

# Внедрение стандарта e-Freight в российской авиации: опыт, результаты и перспективы развития



**Р. Ф. Джураева,**  
президент ООО  
«Инновационный Центр  
гражданской авиации»

Совершенствование транспортной системы в России невозможно без применения современных технологий электронного документооборота. Переход на стандарт e-Freight и внедрение механизма «единого окна» позволят значительно повысить эффективность работы авиакомпаний, ускорить и упростить обмен документацией, а также снять административные барьеры в развитии международной транспортной сферы.

**П**овышение эффективности транспортной системы становится одним из ключевых конкурентных преимуществ России при реализации транзитного потенциала. Актуальным направлением в этой сфере стало развитие прозрачных, эффективных и оперативных механизмов работы всех государственных служб, выполняющих контрольно-надзорные функции на пунктах пропуска при ведении внешнеэкономической деятельности. Решение данной задачи снимет сложившиеся административные барьеры в международной торговле и, безусловно, повлияет на повышение статуса России в рейтинге Всемирного банка по условиям ведения бизнеса и торговли. Отметим, в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 07 мая 2012 № 596 «О долгосрочной государственной экономической политике» Россия в 2018 г. должна занять в этом рейтинге 20-ю позицию.

## Преимущества электронного документооборота

Действенным инструментом повышения эффективности транспортной системы в мире является внедрение стандарта e-Freight и механизма «единого окна» в работе всех видов транспорта. Стандарт e-Freight используется более чем в 49 странах на основании принципов, рекомендованных Европейской Экономической Комиссией ООН (ЕЭК ООН) и применяемых Всемирной Торговой и Таможенной организациями.

В авиации стандарт e-Freight внедряется при поддержке Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA).

Под стандартом e-Freight понимается безбумажный электронный обмен документами, осуществляемый участниками грузовой перевозки между собой (B2B) и с представителями контрольно-надзорных органов государственной власти (B2G и G2G) в пунктах пропуска по маршруту следования груза, синхронизированный с физическим потоком грузов; позволяющий отслеживать перемещение грузов «от двери до двери» вне зависимости от вида транспорта и количества перевалок [1].

IATA инициировала внедрение стандарта e-Freight в рамках программы Simplifying the Business, реализуемой с 2004 г. Организация ставит своей задачей до конца 2015 г. внедрить стандарт электронного оформления и сопровождения грузовых авиаперевозок (стандарт e-Freight) на 80 % воздушных пунктов пропуска в мире и обеспечить готовность участников грузовой перевозки (авиакомпания, экспедиторы, агенты по наземному обслуживанию, склады временного хранения и др.) взаимодействовать без использования бумажных документов, сопровождающих перевозку.

Актуальность внедрения стандарта e-Freight связана с усилиями авиакомпаний снизить затраты на авиаперевозку за счет ускорения оборачиваемости воздушных судов (ВС) и сокращения количества персонала, занятого оформлением

Таблица 1. Оценка экономического эффекта от внедрения e-Freight в мире (по данным IATA за 2014 г.) [2]

Показатель	Оценка IATA, млрд долл.	Оценка World Economic Forum, млрд долл.
Экономический эффект от полного внедрения e-Freight, в том числе:	5,8	16,2
от снижения затрат на бумажный документооборот	1,7	1,2
от уменьшения времени доставки грузов	0,7	1,4
от снижения затрат ресурсов	1,7	2,8
от увеличения объема мировой торговли	1,7	9,4
от снижения таможенных барьеров	—	1,4

бумажных документов и сопровождением их в контрольно-надзорных органах власти (табл. 1). По статистике IATA, преимущества авиакомпаний, которые внедряли стандарт e-Freight, уже ощутимы:

- снижение затрат на обработку грузов — суммарная экономия в мировой отрасли до 5,8 млрд долл. ежегодно;
- ускорение обслуживания грузов – решение по выпуску ВС в течение 10 мин;
- высокая надежность и точность – однократный ввод исходных данных в пункте отправки груза;
- прозрачность процессов – электронная документация позволяет отслеживать статус перевозки в режиме реального времени.

Аналогичные эффекты достигаются при внедрении формата e-Freight в России (табл. 2).

**Введение нового стандарта в России**

Компания «Инновационный Центр гражданской авиации» разрабатывает и координирует внедрение стандарта e-Freight в сфере воздушного транспорта России с ноября 2011 г. В рамках Правительственной комиссии по транспорту и связи была создана Межведомственная рабочая группа по внедрению стандарта e-Freight в России, объединившая представителей различных ведомств, авиакомпаний и аэропортов (участников пилотного проекта), которую возглавил заместитель министра транспорта Российской Федерации В. М. Окулов. Организационная схема работы над проектом представлена на рис. 1.

Для реализации пилотного проекта грузовые авиаперевозки разделены на международные и внутренние. В международных авиаперевозках грузы были разбиты на две дополнительные категории: обычные и специальные (живые животные, опасные грузы

и скоропортящиеся грузы). В качестве отдельных сценариев отрабатывались различные варианты перевозки: транзит, трансфер (с борта на борт, с борта на склад временного хранения (СВХ), с борта в зону таможенного контроля), импорт и экспорт.

Методологически важно было определить по всем этим сценариям порядок оформления и сопровождения грузовых авиаперевозок на базе действующего законодательства (AS IS), затем в соответствии с рекомендациями IATA и с мировой практикой внедрения стандарта разработать технологии взаимодействия участников грузовой цепочки и государственных органов власти в электронном виде (TO BE).

Сегодня все технологии электронного взаимодействия разработаны и согласованы. На их основе составлен пакет нормативных актов, который позволяет им придать легитимность в рамках российского законодательства, а именно:

- ратификация Монреальской конвенции 1999 г.;
- внесение изменений в ст. 105 ВК РФ (электронная авианакладная);

- принятие приказа Минтранса России «Об установлении формы электронной грузовой накладной»;
- внесение изменений в ст. 165 НК РФ (подтверждение 0 % ставки НДС реестром сведений);
- принятие приказа ФНС России об утверждении формы реестра сведений;
- внесение изменений в приказ Минтранса России № 104 от 25 июля 2007 г. (электронная декларация безопасности);
- принятие Приказа Федеральной таможенной службы (ФТС) России об утверждении временного порядка совершения таможенных операций и таможенного оформления воздушных судов, совершающих международные перевозки, и перемещаемых ими товаров;
- утверждение e-FOP Russia (внесение изменений в приказ Минтранса России № 21 от 29 января 2010 г.);
- внесение изменений в федеральный законы «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения», «О качестве и безопасности пищевых продуктов», в постановления Правительства Российской Федерации от 29 июня

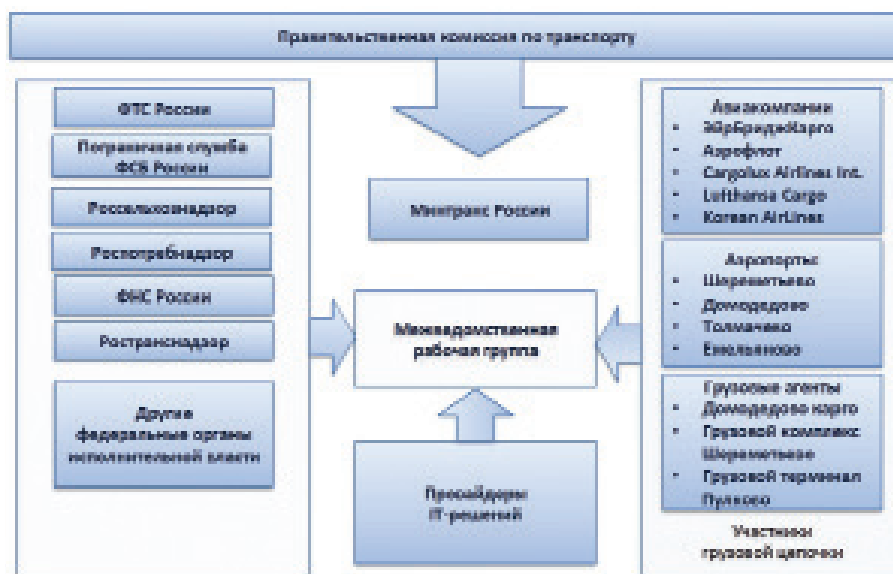


Рис. 1. Организационная схема внедрения стандарта e-Freight в работе российского воздушного транспорта

Таблица 2. Оценка экономического эффекта от внедрения e-Freight в России (расчет произведен на основе данных IATA, World Economic Forum и статистических данных по развитию рынка грузовых авиаперевозок в России за 2013 г.)

Прогнозный показатель	Млрд руб.
Экономический эффект от полного внедрения e-Freight, в том числе:	1,84
от снижения затрат на бумажный документооборот	0,38
от уменьшения времени доставки грузов	0,44
от снижения затрат ресурсов	0,54
от увеличения объемов внешнеторгового оборота (дополнительно)	0,47

2011 г. № 500, от 29 июня 2011 г. № 501, от 29 июня 2011 г. № 502, решения Комиссии Таможенного Союза от 28 мая 2010 г. № 299, от 18 июня 2010 г. № 317, от 18 июня 2010 г. № 318, в части порядка государственного санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного контроля в пунктах пропуска.

В соответствии с принятыми технологиями разработаны информационные системы у всех участников внедрения стандарта. Они проходят тестирование на предмет устойчивого взаимодействия и подтверждения практического применения разработанных технологий (TO BE). Первые тесты по стандарту e-Freight провела авиакомпания «Аэрофлот» на транзитных рейсах в аэропорту Толмачево в июле 2012 г. К декабрю 2014 г. участники пилотной зоны выполнили 435 тестовых рейсов, из них:

- 172 – авиакомпания «ЭйрБридж-Карго»;
- 114 – авиакомпания «Сингапурские авиалинии»;
- 97 – авиакомпания «Аэрофлот»;
- 52 – авиакомпания Cargolux.

Проведено обучение сотрудников в пунктах доступа в четырех международных аэропортах:

- Домодедово (DME) – 246 тестовых рейсов;
- Шереметьево (SVO) – 107 тестовых рейсов;
- Толмачево (OVB) – 60 тестовых рейсов;
- Емельяново (KJA) – 19 тестовых рейсов.

Для выполнения тестовых рейсов в рамках пилотного проекта была разработана и внедрена на пунктах пропуска, в авиакомпаниях и аэропортах

информационная система (ИС) Customs Gateway. Основной функционал ИС Customs Gateway состоит в обеспечении совместимости форматов данных, направляемых в Единую автоматизированную информационную систему (ЕАИС) ФТС России из информационных систем участников грузовой цепочки. Дело в том, что участники грузовой цепочки (авиакомпания, СВХ и другие) пользуются различными профессиональными форматами (Cargo IMP, Cargo XML и другими), которые несовместимы с форматами XML, используемыми ФТС России и другими органами власти, поэтому необходим информационно-технологический шлюз, который подстраивается под постоянно изменяющиеся профессиональные форматы, обеспечивает форматно-логический контроль и накладывает электронную

Таблица 3. Перечень используемых в практике грузовых авиаперевозок документов, которые были переведены в электронный вид и приведены в соответствие с международными стандартами e-Freight и Альбомом форматов ФТС России

Имя документа (на английском)	Имя документа (на русском)	№	Стандарт (электронный документ) / сокращенное наименование в рамках IATA и e-Freight	№	Наименование документа, применяемого в Российской Федерации
Сопровождающие документы (air cargo)	Тарифы	1	Tariffs	1	Тарифы / Смет-Форматы
		2	Rating List	2	Уставочный лист
		3	Rating Way Bill	3	Договор на перевозку груза
	Транспортные	4	House Airway Bill	4	Воздушный документ (грузовая накладная)
		5	Master Way Bill	5	Грузовая накладная (грузовая накладная)
		6	Flight Manifest	6	Грузовая ведомость
	Пассажирские	7	Export-Cargo Declaration	7	Сопровождающий документ (улеты)
		8	Export-Cargo Declaration	8	Сопровождающий документ (улеты)
		9	Embargo Release Report	9	Решение на вылет и возврат
		10	Embargo Release Report	10	Решение на вылет и возврат
		11	Export Cargo Declaration	11	Сопровождающий документ (улеты)
		12	Export Cargo Declaration	12	Сопровождающий документ (улеты)
		13	Embargo Release Report	13	Решение на вылет и возврат
Документы на экспорт и импорт (air cargo)	Тарифы	14	Certificate of Origin (COO)	14	Решение на вылет и возврат
		15	Certificate of Origin (COO)	15	Сопровождающий документ (улеты)
	Транспортные	16	Export Permitted Goods Declaration (EPGD)	16	Сопровождающий документ (улеты)
		17	Export Permitted Goods Declaration (EPGD)	17	Сопровождающий документ (улеты)
		18	Flight Standard List (FSL)	18	Сопровождающий документ (улеты)
		19	Security Declaration	19	Сопровождающий документ (улеты)
	Пассажирские	20	Export Permitted Goods Declaration (EPGD)	20	Сопровождающий документ (улеты)
		21	Export Permitted Goods Declaration (EPGD)	21	Сопровождающий документ (улеты)
		22	Export Permitted Goods Declaration (EPGD)	22	Сопровождающий документ (улеты)
		23	Export Permitted Goods Declaration (EPGD)	23	Сопровождающий документ (улеты)
Иные документы (air cargo)	Транспортные	24	In Transit Permit	24	Сопровождающий документ (улеты)
		25	In Transit Permit	25	Сопровождающий документ (улеты)
	Выполнительный акт	26	Delivery Receipt	26	Акт приема-передачи груза
		27	Delivery Receipt	27	Акт приема-передачи груза
		28	Delivery Receipt	28	Акт приема-передачи груза
Сопровождающий документ	29	Delivery Receipt	29	Акт приема-передачи груза	

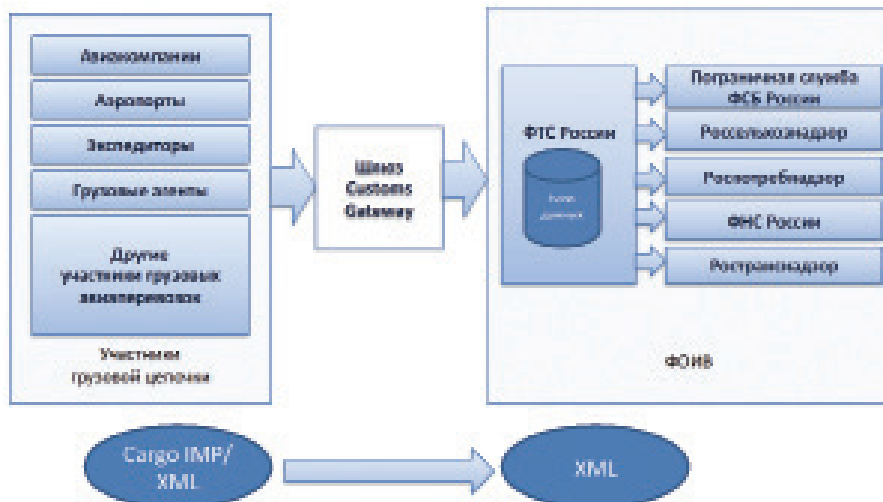


Рис. 2. Принципиальная схема работы ИС Customs Gateway на воздушном транспорте

подпись. Также эта система позволяет использовать механизм доверенной третьей стороны для обеспечения юридической значимости электронной подписи участников грузовой цепочки. Данный механизм обрабатывается в рамках пилотного проекта с участием компаний «Ростелеком», «Дойчтелеком», «Люфтганза» и «ЭйрБриджКарго». Принципиальная схема работы ИС Customs Gateway представлена на рис. 2.

В ходе разработки информационной системы Customs Gateway были переведены в электронный вид и приведены в соответствие с международными стандартами e-Freight и Альбомом форматов ФТС России более 40 документов, обеспечивающих работу участников грузовой цепочки на воздушном транспорте, в том числе представленные в табл. 3.

В рамках пилотного проекта была решена еще одна важная задача: использование электронных документов при подтверждении нулевой ставки НДС по международным грузовым авиаперевозкам. Это позволит отказаться от предоставления бумажных транспортных документов с отметками таможенных органов в пользу предоставления электронной формы реестра сведений о выполненных перевозках. В процессе работы удалось составить и согласовать со всеми участниками грузовой цепочки реестр сведений, подаваемых налогоплательщиками в налоговые органы (рис. 3). Он подтверждается также сведениями, содержащимися в реестре, согласованном между ФНС России и ФТС России (рис. 4). Чтобы проверить правильность электронного формирования сведений и их полноту, проведено по 15 тестовых рейсов авиакомпаний «Аэрофлот» и «ЭйрБриджКарго», кото-

рые прошли успешно. Таким образом, после принятия изменений в Налоговом Кодексе РФ появляется возможность использования исключительно электронных документов.

Разработка стандарта e-Freight и нормативно-правовых актов для его внедрения на воздушном транспорте в целом завершена. В 2015 г. планируется утвердить нормативные акты; завершить тестирование всех сценариев грузовых авиаперевозок и необходимых при этом электронных документов; перейти к опытному, а затем к постоянному их использованию при оформлении и сопровождении авиаперевозок обычных грузов.

Налоговый период: Налогоплательщик: ИНН: Наименование: Нод операции:																
№ п/п	Наименование авиалинии	Регистрационный номер авиалинии (или авиалайнера)	Грузополучатель			Грузоотправитель			Маршрут		Авиас					Налоговая база при применении нулевой ставки НДС на экспорт/услуги (руб.)
			ИНН	Наименование	Адрес	ИНН	Наименование	Адрес	Код аэропорта отправления	Код аэропорта назначения	Код аэропорта отправления	Код аэропорта назначения	Номер рейса	Датировка		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
С	С	ИМ	И	О	С	И	О	О	О	О	СМ	СМ	СМ	СМ	О	

Рис. 3. Состав реестра сведений, подаваемых налогоплательщиками в налоговые органы



Рис. 4. Схема взаимодействия налогоплательщика, ФНС России и ФТС России

### Обязательное предварительное информирование таможи

Помимо тестовых рейсов по стандарту e-Freight проводятся также тесты по предварительному информированию (ПИ) таможенных органов согласно ст. 42 Таможенного кодекса Таможенного союза. В соответствии с этой статьей уполномоченные экономические операторы, перевозчики, в том числе таможенные перевозчики, таможенные представители и иные заинтересованные лица могут представлять таможенным органам в электронном виде предварительную информацию о товарах, предполагаемых к перемещению через таможенную границу, транспортных средствах международной перевозки, перемещающих такие товары, времени и месте прибытия товаров на таможенную территорию таможенного союза или убытия с такой территории, пассажирах, прибывающих на таможенную территорию таможенного союза или убывающих с такой территории. Так, ПИ в электронном виде в тестовом режиме проведено при выполнении более 500 рейсов различных авиакомпаний.

Обязательное ПИ таможенных органов во многих странах уже введено. В странах, входящих в Евразийский Экономический Союз, обязательное ПИ на воздушном транспорте планируется ввести к концу 2015 г. В связи с этим ФТС



России совместно с участниками пилотного проекта готовит приказ, предусматривающий все процедуры ПИ, а также возможность электронного документооборота по стандарту e-Freight.

Обязательное ПИ вводится в сфере работы и других видов транспорта. Так, для автомобилей оно введено с июля 2012 г. (решение № 899 Евразийской Экономической Комиссии от 9 декабря 2011 г.). Для железнодорожного транспорта – с октября 2014 г. (решение № 196 от 17 сентября 2013 г.). В работе морского транспорта обязательное ПИ будет вводиться в 2015 г.

ПИ требует предоставления электронных форм документов в ФТС России до момента физического появления груза в пункте пропуска. Тем не менее оно не отменяет необходимости предоставления бумажных документов на момент прохождения грузов.

Ускорение работы по обработке грузов на таможне идет за счет 100%-го дублирования предоставления документов в электронном и бумажном виде. Между тем введение ПИ может стать первым шагом к внедрению стандарта e-Freight на всех видах транспорта. Это, в свою очередь, является одним из необходи-

мых, начальных этапов на пути формирования национального «единого окна». Примером такой методологии может служить международный стандарт внедрения e-Freight и механизма «единого окна», разработанный ЕЭК ООН. В нем выделяется пять основных этапов [3]:

- безбумажная таможня, внедрение стандарта e-Freight для таможенных органов;
- распространение стандарта e-Freight на другие государственные органы исполнительной власти, выполняющие контроль на границе;
- распространение стандарта e-Freight на все виды транспорта и обеспечение безбумажного взаимодействия между всеми участниками грузовой цепочки;
- национальная система «единого окна»;
- интегрированная региональная система «единого окна», объединяющая национальные «единые окна», например, региональное «единое окно» для всех стран — участников Евразийского Экономического Союза (ЕАЭК).

Таким образом, методология внедрения стандарта e-Freight в авиации может быть использована для его введе-

ния в сфере работы других видов транспорта и затем включена в национальную систему «единого окна» в качестве первого этапа его развития.

Внедрение «единого окна» актуально как для Российской Федерации в частности, так и для ЕАЭС в целом. На основании решения Высшего Евразийского экономического совета от 29 мая 2014 г. № 68 «Об основных направлениях развития механизма „единого окна“ в системе регулирования внешнеэкономической деятельности» будет разработан план мероприятий по реализации основных направлений развития механизма «единого окна» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности. Страны ЕАЭС намерены его реализовать до 2020 г. ■

#### Литература

1. Руководство e-Freight EC Roadmap Vision, Goals and Implementation. URL: <http://www.eskema.eu>.
2. Fact Sheet: e-freight and e-Air Waybill (e-AWB). URL: [www.iata.org/e-freight](http://www.iata.org/e-freight).
3. Single Window Planning and Implementation Guide. URL: [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trade/Publications/ECE-TRADE-404\\_SingleWindow.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trade/Publications/ECE-TRADE-404_SingleWindow.pdf).

Messe München International

Connecting Global Competence

В нужном месте в нужное время: На ведущей международной выставке логистики, мобильности, ИТ и управления цепями поставок Вас ожидают более 2000 участников из 63 стран. Вы не должны это пропустить!

**КУПИТЕ БИЛЕТ ПРЯМО СЕЙЧАС – ВСЕГО ПАРА КЛИКОВ:**

»» [www.transportlogistic.de/tickets/en](http://www.transportlogistic.de/tickets/en)



# LOGISTICS MAKES IT HAPPEN








**5–8 МАЯ 2015**  
MESSE MÜNCHEN,  
GERMANY

ООО «Мессе Мюнхен Консалтинг» • [info@messe-muenchen.ru](mailto:info@messe-muenchen.ru) • Тел. +7 495 697 16 70/72



**THE LEADING EXHIBITION**