

RAPPORT DU COMITÉ CONSULTATIF
DE L'UPU POUR POSTE MAROC

ZONE DE PROSPÉRITÉ POSTALE 2023

Traitement des envois d'entreprises
à consommateurs (B2C) par les
opérateurs désignés interconnectés



UPU

UNION
POSTALE
UNIVERSELLE

Publié par l'Union postale universelle (UPU)
Berne, Suisse

Imprimé en Suisse à l'imprimerie
du Bureau international de l'UPU

Copyright © 2023 – Union postale universelle

Sauf mention contraire, l'Union postale universelle détient les droits de propriété intellectuelle relatifs à la présente publication. La reproduction est autorisée à des fins non commerciales, sous réserve que les sources soient indiquées en bonne et due forme. Cette autorisation ne couvre pas les éléments de cette publication identifiés comme étant la propriété intellectuelle d'un tiers. Pour reproduire ces derniers, il est nécessaire d'obtenir l'autorisation des détenteurs des droits de propriété intellectuelle concernés.

TITLE: Rapport du Comité Consultatif de l'UPU pour Poste Maroc. Zone de prospérité postale – Traitement des envois d'entreprises à consommateurs (B2C) par les opérateurs désignés interconnectés

ISBN: 978-92-95116-31-3

CONCEPTION GRAPHIQUE: Sonja Denovski

CONTACT: CC@upu.int

RAPPORT DU COMITÉ CONSULTATIF
DE L'UPU POUR POSTE MAROC

ZONE DE PROSPÉRITÉ POSTALE 2023

Traitement des envois d'entreprises
à consommateurs (B2C) par les
opérateurs désignés interconnectés

Liste des figures

Figure 1: Virtualisation de l'«écosystème de confiance international» émergent	12
Figure 2: Modèle postal universel de l'UPU pour les données électroniques préalables, y compris les renseignements préalables concernant le fret avant chargement	15
Figure 3: Échange de données électroniques entre les postes, les douanes, les entreprises de transport et logistiques et toutes les parties prenantes à la chaîne logistique postale	16
Figure 4: Propriété des données - de l'interface électronique à l'expéditeur/au vendeur présumé > par le fret et la logistique > consolidation en fonction de la demande du consommateur > optimisation au dernier kilomètre (centres de microexécution)	16
Figure 5: Écosystème conçu de zone de prospérité postale	18
Figure 6: Entrepôts interconnectés gérés depuis l'étranger dans le commerce transfrontalier	19
Figure 7: Modèle économique pour les postes au sein d'une plate-forme de zone franche dédiée au commerce électronique dans un pays donné	20
Figure 8: Processus actuel à la poste marocaine (en l'état)	21
Figure 9: Proposition de processus pour la poste marocaine (projet)	22
Figure 10: Regroupement d'expéditions de faible valeur importées dans l'Union européenne dans des conteneurs et traitées séparément	22
Figure 11: Regroupement d'expéditions de faible valeur importées dans l'Union européenne dans des conteneurs et traitées séparément. Consolidé depuis plusieurs fournisseurs, certains étant des expéditions de faible valeur et d'autres non	23

Table des matières

Résumé analytique	7
Introduction	9
Transformer l'ancien privilège du traitement du courrier par les douanes en une autoroute prospère d'échanges postaux pour le commerce électronique	11
Le Global Trade 2.0	11
Transformer les services postaux universels en une autoroute de distribution interconnectée pour les envois B2C, utiliser des données harmonisées facilitées par l'UPU comme unificateur global de réseaux et solutions pour la vente au détail	13
Une occasion unique se présente aux opérateurs désignés de l'UPU: l'interopérabilité	14
L'opérateur désigné de l'UPU – Contrôleur d'accès et passerelle de données	16
Fonction de centre desservant les marchés intérieurs et transnationaux	17
Digitalisation basée sur le modèle postal universel de l'UPU et procédures douanières simplifiées	18
Bascule et mise à niveau du processus actuel vers un processus guidé par les données électroniques préalables	21
Conteneurisation des envois postaux pour le fret et modes de transport	21
Questions fréquemment posées par les acteurs du secteur postal élargi	25
Annexes	29

Résumé analytique

L'un des principaux objectifs de la Stratégie postale d'Abidjan et son Plan d'activités, adoptés par le Congrès d'Abidjan 2021, consiste à accroître le nombre d'opérateurs désignés ayant amélioré leur performance en mettant en œuvre des stratégies diversifiées et des améliorations opérationnelles sous la direction de l'Union postale universelle (UPU).

L'UPU et l'Organisation mondiale des douanes (OMD) ont récemment signé un accord de coopération visant une collaboration plus poussée afin d'exploiter les nouvelles opportunités dans les domaines du commerce électronique et de la sécurité du réseau. Dans le cadre de cette coopération renouvelée, les deux organisations se sont engagées à organiser la toute première Conférence mondiale conjointe OMD-UPU en juin 2023. Des responsables politiques et des décideurs des domaines douanier et postal examineront, entre autres sujets, la reprise économique post-COVID-19 en faisant le point sur les enseignements tirés pour fournir des renseignements sur les défis et les opportunités pour le commerce électronique transfrontalier et la chaîne logistique mondiale.

L'UPU a manifesté un intérêt croissant dans les travaux relatifs à l'Organisation mondiale des zones franches (WFZO), qui a rejoint le Comité consultatif (CC) de l'UPU en 2020. Le CC est le forum du secteur privé au sein de l'UPU et, depuis le 1er juillet 2022, il accepte l'adhésion des entreprises du secteur privé. Le CC a développé un concept sous la direction de WFZO et de l'UPU qui a abouti à un rapport sur les zones de prospérité postale (ZPP) en 2022.

La mondialisation des échanges a créé de nouveaux marchés et de nouvelles arènes pour les entreprises, conduisant à une croissance exponentielle du commerce électronique et du trafic postal. Les habitudes d'achat des consommateurs ont évolué en raison de cette mondialisation, et les tendances connexes ont connu une accélération tout au long de la crise liée à la COVID-19. Une croissance rapide de la conteneurisation des envois d'entreprises à consommateurs (B2C) a été observée mettant ainsi une forte pression sur les modèles postaux, les chaînes logistiques internationales et les chaînes de valeur mondiales existants.

Cela appelle de l'innovation et l'élaboration de nouvelles solutions pour le commerce international ainsi qu'une révision souple des normes et conventions internationales pertinentes. La collaboration entre les postes, les douanes et les membres de WFZO est ce qui a rassemblés les partenaires le 28 novembre 2022 au siège de la poste

marocaine, à Rabat. Deux des nouveaux membres du CC (MyDutyCollect, qui offre une plateforme douanière et fiscale transfrontalière pilotée par l'intelligence artificielle, et ShopRunBack, un intégrateur de technologie relative aux ZPP) qui ont rejoint celui-ci en 2022, ainsi qu'un nouveau postulant (Maersk), ont manifesté un grand intérêt pour l'initiative sur les ZPP et confirmé leur soutien à la poursuite du développement d'un modèle d'activités concernant les ZPP pour un projet pilote qui doit être lancé au Maroc au deuxième semestre de 2023.

Le présent rapport est destiné à servir de guide pour la poste marocaine. Il résume les avantages étudiés en vue de mettre en place un projet pilote pour analyser les moyens de rationaliser le fret aérien et le fret maritime de la poste marocaine. Un modèle d'activités et une feuille de route pour ce projet pilote, qui sera dirigé par la poste et la douane marocaines, avec l'appui d'acteurs du secteur postal élargi, est basé sur le modèle postal universel de l'UPU, qui fait office d'unificateur global de réseaux et solutions. Les envois B2C sur le réseau postal seront consolidés (conteneurisation des envois postaux) à des fins de fret et de transport, sans perdre leur identité postale et en permettant d'appliquer des processus de traitement de données de fret et de transport complémentaires. Les données préalables pour les envois B2C (commerce électronique postal) permettront l'intégration douanière et la collecte des taxes d'importation et des droits de douane de manière homogène.

Le privilège du traitement douanier par les postes sera amélioré pour devenir une autoroute de la prospérité postale pour le commerce électronique. Les données électroniques préalables (EAD) pour chaque envoi postal contenant des marchandises seront utilisées à cette fin. L'utilisation de données harmonisées facilitées par l'UPU offre un potentiel pour transformer le service postal universel en une autoroute de distribution interconnectée pour les envois B2C. Même lorsque les données de l'UPU ne sont pas strictement conformes aux exigences nationales ou régionales en matière de données aux fins de douane et de sûreté et sécurité du transport et des produits, elles sont complémentaires et, une fois analysées, peuvent être cartographiées. Le projet concernant les ZPP est opportun, car il s'appuie sur la transmission préalable de données mondiales harmonisées pour tous les envois ainsi que sur les efforts déployés par l'ONU et ses membres pour harmoniser les systèmes d'information sur le fret et le transport.

Introduction

Quatre-vingt-dix pour cent de toutes les distributions réalisées dans le cadre du commerce électronique sont assurées par 10% des opérateurs de services de messagerie, express et de colis¹

Les opérateurs plus grands ou plus résilients ont tiré profit des perturbations provoquées par la COVID-19 et des difficultés financières induites par la crise ukrainienne et sont en mesure de prospérer dans un contexte de chaîne logistique en difficulté.

Plus de 50% de tous les envois de détail sont maintenant gérés via une infrastructure de chaîne logistique transcontinentale interconnectée émergente²

Les réseaux de distribution internationale B2C utilisés pour distribuer les envois aux consommateurs combineront les solutions de distribution d'entreprise à entreprise à consommateur (B2B2C) sur le dernier kilomètre de fret et nationales et reflèteront les préférences individuelles des destinataires. Les services de distribution postale internationale seront remodelés avec l'apparition de réseaux interconnectés efficaces (les autoroutes de distribution des colis, facilitées par des projets tels que le projet sur les ZPP).

Les volumes suivis dans le réseau de bout en bout de l'UPU ont chuté de 50% en deux ans et demi³

Le nouveau système de rémunération postal et les nouvelles taxes douanières et d'importation harmonisées pour l'ensemble du secteur (c'est-à-dire le paquet de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) sur le commerce électronique de l'Union européenne (UE), le système de contrôle des importations 2 (ICS2), «STOP Act» des États-Unis d'Amérique, etc.) ont rendu le réseau de l'UPU économiquement moins attractif pour les opérateurs désignés. Par conséquent, les volumes postaux ont fait l'objet d'accords bilatéraux et multilatéraux et d'une intégration directe dans les modèles de distribution à la destination.

La majorité des envois B2C sont distribués en employant la transmission d'EAD harmonisées

Les flux de données, tels que ceux du modèle postal universel UPU-OMD, complètent les règles en matière de dédouanement, de taxes d'importation et de sécurité et sûreté du transport et des produits partout dans le monde. Cependant, avec les volumes quittant le réseau postal de l'UPU, de larges parts des données internationales relatives aux envois distribués ne sont plus saisies dans les systèmes de suivi de l'UPU, tandis que la numérisation suit la voie ouverte par les organisations onusiennes spécialisées (UPU, Union internationale des télécommunications, OMD, Organisation de l'aviation civile internationale, etc.) et inscrite dans les législations et les règlements (paquet de la TVA sur le commerce électronique de l'UE, etc.).

1 Source: CLS/eCommerce Europe

2 Source: CLS/eCommerce Europe

3 Source: UPU

Le dépôt préalable des documents électroniques au niveau de l'envoi permet d'harmoniser préalablement les données pour tous les modes de fret et de transport

La distribution durable, rapide, efficace et sécurisée des envois B2C (commerce électronique) s'appuie sur des réseaux interchangeables supportés par tous les modes de fret et de transport. Les systèmes d'informations électroniques sur le transport du fret, qui permettent une interconnectivité homogène, apparaissent comme des infrastructures régionales et mondiales de «plates-formes fédérées» qui constituent un avantage concurrentiel pour les économies dans lesquelles ils sont exploités.

Les systèmes d'enregistrement des vendeurs reportent la responsabilité sur le vendeur (présumé)

Tandis que le représentant direct ou indirect du vendeur/destinataire d'un envoi était responsable de la saisie de données correctes au point d'entrée, les EAD et le dépôt préalable des documents douaniers (rapports sur la sécurité et la sûreté du transport et des produits ainsi que sur la durabilité) électroniques sont liés aux données provenant de la source (sûre), représentée par un identifiant numérique authentifié. Le résultat est un ensemble de données plus précises et de meilleure qualité. Ces données sont partagées et vérifiées (autorités fiscales et douanières). Exemples: système de guichet unique à l'importation (IOSS) de l'UE pour la déclaration de la TVA et systèmes d'enregistrement des vendeurs de l'Australie, de la Norvège, du Royaume-Uni et de Singapour.

Le conditionnement durable et la mesure, la comptabilité et la notification des émissions de CO₂ et de gaz à effet de serre harmonisées au niveau mondial seront réalisés au moyen des données déjà disponibles

La distribution respectueuse de l'environnement des envois B2C sera dictée par les consommateurs qui demandent des choix de distribution plus propre et durable. Les détaillants et les opérateurs chargés de la distribution devront signaler et prouver que leurs services respectent les normes d'évaluation et de notification mondiale directement applicables.

Transformer l'ancien privilège du traitement du courrier par les douanes en une auto-route prospère d'échanges postaux pour le commerce électronique

Grâce au commerce électronique mondial, les frontières nationales, qui étaient des lignes physiques de démarcation, deviennent des emplacements définis numériquement au sein de la chaîne de valeur mondiale. Lorsque des clients réalisent des achats par le biais de leur smartphone, la procédure de franchissement des frontières liée à la distribution des envois B2C (activités issues du commerce électronique) est lancée.

Ce qui est peu à peu connu comme le «Global Trade 2.0» (commerce international 2.0, le modèle d'écosystème lié au commerce électronique, par opposition à celui du commerce classique) émerge comme une plateforme intégrée et ouverte de systèmes industriels connectés, à laquelle les gouvernements et les institutions spécialisées (UPU, OMD, Organisation mondiale du commerce, CEFACT-ONU, Association du transport aérien international (IATA), etc.) relient leurs systèmes et applications.

LE GLOBAL TRADE 2.0:

établit un **écosystème international de confiance** pour les importations et exportations en établissant un gage de conformité et des réseaux de certification connexes pour que les réseaux conformes puissent franchir les frontières en toute transparence; à l'inverse, les réseaux non conformes seront traités en fonction du risque qu'ils peuvent représenter pour les autorités et institutions;

crée un **nouveau paysage numérique commercial entre les entreprises (B2B) et entre les entreprises et les particuliers (B2C)**, accélérant son développement grâce au partage d'EAD de haute qualité permettant de prouver la conformité et/ou le respect des normes;

améliore le statut d'**opérateur économique agréé** en créant un système de certification qui constitue un cadre de normes sécurisé au sein d'un modèle entièrement numérique de partage des données avec les autres gouvernements et autorités pour accélérer la mainlevée aux frontières et la distribution finale aux consommateurs;

met en place des **zones sécurisées** reconnues dans le cadre de WFZO dans lesquelles les ports francs, les zones franches et d'autres types de zones économiques spéciales (collectivement dénommées «zones franches») peuvent obtenir un gage de conformité pour une durée de deux ans afin de devenir une **zone franche avancée reconnue** en prouvant leurs pratiques sécurisées, y compris la numérisation de leurs procédures douanières et la sûreté et sécurité y relatives pour le transport et la conformité.

Transformer les services postaux universels en une autoroute de distribution interconnectée pour les envois B2C, utiliser des données harmonisées facilitées par l'UPU comme unificateur global de réseaux et solutions pour la vente au détail

Les données disponibles indiquent que le réseau postal de l'UPU perd du volume, malgré le fait que les volumes globaux intérieurs et transfrontaliers continuent à augmenter de manière importante. Selon les informations dont nous disposons, la croissance des expéditions issues du commerce électronique se déroule hors du réseau postal de l'UPU. Les données obligatoires (harmonisées mondialement) liées à chaque envoi postal contenant des marchandises:

sont échangées au préalable entre les opérateurs désignés de l'UPU;

– doivent être fournies dans les formules douanières postales et leur équivalent numérique (la cartographie est possible dans la mesure où les spécifications des données connexes sont harmonisées et font référence à des dénominateurs communs) utilisés par les transporteurs pour offrir leurs

services de fret et de transport;

– doivent être présentées aux douanes (à la sortie (origine) et à l'entrée (destination));

– doivent, aux fins de la sécurité du transport, être échangées avec les compagnies de transport de fret aérien avant le chargement aux fins de contrôles de sécurité obligatoires;

– sont utilisées pour le calcul des taxes d'importation et des droits de douane (y compris les coûts au débarquement et le rendu droits acquittés).

UNE OCCASION UNIQUE SE PRÉSENTE AUX OPÉRATEURS DÉSIGNÉS DE L'UPU: L'INTEROPÉRABILITÉ

Les services fournis par les opérateurs désignés de l'UPU ont un avantage considérable lorsqu'ils utilisent une infrastructure facilitée des technologies de l'information et de la communication à l'échelle mondiale alignée avec l'OMD et recommandée aux fins du dédouanement postal et de la sécurité du transport.

L'élaboration du concept de ZPP, lancée le 28 novembre 2022 à Rabat, exploite le modèle postal universel de l'UPU et établit le lien manquant du modèle (v. figure 2) en sécurisant la connexion vers le vendeur (fournisseur présumé).

Cette première étape (appelée flux «0») est essentielle, car il s'agit de l'étape à laquelle l'ensemble des données liées au contenu pour l'envoi postal sont disponibles aux fins de l'établissement de tous les documents électroniques et sont déposées au préalable en vue des fonctionnalités de la chaîne logistique associée, bien avant la réalisation concrète du service.

Il s'agit aussi de l'étape à laquelle les données nécessaires à la fourniture de l'identifiant de transport obligatoire (un code à barres S10 de l'UPU ou un identifiant S26 si un opérateur postal non désigné est impliqué) peuvent être initiées. Ces données contiennent des informations sur le produit et service ainsi que sur la relation contractuelle entre le fournisseur de service postal (le premier fournisseur logistique) et l'expéditeur (vendeur présumé) et revêtent une grande importance en matière de gestion des risques associés (qualité des données au niveau de l'envoi) et de responsabilité en matière de taxes d'importation et de droits de douane.

Si le modèle postal universel de l'UPU (basé sur les spécifications relatives aux échanges d'EAD harmonisées de l'UPU) est bien établi et déjà couplé aux exigences en matière de sécurité du fret aérien pour la sécurité exigée lors de la phase avant chargement, il est indispensable d'établir les deux types de données ci-après:

Ensemble des EAD au niveau de l'envoi postal.

EAD consolidées au niveau de l'expédition (pour suivre le processus

physique, y compris les manifestes et les lettres de transport dans le cadre du transport et du fret, etc.).

L'avantage est **la création d'un canal fiable**, entretenu et fourni par des opérateurs désignés nationaux (à la sortie et à l'entrée), entièrement intégré dans les applications douanières et de sécurité du transport **au niveau des envois** et directement interconnecté avec la distribution au dernier kilomètre et la perception des taxes et droits applicables.

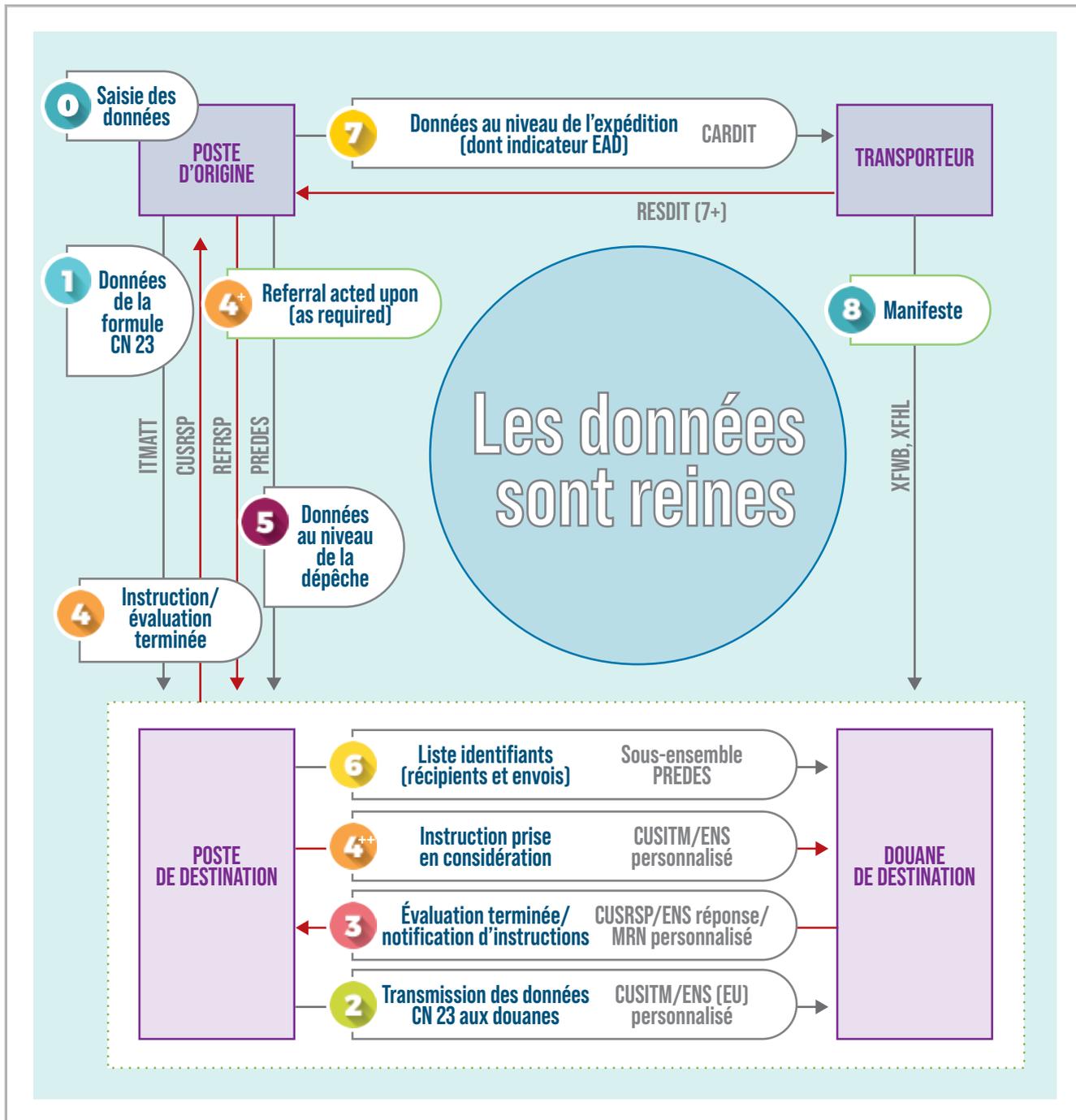
Une fois que les envois postaux ont été consolidés dans les expéditions, le fret et le transport associés nécessitent une interconnectivité transparente à tous les modes de transport et un respect des exigences obligatoires en matière de données y relatives de manière que les opérations relatives au fret et au transport soient réalisées sans perte d'identité lors du traitement des envois par les transporteurs. Par conséquent, l'interconnectivité directe doit garantir l'interopérabilité (rétrocompatibilité et compatibilité future des systèmes d'information) de façon que les manifestes de fret et de transport déposés au préalable fassent référence aux envois postaux et que ces derniers puissent être identifiés dans le cadre d'un manifeste.

Remarque: l'un des principaux avantages du canal postal sont les procédures douanières simplifiées et numérisées au niveau des envois sur la base des spécifications obligatoires mises en œuvre internationalement. Autrement dit, cela signifie que le canal postal permet aux opérateurs désignés du pays de destination de mettre en place un dépôt préalable entièrement numérique des procédures douanières électroniques: les envois postaux sont ainsi annoncés au préalable et les évaluations des risques liées aux douanes peuvent être réalisées électroniquement à l'avance. Seuls les envois présélectionnés pour une inspection électronique par les douanes peuvent être triés et présentés pour inspection, tandis que les autres envois postaux peuvent circuler librement à leur arrivée.⁴

Dans le cadre de l'approche de ZPP proposée au Maroc, l'intégration en aval nécessaire dans les applications douanières et relatives à la sécurité du transport est une conséquence du déploiement obligatoire du modèle postal universel de l'UPU et des RPCF-AC. Toutefois, les avantages en matière de dédouanement au niveau des envois seraient significatifs et pourraient permettre de regagner les volumes perdus au profit du canal de dédouanement commercial B2B.

⁴ Le train de mesures de l'UE concernant la TVA sur le commerce électronique (en vigueur depuis le 1er juillet 2021) pour les expéditions de faible valeur (envois postaux d'une valeur intrinsèque inférieure à 150 EUR) applique ce principe du guichet unique pour les importations au mécanisme de dédouanement par une autorité douanière compétente et la mise en libre pratique dans toute l'UE.

Figure 2: **Modèle postal universel de l'UPU pour les données électroniques préalables, y compris les renseignements préalables concernant le fret avant chargement²**



Source: UPU

5 Les lignes directrices de l'IATA relatives aux renseignements préalables concernant le fret avant chargement (RPCF-AC) prévoient des procédures harmonisées et normalisées pour la transmission de ces informations dans un manuel unique et complet qui permet aux utilisateurs d'améliorer l'efficacité de leurs procédures et leur conformité avec les exigences réglementaires applicables en la matière aux États-Unis d'Amérique, au Canada, aux Émirats arabes unis, au Royaume-Uni et dans l'UE. Une attention particulière est prêtée à la mise en œuvre du système de contrôle des importations 2 (ICS2) de l'UE, qui entrera en vigueur en mars 2023.

Opérateur désigné de l'UPU – Contrôleur d'accès et passerelle de données

Le premier opérateur logistique, l'opérateur postal/de colis-messagerie-express qui confectionne l'expédition postale, enclenche la chaîne de distribution de bout en bout. Étant donné que les données sont obligatoires dès le premier maillon de la chaîne de valeur, et que l'UPU a mis en place un environnement mondial harmonisé et facilite et maintient cet environnement au nom de ses 192 Pays-membres, cette position est unique pour les opérateurs désignés nationaux.

Le modèle postal universel de l'UPU, les EAD et les RPCF-AC ont fait de l'opérateur désigné une passerelle de données sur le marché transnational et sur le marché intérieur.

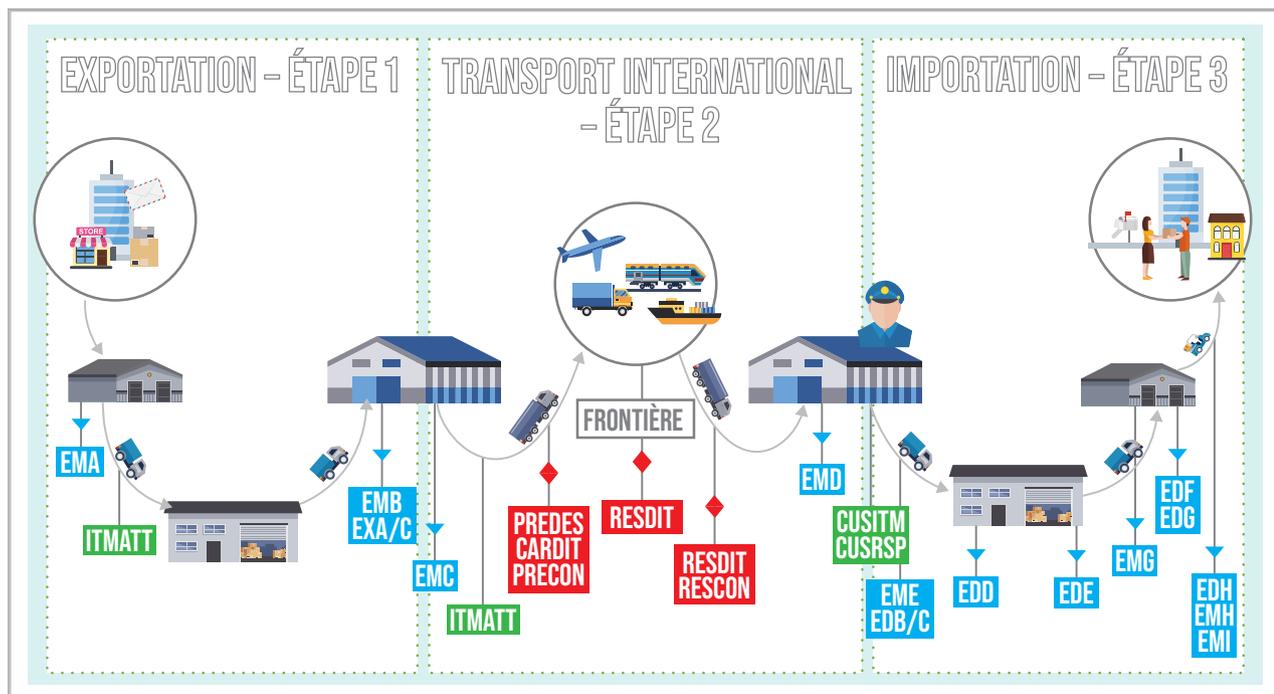
Cela devient encore plus évident quand les données sont utilisées pour répondre aux préférences des destinataires (à savoir livraison en l'absence du destinataire⁶, the use of pick-up and drop-off points, or mobile data delivery

preferences) and added value services such as cash-on-delivery (COD), etc.

La fonction de passerelle de données est de la plus grande valeur, même lorsque les envois sont insérés dans les réseaux de distribution de partenaires de coopération. L'exemple des pays les plus avancés (Allemagne, États-Unis d'Amérique, etc.⁷) montre que les modèles de cooptation basés sur les coûts apportent des avantages commerciaux aux concurrents perçus comme égaux. Le modèle de ZPP tire un avantage de cette fonction unique. Alors que l'UPU reste l'unificateur mondial des réseaux et des solutions, la fonction de contrôleur d'accès revient aux opérateurs désignés, transmettant les EAD en particulier quand le fret et le transport relèvent plutôt de sa fonction commerciale que de prestataire désigné.

Une part essentielle de la proposition de valeur postale est

Figure 3: Échange de données électroniques entre les postes, les douanes, les entreprises de transport et logistiques et toutes les parties prenantes à la chaîne logistique postale



Source: UPU

6 La plupart des économies ont montré clairement que les options de distribution en l'absence du destinataire ne sont possibles que lorsque les données sont disponibles à l'avance, de sorte que cette option ne peut pas être exploitée à des fins délictueuses ou illicites.

7 Collaborations en amont et en aval des prestataires du service postal universel et des opérateurs colis-messagerie-express.

Fonction de centre desservant les marchés intérieurs et transnationaux

le segment transport et fret (v. figure 3, transport international étape 2). Les données collectées par l'expéditeur, ou par le vendeur présumé (place de marché, boutique Web, etc., le point de vente), sont cruciales pour la fourniture de données RPCF-AC.

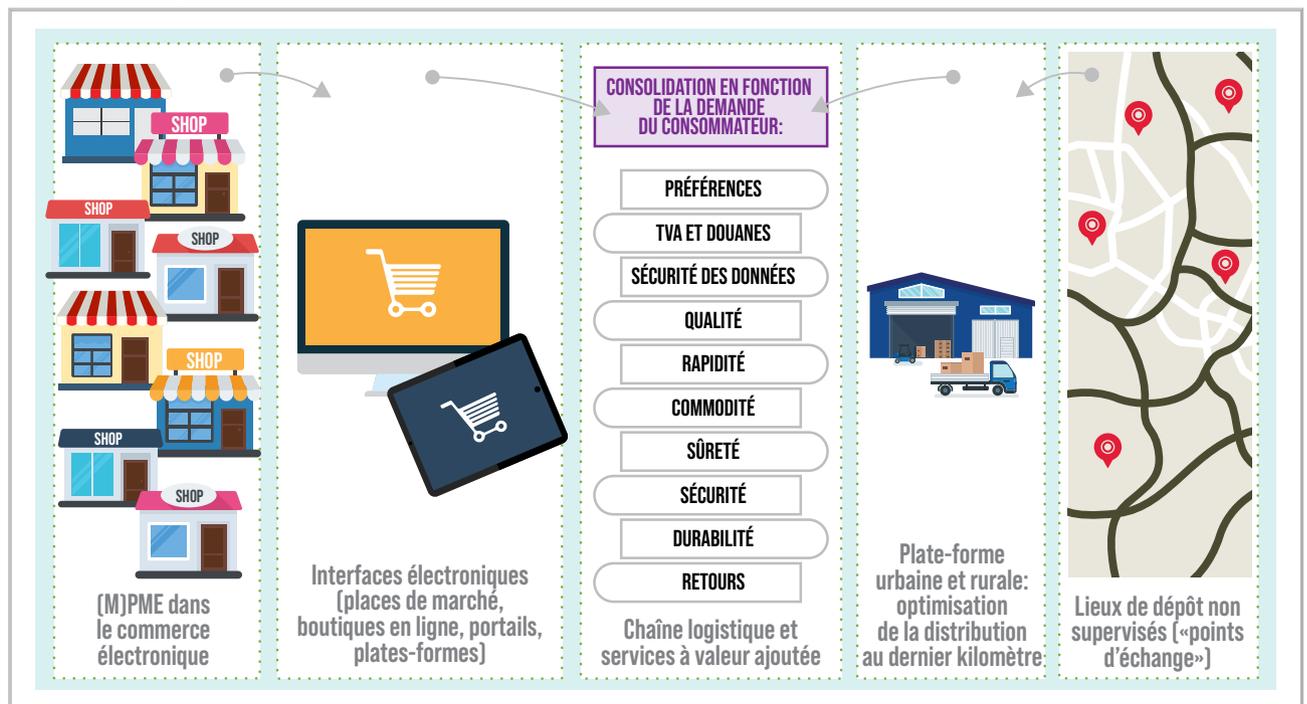
Étant donné que les EAD postales contiennent les données obligatoires au niveau de l'envoi postal, les RPCF-AC suivent le modèle postal universel déjà établi de l'UPU.

Une fois la ZPP établie, une valeur supplémentaire peut être générée dans des scénarios B2B2C. Le fret postal et l'étape logistique, sur la base de données au niveau de l'envoi postal et d'informations sur le fret consolidé et le transport, seront conformes aux exigences en matière de digitalisation qui s'annoncent dans ce domaine, en particulier parce que les événements de suivi et localisation pour la poste et le fret sont harmonisés et liés aux événements cruciaux obligatoires dans l'échange d'EAD aux niveaux de l'envoi et de l'expédition (notamment des manifestes du mode de transport).

Toutefois, dans le cadre des exigences juridiques et réglementaires (dues aux questions de sûreté du transport et des produits et de perception des taxes douanières), les données disponibles au niveau de l'envoi peuvent être consolidées et exploitées pour optimiser significativement l'aspect B2B du fret et de la logistique, avec un net avantage pour l'étape B2C liée.

C'est encore plus évident en ce qui concerne les échanges transfrontaliers, car la migration de centres de fret et de logistique, tels que les zones libres, débouchera sur des modèles d'activité modifiés en conséquence, comme c'est déjà le cas⁸. La poursuite de la digitalisation du commerce intérieur et transfrontalier sera basée sur des données réelles et la capacité de les gérer jusqu'au niveau de chaque expédition postale.

Figure 4: **Propriété des données – de l'interface électronique à l'expéditeur/au vendeur présumé > par le fret et la logistique > consolidation en fonction de la demande du consommateur > optimisation au dernier kilomètre (centres de microexécution)**



Source: CLS and Ecommerce Europe 2017

8 Voir annexe: Conseil chinois pour la promotion du commerce international: «Guidelines for overseas warehouse services in cross-border trade»(Lignes directrices pour les services d'entreposage à l'étranger dans le commerce transnational).

Digitalisation basée sur le modèle postal universel de l'UPU et procédures douanières simplifiées

L'initiative de zones franches de l'UPU (ZPP) a été conçue pour rassembler les gouvernements africains autour d'une stratégie inclusive commune visant à permettre aux microentreprises et petites et moyennes entreprises (MPME) et aux citoyens d'accéder au commerce électronique grâce au réseau postal.

prenantes à cette initiative. D'autres parties intéressées publiques ou privées peuvent se joindre à l'initiative en concluant un partenariat avec les pouvoirs publics ou la poste, selon leur domaine d'activité et la valeur ajoutée qu'elles peuvent apporter (expertise en matière de chaîne logistique ou de technologie de l'information).

Les pouvoirs publics (c'est-à-dire les autorités douanières et les ministères concernés) et la poste (les opérateurs désignés nationaux) sont les deux principales parties

Figure 5: Écosystème conçu de zone de prospérité postale

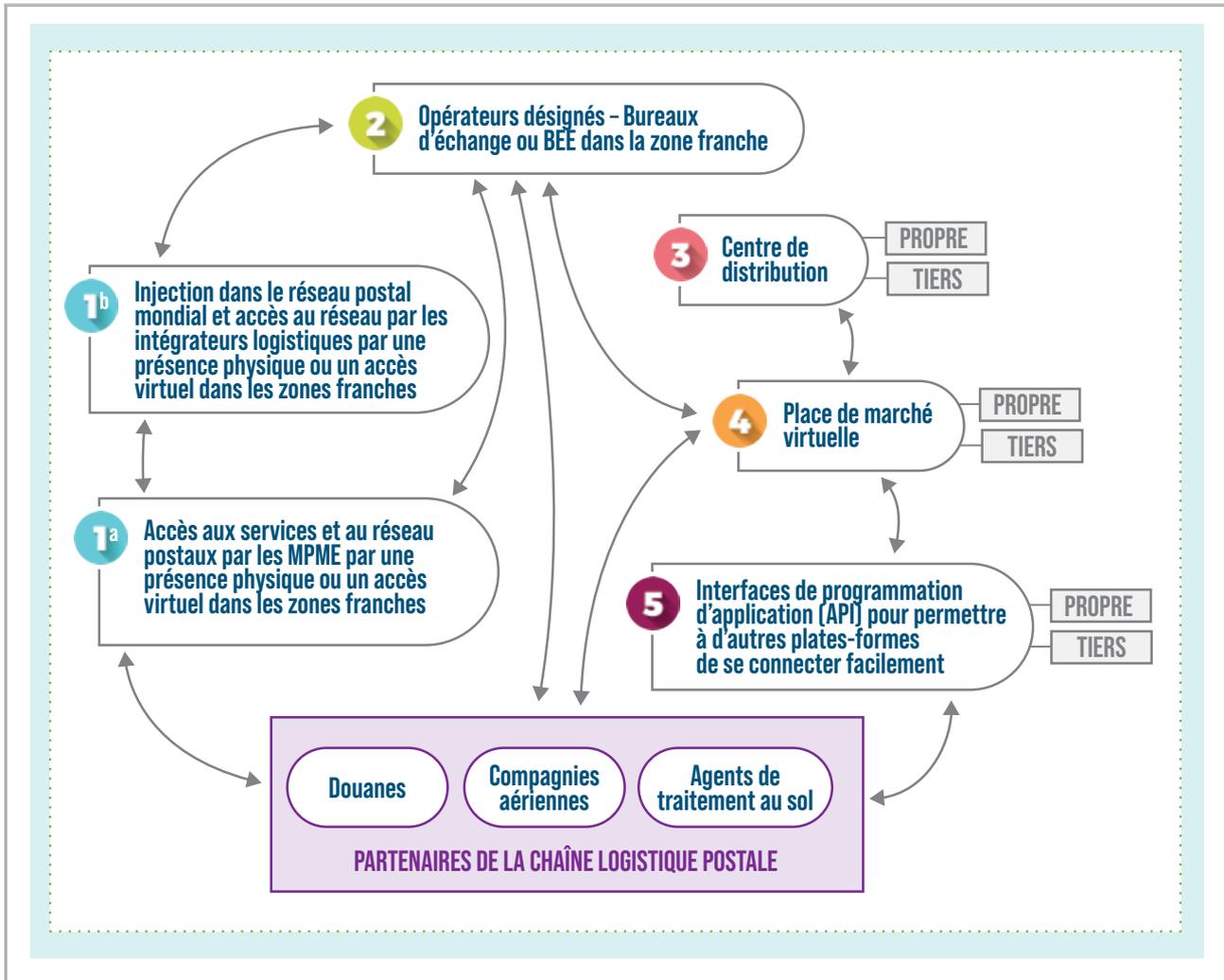


Figure 6: Entrepôts interconnectés gérés depuis l'étranger dans le commerce transfrontalier



Source: : projet ISO du Conseil chinois pour la promotion du commerce international

Le projet devrait entraîner la création, à l'intérieur des zones franches, de deux réseaux reposant sur des solutions de l'UPU:

Un réseau de centres de tri postal exploité par les opérateurs désignés exclusivement par le biais de bureaux d'échange et/ou de bureaux d'échange extraterritoriaux (BEE) (là où c'est possible et accepté par les Pays-membres de l'UPU concernés).

Un autre réseau constitué par les centres d'exécution exploités par les opérateurs désignés et/ou des tierces parties.

Le projet devrait entraîner la création de places de marché virtuelles⁹ pour les MPME, entretenues par les postes et ou de tierces parties.

Du fait des difficultés rencontrées par la chaîne logistique durant la pandémie [de COVID-19] et à cause de la crise en Ukraine, les économies engagées dans la distribution mondiale et l'expédition de marchandises depuis le pays d'origine doivent gérer des entrepôts dans le monde entier. Grâce à des systèmes interconnectés de gestion d'inventaire, les consommateurs se trouvant à proximité des installations peuvent être servis plus rapidement et l'exécution [des commandes] peut garantir que les taxes et droits de douane ne sont perçus qu'une fois que les

articles vendus sont stockés dans des entrepôts contrôlés par les douanes (autrement dit: «mis sous douane»)¹⁰

Les spécialistes en matière de gestion de la chaîne logistique de WFZO ainsi que les fournisseurs de technologie de l'information spécialisée participant déjà au projet de ZPP proposent ce genre de service.

Étant donné la description globale harmonisée des marchandises, la supervision par les autorités nationales peut être facilitée dans les écosphères postale et commerciale.

Une fois qu'une vente est conclue et que les marchandises ont été localisées (le plus près possible de l'adresse du destinataire), l'accès au réseau postal mondial sera facilité par des points d'accès, c'est-à-dire les centres de traitement du courrier international (CTCI) situés dans les zones franches où sont localisées les marchandises et gérés les inventaires.

Le modèle du projet de ZPP a été élaboré en parallèle avec l'approche du Conseil chinois pour la promotion du commerce international, profitant de la proposition de valeur unique déjà apportée par l'UPU.

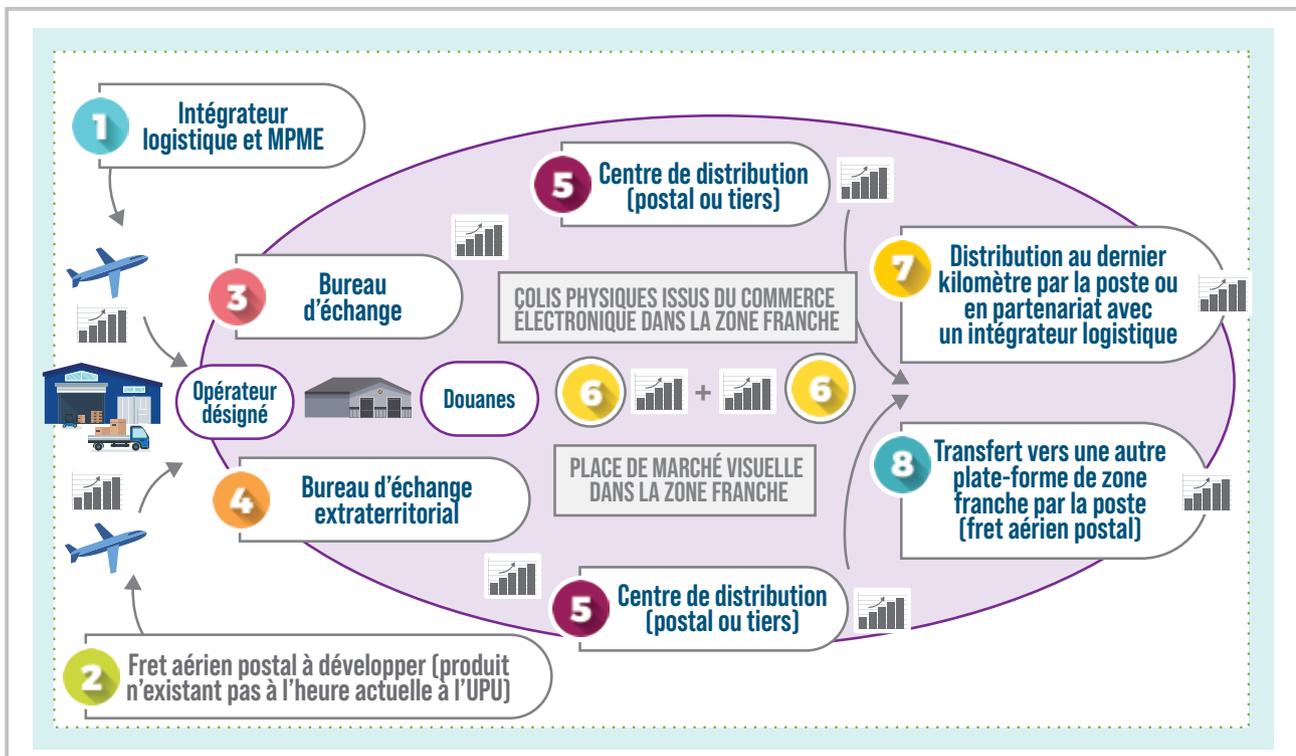
⁹ Annexe: les données harmonisées représentant les marchandises dans les interfaces électroniques (places de marché) sont un prérequis pour la collecte par les postes.

¹⁰ Un entrepôt sous douane est un bâtiment ou une autre zone sécurisée dans laquelle des marchandises passibles de droits peuvent être stockées, manipulées ou subir des opérations de fabrication sans paiement de droits. Il peut être géré par l'État ou par une entreprise privée.

Explication du modèle de recettes de l'opérateur désigné:

- 1 L'opérateur désigné facture les frais de l'intégrateur logistique pour transporter les colis issus du commerce électronique depuis les locaux de fret aérien jusqu'au bureau d'échange/BEE au sein de la zone franche¹¹;
- 2 Si l'UPU crée un nouveau produit «fret postal», celui-ci devient une source de recettes pour les Pays-membres de l'UPU et augmente la capacité des opérateurs désignés en matière de fret¹²;
- 3 Le bureau d'échange facture des frais pour le dédouanement des colis issus du commerce électronique.
- 4 Le cas échéant, le BEE facture des frais pour le dédouanement des colis issus du commerce électronique.
- 5 L'opérateur désigné facture des frais pour le stockage des colis issus du commerce électronique au centre de traitement.
- 6 L'UPU facture des frais de transaction pour chaque transaction effectuée sur la place de marché virtuelle.
- 7 L'opérateur désigné facture des frais pour la distribution au dernier kilomètre ou des frais de transit (y compris pour la facilitation des données obligatoires relatives à la sécurité du transport)¹³;
- 8 L'opérateur désigné facture des frais pour le transfert des colis issus du commerce électronique vers une autre plate-forme de zone franche dédiée au commerce électronique pour gérer l'entreposage à l'étranger et aider les interfaces électroniques à mieux retenir leur clientèle.

Figure 7: **Modèle économique pour les postes au sein d'une plate-forme de zone franche dédiée au commerce électronique dans un pays donné**

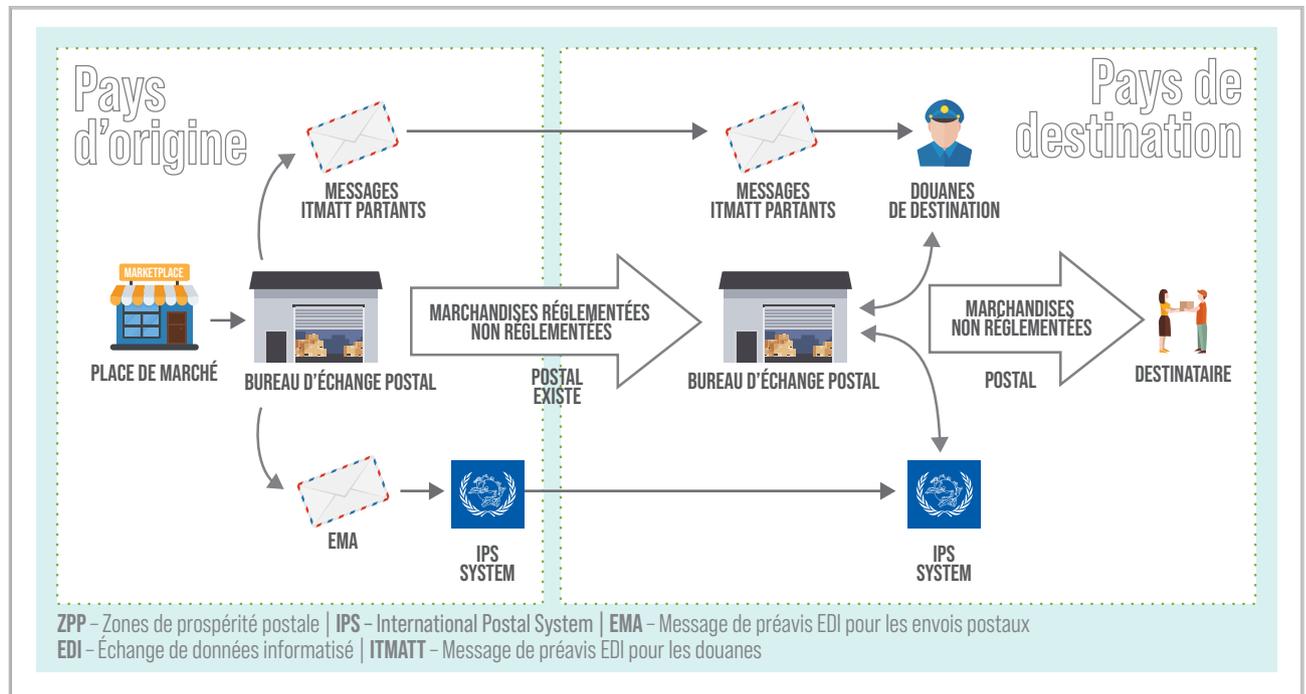


Source: UPU

11 Cela peut inclure la facilitation de l'étape de transport (v. «Conteneurisation des envois postaux pour le fret et modes de transport»), y compris le traitement obligatoire pour les douanes et la sécurité du transport, si nécessaire

12 Voir «Conteneurisation des envois postaux pour le fret et modes de transport».

13 RPCF-AC/système de contrôle des importations 2, etc.

Figure 8: **Processus actuel à la poste marocaine (en l'état)**

Source: documents de ZPP

BASCULE ET MISE À NIVEAU DU PROCESSUS ACTUEL VERS UN PROCESSUS GUIDÉ PAR LES DONNÉES ÉLECTRONIQUES PRÉALABLES

Le processus actuel, qui s'appuie uniquement sur UPU POST*Net et les EAD des envois postaux contenant des marchandises, a été analysé et qualifié comme un bon point de départ.

Outre le processus actuel (v. figure 8), le projet de ZPP se concentre sur la mise en œuvre d'une seconde strate s'appuyant sur les échanges d'EAD déjà en place. La cartographie basée sur les EAD harmonisées au niveau des envois postaux peut être établie selon les besoins pour que:

l'intégrité des données au niveau des envois postaux soit maintenue;

les ressources commerciales, telles que les ressources de fret et de transport, soient utilisées dans le cadre du concept d'une plate-forme unifiée sur laquelle aucune des ressources de données n'est prioritaire et où seule l'intégrité juridique et réglementaire des processus liés aux données postales, de fret et de transport reste intacte.

Ainsi, les EAD et les procédures douanières simplifiées (version numérique de la formule CN 23) serviront de point de départ pour les processus douaniers à l'importation et à l'exportation et pour la sécurité du transport. En introduisant un «intégrateur de ZPP», la facilitation globale s'appuyant sur les données des processus de transport, postaux et douaniers sera réussie, en particulier puisque le modèle postal universel de l'UPU apportera les données nécessaires et l'intégrateur de ZPP appliquera des fonctionnalités de cartographie quand des interfaces avec des applications seront nécessaires.

Ces interfaces pourront être établies pour servir de passerelle entre les services de gestion des données spécifiques au fret et au transport (pour permettre les processus relatifs aux RPCF-AC), ainsi que les applications douanières nationales, qui peuvent utiliser des définitions des données similaires (mais pas identiques) à celles du modèle postal universel/EAD de l'UPU.

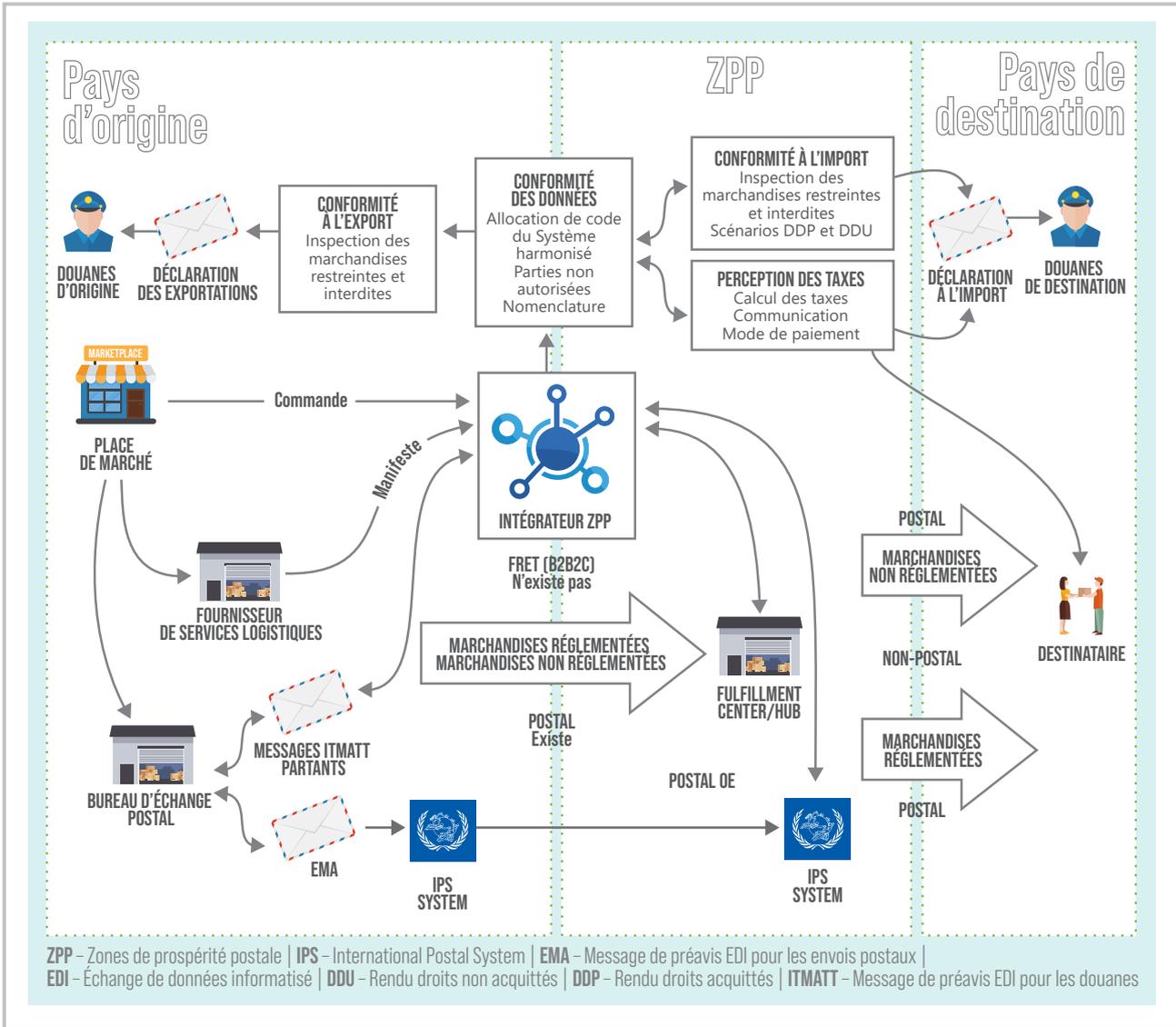
CONTENEURISATION DES ENVOIS POSTAUX POUR LE FRET ET MODES DE TRANSPORT

Le projet de ZPP s'appuie sur les solutions déjà en place pour la conteneurisation des envois postaux.

Dans le cas où un vendeur donné (interface électronique – place de marché, site Web, fournisseur de téléphonie mobile, etc.) est pleinement identifié comme le vendeur responsable du paiement des taxes d'importation et des droits de douane tels que ceux en place dans le cadre du

système IOSS de l'UE pour la TVA ou les systèmes d'enregistrement des vendeurs en Australie, en Norvège, au Royaume-Uni et à Singapour, les simplifications ci-après pour le fret et les expéditions ont été conçues et correctement mises en place.

Figure 9: Proposition de processus pour la poste marocaine (projet)



Source: PPZ project

Regroupement des expéditions de faible valeur¹⁴ importées dans l'Union européenne

Cas concret 1 – Commandes multiples passées par plusieurs consommateurs. Toutes les commandes sont soumises au système IOSS.

Figure 10: Regroupement d'expéditions de faible valeur importées dans l'Union européenne dans des conteneurs et traitées séparément



Source: Commission européenne, DG TAXUD – Guidance document on the implementation of the EU VAT e-commerce package (Guide pour la mise en œuvre du paquet de la TVA sur le commerce électronique de l'UE).

14 Expédition de faible valeur (d'une valeur intrinsèque inférieure à 150 EUR). Source: Commission européenne, «Guidance on Import and Export of Low Value Consignments_FINAL» (Guide pour l'importation et l'exportation des expéditions de faible valeur).

Procédure de déclaration

En utilisant les données H7, le *transporteur (ou son agent)* déclare les commandes pour chaque vente individuellement (et les unités de transport associées) dans des déclarations en douane distinctes auprès des autorités douanières du Pays-membre par lequel les marchandises entrent dans l'UE. Cela inclut le numéro d'identification de TVA IOSS de l'interface du fournisseur/électronique ainsi que la commande correspondant à la vente et l'identifiant de l'unité de transport. Le numéro de commande doit être inclus dans DE 12 08 000 000, l'identifiant de l'unité de transport doit être inclus dans DE 12 05 000 000 et l'identifiant IOSS doit être inclus dans DE 13 16 000 000.

Les autorités douanières du Pays-membre contrôlent chaque déclaration (par commande) individuellement.

Les autorités douanières du Pays-membre peuvent décider d'inspecter une partie des commandes ou des unités de transport.

Toutes les commandes sont dédouanées et peuvent circuler librement et être distribuées.

Le seuil IOSS s'applique pour certaines commandes.

Procédure de déclaration

La procédure de déclaration que doit suivre le transporteur est différente pour les deux interfaces fournisseur/électronique.

Pour le fournisseur 1 (selon l'arrangement IOSS conformément au cas concret ci-dessus)

Le transporteur déclare 600 commandes distinctes (et les unités de transport associées) dans des déclarations en douane distinctes auprès des autorités douanières du Pays-membre par lequel les marchandises entrent dans l'UE.

Cela inclut le numéro d'identification de TVA IOSS de l'interface du fournisseur 1 ainsi que la commande correspondant à la vente et l'identifiant de l'unité de transport. Le numéro de commande doit être inclus dans DE 12 08 000 000, l'identifiant de l'unité de transport doit être inclus dans DE 12 05 000 000 et l'identifiant IOSS doit être inclus dans DE 13 16 000 000. Chaque déclaration doit aussi se conformer à toutes les autres exigences pour la déclaration en douane avec les données H7.

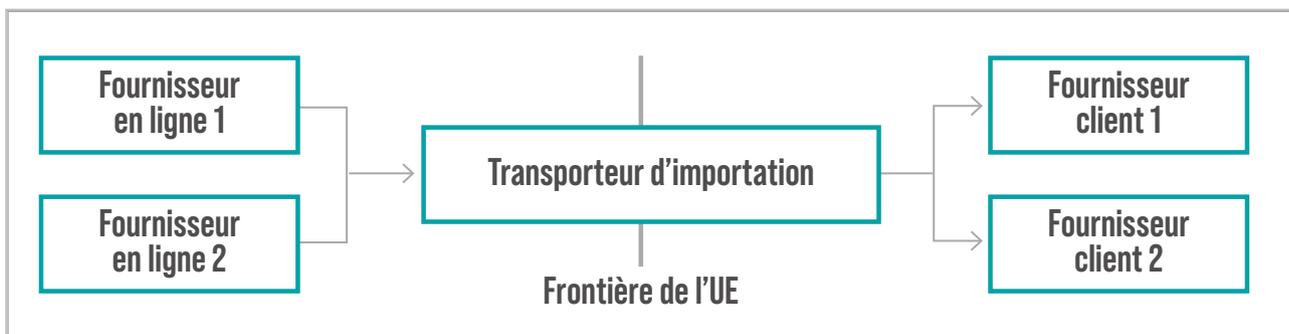
Les autorités douanières du Pays-membre contrôlent chaque déclaration (par commande) individuellement.

Les autorités douanières du Pays-membre peuvent décider d'inspecter une partie des commandes ou des unités de transport.

Regroupement des expéditions de faible valeur¹⁵ importées dans l'Union européenne

Cas concret 2 – Commandes multiples passées par plusieurs consommateurs. Commandes consolidées passées auprès de différents fournisseurs/interfaces électroniques. Valeur de chaque commande inférieure à 150 EUR.

Figure 11: **Regroupement d'expéditions de faible valeur importées dans l'Union européenne dans des conteneurs et traitées séparément. Consolidé depuis plusieurs fournisseurs, certains étant des expéditions de faible valeur et d'autres non**



Source: Commission européenne – DG TAXUD.

¹⁵ LVCs: low-value consignments (i.e. consignments below an intrinsic value of 150 EUR). Source: European Commission – "Guidance on Import and Export of Low Value Consignments_FINAL"

Pour le fournisseur 2 (en dehors du système IOSS), la procédure pour les arrangements spéciaux peut être utilisée.

Le transporteur déclare les commandes individuellement (et les unités de transport associées) dans des déclarations en douane distinctes auprès des autorités douanières en utilisant les données H7.

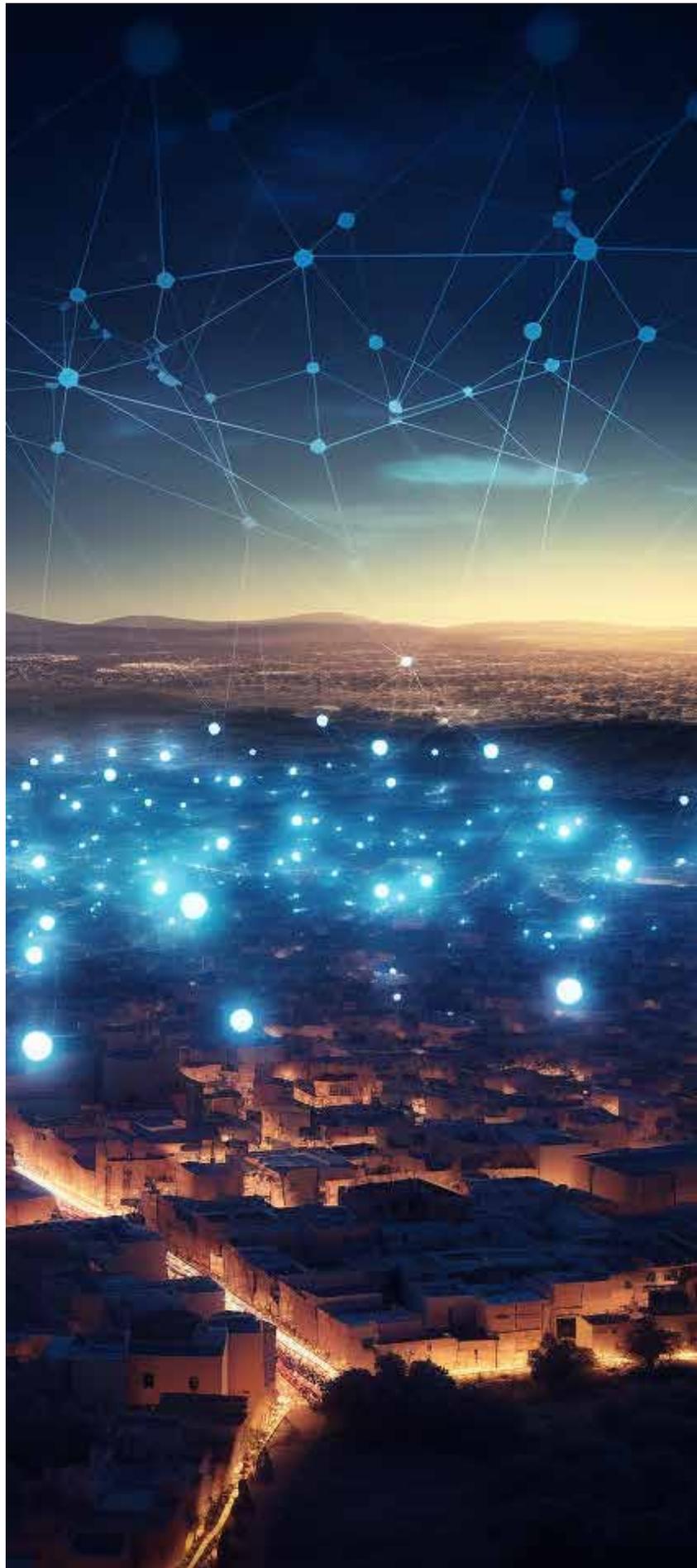
Cela inclut le numéro de commande (si disponible) et l'identifiant de l'unité de transport. Les numéros de commande doivent être inclus dans DE 12 08 000 000 et l'identifiant de l'unité de transport doit être inclus dans DE 12 05 000 000.

Les autorités douanières du Pays-membre contrôlent chaque déclaration (par commande) individuellement.

Les autorités douanières du Pays-membre peuvent décider d'inspecter une partie des commandes ou des unités de transport.

Pour les expéditions de faible valeur devant être distribuées dans le Pays-membre d'entrée, le dédouanement peut être effectué auprès des autorités de ce pays.

Le processus décrit plus haut est également applicable au fret aérien et gagnera en importance quand les systèmes d'information électroniques pour le fret et le transport auront été entièrement déployés par l'UE en 2025 (des initiatives législatives similaires sont en cours dans le reste du monde) et quand les jeux communs de données y relatives pour tous les modes de transport seront également mis en œuvre.



Questions fréquemment posées par les acteurs du secteur postal élargi

1- En quoi consiste l'initiative de ZPP, et quels seront les avantages pour les acteurs du secteur postal élargi? Pourront-ils obtenir les mêmes droits que les opérateurs désignés ou obtiendront-ils directement le statut d'opérateur désigné, coopéreront-ils directement avec des entreprises postales étrangères et obtiendront-ils un accès gratuit à la base de données de l'UPU?

L'initiative de ZPP est un projet visant à permettre aux opérateurs désignés d'entrer pleinement en relation avec les acteurs du secteur postal élargi. Étant donné le rôle particulier des opérateurs désignés dans la prestation des services de distribution postale à l'échelle nationale et dans l'exploitation de bureaux d'échange sécurisés sous la supervision des autorités gouvernementales compétentes, ils bénéficient de procédures douanières et d'importation particulières. Il convient de noter à cet égard que les services fournis en collaboration avec les opérateurs désignés peuvent varier de pays en pays.

La fluidité des flux transfrontaliers de marchandises d'entreprises à consommateurs basée sur les données harmonisées et leur interconnexion avec tous les acteurs concernés du secteur postal élargi (tous les modes de transport, y compris ferroviaire et maritime) sont au cœur de cette initiative.

Toute entreprise privée souhaitant participer à l'initiative de ZPP doit devenir membre du Conseil consultatif. Différentes classes de contribution au Comité consultatif existent. Les détails sont disponibles sur la page Web du Comité consultatif.

2- À quand est prévu le lancement du projet pilote? Quel est l'objectif (ou résultats attendus) par le CC pour ce dernier? Les entreprises devraient-elles s'impliquer dans la totalité du processus opérationnel du modèle pilote choisi?

L'initiative de ZPP entrera dans sa phase de déploiement au cours de la seconde moitié de 2023, menée par le Maroc. Les principales parties de l'initiative sont prêtes à y être déployées. Étant donné que les spécifications techniques et de messagerie et l'infrastructure informatique sont déjà disponibles et que certains éléments nécessaires ont plus récemment été réglés par les acteurs du secteur postal élargi membres du Comité consultatif de l'UPU, conformément aux traités de l'UPU et aux réglementations gouvernementales, nous nous attendons à ce que les premiers résultats soient disponibles au quatrième trimestre de 2023.

3- À notre connaissance, les volumes commerciaux des entreprises de distribution express dans le flux marocain ne sont pas très élevés. Pouvez-vous préciser s'il existe un seuil d'entrée spécifique pour la participation des acteurs du secteur postal élargi au projet pilote au Maroc et s'il y a des exigences en termes de volumes traités?

Le Maroc est un marché émergent d'Afrique du Nord, avec de très fortes relations commerciales avec cette région. Alors que le Maroc est au centre de la plus grande zone franche de la région méditerranéenne (TangerMed: <https://www.tangermedzones.com>), l'objectif de la ZPP est d'interconnecter l'expédition des marchandises d'entreprises à consommateurs (commerce électronique) en utilisant les données harmonisées mondiales obligatoires pour les expéditions postales transfrontalières pour un dédouanement fluide, la sécurité du transport et la sûreté des produits (et à l'avenir pour l'évaluation, l'établissement de rapports et l'allocation des émissions de gaz à effet de serre et de CO₂). Le marché marocain fait donc partie de la proposition de valeur et l'établissement d'un centre pour la région Afrique du Nord fait déjà partie de la vision plus large pour l'initiative.

Étant donné que la mission de l'UPU est d'interconnecter toutes les franges de population du monde, le Comité consultatif de l'UPU est convaincu que ses membres (des acteurs du secteur postal élargi) peuvent contribuer à ce que l'interconnectivité permette la mise en place d'un flux sans accroc des expéditions postales à travers les frontières.

4- Pour le projet pilote de ZPP du Maroc, les acteurs du secteur postal élargi pourraient-ils utiliser le Maroc comme point de transfert/transit pour développer des activités avec ses pays ou régions voisins sur la base d'accords bilatéraux ou multilatéraux et le projet pilote faciliterait-il ce modèle économique pour les acteurs du secteur postal élargi?

Oui, les acteurs du secteur postal élargi peuvent utiliser l'initiative de ZPP initiée par l'opérateur désigné du Maroc en étroite collaboration avec les douanes marocaines. L'objectif de cette initiative est d'établir un centre régional pour la région Afrique du Nord. Plusieurs autres opérateurs désignés d'Afrique, d'Asie, d'Europe et d'Amérique du Sud ont déjà envoyé des lettres d'intérêt à la fois au Directeur général du Bureau international de l'UPU et au Directeur général de Poste Maroc, communiquant leur intérêt pour l'initiative de ZPP menée par le Maroc.

En outre, étant donné l'émergence de l'harmonisation en matière de sécurité du transport et de sûreté des produits, qui se base sur les données électroniques préalables (EAD) avant le transport, l'initiative de ZPP peut aussi aider à surmonter des problèmes tels que l'harmonisation de l'attribution des codes à six chiffres du Système harmonisé, l'harmonisation du dépôt préalable numérique des documents de transport (à savoir STOP Act, le système de contrôle des importations 2 (ICS2) de l'Union européenne, le système européen d'information électronique pour le fret et le transport) et les questions relatives au transit permettant une injection directe selon les termes d'accords bilatéraux et multilatéraux.

5- Dans quels pays ou quelles régions le projet pilote sera-t-il suivi et dupliqué s'il est couronné de succès au Maroc?

Le Comité consultatif de l'UPU travaille actuellement à renforcer la participation dans toutes les régions. Étant donné le rôle de l'UPU dans l'unification des réseaux et solutions mondiaux et son rôle dans l'harmonisation des spécifications techniques et de messagerie (y compris l'alignement des normes de l'UPU avec les normes européennes applicables à tous les opérateurs postaux/de courrier express basées sur la législation et les réglementations postales de l'Union européenne, ainsi qu'avec les normes élaborées et révisées par l'Organisation internationale de normalisation), le rôle principal de l'initiative de ZPP est de permettre aux pays les moins avancés et aux pays en développement d'accéder à de nouveaux volumes transfrontaliers d'envois issus du commerce électronique, puisque les volumes postaux ont quitté le réseau postal mondial pour passer chez des opérateurs postaux/de courrier express travaillant activement dans le monde entier sur les territoires de ces Pays-membres.

L'initiative des ZPP est d'une importance cruciale dans des régions où les microentreprises et les petites et moyennes entreprises ne sont pas interconnectées au réseau de vente au détail numérique, mais dans lesquelles les opérateurs désignés ont pleinement accès au réseau informatique postal mondial (fourni, maintenu et géré par le Centre de technologies postales de l'UPU).

6- Le dédouanement postal peut-il être utilisé pour dédouaner des expéditions dans le cadre du projet pilote? Quelles sont les exigences spécifiques en matière de connexion pour la communication des informations?

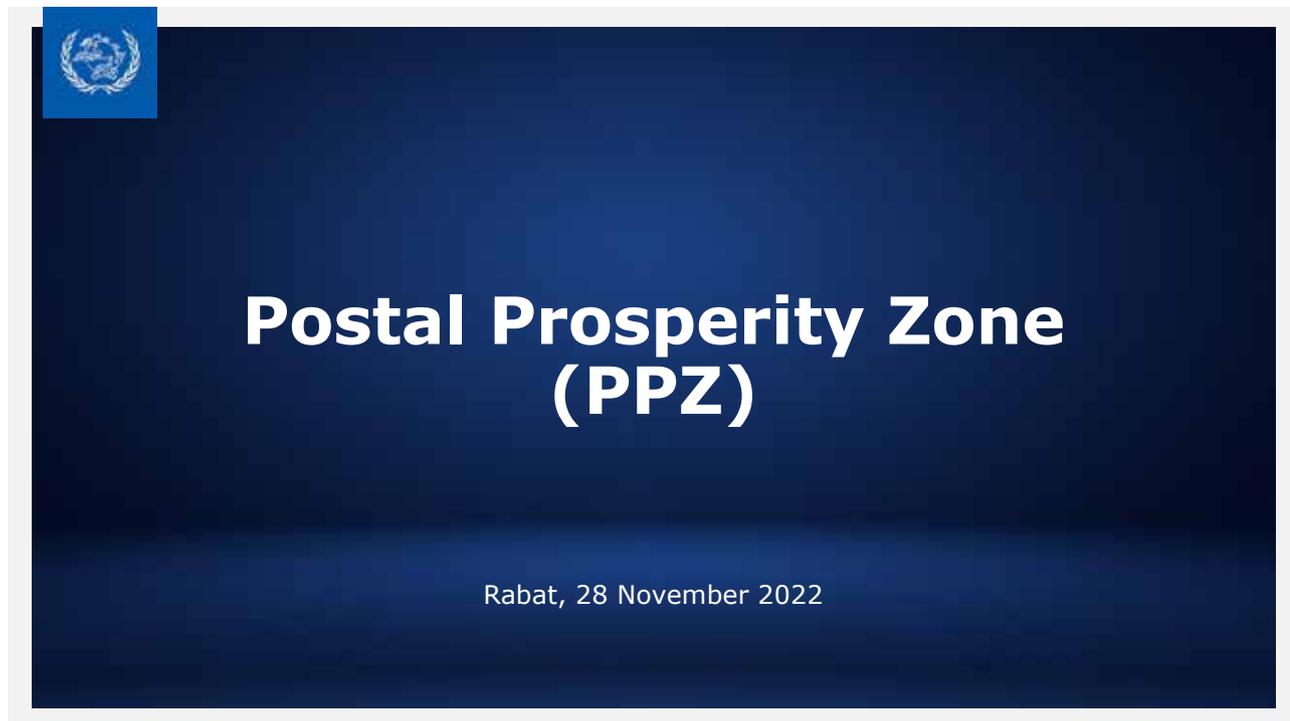
Les douanes, les droits de douane, la sécurité du transport et la sûreté des produits sont des composantes essentielles de l'initiative de ZPP, tout comme la gestion des retours. Selon les décisions qui seront probablement prises lors du Congrès extraordinaire de Riyad, qui se tiendra en Arabie saoudite du 1^{er} au 5 octobre 2023, nous nous attendons à ce que l'initiative de ZPP doive répondre à des questions relatives à l'évaluation de bout en bout, à l'allocation des émissions de CO₂ et de gaz à effet de serre et à l'établissement de rapports sur la question (sans prendre en considération le fait que les données nécessaires seront disponibles au niveau des expéditions postales de manière harmonisée mondialement).

7- En d'autres termes, outre les activités d'exportation vers le Maroc, le modèle est-il applicable aux importations depuis le Maroc?

Oui. Étant donné que l'initiative de ZPP s'appuie sur l'harmonisation technique et de messagerie basée sur les spécifications de l'UPU en la matière et en cohérence avec les normes d'autres institutions des Nations Unies (même des normes régionales, puisque les spécifications de l'UPU peuvent s'appliquer aux exigences gouvernementales sur l'échange obligatoire de données avant expédition), elle s'applique à la fois aux activités d'importation et d'exportation de ses participants.

Annexes

Annexes



The slide has a white background with a blue UPU logo in the top left corner. A green banner in the top right corner reads 'JOIN #OPENUPU' with a small UPU logo. The title 'Agenda' is prominently displayed in the center. Below the title, there is a list of five items, each starting with a number and a name, followed by a brief description of the topic.

- 1. Walter Trezek** – UPU CC – Current state of cross-border e-commerce market
- 2. Lars Karlsson** – Maersk – PPZ Initial Pre-study report
- 3. Eddy Richauvet** - ShopRunBack – Purpose and challenges of PPZ
- 4. Egon Veermäe** - Eurora – Introduction to customs technology
- 5. Henry Paal** – Eurora – PPZ customs management and roadmap

2



State of cross-border e-commerce

Walter Trezek

Chairperson of UPU Consultative Committee

Rabat, 28 November 2022



Ecommerce keeps growing world-wide



Global retail sales growth will continue to raise and take up more retail market share. Online retail sales will reach \$6.17 T by 2023, with ecommerce websites taking up 22.3% of total retail sales.

Markets record double-digit ecommerce growth:

- **Latin America** saw \$85 B in ecommerce sales in 2021, up 25% from \$68 B in 2020
- **Indian** ecommerce market is expected to grow to \$111.4 B by 2025, up from \$46.2 B in 2020
- **Russia**, the **UK**, and the **Philippines** saw more than 20% ecommerce sales growth in 2021
- **China** continues to lead the global ecommerce market, accounting for 52.1% of all retail ecommerce sales worldwide, with total online sales just over the \$2 T mark on China. China also has the world's most digital buyers, 824.5 M, representing 38.5% of the global total.
- **Africa** is an uncharted and untapped Ecommerce market of highest potential

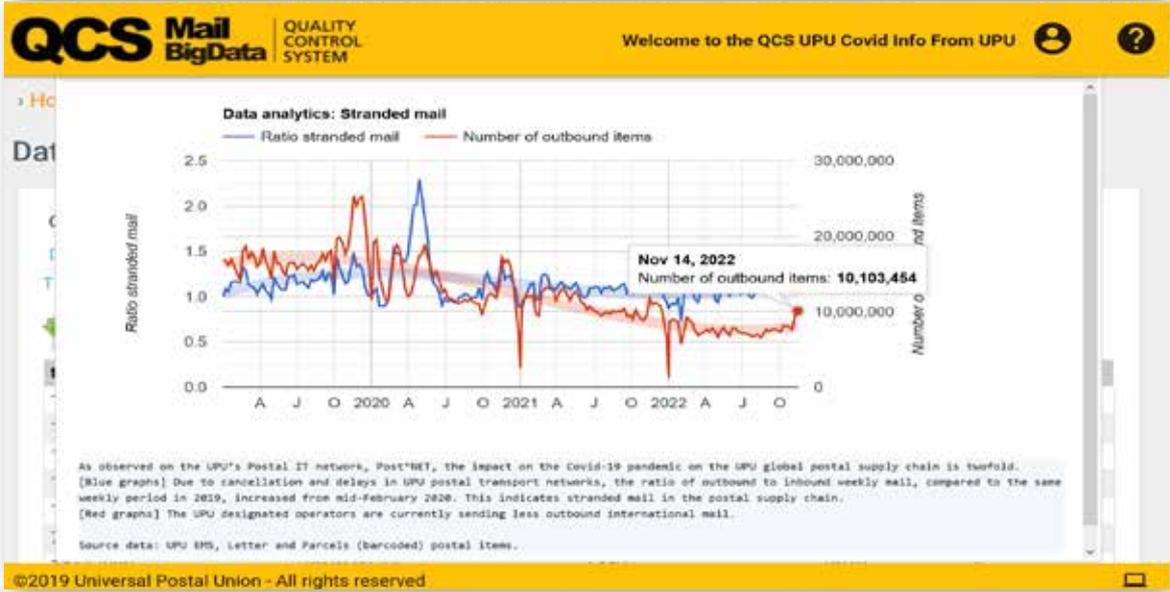
... but global postal volumes are declining

From Asia: major declines in volumes from Asia to Europe, North-America and Australasia (**Asia to EU:** 5.7m in January 2019, vs. 419k in Jan 2022 -> almost a 75% decline)

Source: eMarketer; Shopify; APPU Business Forum



JOIN #OPENUPU



JOIN #OPENUPU

Asia-Pacific remains the fastest growing ecommerce market in the world

By 2023, retail ecommerce sales in the Asia-Pacific region are projected to be greater than the rest of the world combined. This is due to:

- Rapid **urbanization** and technological advancements
- More than 85% of new middle-class growth residing in APAC
- A host of government and private-led initiatives in China

... but postal volumes to Asia are steady, or even slightly declining

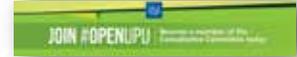
This is particularly true for the postal volumes **"from Asia to Asia"** (on average 2m per month in 2019 vs 1m per month in 2022 -> 50% decline)

China: ISO (SAC) – harmonisation of managed overseas warehouse services and cross-border trade

Source: Shopify; APPU Business Forum; Ecommerce Europe



Current developments in logistics



Challenges in the logistics landscape:

- Increased **competition**
- **New supply chain** solutions (B2B2C – interconnected managed cross-border warehouse services)
- **Alternative transport and delivery** (parcelization – leg 1 & 2 -> management of direct induction at destination)

NOTE: Postal operators play only a partial role -> UPU / WCO / UN-CEFACT / EU are setting sector-wide harmonised standards

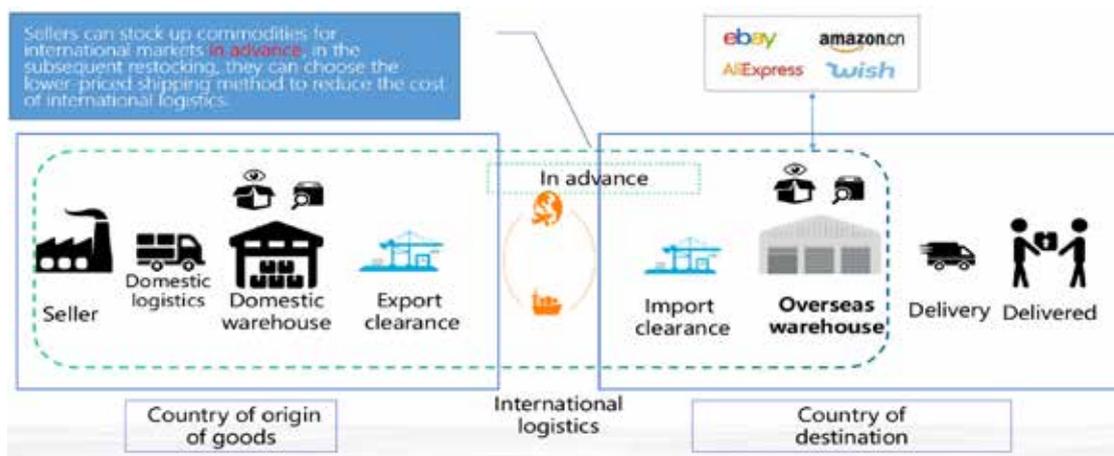
Challenges in market compliance / key issues:

- **Quality of Service** (end-to-end performance; individual item tracking throughout the value chain; x-border handling / customs / import procedures)
- Competitive **rates**
- Uptake speed / unavailability of **various ecommerce solutions** (returns, DDP & landed cost solutions, DDU, delivery choice & data based interconnectivity from collection – freight – final delivery)

Source: IPC Shopper Survey & member questionnaires; UPU; APPU Business Forum



Interconnected & managed overseas warehouses in cross-border trade





Interconnected & managed overseas warehouses in cross-border trade (cont.)



Interconnected and CN vendor agnostic warehouse infrastructure established by end 2021

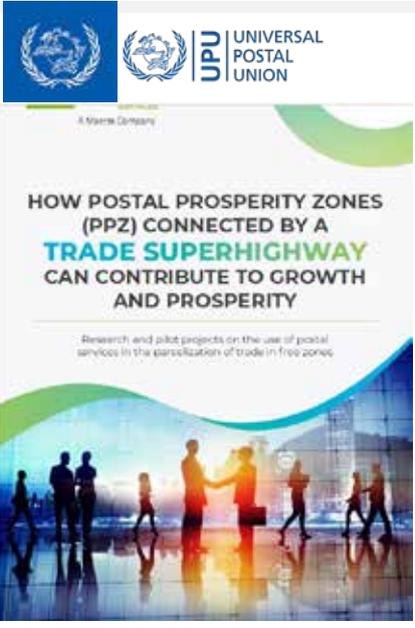


PPZ Pre-study report

Lars Karlsson

Global Head of Trade and Customs Consulting Maersk

Rabat, 28 November 2022



LARS KARLSSON
GLOBAL HEAD OF TRADE AND CUSTOMS CONSULTING MAERSK

UPU | RABAT | 28 NOVEMBER 2022



HEAD OF TRADE AND CUSTOMS CONSULTING MAERSK

INTERNATIONAL CUSTOMS EXPERT

ex CEO KGH, Director WCO, Director General Swedish Customs

PREVIOUSLY

KGH MAERSK

JOIN #OPENUPU

Maersk acquiring KGH Customs Services in \$279m deal

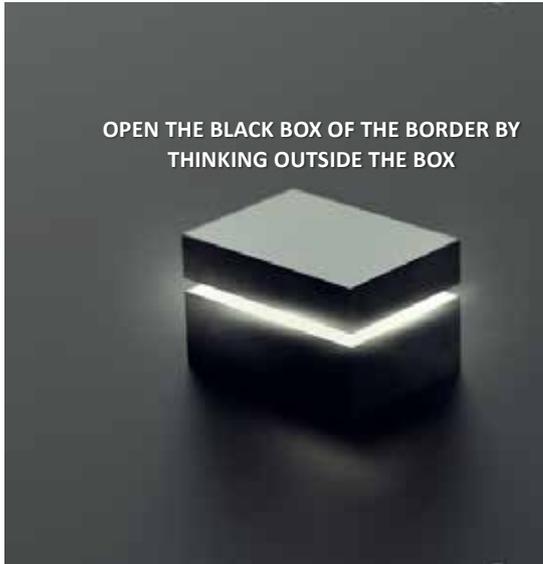
Stock Market Price +1.5

UPU | RABAT | 28 NOVEMBER 2022



**INTERNATIONAL
THINK-
TANKS &
RESEARCH
NETWORKS**

**DOCTOR OF EDUCATION
PHD AEO COMPLIANCE
MANAGEMENT**



JOIN #OPENUPU



UPU | RABAT | 28 NOVEMBER 2022

"There are over 550 Free Trade Agreements (FTAs) in force, but they are only used to an average of less than 60%"

"70% of international trade goes through integrated global value chains. Goods passes borders & customs multiple times during a production cycle"

GAME CHANGERS IN A GLOBALIZED WORLD

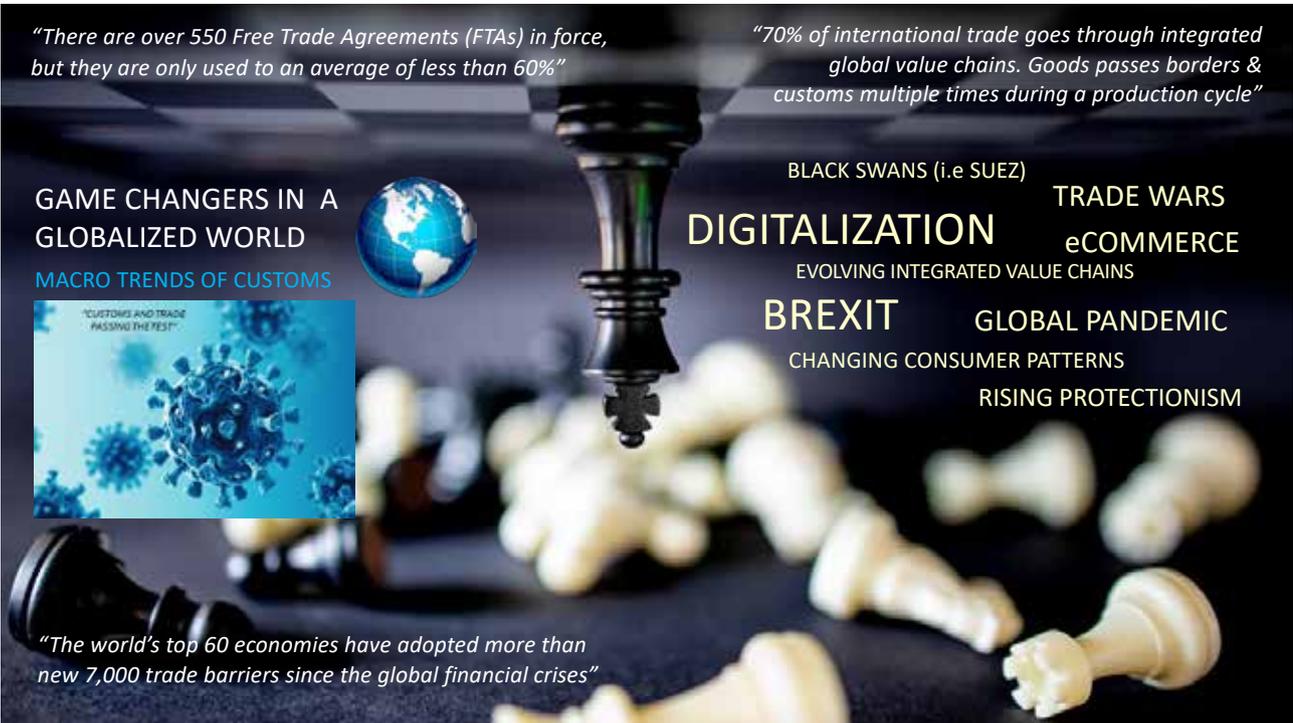


MACRO TRENDS OF CUSTOMS



- BLACK SWANS (i.e SUEZ)
- TRADE WARS
- DIGITALIZATION
- eCOMMERCE
- EVOLVING INTEGRATED VALUE CHAINS
- BREXIT
- GLOBAL PANDEMIC
- CHANGING CONSUMER PATTERNS
- RISING PROTECTIONISM

"The world's top 60 economies have adopted more than new 7,000 trade barriers since the global financial crises"





JOIN #OPENUPU

THE NEW BORDER STARTS HERE & NOW

WHEN WE BUY A TICKET OR COMMODITY THE BORDER STARTS



UPU | RABAT | 28 NOVEMBER 2022



JOIN #OPENUPU

AN INTEGRATED OPEN PLATFORM OF CONNECTED INDUSTRY SYSTEMS

GLOBAL TRADE 2.0



UPU | RABAT | 28 NOVEMBER 2022



A GLOBAL ECOSYSTEM OF TRUST

GLOBAL TRADE 2.0

2

JOIN #OPENUPU Becoming a member of the UPU is a commitment to global trade.



UPU | RABAT | 28 NOVEMBER 2022



A NEW DIGITAL GLOBAL TRADE LANDSCAPE

GLOBAL TRADE 2.0

3

JOIN #OPENUPU Becoming a member of the UPU is a commitment to global trade.



UPU | RABAT | 28 NOVEMBER 2022

AEO 2.0

JOIN #OPENUPU

WORLD CUSTOMS ORGANIZATION

KOREA AEO

UPU | RABAT | 28 NOVEMBER 2022

The slide features a large image of a white truck with 'TRUSTED TRADER' written on its side, driving on a road. In the background, a person is wearing a VR headset, and a computer monitor displays data charts. Several AEO logos are overlaid at the bottom, including the World Customs Organization logo and logos for Korea, the Americas, and others.

**THE ACCELERATION OF DIGITAL FREEZONES
A NEW PARADIGM**

WORLD FREE ZONES ORGANIZATION

A NEW GLOBAL STANDARD FOR CLEAN TRADE IN FREE ZONES

PRIVACY SECURITY QUALITY SAFEZONE

THE WORLD'S MOST IMPORTANT
FREE TRADE ZONES

UPU | RABAT | 28 NOVEMBER 2022

The slide has a dark blue background with a world map. On the left, a large blue arrow points downwards. The text 'THE ACCELERATION OF DIGITAL FREEZONES A NEW PARADIGM' is written in white and blue. A central graphic shows a 3D rendering of a free trade zone with various icons for 'COMPLIANCE', 'POLICIES', 'REGULATIONS', 'GOVERNANCE', 'TRANSPARENCY', 'INTEGRITY', 'RULES', 'ENVIRONMENT', and 'SAFETY'. Logos for the World Free Zones Organization and a 'SAFEZONE' shield are also present.



JOIN #OPENUPU Be a member of the Consultative Committee today

PRE STUDY

PROJECT OBJECTIVES



Develop a template cooperation and partnership framework between postal operators and free zones:



Identify any policy and regulatory requirements that postal operators should take into consideration in order to maximize the opportunities presented by free zone operations, particularly in the area of business-to-business e-commerce.



Validate the concept of using postal services in the parcelization of trade in free zones, by implementing a pilot project between two or more postal operators and free zones.

UPU | RABAT | 28 NOVEMBER 2022



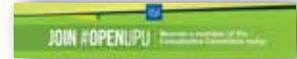
JOIN #OPENUPU Be a member of the Consultative Committee today

STAKEHOLDERS

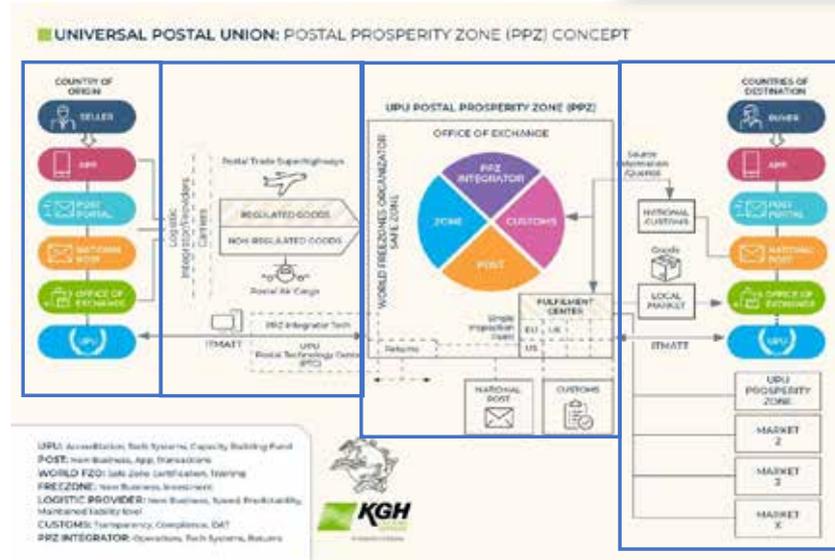
ENGAGEMENT & INTERVIEWS



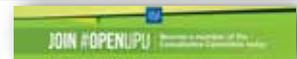
UPU | RABAT | 28 NOVEMBER 2022



POSTAL PROSPERITY ZONE (PPZ)



UPU | RABAT | 28 NOVEMBER 2022



POSTAL PROSPERITY ZONE

KEY ELEMENTS

- Utilizes UPU strengths and USP
- Accreditation mechanism
- Business Model: Win-Win-Win
- Productivity Simulator
- PPZ Trade Super-Highways
- Capacity Building Fund
- Technology and Information Exchange
- Concept Pilot Test

UPU | RABAT | 28 NOVEMBER 2022



JOIN #OPENUPU

THANK YOU!
ANY QUESTIONS?
LARS KARLSSON
+46 722 124948
lars.karlsson@kghcustoms.com

Q&A



Lars Karlsson
 @CapacityNow
 larskarlssoncustoms
 www.larskarlsson.com

ALL PICTURES AND PHOTOS USED WITH PERMISSION



Purpose & challenges of PPZ

Eddy Richauvet
Chief Executive Officer of ShopRunBack
Rabat, 28 November 2022



SHOPRUNBACK

All-in-one integrated platform to optimise and facilitate the Shipping & Return process **for online retailers**

Best-in-class solutions to make Shipping & Return process **easy for consumers**

Since launching in 2014, SHOPRUNBACK has changed how brands and retailers handle shipping & returns by introducing a **unique technology solution** to :

- Connect all levels in the eCommerce supply chain
- Apply an omni-channel strategy to the process



Many years of experience in eCommerce logistics to build reliable management tools

The solution allows all users, consumers, brands, carriers and logisticians to streamline workflow and maximise cost-saving

New member of the UPU Consultative Committee

Rapporteur for Postal financial services thematic chapter

TECH-AND-LOGISTICS PLATFORM ON THE FRONTLINE

Our software platform is designed to smooth off any rough edges in the shipping, returns and payment process. It offers **end-to-end management solutions for eCommerce brands.**



MANAGEMENT SOFTWARE

1.

FRONT-END

The optimum customer experience
Omni-channel shipping & return interfaces,
Automated notifications

2.

BACK-END

Routing optimization
Real-time **dashboard & analytics**
Inventory management

SERVICE SOFTWARE

3.

SHIPPING

A broad choice of **local options** to suit end-customers

4.

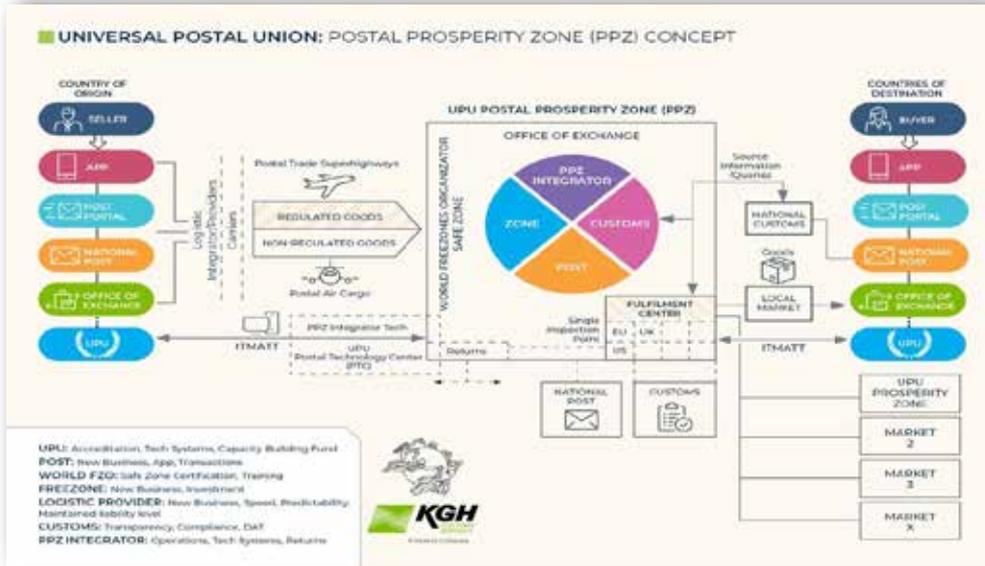
LOGISTICS

A wide range of **value-added logistics** services to match retailer requirements



PPZ Concept

JOIN #OPENUPU



Introduction to Customs technology

Egon Veermäe

Chief Operating Officer of Eurora

Rabat, 28 November 2022




JOIN #OPENUPU become a member of the UPU Consultative Committee

Digitalizing the postal industry through automated cross-border compliance

Founded in 2016, Eurora removes all compliance issues by providing a seamless and holistic service flow for all participants of global trade with the highest level of accuracy, speed, and automation available on the market.

Postal companies are facing a number of challenges

- 1 **Transparency**
Is the order compliant with rules?
- 2 **High admin costs**
Still figuring out how to save costs on storage and workforce?
- 3 **Poor customer experience**
Complicated process for customer to pay duty?
- 4 **Slow processes**
Are you still losing time on manual checks?

New member of the
UPU Consultative Committee

Automate 99% of your inbound volume



Rapporteur for Customs and Product security
thematic chapter

Science at our core

We've dedicated our shared expertise and knowledge of data science, logistics, tax, customs and compliance to build an AI-automated solution across the whole cross-border supply chain, reducing the amount of manual labor, tax fraud and overall carbon footprint of the industry.

Dedicated Innovation & Research Center in Tartu



Supported by EU research grants Archimedes

200+ employees globally

Proprietary AI/ML engine developed with 22 scientists from the world's top 1% universities.

31



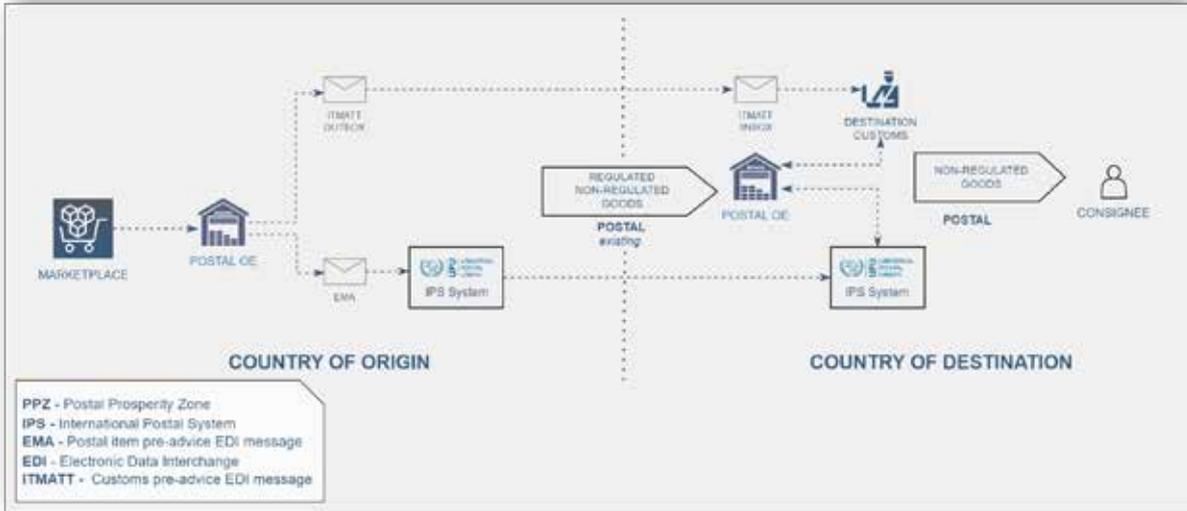
PPZ Customs Management & Roadmap

Henry Paal
Project Manager of Eurora
Rabat, 28 November 2022



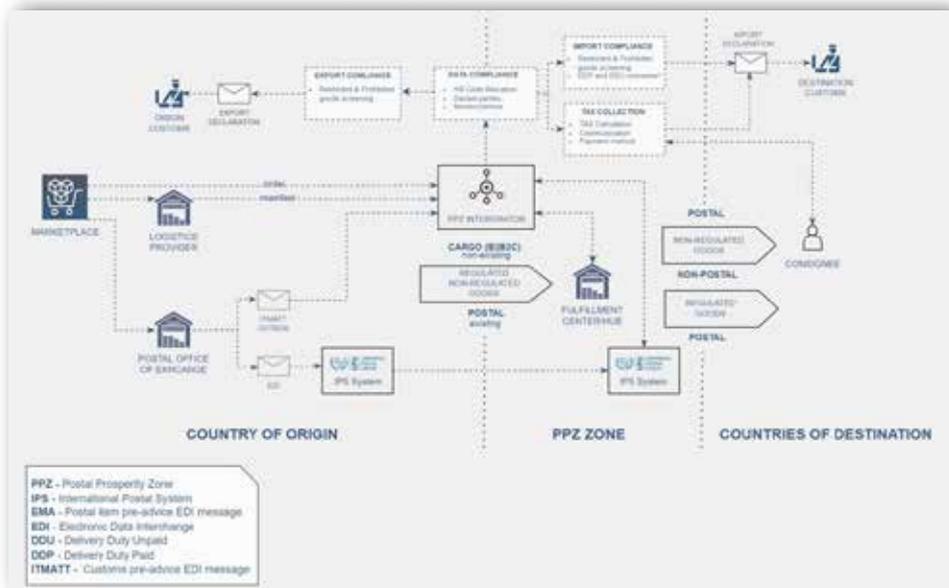
Poste Maroc AS-IS

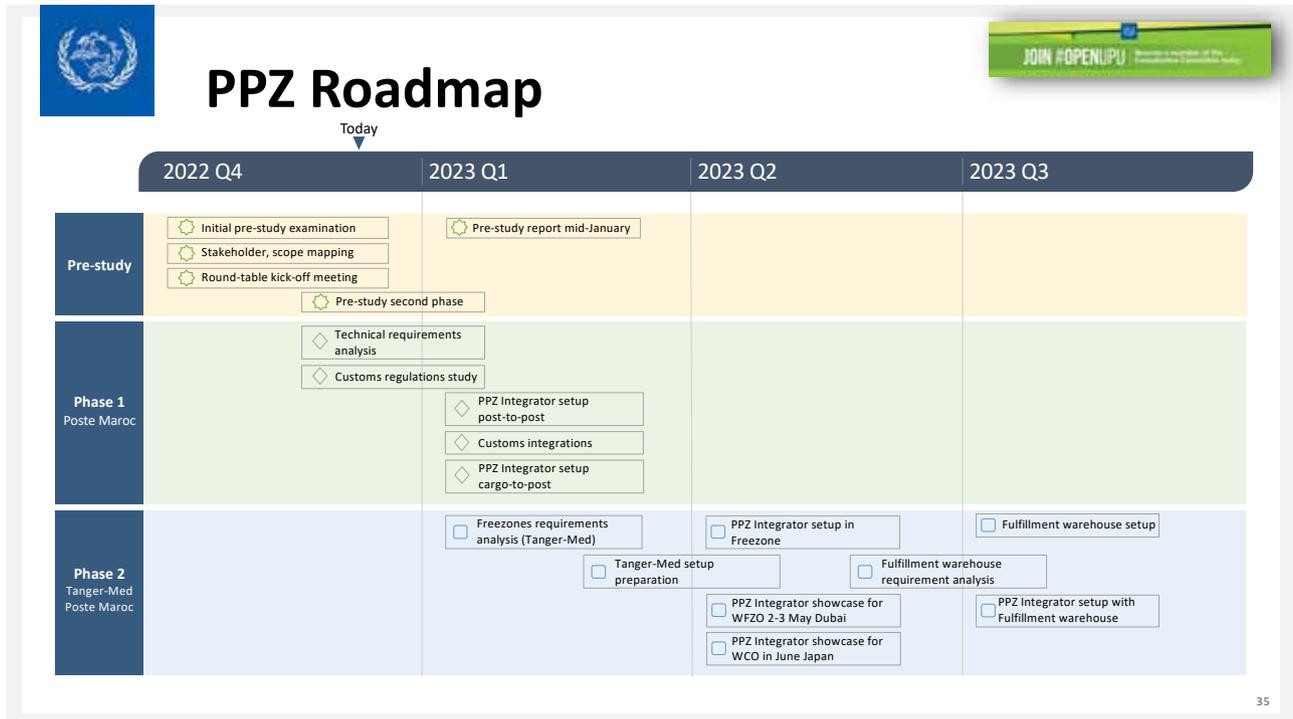
JOIN #OPENUPU Be part of the UPU's digital transformation



PPZ and Poste Maroc TO-BE

JOIN #OPENUPU Be part of the UPU's digital transformation





As a result

- Lean and extendable model for postal product enhancements
- Elevated product quality
- Data-driven pre-processing and better postal performance
- Scalable and adjustable model for new markets
- New business for stakeholders

36



The proposed PC for “Guidelines for overseas warehouse services in cross-border trade”

Jack YAO (YAO Xin)

*China Council for the Promotion of
International Trade (CCPIT)*

ccpityx@163.com

Agenda

What is an overseas warehouse?

Why this international standard is needed?

How the proposal was developed?

Next steps

Questions and answers



STANDARDIZATION ADMINISTRATION OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

What is overseas warehouse?



What is an overseas warehouse?

Shopping Globally Shipping Locally



Localize cross-border trade, enhance the consumer shopping experience, and improve the local competitiveness of cross-border sellers in export destination markets.



The commercial building storage facility in cross-border trade



Established in the country of destination



Goods shipped to the country of destination in advance



Providing warehousing, distribution, delivery, inventory management, return services, and other value-added services

Types of overseas warehouse



Self-operated warehouse of the platform



Amazon FBA



Wish FBW

Overseas warehouse operated by the seller



Third-party (Public) overseas warehouse
(Generally built or operated by a 3PL)



Examples of overseas warehouse

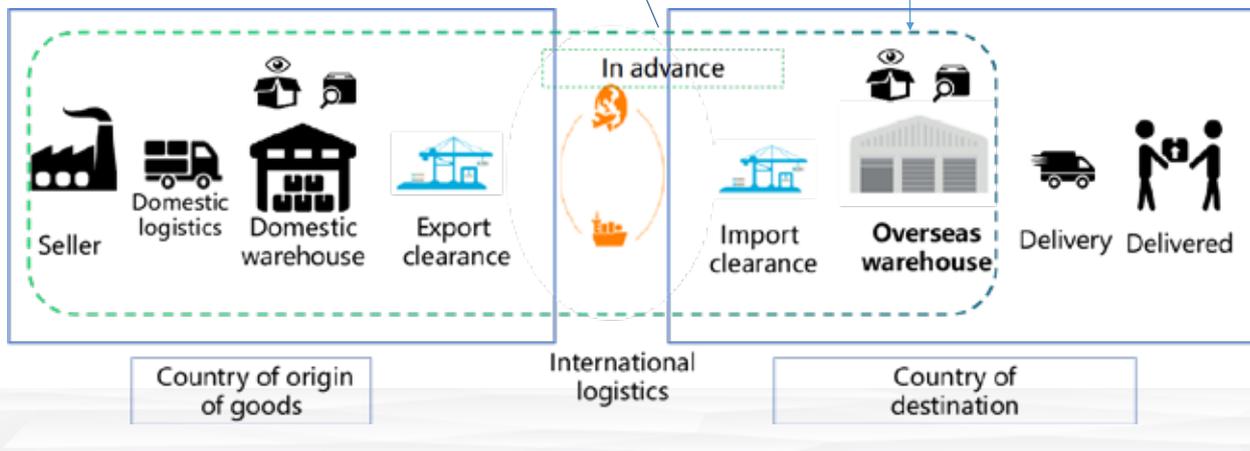


Advantages of overseas warehouse



STANDARDIZATION ADMINISTRATION OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

Sellers can stock up commodities for international markets **in advance**, in the subsequent restocking, they can choose the lower-priced shipping method to reduce the cost of international logistics.



Advantages of overseas warehouse



STANDARDIZATION ADMINISTRATION OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

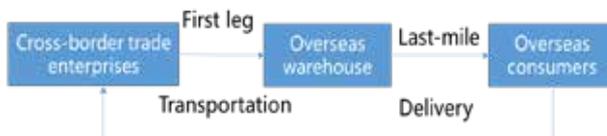
Disadvantages of direct delivery

- Long shipping time and slow delivery
- Hard to track
- High loss and breakage rate
- High logistics cost
- Congestion in peak season
- There are restrictions on the weight, volume, value, etc. of goods



Overseas warehouse

Can solve these problems



Advantages of overseas warehouse



Improve efficiency

Shortens transit time,
Short delivery cycle,
Faster delivery.



Improve supply chain resilience

Help the supply chain to be stable and unblocked, improve the resilience of the global supply chain.

Reduce logistics cost

Provides lower shipping costs,
low-cost delivery



Facilitate logistics connectivity

Integrate logistics resources,
improve logistics efficiency, and
reduce logistics costs.

Promote trade facilitation

Breaking the traditional
commodity trading time and
regional restrictions,
Better integration of suppliers'
and customers' resources



Improve competitiveness

Improve the localization operation
ability of cross-border trade sellers,
enhance the local competitiveness of
cross-border sellers

Provide service to sellers

Help sellers optimize inventory and
reduce the risk of unsalable products.
Facilitates "going global" efforts of
micro, small and medium-sized
enterprises.



Improve customer experience

Ensure order fulfillment and shorten the service
cycle.
With flexible and reliable changing or refunding
solutions, boost the purchase confidence of
overseas customers

- Important intermediate link in cross-border trade (Hub)
- Improve the connectivity of logistics in cross-border trade



Why this international standard is needed?



Surging demand for overseas warehouses



STANDARDIZATION ADMINISTRATION
OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

- Increased warehousing demand during the COVID-19 pandemic, due to mobility restrictions and safety concerns, especially for commodities.
- COVID-19 has prompted a concentrated outbreak of overseas warehouses, with the number of warehouses continuing to grow rapidly around the world.
- Overseas warehouses have moved from traditionally popular European and American markets to emerging countries and regions such as Southeast Asia and South America.



Global issue for overseas warehouses



STANDARDIZATION ADMINISTRATION
OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

- ❑ The lack of relevant standards has led to uneven development levels and service capabilities and brought many risks to operations
- ❑ Facing the policy risk of the country of destination, resulting in higher operating costs
- ❑ Difficulty to supervise, and the inability to control the goods as overseas warehouses and commodities
- ❑ The localized operation and last-mile delivery capabilities do not match the demand
- ❑ Lack of professional operation personnel and standardized operation capabilities

Expectations and benefits of this standard



Fills the gaps in the international standards of overseas warehouses and provides guidelines for overseas warehouse services



Improves the utilization efficiency of overseas warehouses, provides more jobs and promotes sustainable social development



Ensures service quality of overseas warehouse, reduces operating costs and improves the operating quality



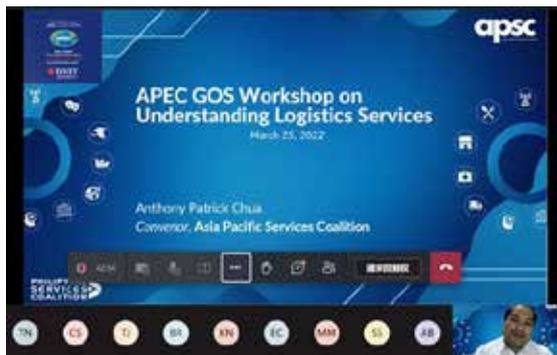
Promotes the development of standardization, digitization, intelligence, and specialization in the overseas warehouse industry



Ensures the service quality and strengthens the trust among sellers, consumers, cross-border platforms, and the third-party logistics providers



Improves the level of cross-border trade facilitation, ensures the reliability and security of supply chains, and contributes to global connectedness



APSC(Asia Pacific Services Coalition) supports “overseas warehouse service” standardization in APEC GOS(Group on Service) meeting.



Overseas warehouse service(OWS) is **new service model** of logistics service in cross-border trade(international trade).

International standard of OWS could improve the level of cross-border trade facilitation, ensures the reliability and security of supply chains, and contributes to global connectedness.



STANDARDIZATION ADMINISTRATION
OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

How the proposal was developed?



How this New Work Item Proposal was developed



Proposed scope of the standard



Scope

- ◆ Identifying key elements of providing overseas warehouse services in cross-border trade to guide for overseas warehouse service providers to provide safe, compliant, and stable services.
- ◆ It specifies the general principles, service provisions, service processes, service guarantees, service quality evaluation and improvement.
- ◆ It applies to overseas warehouse service providers and other related participants.

The main content of the standard



STANDARDIZATION ADMINISTRATION OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA



General principle	Service provision	Service process	Service guarantee	Service quality evaluation and improvement
Safety Integrity Intelligence Compliance Localized operation Stability	Basic service Value-added service	Operating process Return process	Service provider Service personnel Service venue Facilities and equipment Information system Dispute resolution Risk control	Service quality evaluation Continuous improvement

The main content of the standard



STANDARDIZATION ADMINISTRATION OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA



Basic service

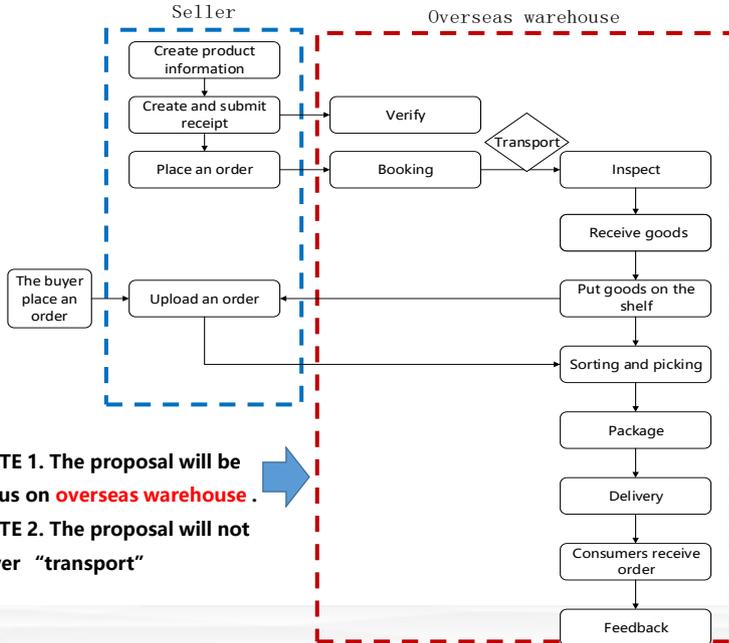
- Warehousing service, including receiving, storing and picking, and handling goods
- Delivery service
- Inventory management service



Value-added service

- Return service
- Distribution processing service
- Visual merchandise marketing service
- Maintenance service
- Supply chain finance service
- Other customized services

The main content of the standard



NOTE 1. The proposal will be focus on **overseas warehouse**.

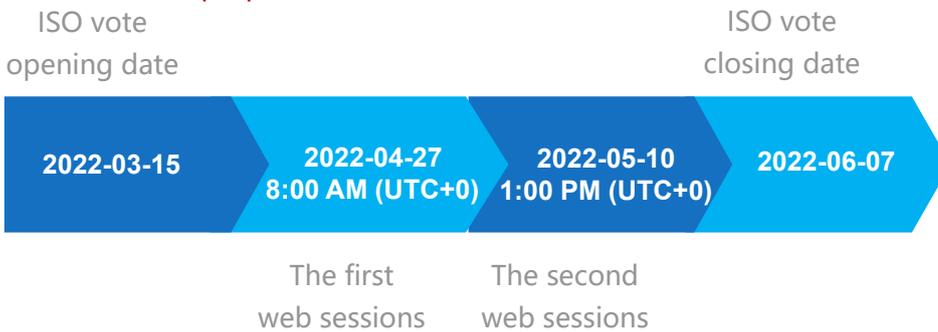
NOTE 2. The proposal will not cover "transport"

Schematic diagram of operating process

Next steps



Your active participation in the proposed PC would be welcome



Proposed Standard Development Track (SDT): 36 months

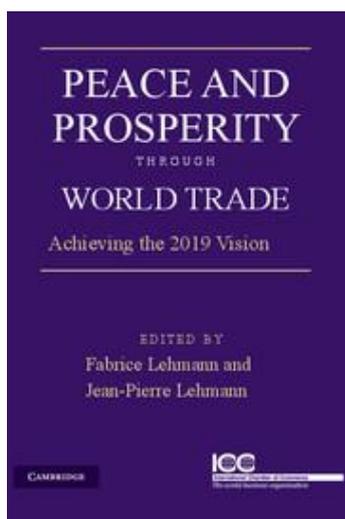
Questions and answers



STANDARDIZATION ADMINISTRATION
OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA



Thank you for your attention
Any questions?



Peace and prosperity through
cross-border trade

Overseas warehouse services
facilitate cross-border trade



Jack YAO (YAO Xin)

China Council for the Promotion of International Trade (CCPIT)
ccpityx@163.com

Harmonised data representing the goods / merchandise on electronic interfaces (marketplaces) is a pre-requisite for collection by Posts

Data available in advance for each consignment are generated in "leg 1". This data can be divided into different areas of responsibility as shown in Figure 1. One area of responsibility is data generated by the "electronic interface" to the consumer during the sales process (red and yellow boxes in Figure 1) and the data attached by the "first logistics operator" (Post or CEP operator) when collecting the consignment for shipping:

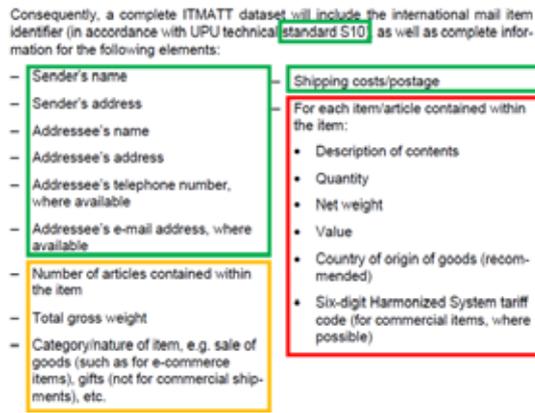


Figure 1 mandatory data elements compliant to the UPU Global Postal Model (UPU GPM), UPU specification M33-ITMATT, as well as the EU Customs Data Model (EU CDM) following the Multi-Modal Transport Data Model, UN/EDIFACT. Below a short introduction regarding the three boxes ("red", "yellow", "green"); Source: UPU IB circular 200 / 2020

Area of responsibility "electronic interface" (Figure 1: "red")

The harmonization of the data to be shared in advance leads to a worldwide standardization when such data is presented to third parties – this in particular when the data is used to present retail goods to end consumers planning to purchase online. Goods / merchandise (with or without value) that are subsequently to be dispatched (B2X supplies) must be presented in standardized data format. Each good / merchandise that is subsequently shipped must be described in advance by harmonised data elements:

- Description of the good/merchandise as precisely as possible;
- quantity;
- individual net weight;
- value, including indication of the currency used;
- country of origin of the good / merchandise;
- 6-digit 'harmonized system' (HS) code number (for all commercial items).

The digital description is the prerequisite for bringing commercial goods into circulation and requires their administration in the warehouse and supply chain management systems of the suppliers. Without correspondingly correct data available – and thus in the highest possible quality –, there are

already challenges and additional costs when the goods are accepted by the CEP¹ service provider (the data must be of highest quality in order to be able to carry out the shipping at all), or but the collection must be rejected.

Subsequently, the correct specification of the HS code is necessary to:

- ensure transport security – errors here lead to further costs and shipping delays, or to a refusal of transport (“Do Not Load” / DNL) generated automatically by the Import Control System 2 (ICS2) of the EU, et all.;
- collect import duties applicable, or other customs related fees;
- provide necessary additional information on goods /merchandise in order to comply with regional or national product safety regulations (statements of conformity or compliance).

Data sovereignty in the digital presentation of commercial goods (example “virtual warehouse project”)

Businesses and customers are moving online to buy and sell goods and services, a trend accelerated and increasingly critical in the face of the COVID-19 pandemic. When businesses move online, they face two major challenges: the additional investments required to introduce goods online and lack of know-how and skills to operate online.

At the same time, the EU introduced the EU VAT eCommerce package in 2021, which changes eCommerce processes of which businesses and governments have limited awareness. In this new reality, the EU has supported the Eastern partner countries, through a polit facilitated at their “EU4DIGITAL” facility, to move and adapt to electronic commerce.

The European Commission supported the implementation of the pilot in Q4 2021 and Q1 2022 in all Eastern European Partner Countries (AM, AZ, BY, GE, MD, UA). While during the pilot the designated postal operators have been chosen to conduct the physical cross-border delivery of ecommerce to the EU, during roll-out all Courier-, Express- and Parcel delivery operators willing to participate shall be included.

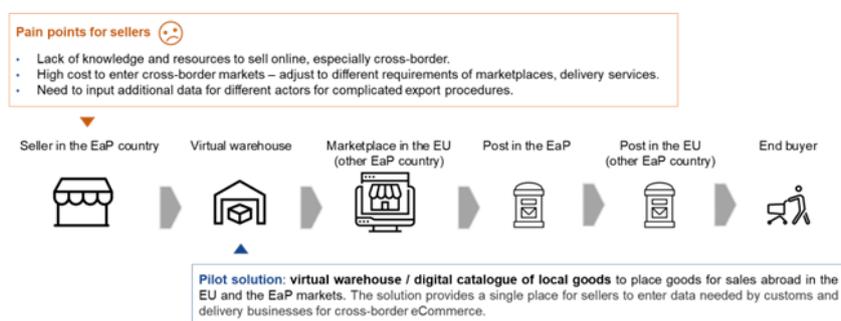


Figure 2 Concept of the ecommerce pilot – virtual warehouse, to ensure data sovereignty of (M)SMEs digital retailers;

Source: EU4DIGITAL

¹ CEP service provider: Courier-, Express-, Parcel delivery operator

The involvement of other cross-border deliver operators has been prepared during the development and piloting of the virtual warehouse pilot². After 1 July 2021, when the EU VAT eCommerce package created a level playing field for postal and CEP delivery operators, the European Commission is interested that all delivery operators are treated the same, when it comes to importing postal eCommerce consignments into the EU.

Area of responsibility "fulfilment" (Figure 1: "yellow")

After commercial goods / merchandise has been pre-lodged via electronic interfaces, the goods will be picked & packed and made ready for dispatch. In doing so, the data available in advance, which led already to the presentation of the goods / merchandise in inventory management systems, are used. Data in advance leads the fulfilment – picking of the goods and the packing. This creates the mandatory data associated with the final consignment to be dispatched. That is additional:

- Number of goods /merchandise in the consignment to be dispatched;
- total weight of the consignment (including packaging);
- Category / type of commercial consignment - "Ecommerce / retail" (commercial consignment), "Gift" (not suitable for commercial consignments / merchandise), etc.

Area of responsibility "CEP operator" (Figure 1: "green")

Only when data mandatory on goods / merchandise level, picked and packed in a consignment (final parcel, EMS, packet, commercial letter post item) are available, the data has been established to the digital documentation concerning the content in an consignment can be linked to transport related information. The consignment related digital documents that must be linked to the data related to the content in the consignment "first CEP service provider" include:

- Sender address;
- Sender – related additional information (such as phone number, email address, etc.);
- Recipient address;
- Recipient-related additional information (such as phone number, email address, etc.);
- Shipping Rate / insurance;
- Unique transport identification³ linked to the consignment (usually a barcode that is uniquely assigned to a CEP service provider and his right a allocate such transport ID).

Authorities responsible for the postal sector / CEP sector – legislator and regulators – are aware that:

- the adaptation of applicable technology requires completely new systems along the supply chain:
 - new actors are involved;
 - mandatory data elements in high quality have to be made available in advance; and
 - work-sharing and exchange of data between all actors involved is necessary.

² <https://eufordigital.eu/e-commerce-pilot-between-armenia-azerbaijan-georgia-and-germany-how-eu4digital-activity-seeks-to-increase-volumes-of-e-commerce/>

³ Unique allocation of a transport ID (most likely in the format of a licence plate) assigned to a CEP service provider licenced to do so. The transport ID (Barcode) shall be compliant to harmonised technical specifications (ISO 15459, UPU S10, UPU S26) and shall be issued by a licenced issuing agency (i.e. authorised CEP operator)

-
- customs business processes require mandatory pre-lodging of data in advance:
 - pre-loading;
 - pre-arrival;
 - at arrival;
 - presentation at customs.
 - risk management and controls:
 - Real time (in the case of EU: pan-European) risk analysis;
 - Co-ordinated / co-orchestrated controls.
 -

When facilitating supply chain related services, access to the UPU IT / Post*Net is highly recommended:

1. Provision of interest to the UPU CC (CC@upu.int) : stating your interest as UPU CC GOLD member to interface to UPU products and service open for access, according to UPU treaties and regulations, including applicable technology and UPU specifications;
2. UPU CC will initiate and facilitate the process with the UPU PTC:
 - a. Precise description of products and service you wish to access;
 - b. Data sharing requirements;
 - c. Commercial agreements;
 - d. Related procurement exercise to establish public API to access to products and services.

Documents necessary for further understanding:

- UPU Regulations to the Convention, Final Protocol
 - UPU API copyright notice
 - CA C2 2017.2-Doc 2
 - CA C 2 2018.2–Doc 2.Annex 1.Attachment 1
 - CA C 2 2019.1–Doc 2.Rev 1
-

UNION POSTALE UNIVERSELLE

Bureau international
Weltpoststrasse 4
3015 BERNE
SUISSE

Tél: +41 31 350 31 11
Courrier électronique: cc@upu.int



UPU | UNION
POSTALE
UNIVERSELLE