



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.24/2008/4
28 July 2008

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике

Пятидесятая сессия
Женева, 6 и 7 октября 2008 года
Пункт 12 предварительной повестки дня

СОВРЕМЕННЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ЦЕПОЧКИ И ЛОГИСТИКА

Организация грузовых и интермодальных перевозок и управление ими
и роль правительств:

Возможный вклад Рабочей группы ЕЭК ООН по интермодальным
перевозкам и логистике

Записка секретариата, подготовленная в сотрудничестве с
"виртуальной группой экспертов"

I. МАНДАТ

1. Настоящий документ представлен в соответствии с мандатом Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24), приведенным в приложении к документу ECE/TRANS/WP.24/117 (пункт d)) и предусматривающим анализ современных транспортных цепочек и аспектов логистики, рассмотрение технических и юридических вопросов и разработку средств и мер осуществления на региональном уровне. Настоящий документ подготовлен также в соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2006-2010 годы, принятой на его шестидесятой сессии в 2006 году (ECE/TRANS/166/Add.1, пункт 02.9 d)).

II. СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ И ПОДХОД

2. Программа работы Рабочей группы содержит следующий элемент: "Анализ современных транспортных цепочек и аспектов логистики, позволяющих интегрировать системы производства и распределения в целях обеспечения рациональной основы для правительственных решений по спросу на перевозки, выбору вида транспорта, а также по эффективным правилам и инфраструктурам интермодальных перевозок, и учет требований относительно безопасности и охраны на транспорте". В качестве ожидаемого результата предусматривается "обзор технических и правовых вопросов и разработка региональных инструментов и мер по осуществлению на основе соображений по поводу роли правительств в этой области" (ECE/TRANS/WP.24/117, приложение).

3. Поскольку все в большей степени признается важное значение эффективных логистических и транспортных систем для обеспечения конкурентоспособности европейских экономик, Рабочая группа на своей сорок седьмой сессии сочла, что межправительственным организациям следует принять участие в обмене информацией об оптимальной практике и, возможно, координировать целенаправленную деятельность в этой области (ECE/TRANS/WP.24/115, пункты 39-43).

4. Современные системы управления цепочками поставок и логистика будут иметь первостепенное значение для обеспечения конкурентоспособности экономики в регионе ЕЭК ООН. Они позволят коренным образом изменить способы поставки, производства, передачи и возвращения грузов. Под воздействием спроса со стороны потребителя и глобализации производства и торговли цепочки поставок и распределения удлиняются. Системы поставок, производства и распределения, функционирующие согласно концепциям "точно в срок" (JIT) и "точно в установленной последовательности" (JIS), все в большей степени нуждаются в надежных, гибких, оперативных и эффективных транспортных системах. Эти системы играют решающую роль в выборе промышленностью вида транспорта (автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного, морского и/или воздушного).

5. На своей сорок девятой сессии Рабочая группа проанализировала основные причины и требования к логистическим системам, определяющие транспортный спрос, качество перевозок и характер землепользования (расположение логистических центров и интермодальных терминалов)¹. Она подчеркнула, что правительствам необходимо более глубоко осознавать требования таких современных цепочек поставок и логистики, действие которых не прекращается на национальных границах. Национальные

¹ См. документы ECE/TRANS/WP.24/2008/1; ECE/TRANS/WP.24/2007/3.

транспортные стратегии должны учитывать эти (зачастую глобальные) задачи и реагировать на них, а также должны координироваться и согласовываться на международном уровне, так как последствия решений в области транспортной политики и государственного финансирования в противном случае могут оказаться несущественными, неэффективными и могут даже привести к обратным результатам. Если транспортные стратегии обеспечивают надлежащую нормативную базу, адекватные транспортные инфраструктуры и требуемый уровень квалификации для участников данной деятельности от частного и государственного сектора, то тогда они могут служить основой для эффективных, устойчивых, безопасных и надежных грузовых перевозок и мобильности и гарантировать однородную конкурентную среду для всех соответствующих отраслей промышленности.

6. Рабочая группа сочла, что она могла бы сыграть полезную роль в этой области посредством налаживания обмена информацией и примерами оптимальной практики среди стран региона ЕЭК ООН, оказания содействия в разработке концепций и показателей для анализа этих логистических тенденций, а также предоставления специальных знаний для определения стратегий и мер в сфере нормативной деятельности и наращивания потенциала, которые необходимы для использования межправительственного, общеевропейского подхода.

7. Для дальнейшего уточнения и структурирования таких мероприятий Рабочая группа предложила заинтересованным экспертам поделиться своим ноу-хау и опытом на будущих сессиях Рабочей группы и, возможно, подготовить перечень мер или направлений деятельности, которые позволили бы правительствам влиять на изменения в сфере логистики на национальном и международном уровнях (ECE/TRANS/WP.24/119, пункты 26-34).

8. В соответствии с поручением Рабочей группы секретариат в тесном сотрудничестве с виртуальной группой экспертов подготовил настоящий документ на основе соображений Рабочей группы. В этом документе а) анализируются концепции и значение цепочек поставок, общей логистики и логистики грузовых перевозок; б) отражается роль и сфера деятельности правительств в этой связи; в) приводятся примеры правительственных инициатив на национальном и субрегиональном уровне и д) предлагаются некоторые мероприятия Рабочей группы в области логистики грузовых перевозок, которые позволили бы получить дополнительные преимущества на межправительственном и общеевропейском уровне.

III. ОРГАНИЗАЦИЯ ГРУЗОВЫХ И ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И УПРАВЛЕНИЕ ИМИ

9. Логистика - это "...процесс организации цепи доставки и управления этой цепью в самом широком смысле. Данная цепь может охватывать как поставки сырья, необходимого для производства, так и управление материальными ресурсами на предприятии, доставку на склады и в распределительные центры, сортировку, переработку, упаковку и окончательное распределение в местах потребления". Это определение, ограниченное товарами и не включающее услуги, было разработано в 2001 году ЕЭК ООН, ЕКМТ и ЕС и приведено в их глоссарии "Терминология комбинированных перевозок". Оно подразумевает, что логистические процессы нацелены на доставку грузов с минимальными затратами, а также в то место и то время, которые выбраны потребителем.

10. И хотя существует много других определений логистики, данное определение все же, по-видимому, актуально для настоящего документа, поскольку оно охватывает все важные элементы логистических процессов, которые образуют всю цепочку грузовых поставок. Наряду с управлением цепочкой поставок и инвентаризацией грузов перевозки служат одним из ключевых элементов, формирующих логистическую цепочку грузов².

11. Эксперты согласны с тем, что эффективные логистические системы уже имеют и будут все в большей степени приобретать первостепенное значение для обеспечения конкурентоспособности экономики европейских стран. Эффективное управление цепочкой поставок стало одним из решающих средств, позволяющих данной отрасли промышленности перегнать своих конкурентов, и грузовые перевозки служат весьма важным элементом таких цепочек.

12. Поскольку настоящий документ согласно мандату и компетенции Рабочей группы затрагивает главным образом транспортные аспекты логистики грузов и вопрос об их взаимозависимости с интермодальными перевозками, далее используется термин

² Согласно оценкам, прямые затраты на логистику и логистические услуги во многих европейских странах составляют порядка 8-14% от валового внутреннего продукта (ВВП) (Франция: 10%, Германия: 7,8%, ЕС: 13,3%) с тенденцией к повышению. На их долю приходится 6-12% от общего числа занятых. Эти данные позволяют лишь получить представление о порядке величины, так как никакой надежной информации о функционировании логистического сектора не существует. Кроме того, дать точное определение этих понятий и оценить производительность этих секторов и занятость в них крайне трудно и никаких сопоставимых на международном уровне данных в этой связи пока не имеется.

"организация грузовых перевозок и управление ими"³. Организация грузовых перевозок и управление ими сводятся к планированию, формированию, осуществлению транспортных грузов в рамках цепочки поставок и к поддержанию контроля за ней. Эти мероприятия все в большей степени проводятся специализированными поставщиками этих услуг, которые наблюдают зачастую за всей цепочкой поставок от производства до окончательного распределения и контролируют ее.

13. Стремительный рост цен на энергоносители особо неблагоприятно отразился на транспортном элементе цепочки поставок. В частности, полная зависимость автомобильного транспорта от нефти и необходимость сокращения выбросов парниковых газов уже влекут за собой сейчас и еще повлекут за собой в будущем дальнейший рост затрат, связанных с эксплуатацией этого вида наземного транспорта, которого будет весьма трудно избежать в краткосрочной перспективе.

14. Вместе с тем управляющие цепочками поставок стремятся добиться эффективности не только в отношении издержек, но и все в большей степени в плане качества предоставляемых услуг. Несмотря на то, что автомобильный транспорт зачастую занимает ведущие позиции в этой области, стремительно возрастающая интенсивность движения, в частности на основных европейских дорогах, привела к появлению серьезных проблем, связанных с пропускной способностью и заторами, не только в городских районах, но и все чаще при осуществлении перевозок на большие расстояния и не только в часы пик. В сочетании с нехваткой квалифицированных водителей и членов экипажа (отчасти из-за введения новых, более эффективных правил, регламентирующих часы работы и отдыха на автомобильном транспорте) элемент европейского транспортного сектора, отвечающий за поставки, испытывает на себе существенное давление. В то же

³ Первоначально в группе экспертов высказывались противоположные мнения относительно использования терминов "организация грузовых перевозок и управление ими" в контексте настоящего документа, где основное внимание уделяется грузовым и интермодальным перевозкам. Вначале было решено использовать термин "логистика грузовых перевозок". Однако, поскольку термин "логистика" относится к **более широкому контексту организации цепочки поставок и управления этой цепочкой**, а не к **более узкому процессу организации грузовых перевозок и управления ими в рамках такой цепочки поставок**, некоторые эксперты сочли, что в результате использования термина "логистика" в этом более узком смысле концепция "логистики" может утратить четкость и что это может вызвать двусмысленность. Поэтому в связи с настоящим документом этот термин не используется. Вместе с тем уместно признать, что термин "логистика грузовых перевозок" иногда используется в этом более узком значении. Рабочая группа, возможно, пожелает внести вклад в дискуссию по этому вопросу.

время перед ним стоит задача корректировки растущего спроса управляющих цепочками поставок на дешевые, быстрые, надежные, гибкие и транспарентные перевозки.

15. Системы управления грузовыми перевозками в целом и интермодальными перевозками в частности тесно связаны друг с другом, так как концепция интермодальности позволяет способствовать и на самом деле способствует перемещению грузов теми видами транспорта, которые в наибольшей степени соответствуют требованиям управляющих цепочками поставок. Перемещение грузов в одной и той же грузовой единице (контейнере и т.д.) либо на одном и том же автотранспортном средстве позволяет гибко использовать автомобильные, железнодорожные и/или внутренние водные перевозки с учетом их скорости, имеющихся возможностей, заторов, запрещений движения транспорта или обязательных периодов отдыха при условии, что полученные преимущества будут перевешивать неизбежные затраты средств на перевалку грузов и затраты времени на интермодальные транспортные операции.

16. До недавнего времени развитие цепочек поставок осуществлялось при том понимании, что имеется неограниченный транспортный потенциал и дешевая нефть. Однако в настоящее время глобализация производства, перевозок и торговли должна рассматриваться в контексте проблем энергопоставок (нефтепоставок), ограниченных и зачастую изнашивающихся транспортных инфраструктур и возрастающего значения фактора устойчивости.

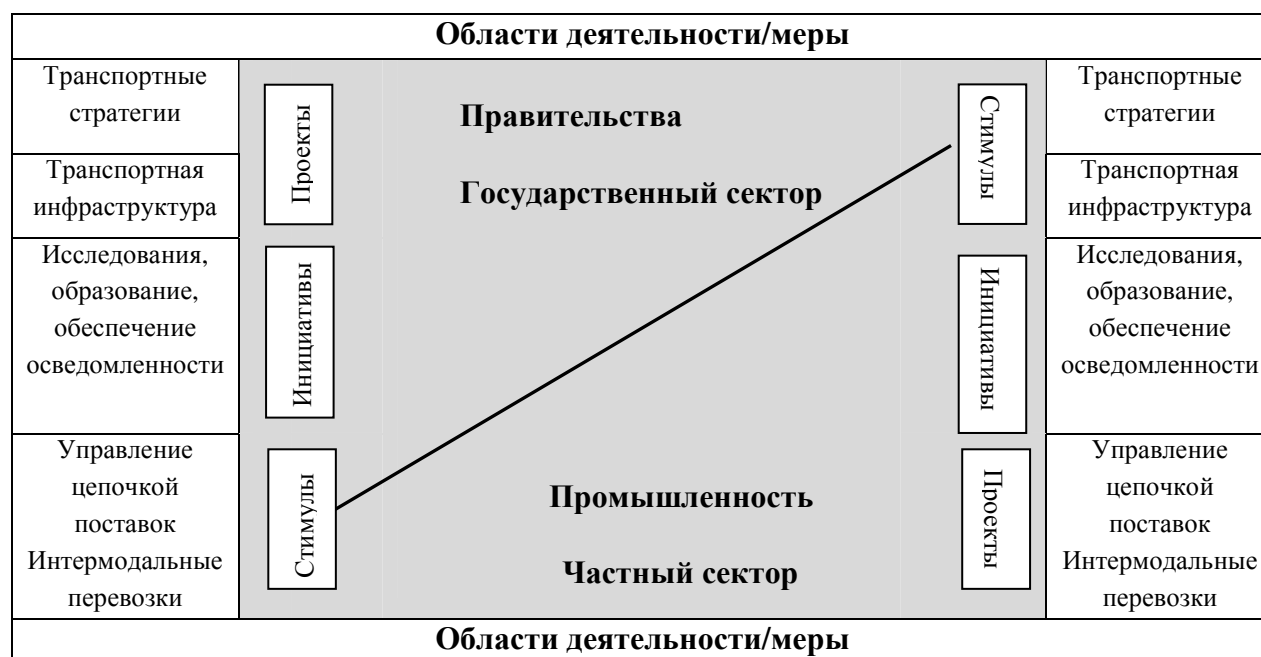
17. В сложившихся условиях невозможно добиться прогнозируемого в следующем десятилетии роста интенсивности и объема перевозок в Европе примерно на 30%, если не будут предусмотрены более эффективные логистические системы и средства управления цепочкой поставок, обеспечивающие возможность более рационального и разумного перемещения грузов, чем в прошлом. Поскольку по экологическим и финансовым причинам транспортная инфраструктура просто не в состоянии справиться с прогнозируемым ростом объема перевозок, существующая транспортная инфраструктура должна использоваться более эффективно, осуществляемые перевозки, возможно, следует консолидировать и при выборе интермодальных перевозок должны оптимальным образом использоваться все виды транспорта и имеющийся транспортный потенциал во всех местах и во все периоды времени. Данная задача стоит не только перед частным сектором (управляющими цепочками поставок, поставщиками логистических услуг, терминальными и транспортными операторами и т.д.), но и, в частности, перед правительствами.

IV. РОЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВ В ОРГАНИЗАЦИИ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК И УПРАВЛЕНИИ ИМИ

18. Планирование, формирование, осуществление грузовых перевозок и поддержание контроля за ними в рамках управления цепочкой поставок относятся в первую очередь к разряду экономической деятельности. Это же касается и организации интермодальных перевозок. Вместе с тем, как уже отмечалось, весьма важная роль в этой сфере отводится правительствам. Логистические процессы, организуемые и оптимизируемые частным сектором, необязательно служат оптимальным решением для всей экономики или страны в целом. Правительства нуждаются в создании и сохранении институциональной основы, а также правил игры, с тем чтобы организация грузовых перевозок и интермодальных перевозок, а также управление ими осуществлялись в соответствии с целями национальной транспортной политики и с учетом других экономических, социальных, экологических и территориальных стратегий, правил и предписаний, которые государственные органы установили и обеспечили правовой санкцией.

19. Вместе с тем, как схематически обозначено на приведенной ниже таблице, правительства отвечают не только за нормативную, административную и институциональную основу, но и за обеспечение адекватной инфраструктуры, например за автомобильные дороги, железнодорожные линии и внутренние водные пути, даже несмотря на то, что в некоторых странах такие линии перевозок могут создаваться и эксплуатироваться и уже на практике создаются и эксплуатируются на основе партнерских отношений между государственным и частным секторами (ПГЧС). Кроме того, во многих странах ЕЭК ООН по линии ПГЧС уже осуществляются успешное финансирование и эксплуатация портов, терминалов и интермодальных транспортных центров.

Ответственность в области организации грузовых перевозок и управления ими



Источник: Адаптированная таблица, позаимствованная из Генерального плана Германии для грузовых перевозок и логистики.

20. Значительные возможности для координации и сотрудничества между государственным и частным секторами имеются также в области исследований, образования и обеспечения осведомленности. И наконец, организация цепочек поставок и международных перевозок и управление ими в большинстве стран рассматриваются в качестве частной экономической деятельности даже в тех случаях, когда правительство полностью владеет транспортными компаниями, например железнодорожными предприятиями и/или поставщиками логистических услуг. Однако существует четко выраженная тенденция к дальнейшей приватизации и снятию ограничений с рынков перевозок и логистических услуг во всех странах - членах ЕЭК ООН.

21. Таким образом, в области организации грузовых перевозок и управления ими существуют следующие три сферы деятельности, которые в полной или значительной мере относятся к компетенции правительств либо органов государственной власти на региональном, национальном или местном уровнях: транспортные и инфраструктурные стратегии, а также исследования, образование и обеспечение осведомленности.

A. Транспортные стратегии

22. Правительства несут ответственность за создание надлежащих нормативных, институциональных и административных условий, необходимых для обеспечения однородной конкурентной среды для всех участников грузовых перевозок, всех видов транспорта и перевалочных механизмов и создания возможностей для осуществления недискриминационных, устойчивых, безопасных и надежных грузовых перевозок в соответствии с национальными приоритетами. Под этим подразумеваются, кроме того, средства проведения государственной политики в области капиталовложений, а также пошлины и сборы, связанные с перевозками, которые влияют на эффективность и стоимость грузовых перевозок и их конкурентоспособность.

23. Правительства также несут ответственность за координацию и согласование транспортных стратегий на международном уровне. Сегодняшние цепочки поставок не прерываются на национальных или субрегиональных границах. На самом деле они зачастую формируются таким образом, что способны преодолевать границы и использовать сравнительные преимущества национальной экономики различных стран, а также зачастую различающихся налоговых и нормативных систем. Это же касается организации грузовых перевозок и управления грузовыми перевозками, которые все в большей степени носят региональный характер и даже имеют глобальную ориентацию, как и участники этих перевозок. Для решения этих задач национальные транспортные стратегии должны координироваться и согласовываться со стратегиями других стран и регионов.

24. И наконец, для проведения эффективной транспортной политики правительства должны осознавать и учитывать на федеральном, провинциальном и муниципальном уровне основные причины и требования организации грузовых перевозок и управления ими, которые определяют транспортный спрос, качественный уровень перевозок, выбор вида транспорта и характер землепользования (расположение логистических центров и интермодальных терминалов). Это имеет особое значение для стран Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии (ВЕКЦА), экономика которых в настоящее время также стремительно интегрируется в процессы формирования глобальных цепочек поставок и транспортной логистики.

B. Транспортная инфраструктура

25. Правительства отвечают за обеспечение и сохранение адекватной транспортной инфраструктуры и за применение правил и предписаний, касающихся ее использования. Помимо автомобильных, железнодорожных и внутренних водных сетей, правительства

несут ответственность за планирование землепользования и выделение надлежащих территорий для портов, интермодальных терминалов, центров перевалки и распределения грузов, а также грузовых центров.

26. Полномочия по принятию таких территориальных решений зачастую передаются местным или региональным органам, которые не всегда способны рассматривать проблемы в достаточно крупном масштабе. Так, центральные и/или федеральные органы власти, зачастую в сотрудничестве с соседними странами, могут в таких случаях координировать или даже направлять местные процессы планирования и принятия решений.

С. Исследования, образование и обеспечение осведомленности

27. В сотрудничестве с профессиональными организациями и при их поддержке правительства несут ответственность за проведение исследований в целях более глубокого понимания воздействия, которое оказывает управление цепочками поставок и логистическими системами на транспортные услуги, транспортный спрос и выбор вида транспорта. Под руководством Европейской комиссии в рамках Европейского союза осуществляются многочисленные исследовательские проекты в этой области, некоторыми из которых конкретно затрагиваются проблемы взаимосвязи между логистикой грузовых перевозок и интермодальностью.

28. В целях реагирования на появление еще более уточненных систем логистики грузовых перевозок и оптимального использования ограниченной транспортной инфраструктуры государственные органы власти также стимулируют применение интеллектуальных транспортных систем (ИТС). Кроме того, правительства предпринимают важные шаги по стимулированию роли логистики грузовых перевозок и управления цепочкой поставок, а также по обеспечению у специалистов в данной области промышленности необходимого для принятия обоснованных решений опыта и ноу-хау. Другим важным и зачастую упускаемым из виду фактором служит восприятие широкой общественностью роли грузовых перевозок и логистики с точки зрения экономического развития. Органы государственной власти должны обеспечивать в данной связи необходимую информацию и транспарентность в соответствии с национальными и международными нормами и правилами.

V. ДЕЙСТВИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВ НА НАЦИОНАЛЬНОМ И СУБРЕГИОНАЛЬНОМ УРОВНЯХ

29. Правительства создают лишь надлежащие нормативные, финансовые и образовательные условия организации грузовых перевозок и управления этими перевозками. Однако органам государственной власти важно обеспечить оперативную подготовку и реализацию таких рамочных условий, с тем чтобы с самого начала не только создать однородную конкурентную среду для всех участников этой деятельности в условиях транспарентности и дать директивные указания промышленности, но и сформировать всеобъемлющую и последовательную структуру, которая позволила бы всем органам государственной власти, в том числе на местном и муниципальном уровнях, действовать в соответствии с одинаковыми принципами. Последнее из указанного выше имеет особое значение для рационального планирования землепользования и выбора места для размещения грузовых центров и центров распределения грузов.

A. Деятельность на национальном уровне

30. Некоторые государства – члены ЕЭК ООН уже отреагировали на эти задачи. Они уже определили или в настоящее время определяют в тесном сотрудничестве с заинтересованными отраслевыми группами и другими участниками роль и ответственность правительств и неправительственных структур в данной сфере. Они также занимаются выработкой соответствующих нормативных, финансовых и образовательных стратегических мер, которые могли бы способствовать повышению эффективности и устойчивости грузовых и интермодальных транспортных систем, интегрированных в современную логистику и цепочки поставок.

31. Например, Германия в начале 2008 года приняла Генеральный план для грузовых перевозок и логистики, который призван повысить конкурентоспособность логистического сектора страны и обеспечить оптимальную схему организации, финансирования и использования грузовых транспортных систем. Этот план также должен способствовать структурным изменениям и устойчивому развитию и наконец (но не в последнюю очередь), более четкому пониманию общественностью экономического значения грузовых перевозок и логистики. Генеральный план Германии был подготовлен с участием правительственных и неправительственных экспертов от всех заинтересованных секторов и содержит 27 конкретных предложений, которые должны

быть реализованы после того, как будут скоординированы соответствующие политические меры⁴.

32. Другим примером служит логистический план Португалии, в силу которого еще в 2006 году были сформированы комплексные нормативные структуры и схемы планирования для развития сети логистических центров в стратегических местах этой страны. Этим планом предусмотрено оказание поддержки логистической деятельности в стране с целью более эффективного использования существующей транспортной сети и стимулирования железнодорожных перевозок и перевозок между портами и внутренними районами страны. По мнению правительства, этот план является средством более эффективного осуществления законодательной власти и стимулирования логистических изменений. Задача строительства, финансирования и эксплуатации логистических центров возложена на частный сектор⁵.

В. Деятельность на субрегиональном уровне

33. Что касается субрегионального уровня, то в октябре 2007 года Европейская комиссия приняла план действий в области логистики грузовых перевозок в качестве составного элемента более крупного пакета мер для повышения эффективности и устойчивости грузовых перевозок, включающего также такие аспекты, как железнодорожные сети, ориентированные на грузовые перевозки, новые портовые стратегии, "морские магистрали" и общее европейское морское пространство без каких-либо границ.

34. Задачи, предложенные в этом плане действий, были обозначены на основе всеобъемлющих консультаций с заинтересованными сторонами и охватывают четыре широкие темы, а именно: инновационный потенциал, качество, упрощение и экологически чистый транспорт. В этом контексте Европейская комиссия разрабатывает "дорожную карту" для реализации системы электронной документации, которая определяет концепцию безбумажного, электронного потока информации, сопровождающего физическое перемещение грузов. Кроме того, с целью нахождения практических решений, включая принятие нормативных мер, продолжаются мероприятия по использованию возможностей логистики грузовых перевозок для решения проблемы заторов на дорогах.

⁴ Более полную информацию см. на следующем вебсайте: <<http://www.bmvbs.de/verkehr/Gueterverkehr-Logistik-,2829/Masterplan.htm>>.

⁵ Подробную информацию см. в неофициальном документе № 7 (2007) WP.24.

35. К числу других аспектов, затронутых в этом плане действий, относятся показатели эффективности систем логистики грузовых перевозок и сопоставительный анализ интермодальных терминалов. Также запланировано проведение исследований по вопросу о гармонизации транспортной документации и ее автоматической обработке, а также о стандартах на вес и габариты транспортных средств, установленных в директиве 96/53/ЕС; эти исследования должны быть завершены в 2008 году. И наконец, к концу 2008 года планируется определить ряд "зеленых коридоров", в которых каботажные, железнодорожные, автомобильные перевозки и перевозки по внутренним водным путям дополняли бы друг друга и позволяли бы обеспечивать перевозочную деятельность без нанесения вреда окружающей среде⁶.

VI. ДЕЙСТВИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА НА МЕЖДУНАРОДНОМ УРОВНЕ: ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ЕЭК ООН

36. Ответственность правительств и меры, которые они должны принять для оказания воздействия на организацию грузовых перевозок и управление ими, распространяются на широкий диапазон деятельности и выходят далеко за рамки задач, которые обычно рассматриваются на международном уровне Рабочей группой ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике. Несмотря на то, что многие из видов ответственности и мер правительств в этой области необязательно соответствуют межправительственным нормам, стандартам или нормативным мерам, обмен опытом и примерами оптимальной практики между странами на глобальном уровне (Организация Объединенных Наций) или региональном уровне (ЕЭК ООН) (с охватом 56 стран общеевропейского региона, а также Северной Америки), возможно, является полезным и позволяет получить ориентиры для деятельности на международном уровне.

37. Кроме того, в силу изложенных выше соображений логистические процессы и аспекты организации грузовых перевозок и управления ими имеют важное международное измерение и, возможно, нуждаются в отражении в рамках последовательных и согласованных на международном уровне правительственных стратегиях. В нынешней программе работы Рабочей группы уже предусмотрен ряд межправительственных мероприятий, которые имеют прямое или косвенное отношение к организации грузовых перевозок и управлению ими и к проблеме взаимоотношения между ними и интермодальными перевозками. Эта деятельность, вероятно, нуждается в

⁶ Более полную информацию см. следующем вебсайте: <http://ec.europa.eu/transport/logistics/freight_logistics_action_plan/action_plan_en.htm>.

анализе и оптимизации в соответствии с нижеизложенными предложениями и, возможно, должна проводиться в консультации или в сотрудничестве с другими органами ЕЭК ООН и другими компетентными межправительственными и неправительственными организациями.

38. Деятельность, которая кратко охарактеризована ниже, подпадает под мандат и компетенцию Рабочей группы ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) и может дать дополнительные преимущества на межправительственном и общеевропейском уровне. В случае некоторых из видов этой деятельности, например по режимам гражданской ответственности, возможно, необходимо учредить конкретные группы экспертов для решения весьма конкретных и сложных технических и правовых вопросов.

A. Международная политика и нормативные меры

39. В области международной транспортной политики и нормативных мер Рабочая группа могла бы продолжить осуществление или приступить к осуществлению указанной ниже деятельности, относящейся к организации грузовых перевозок и управлению ими в контексте цепочек поставок.

1. Мониторинг и анализ национальных мер для стимулирования интермодальных перевозок

40. В прошлом году Рабочая группа уже приступила к мониторингу и анализу национальных мер для стимулирования интермодальных перевозок в качестве объединенной последующей деятельности в контексте прежних мероприятий ЕКМТ. В настоящее время секретариат ЕЭК ООН проводит обследование с целью сбора информации в 12 стратегических областях⁷ (ECE/TRANS/WP.24/2007/5). После первоначального анализа результатов этого обследования на нынешней сессии (ECE/TRANS/WP.24/2008/5 и добавления) Рабочая группа, возможно, пожелает пересмотреть, включить дополнительные или изменить существующие части вопросника о национальном опыте или планах воздействия на организацию грузовых перевозок и

⁷ 1) Важность интермодальных перевозок в транспортной политике; 2) национальные и международные органы; 3) затраты и цены; 4) сети; 5) терминалы и логистические центры; 6) эксплуатационная совместимость; 7) меры по финансовой поддержке и по налоговым льготам; 8) меры поддержки в части нормативного регулирования; 9) операции; 10) мониторинг рынка; 11) развитие инноваций, охватывающих все компоненты транспортной цепочки; 12) операторы интермодальных транспортных цепочек.

управление ими. Можно было бы сослаться на национальные планы действий, институциональные механизмы для консультаций заинтересованных сторон и/или нормативные, финансовые, фискальные либо административные стратегические меры.

41. На этой основе Рабочая группа, возможно, пожелает обменяться опытом и примерами оптимальной практики с целью оказания правительствам содействия в разработке, принятии и мониторинге надлежащих стратегических мер. В качестве конкретного итога рассмотрения таких аспектов Рабочая группа могла бы подготовить какой-нибудь контрольный перечень или набор инструментальных средств, предусматривающий возможные национальные и международные стратегические меры и механизмы для решения проблем логистики и интермодальных перевозок в перспективе правительственной деятельности. Такие контрольные перечни или наборы инструментальных средств, вероятно, позволили бы также определить возможные преимущества и недостатки подобных политических мер и механизмов. Одним из особых аспектов, подлежащих анализу в качестве последующей деятельности в контексте документа ECE/TRANS/WP.24/2008/1, могли бы стать правительственные стратегические и организационные меры (как, например, комплексный подход) для руководства деятельностью по планированию, размещению и организации интермодальных терминалов, логистических центров и грузовых центров в общеевропейской перспективе.

2. "Типовые" планы действий и соглашения о партнерстве в области логистики

42. В 2005 году Рабочая группа подготовила так называемые " типовые " планы действий и соглашения о партнерстве, включающие также показатели эффективности и критерии для развития интермодальных перевозок (TRANS/WP.24/2005/3). Эти модели были одобрены министрами транспорта ЕКМТ и Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН.

43. Данные мероприятия по налаживанию сотрудничества между государственным и частным сектором, возможно, нуждаются в пересмотре и изменении на основе использования логистических требований, пересмотренных критериев и параметров ответственности, включая также стратегические меры по оказанию правительственной поддержки и стандарты соответствия. На более позднем этапе такие положения, как уже отмечалось ранее Рабочей группой (TRANS/WP.24/2004/5; TRANS/WP.24/105, пункты 17-19), могли бы быть включены в какую-либо резолюцию или какой-либо правовой документ, например в Соглашение СЛКП.

3. Режим гражданской ответственности для общеевропейских интермодальных перевозок

44. После завершения ЮНСИТРАЛ работы над подготовкой проекта конвенции о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов, охватывающей аспекты гражданской ответственности при осуществлении морских и связанных с ними наземных перевозок (для обеспечения связей с внутренними районами), Рабочая группа, возможно, пожелает проанализировать эти положения в свете новых логистических требований, обеспечивающих бесперебойные и конкурентоспособные интермодальные перевозки в Европе.

45. Если этот анализ покажет, что конвенция ЮНСИТРАЛ не обеспечивает надлежащего учета конкретных потребностей и требований, связанных с общеевропейскими сухопутными перевозками, и/или едва ли вступит в силу в надлежащее время, то Рабочая группа, возможно, пожелает продолжить свою деятельность в этой области с учетом плана действий Европейской комиссии в области логистики грузовых перевозок (элемент 02.9 g) программы работы).

4. Логистические показатели и статистика интермодальных перевозок

46. Рабочая группа, возможно, пожелает оказать содействие в разработке концепций и показателей для анализа логистических изменений и определения критериев организации грузовых перевозок и управления ими в контексте логистических цепочек поставок, включая интермодальные перевозки, сети и терминалы. К этому может относиться сбор надежных статистических данных об интермодальных перевозках с охватом перевозки контейнеров, съемных кузовов, полуприцепов и укомплектованных автотранспортных средств по железной дороге и внутренним водным путям в странах - членах ЕЭК ООН. Подобная деятельность дополняла бы мероприятия в контексте логистического показателя эффективности (ЛПЭ), введенного в 2007 году Всемирным банком, который позволяет оценивать роль грузоотправителей и транспортных операторов. Она могла бы постараться разработать соответствующие средства, с тем чтобы страны были в состоянии оценивать - при помощи эконометрических моделей и статистических данных - конкурентоспособность своей экономики и транспортного сектора в контексте логистической эффективности.

47. В сотрудничестве с другими органами ЕЭК ООН и компетентными международными организациями необходимо разработать конкретную концепцию и условия деятельности по подготовке таких логистических показателей и статистических данных, с тем чтобы разьяснить вопрос о возможном вкладе Рабочей группы в эти усилия.

В. Международная транспортная инфраструктура и показатели качества работы

48. Помимо ограничения спроса на перевозки, правительство может оказать воздействие на использование транспортной инфраструктуры посредством принятия таких смежных мер по предоставлению транспортных услуг, как строительство большего числа более крупных и эффективных транспортных инфраструктур, улучшение их технического обслуживания, разрешение и/или стимулирование эксплуатации более эффективных транспортных средств и активизация использования инфраструктуры при помощи интеллектуальных транспортных систем (телематики, таких организационных мер, как назначение цен за проезд транспорта в часы пик, консолидация груза и т.д.), причем в идеале эти меры следует сочетать друг с другом.

49. ЕЭК ООН при помощи своих рабочих групп по автомобильному транспорту, железнодорожному транспорту, внутреннему водному транспорту и интермодальным перевозкам подготовила соглашения СМА, СМЖЛ, СМВП и СЛКП, которые обеспечивают основную систему сетей и минимальные параметры инфраструктуры (в случае СЛКП также эксплуатационные характеристики) для развития всеобъемлющей, согласованной и эффективной общеевропейской сети наземных перевозок, и осуществляет контроль за выполнением требований этих соглашений.

50. В области международной транспортной инфраструктуры и показателей качества работы Рабочая группа могла бы продолжить или начать указанную ниже деятельность, связанную с организацией грузовых перевозок и управлением ими.

1. Обзор действующих параметров инфраструктуры и эксплуатационных характеристик СЛКП

51. Параметры инфраструктуры и эксплуатационные характеристики, предусмотренные в Соглашении СЛКП, в том числе те из них, которые содержатся в прилагаемом к нему Протоколе о перевозках по внутренним водным путям, могут быть пересмотрены с целью повышения стандартов эксплуатационной совместимости и установления критериев для эффективной организации грузовых перевозок и международных интермодальных перевозок, а также управления ими. В свете повышения пропускной способности без осуществления значительных капиталовложений в транспортную инфраструктуру этого можно было бы достичь при помощи таких технических мер, как увеличение допустимой нагрузки на ось грузового поезда до 25 т (на конкретных линиях) и допустимой длины поезда свыше 700 м.

52. В 2005 году Рабочая группа уже проводила обследование этих проблем в 15 странах (TRANS/WP.24/2005/5; TRANS/WP.24/107, пункты 13 и 14). Его результаты могли бы послужить основой для такого обзора, который должен быть проведен в тесном сотрудничестве между рабочими группами ЕЭК ООН по железнодорожному транспорту и внутреннему водному транспорту, отвечающими за осуществление соглашений СМЖЛ и СМВП.

2. Оптимизация перевалочных и логистических процедур

53. Аналогичным образом, с целью оптимизации перевозочных и логистических процедур можно было бы пересмотреть и изменить действующие минимальные требования к терминалам СЛКП. Можно было бы рассмотреть предписания, затрагивающие критерии и процедуры выбора оптимального положения, строительства и эксплуатации терминалов, грузовых центров и центров распределения грузов (элемент 02.9 е) программы работы).

54. Кроме того, в СЛКП и, возможно, в СМЖЛ можно было бы включить такие дополнительные эксплуатационные параметры и критерии, как те, которые уже содержатся в "типовых" планах действий и соглашениях о партнерстве (см. выше), касающихся интермодальных перевозок и перевозок по внутренним водным путям, пересечения границ и станций смены колесных пар, а также паромных соединений и портов.

3. Совершенствование перевозок между портами и внутренними районами

55. В Соглашение СЛКП, а также, возможно, в соглашения СМА и СМЖЛ (либо в какую-либо рекомендацию ЕЭК ООН) можно было бы включить конкретные логистические требования с целью решения проблем пропускной способности европейских морских портов. Для повышения потенциала и эффективности перевозок между портами и внутренними районами, в частности контейнеров по железной дороге и внутренним водным путям, можно было бы разработать конкретные минимальные параметры инфраструктуры и эксплуатационные характеристики, которые позволили бы усилить взаимодействие и связь морских портов с терминалами внутреннего транспорта и грузовыми центрами.

C. Обмен информацией и примерами оптимальной практики в области исследований, образования и обеспечения осведомленности

56. Несмотря на то, что некоторые элементы программы работы уже предусматривают наблюдение Рабочей группой за изменениями в сфере интермодальных перевозок и логистики, а также за обменом информацией и примерами оптимальной практики среди государств - членов ЕЭК ООН, грузоделателей, грузоотправителей и операторов интермодальных перевозок, подобная деятельность пока не охватывает аспекты исследований, образования и обеспечения осведомленности в области организации грузовых и интермодальных перевозок и управления ими. Поскольку эти вопросы важны для стратегического развития в этих областях и одобрения соответствующих стратегических мер различными отраслями промышленности и широкой общественностью, Рабочая группа, возможно, также пожелает расширить свою деятельность на данную область и, в частности, охватить изложенные ниже вопросы.

1. Концепции, конструкция, вес и размеры интермодальных грузовых (транспортных) единиц

57. Рабочая группа, возможно, пожелает продолжить и расширить осуществляемые ею наблюдение и обмен информацией и примерами оптимальной практики по вопросу о новых концепциях, конструкции, весе и размерах интермодальных грузовых (транспортных) единиц, позволяющих осуществлять бесперебойные интермодальные перевозки и перевалочные процедуры в общеевропейском регионе.

2. Концептуальные схемы и механизмы разработки национальных планов действий или генеральных планов в области логистики

58. Рабочая группа могла бы также обмениваться информацией о примерах оптимальной практики в сфере подготовки и реализации национальных планов действий или генеральных планов в области логистики с упором на логистику грузовых перевозок и требования, предъявляемые к интермодальным перевозкам. Это можно было бы начать с проведения простого обзора среди правительств государств - членов ЕЭК ООН с целью получения информации о текущей и запланированной деятельности в данной области.

3. Интеллектуальные транспортные системы

59. Разработка и использование интеллектуальных транспортных систем и процедур для оптимального и безопасного использования транспортных средств и транспортных инфраструктур приобретают все большее значение. Рабочая группа, возможно, пожелает

пронаблюдать за этими изменениями с целью определения задач и решений для осуществления интермодальных перевозок и обмена информацией и примерами оптимальной практики. При необходимости Рабочая группа могла бы разработать компендиум подобных услуг и их поставщиков наряду с контрольным перечнем, в котором были бы указаны аргументы "за" и "против" принятия таких мер, варианты их использования и нормативного регулирования.

VII. РУКОВОДЯЩИЕ УКАЗАНИЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ

60. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть выявленные виды ответственности и инструменты (которыми располагают правительства для оказания воздействия на изменения в области организации грузовых интермодальных перевозок и управления ими), описанные в настоящем документе, в частности в главах IV и V, и изложить соответствующие замечания. Делегации, возможно, пожелают сообщить об уже принятых или запланированных национальных и региональных мерах; им также следует произвести оценку мнений, изложенных в приведенных выше главах, и сообщить о собственном мнении на этот счет.

61. В частности, Рабочей группе предлагается рассмотреть возможные мероприятия, которые оказывают воздействие на организацию грузовых перевозок на международном уровне и управление ими и которые могут осуществляться и впредь Рабочей группой либо к осуществлению которых Рабочая группа может приступить. Предложения, изложенные в главе VI настоящего документа, следует пересмотреть и оценить с точки зрения дополнительных преимуществ, которые могут быть получены в результате их реализации. Могут быть также внесены и другие предложения относительно направлений либо сфер деятельности.

62. Таким образом, предложения, изложенные в настоящем документе, затрагивают нижеследующие сферы деятельности.

63. В области международной транспортной политики и нормативных мер:

- 1) Мониторинг и анализ национальных мер по оказанию воздействия на организацию грузовых перевозок и управления ими с целью активизации использования интермодальных перевозок и подготовки набора стратегических мер и механизмов, которые в зависимости от сложившихся в стране условий можно было бы использовать в данной связи. Следует учитывать также соответствующие резолюции ЕКМТ по комбинированным перевозкам.

- 2) Обзор и возможное изменение "типовых" планов действий и соглашений о партнерстве 2005 года, включая показатели качества работы по развитию интермодальных перевозок, на основе логистических требований, критериев и параметров ответственности.
- 3) Анализ проекта конвенции ЮНСИТРАЛ и пересмотр деятельности ЕЭК ООН по режимам гражданской ответственности и положений об интермодальных наземных перевозках в общеевропейском контексте.
- 4) Внесение вклада в развитие концепций и показателей, позволяющих оценивать логистические изменения и устанавливать критерии для организации грузовых перевозок, включая интермодальные перевозки, сети и терминалы, и для управления ими.

64. В области международной транспортной инфраструктуры и критериев качества работы:

- 1) Анализ существующей инфраструктуры и эксплуатационных характеристик, указанных в Соглашении СЛКП, включая прилагаемый к нему Протокол о перевозках по внутренним водным путям, с целью повышения стандартов эксплуатационной совместимости и установления критериев эффективной организации грузовых перевозок и международных интермодальных перевозок и управления ими. Следует учитывать трудности и затраты, связанные с изменением таких стандартов.
- 2) Обзор минимальных требований к терминалам СЛКП с целью оптимизации перевалочных и логистических процедур и включения механизмов оптимального размещения, строительства и эксплуатации терминалов, грузовых центров и центров распределения, пунктов пересечения границ и станций смены колесных пар, а также паромных соединений/портов.
- 3) Включение в СЛКП (а также, возможно, в СМА и СМЖЛ) логистических требований с целью повышения потенциала и эффективности перевозок между портами и внутренними районами.

65. В области обмена информацией относительно исследований, образования и обеспечения осведомленности:

- 1) Обмен примерами оптимальной практики по вопросу о новых концепциях, конструкции, весе и размерах интермодальных грузовых (транспортных) единиц с учетом существующих ограничений веса и размеров, предусмотренных в национальных, международных и субрегиональных (Европейский союз) правилах.
- 2) Обмен примерами оптимальной практики при подготовке и осуществлении национальных планов действий или генеральных планов в области логистики.
- 3) Осуществление контроля за развитием интеллектуальных транспортных систем и подготовка компендиума и контрольного перечня таких услуг.
