего создания отрасль грузовых авиаперевозок является ключевым компонентом глобальной цепи поставок и логистической сети. В последнее время ее значение многократно возросло, поскольку она сыграла и продолжает играть главную роль во время пандемии COVID-19, спасая миллионы жизней благодаря быстрой и надежной транспортировке по воздуху вакцин и других необходимых товаров.

1.2 Грузовые авиаперевозки как ключевой фактор поддержания жизни и средств к существованию людей, перехода к электронной коммерции и обеспечения экономического развития имеют большое значение и становятся возможны благодаря безопасной и надежной транспортировке грузов, организуемой посредством принятия действенных положений законодательства, их внедрения и мониторинга.

2. НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

2.1 В грузовых авиаперевозках решающее значение имеет скорость, поскольку клиент рассчитывает на то, что товар будет забран с его территории как можно позже и доставлен получателю как можно быстрее. Однако со временем работе участников отрасли стало мешать огромное количество документов, не имеющих принципиально важного значения, но ставших неотъемлемой частью ключевых процессов цепочки поставок.

3. КРИТИЧЕСКАЯ РОЛЬ ТЕХНОЛОГИЙ. ЦИФРОВИЗАЦИЯ

3.1 Целевая группа Совета ИКАО по восстановлению авиации (ЦГВА), в частности в ходе работы над своей "Глобальной дорожной карты осуществления" (GIR), призвала заинтересованные стороны в авиации перевести в цифровой формат как можно больше процессов, чтобы обеспечить бесконтактные операции, которые позволяют соблюдать требования о социальной дистанции, повышая эффективность в критически важных областях. Важность цифровизации авиационной экосистемы в более широком смысле была признана государствами в ходе Конференции высокого уровня ИКАО по COVID-19¹.

3.2 Технологии могут сыграть решающую роль в повышении эффективности, надежности, безопасности и экологичности грузовых авиаперевозок. Они служат общим

¹ HLCC 2021-WP/381 SAF/25

лейтмотивом для всего спектра грузовых авиаперевозок. У государств-членов есть примеры передового опыта цифровизации грузовых авиаперевозок. Вот несколько примеров государств, занимающихся цифровизацией:

- a) Индия. Как страна, подписавшая Соглашение об упрощении процедур торговли Всемирной торговой организации, в котором содержится призыв к сторонам в максимально возможной степени использовать цифровые технологии в транспортной отрасли и торговле, Индия входит в число многих государств, для которых цифровизация перевозок и торговли взаимосвязаны и представляют собой общую цель. Инициативы Индии по цифровизации значительно расширили физические возможности грузовых терминалов аэропортов, что привело к ускорению грузоперевозок, сокращению времени ожидания и повышению эффективности использования ресурсов при постоянном повышении безопасности и защищенности грузов.
- b) Аруба. Аруба, будучи небольшим островом в Карибском бассейне с менее сложной цепочкой поставок грузов, предпринимает усилия по цифровизации своей экосистемы грузовых авиаперевозок, что включает разработку необходимой системы правового и экономического регулирования.

3.3 Хотя государства разрабатывают различные инициативы в области цифровизации, существует запрос на разработку общих решений по цифровизации для достижения международных целей.

4. ДАЛЬНЕЙШИЕ ШАГИ

4.1 Во время пандемии COVID-19 ИКАО сотрудничала с другими учреждениями Организации Объединенных Наций (ООН), включая Европейскую экономическую комиссию ООН, Экономическую и социальную комиссию для Азии и Тихого океана и Комиссию ООН по праву международной торговли, которыми уже разработаны эффективные программы по цифровизации транспорта. Схожая рабочая программа цифровизации грузовых авиаперевозок может быть разработана на примере существующих рабочих программ этих учреждений и соответствующих положений ИКАО.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ. ПРЕДЛАГАЕМЫЙ ПЛАН ДЕЙСТВИЙ

5.1 Во время пандемии гибкое использование ИКАО имеющихся кадровых ресурсов, сотрудничество с государствами, другими учреждениями ООН и отраслью в деле разработки положений по упрощению цифровизации перевозок показало свою эффективность и должно стать приоритетным вопросом в предстоящий трехлетний период. Приведенные ниже рекомендации представляются на рассмотрение Ассамблеи:

- a) Межведомственная рабочая группа по цифровизации грузовых авиаперевозок должна разработать стратегию ИКАО и руководить деятельностью Организации, охватывающей ключевые аспекты экономического развития, безопасности полетов, авиационной безопасности и устойчивости, связанные с грузовыми авиаперевозками, выступая при этом в качестве единого специализированного органа по цифровизации грузовых авиаперевозок в глобальном масштабе;

- b) взять за образец существующую программу ДОК, поручить ИКАО, действуя по линии Межведомственной рабочей группы по цифровизации грузовых авиаперевозок, приступить к выполнению рекомендаций заинтересованных сторон и разработать аналогичную пилотную программу для грузовых авиаперевозок с использованием последних инноваций в области обмена цифровой информацией, которая:
- 1) обеспечит создание цифровой операционной среды для грузовых авиаперевозок с использованием новейших стандартов и систем в соответствии с *Конвенцией для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок* (Doc 9740), совершенной в Монреале 28 мая 1999 года (статья 4, пункт 2);
 - 2) использует современную тенденцию к цифровизации транспорта для упрощения процесса обеспечения соответствия требованиям ИКАО;
 - 3) путем создания добавленной стоимости для государств-членов и участников цепочки поставок, может поспособствовать финансовой поддержке работы ИКАО по обеспечению безопасного, надежного и устойчивого экономического развития посредством организации грузовых авиаперевозок по всему миру;
 - 4) позволит ИКАО получить ценный опыт внедрения инфраструктуры цифровой идентификации для возможного использования в других областях в рамках ее мандата.
-

ДОБАВЛЕНИЕ

Состояние отрасли грузовых авиаперевозок

Эта отрасль играет ключевую роль, перевозя товары, на которые приходится 35% от стоимости всех товаров, перевозимых в международном масштабе. В экосистеме отрасли по-прежнему создаются миллионы рабочих мест по всему миру, что способствует росту мировой экономики, и поддерживает рост электронной коммерции, включая трансграничную электронную коммерцию.

Как в абсолютных, так и в относительных цифрах, влияние грузовых авиаперевозок на экономику значительно и превосходит пассажирские перевозки:

	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Торговые грузы, перевозимые воздушным транспортом	6 489	5 964	7 467
Туристические расходы на воздушном транспорте	850	310	354

Источник: Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) (измеряется в миллиардах долларов США в год)²

Сложности с грузовыми авиаперевозками обычно возникают на земле, а не в воздухе. Это вызвано тем, что в среднем 85% времени транспортировки авиационные грузы находятся на земле в ожидании оформления документов, а их перевозка занимает всего 15% времени транспортировки. По оценкам ИАТА, для авиаперевозки одного места груза необходимо оформить до 30 видов документов (счет, упаковочная ведомость, инструкция отправителя, генеральная авиагрузовая накладная, "внутренняя" авиагрузовая накладная, грузовая ведомость, таможенные декларации и т. д.), и в зависимости от пунктов отправления и назначения на одно место авиагруза снимается более 100 копий документов. Большинство данных в этих 100 с лишним копиях документов идентичны. Следовательно, существует масса возможностей для оптимизации путем сокращения необходимой бумажной документации, что сделает авиаперевозки не только более экологичными, но и более эффективными.

Действия государств

Таможенные органы Индии взяли на себя инициативу в этой области, создав механизм измерения времени пребывания для аэропортов, ICD и ряда других соответствующих организаций, применимый для всех видов транспорта, включая воздушный³. Это один из нескольких ключевых шагов, предпринятых индийским правительством, чтобы в кратчайшие сроки вывести Индию в ряды ключевых игроков в сфере грузовых авиаперевозок на мировой арене и значительно снизить стоимость транспортных расходов за счет повышения эффективности регулирования, процедур и процессов.

² Экономические показатели авиационной отрасли, 4 октября 2021 года. Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-industry-economic-performance---october-2021---report/>

³ https://www.cbic.gov.in/htdocs-cbec/dwell_time

Индия также проявила инициативу, внедрив в большинстве своих крупных аэропортов систему одного окна для грузовых авиаперевозок (также известную как система обслуживания грузовых авиаперевозок) – Рекомендацию 33 Центра ООН по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН). Государственные органы закрепили эти инициативы в своей политике грузовых авиаперевозок, рекомендовав заинтересованным сторонам (в частности, частным/государственно-частным аэропортам) вместе с системой обслуживания грузовых авиаперевозок создавать платформы, где устранены ненужные требования к бумажным документам, обеспечиваются необходимые условия безопасности полетов и авиационной безопасности, снижается перегруженность, повышается экономическая эффективность за счет привлечения внимания к проблемам грузовых авиаперевозок, а также повышается экологическая устойчивость отрасли.

Предлагаемые дальнейшие шаги

Уставные функции предлагаемой рабочей группы должны включать следующие задачи, не ограничиваясь ими:

- a) представить стратегический план (дорожную карту) с учетом потребностей участников сектора грузовых авиаперевозок, помогающих с организацией процессов торговли (экономические положения ИКАО и Приложение 9 "*Упрощение формальностей*");
- b) изучать инновационные цифровые концепции (например, ДОК, цифровую идентификацию) в операционной среде грузовых авиаперевозок, которые могут облегчить соблюдение государствами и отраслью требований ИКАО и позволить этим государствам создать более устойчивые связи в цепочке поставок⁴⁵;
- c) служить нейтральной площадкой для обсуждения вопросов, предложений и решений, относящихся к грузовым авиаперевозкам;
- d) разрабатывать руководящие принципы внедрения технологий посредством сотрудничества с другими соответствующими учреждениями ООН/международными организациями;
- e) унифицировать имеющиеся отношения к грузам требования к данным, предъявляемые многочисленными регулирующими органами к таможенным службам, службам безопасности и другим ведомствам в глобальном масштабе, включая мультимодальные интерфейсы, например, посредством использования Эталонной модели данных мультимодальных перевозок СЕФАКТ ООН⁶;
- f) разрабатывать практические меры для согласования с целями Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития;
- g) противодействовать контрафактной и незаконной торговле посредством сотрудничества с соответствующими заинтересованными сторонами;
- h) постоянно следить за глобальными событиями, связанными с грузовыми авиаперевозками, для своевременной разработки мер и планов реализации путем корректировки приоритетов в случае необходимости⁷;
- i) контролировать эффективную реализацию и создание нормативно-правовой базы для достижения цели "глобальной простоты ведения бизнеса" как средства экономического развития.

— КОНЕЦ —

⁴ <https://www.w3.org/2022/07/pressrelease-did-rec.html.en>

⁵ HLCC 2021-WP/152 SAF/116

⁶ <https://www.gtreview.com/news/fintech/icao-releases-digital-document-specifications-for-air-cargo/>

⁷ HLCC 2021-WP/153 SAF/117