



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по интермодальным  
перевозкам и логистике****Шестьдесят третья сессия**

Женева, 28–30 октября 2020 года

Пункт 6 b) предварительной повестки дня

**Возникающие вопросы в области грузовых  
перевозок и логистики:****Национальные генеральные планы в области  
грузовых перевозок и логистики****Сектор грузовых перевозок и логистики — его значение  
для национальной экономики стран, роль правительств  
в его развитии и национальный опыт его развития****Записка секретариата****I. Справочная информация**

1. В настоящем документе рассматривается значение сектора логистики для национальной экономики стран, роль правительств в развитии грузовых перевозках и логистики, а также приводится информация, собранная у стран — членов ЕЭК, об их передовом опыте в части подготовки генеральных планов по грузовым перевозкам и логистике.
2. WP.24 предлагается рассмотреть этот документ в процессе разработки руководства по подготовке национальных генеральных планов в области грузовых перевозок и логистики.

**II. Значение сектора логистики для национальной  
экономики стран**

3. Торговля между двумя странами может быть выгодна обеим этим странам, ведь они могут иметь различные сравнительные преимущества в производстве тех или иных товаров, являющихся предметом торговли. Обмен этими товарами может привести к созданию товаров и услуг, которые в противном случае не могли бы быть произведены. Поэтому считается, что торговля способствует более быстрому росту экономики и ее инновационности, повышает производительность труда и обеспечивает более высокие доходы и более широкие возможности для людей. В этом



смысле торговля считается центральным элементом экономического развития, обеспечивающего благосостояние человека.

4. Однако торговля может быть затруднена, если ей не оказывается содействие через организацию эффективных грузовых перевозок и логистической системы, которые направляют товарные потоки между торговыми партнерами.

5. Различные учреждения занимаются измерением показателей эффективности в области грузовых перевозок и логистики, которые могут способствовать пониманию значения этого сектора с точки зрения упрощения процедур торговли и в целом для экономического развития страны.

6. Рассчитываемый Всемирным банком индекс эффективности логистики (ИЭЛ) анализирует показатели стран в секторе грузовых перевозок и логистики по шести параметрам:

1. эффективность процедур таможенного и пограничного контроля;
2. качество торговой и транспортной логистической инфраструктуры;
3. простота и конкурентность по цене международных перевозок;
4. компетентность сотрудников логистической инфраструктуры и качество логистических услуг;
5. возможность отслеживать и контролировать перевозки;
6. процент грузов, своевременно доставленных грузополучателям в соответствии с плановыми или ожидаемыми сроками поставки.

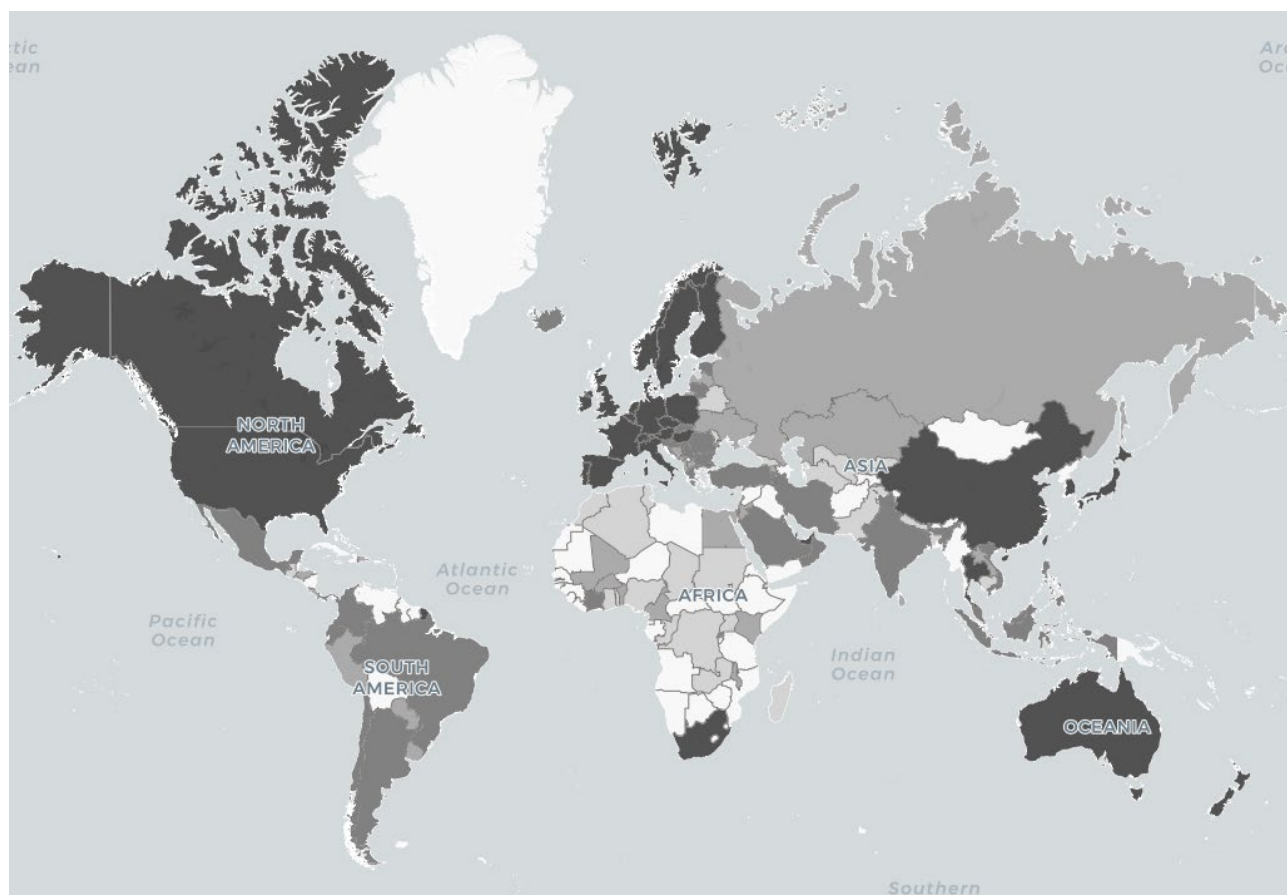
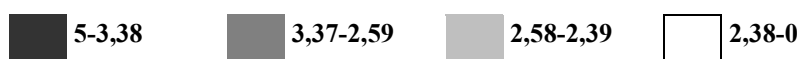
7. Что касается проверки этих параметров ИЭЛ, то считается, что наилучшим образом оценить эффективность показателей стран в этой области могут транспортно-экспедиторские предприятия и компании, занимающиеся экспресс-перевозками. В конечном счете, именно они являются субъектами, которые оказывают непосредственное влияние на выбор транспортных маршрутов и перевалочных центров, что, в свою очередь, влияет на решения компаний в отношении размещения производства, выбора поставщиков и ориентации на те или иные целевые рынки. Таким образом, оценка транспортно-экспедиторских компаний является основополагающей при определении качества и надежности ИЭЛ.

8. Признавая важность оценки эффективности работы контейнерных портов, ЮНКТАД в 2004 году разработала индекс обслуживания линейным судоходством (ИОЛС) для определения положения стран в глобальных сетях линейного судоходства. ИОЛС фиксирует, насколько хорошо страны связаны с глобальными судоходными сетями, и рассчитывается на основе пяти компонентов сектора морских перевозок: количества судов, их контейнер вместимости, максимального размера судов, количества предоставляемых услуг и количества судоходных компаний, предоставляющих суда-контейнеровозы для осуществления перевозок в порты той или иной страны.

9. По результатам измерения ИЭЛ, которое в 2018 году Всемирный банк провел для 160 стран мира, 30 ведущих стран набрали более 3,50 баллов по шкале от 0 до 5 (отмечены черным цветом на карте, приведенной на рис. 1), причем 10 стран набрали практически 4 балла или даже больше; 30 стран, показавшие худшие результаты, набрали менее 2,40 баллов (отмечены белым цветом на карте, приведенной на рис. 1), причем 10 стран набрали менее 2,15 баллов.

10. Более высокий балл по шкале ИЭЛ означает более комфортный логистический климат и следовательно более простые условия для осуществления грузоперевозок экспедиторскими компаниями и грузоотправителями. Как показывают данные (рис. 2), страны с более высокими баллами ИЭЛ являются также странами с более высоким доходом, измеряемым как валовой национальный доход (ВНД) на душу населения.

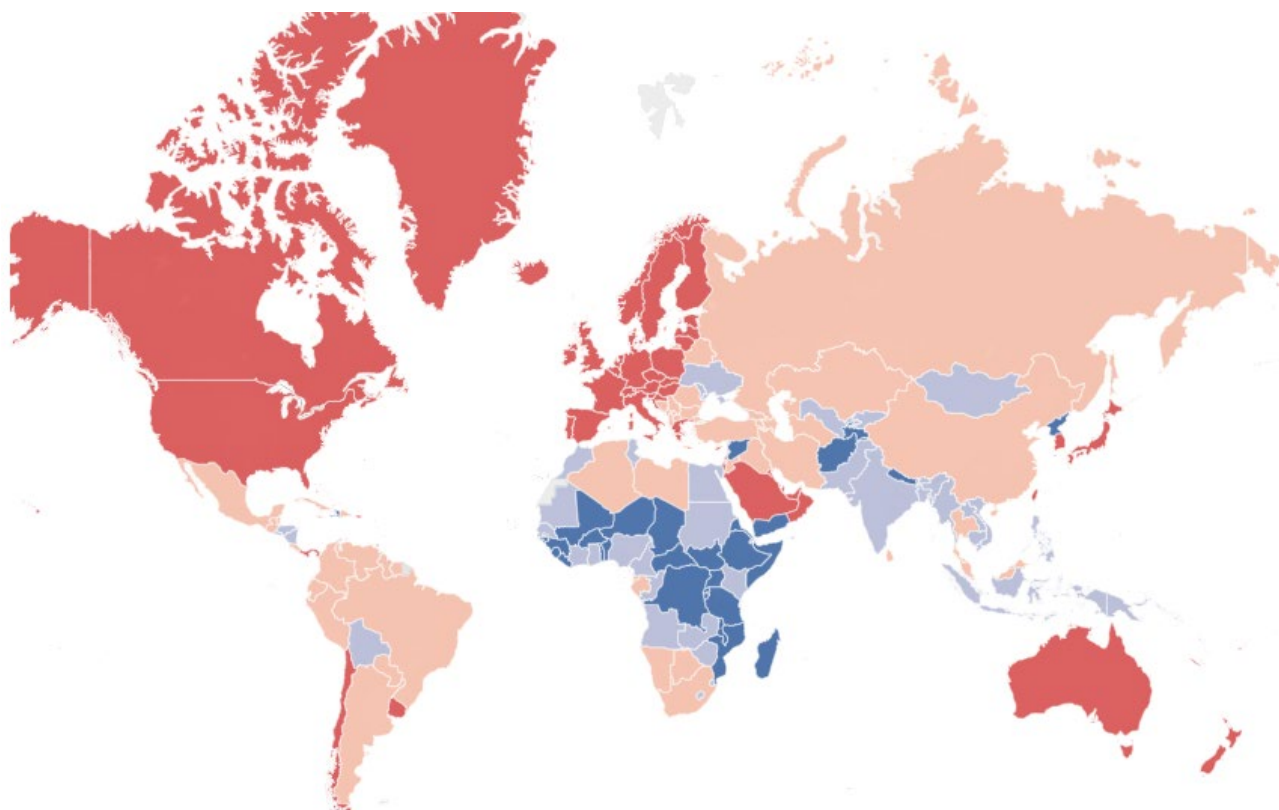
Рис. 1  
Индекс эффективности логистики за 2018 год\*



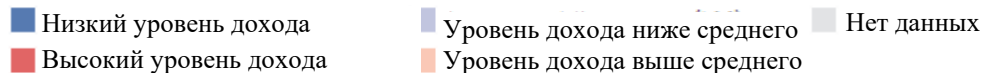
Источник: Всемирный банк, URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global>.

\* Отказ от ответственности: настоящая карта предназначена для иллюстративных целей и не означает выражения со стороны Всемирного банка и авторов, ссылающихся на эти данные, какого бы то ни было мнения относительно правового статуса какой-либо страны или территории, равно как и относительно делимитации их границ.

Рис. 2  
Страны мира в разбивке по доходу, по состоянию на 2018 год\*\*



#### Группы стран по уровню дохода для целей ИЭЛ



*Источник\*\*\*:* Всемирный банк, URL: <https://datatopics.worldbank.org/world-development-indicators/the-world-by-income-and-region.html>.

11. Показатели эффективности в области грузовых перевозок и логистики, несомненно, взаимосвязаны с развитием национальной экономики и созданием источников дохода. Это должно стать для правительств стимулом к созданию условий и благоприятной среды для развития данного сектора. Кроме того, правительства должны играть определенную роль и в обеспечении того, чтобы такое развитие шло по устойчивому пути. Раздел III дает представление о роли правительств в обеспечении устойчивого развития данного сектора.

### III. Роль правительств в развитии грузовых перевозок и логистики

12. Для будущего процветания необходимо в том числе то, чтобы поток товаров был бесперебойным. Это возможно только в том случае, если сектор грузовых перевозок и логистики способен эффективно и оптимально организовать,

\*\* Отказ от ответственности: Настоящая карта предназначена для иллюстративных целей и не означает выражения со стороны Всемирного банка и авторов, ссылающихся на эти данные, какого бы то ни было мнения относительно правового статуса какой-либо страны или территории, равно как и относительно делимитации их границ.

\*\*\* Более подробную информацию о расчетах для разделения стран на группы по доходам см. URL: <https://datatopics.worldbank.org/world-development-indicators/the-world-by-income-and-region.html>.

координировать и перемещать эти потоки. Это означает такие грузоперевозочные операции, которые являются быстрыми, но безопасными (для здоровья людей, животных и растений) и защищенными и осуществляются с наименьшими возможными затратами для клиентов и для общества в целом. Последнее требует минимизации внешних факторов, влияющих на работу сектора грузового транспорта и логистики.

13. При том что грузовые перевозки и логистические операции осуществляются как государственными, так и частными структурами, правительства должны играть важную роль в данном секторе. С одной стороны, их роль заключается в облегчении работы субъектов, ведущих деятельность в области грузовых перевозок и логистики, путем обеспечения необходимых, стабильных условий и благоприятной среды для ведения бизнеса, а также в развертывании и поддержании необходимой инфраструктуры. С другой стороны, ответственностью правительств является также обеспечение того, чтобы бизнес, содействуя развитию торговли, направлял свои усилия на решение задач высокого уровня, а именно:

- решение проблем, связанных с изменением климата;
- минимизацию негативного воздействия на здоровье человека, животных и растений;
- обеспечение достойных условий труда;
- ускорение достижения гендерного равенства.

14. Традиционно задачам высокого уровня — и как следствие, содействию развитию качественных услуг и подготовке квалифицированной рабочей силы — уделялось меньше внимания, чем развитию инфраструктуры или облегчению операционных процедур. В настоящее время задачи высокого уровня получают равное внимание, особенно благодаря участию государства и диалогу между государством и частным бизнесом, которые играют важную роль в повышении эффективности и создании устойчивых связей в рамках производственно-сбытовых цепочек как на международном уровне, так и внутри страны.

15. В настоящем разделе освещается роль правительств в развитии сектора грузового транспорта и логистики с точки зрения создания стабильных условий и благоприятной среды для ведения бизнеса, предоставления инфраструктуры и решения задач высокого уровня.

## **1.1 Стабильные условия и благоприятная среда для ведения бизнеса**

16. Правительства несут ответственность за принятие необходимой законодательной базы и стандартов, которые формируют условия для осуществления грузовых перевозок, а также контроль за их соблюдением. Для ведения бизнеса важно, чтобы действующее законодательство и международные — глобальные и/или региональные — стандарты устанавливали стабильные, предсказуемые, прозрачные и достойные условия труда, поскольку такие условия снижают операционные риски и исключают серьезные сбои.

17. Принимаемые правительствами решения могут быть определяющими с точки зрения обеспечения привлекательности и повышения производительности грузовых перевозок и логистики как сектора. Кроме того, непосредственное влияние на производительность и стандарты обслуживания в отрасли оказывают уровень подготовки сотрудников и степень обеспеченности рабочей силой. Здесь правительства играют важнейшую роль в плане внедрения надлежащих подготовительных курсов, программ высшего образования, сертификации и профессионально-технического обучения, включая требования к обучению на протяжении всей жизни, в целях повышения профессионального уровня работников сектора грузовых перевозок логистики. В некоторых странах пренебрежение подготовкой сотрудников может привести к высокой текучести кадров и негативно

сказаться на имидже и привлекательности сектора, а также иметь пагубные последствия для инвестиций и общественного интереса в целом.

### 1.1.1 Административные процедуры

18. Правительства устанавливают правила, нормы и стандарты, которые определяют условия осуществления грузовых перевозок. Ожидается, что эти правила, нормы и стандарты вкуче с контролем за их соблюдением и надлежащими проверками позволят добиться безопасности, защищенности и эффективности операций по перевозке грузов, а также обеспечить достойные и равные «правил игры». Их можно сгруппировать следующим образом:

a) регламенты, касающиеся перевозки грузов, в том числе скоропортящихся грузов, опасных грузов и скота, а также нормы и процедуры контроля (пограничного и внутреннего), включая медико-санитарные, ветеринарные и фитосанитарные нормы и стандарты;

b) нормативы, касающиеся допуска транспортных средств к эксплуатации и допуска водителей к управлению ими, а также допуска локомотивов и подвижного состава к эксплуатации;

c) страховые регламенты;

d) законодательство, касающееся договора перевозки;

e) предписания по максимальному времени вождения и необходимым периодам отдыха;

f) дополнительные предписания в отношении выдачи водительских удостоверений;

g) правила проведения медицинских осмотров на соответствие минимальным требованиям к физической подготовке в зависимости от категории работников.

19. Многие из этих правил и стандартов могут быть взяты из транспортных соглашений и связанных с ними соглашений и конвенций Организации Объединенных Наций, включая санитарные и фитосанитарные конвенции, соглашения и стандарты. Те или иные соглашения или конвенции могут иметь глобальный или региональный охват. К числу таких конвенций и соглашений относятся:

упрощение процедур пересечения границ:

- Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) 1975 года, вступила в силу 20 марта 1978 года;
- Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, вступила в силу 15 октября 1985 года;
- Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, вступила в силу 6 декабря 1975 года;
- Таможенная конвенция о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств, вступила в силу 15 декабря 1957 года;
- Таможенная конвенция о временном ввозе коммерческих дорожных перевозочных средств, вступила в силу 8 апреля 1959 года;
- Конвенция о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладных СМГС 2006 года, в силу пока не вступила;
- Соглашение об упрощении процедур торговли Всемирной торговой организации (СУПТ ВТО), вступило в силу 22 февраля 2017 года;

время вождения и периоды отдыха/договора перевозки:

- Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) 1970 года, вступило в силу 5 января 1976 года;
- Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) 1956 года, вступила в силу 2 июля 1961 года; а также Протокол к КДПГ 1978 года и Дополнительный протокол к КДПГ 2008 года, касающийся электронной накладной (e-CMR);

перевозка опасных грузов:

- Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) 1957 года, вступило в силу 29 января 1968 года;
- Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) 2000 года, вступило в силу 28 февраля 2008 года;
- перевозка скоропортящихся пищевых продуктов:
- Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), 1970 года, вступило в силу 21 ноября 1976 года;

допуск к движению транспортных средств и водителей:

- Конвенция о дорожном движении 1968 года, вступила в силу 21 мая 1977 года;
- Соглашение 1958 года о принятии согласованных технических правил Организации Объединенных Наций для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих правил Организации Объединенных Наций, вступило в силу 20 июня 1959 года;
- Соглашение 1997 года о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров, вступило в силу 27 января 2001 года;
- Соглашение 1998 года о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, вступило в силу 25 августа 2000 года;

правила, касающиеся внутреннего водного транспорта:

- Конвенция об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания, вступила в силу 13 сентября 1966 года;
- Конвенция о регистрации судов внутреннего плавания, вступила в силу 24 июня 1982 года;
- Конвенция об обмере судов внутреннего плавания, вступила в силу 19 апреля 1975 года;

санитарные и фитосанитарные конвенции, соглашения, нормы и стандарты:

- Международная конвенция по карантину и защите растений (МККЗР) 1951 года с поправками, внесенными в 1979 и 1997 годах;
- Соглашение по применению санитарных и фитосанитарных мер 1995 года Всемирной торговой организации;
- Международные стандарты по фитосанитарным мерам (МСФМ), утвержденные Комиссией по фитосанитарным мерам (КФМ) МККЗР;
- Кодекс Алиментариус и соответствующие международные стандарты;

- Всемирная организация по охране здоровья животных (МЭБ) и соответствующие международные стандарты;
- Конвенция о биологическом разнообразии 1992 года;
- региональные стандарты, утвержденные региональными организациями по защите растений<sup>1</sup>.

20. Существуют также соответствующие международные правовые документы, касающиеся морского и/или авиационного сектора:

- Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС);
- Международная конвенция по безопасным контейнерам (КБК);
- Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ) с соответствующими дополнениями;
- Международный кодекс морской перевозки твердых навалочных грузов (МКМПНГ) с соответствующими дополнениями;
- Конвенция по облегчению международного морского судоходства (ФАЛ);
- Кодекс безопасной практики размещения и крепления груза (Кодекс РКГ);
- Конвенция о международной гражданской авиации.

### **1.1.2 Образование, профессионально-техническая подготовка и обучение на протяжении всей жизни для специалистов в области грузовых перевозок и логистики**

21. Грузовой транспорт и логистика, как и другие транспортные сектора или — в более общем плане — любой сектор экономики, требуют квалифицированной и подготовленной рабочей силы для обеспечения эффективной и результативной работы и конкурентоспособности на международном уровне. А развитая специализация и используемые технологические инновации в секторе грузовых перевозок еще более акцентируют эту потребность в надлежащей квалификации рабочей силы.

22. Правительства принимают законы, касающиеся систематической и общепризнанной профессиональной подготовки конкретных категорий работников сферы грузовых перевозок и логистики, в которые могут быть включены также инструкторы, обучающий персонал и другие сотрудники, занимающиеся подготовкой кадров. В некоторых странах пренебрежение подготовкой сотрудников в отрасли является одной из причин низкого статуса и высокой текучести кадров на позициях водителей коммерческих транспортных средств, что ведет к снижению производительности и стандартов обслуживания. Логистика на оперативном уровне — это трудоемкая отрасль, в которой занято большое количество рабочих (например, водителей грузовиков, операторов складов) и административных специалистов. Уровень квалификации и подготовки этих сотрудников, а также показатель текучести кадров является важным фактором эффективности логистики.

23. Когда систематический и контролируемый процесс подготовки станет широко распространенной и общепринятой практикой, получение данной профессии будет зависеть от достижения официально признанного уровня квалификации, которая подтверждается на заключительном экзамене и предназначена для обеспечения того, чтобы проходящий подготовку сотрудник должным образом усвоил инструкции, полученные во время такой подготовки. Для этого необходима надлежащая материально-техническая база подготовки кадров, включая соответствующие и достаточные учебно-тренировочные комплексы, которые необходимо создать там, где их еще нет. В дополнение к установлению требований в отношении квалификации

<sup>1</sup> См. страницу региональных организаций по защите растений на Международном фитосанитарном портале, URL: <http://www.ippc.int/en/external-cooperation/regional-plant-protection-organizations/>.



сотрудников, правительства, руководствуясь своим законодательством в сфере подготовки кадров, разрабатывают соответствующие уровни сертификации и подготовки инструкторов, обучающего персонала и других сотрудников, занимающихся подготовкой кадров.

24. Кроме того, правительствам необходимо тесно сотрудничать с университетами, отраслевыми объединениями и союзами для разработки специальных программ, направленных на подготовку высококвалифицированных специалистов в области высшего образования. Система повышения квалификации должна учитывать потребности рынка труда.

25. В ряде случаев фрагментация и сегментация сектора грузовых перевозок и логистических услуг создают значительные проблемы. Для предотвращения такой ситуации правительства тесно сотрудничают с отраслевыми ассоциациями и профсоюзами в целях содействия организации подготовки и переподготовки персонала малых и средних предприятий (МСП), а также поиску ими возможностей для обучения на протяжении всей жизни.

### 1.1.3 Условия труда в секторе грузового транспорта и логистики

26. Правительства играют важнейшую роль в создании и поддержке достойных условий труда, которые позволяют повысить качество рабочих мест и привлечь новых сотрудников на работу в сектор грузовых перевозок и логистики.

27. Международная организация труда (МОТ) приняла правовые рамки, которые устанавливают основополагающие принципы и права в сфере труда. Они зиждутся на четырех принципах: свобода ассоциации и подлинное признание права на ведение коллективных переговоров (например, для создания свободных и демократических союзов); упразднение всех форм принудительного или обязательного труда; реальное искоренение детского труда; ликвидация дискриминации в области труда и занятий (в частности, равная оплата труда). Кроме того, МОТ приняла ряд секторальных конвенций, документов и инструментов с акцентом на достойные условия труда в портах, судоходстве, на внутренних водных путях и на автомобильном транспорте.

Документы, закрепляющие основополагающие принципы и права в сфере труда:

- Конвенция о свободе объединений и защите права объединяться в профсоюзы 1948 года (№ 87);
- Конвенция о применении принципов права на объединение в профсоюзы и на ведение коллективных переговоров 1949 года (№ 98);
- Конвенция о принудительном труде 1930 года (№ 29) (и Протокол 2014 года к ней);
- Конвенция об упразднении принудительного труда 1957 года (№ 105);
- Конвенция о минимальном возрасте для приема на работу 1973 года (№ 138);
- Конвенция о наихудших формах детского труда 1999 года (№ 182);
- Конвенция о равном вознаграждении 1951 года (№ 100);
- Конвенция о дискриминации в области труда и занятий 1958 года (№ 111);

документы, регулирующие вопросы морских перевозок и перевозок по внутренним водным путям:

- Конвенция о труде в морском судоходстве 2006 года с поправками;
- Конвенция (пересмотренная) об удостоверениях личности моряков 2003 года с поправками (№ 185);
- *Руководство по осуществлению положений Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве, касающихся безопасности и гигиены труда;*

- *Руководство по проведению инспекций сотрудниками надзорных органов государства порта в соответствии с Конвенцией 2006 года о труде в морском судоходстве;*
- *Руководство по проведению инспекций государством флага в соответствии с Конвенцией 2006 года о труде в морском судоходстве;*
- *Руководство по медицинскому освидетельствованию моряков;*
- *Руководство по подготовке судовых поваров;*
- Рекомендация об ограничении рабочего времени во внутреннем судоходстве 1920 года (№ 8);

документы, касающиеся вопросов портового хозяйства:

- Конвенция о портовых работах 1973 года (№ 137);
- Конвенция о технике безопасности и гигиене труда на портовых работах 1979 года (№ 152);
- Рекомендация о социальных последствиях новых методов обработки грузов в портах 1973 года (№ 145);
- Рекомендация о технике безопасности и гигиене труда на портовых работах 1979 года (№ 160);
- *Руководство по подготовке кадров в портовом секторе;*
- *Инструкции по безопасности и гигиене труда в портах;*
- *Инструкции по обеспечению безопасности в портах;*

документы, касающиеся автомобильного транспорта:

- Конвенция о продолжительности рабочего времени и периодах отдыха на дорожном транспорте 1979 года (№ 153);
- Рекомендация о продолжительности рабочего времени и периодах отдыха на дорожном транспорте 1979 года (№ 161);
- *Руководящие принципы обеспечения надлежащих условий труда и безопасности дорожного движения в транспортном секторе;*

документы, касающиеся интермодальных перевозок:

- *Кодекс практики ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов в грузовые транспортные единицы<sup>2</sup>.*

28. Правительства играют также определенную роль в том, что касается обеспечения достойных условий труда в секторе грузовых перевозок и логистики при организации закупок, торгов и заключении других видов договоров, например в рамках государственно-частных партнерств (ГЧП). Конвенция МОТ о трудовых статьях в договорах, заключаемых государственными органами власти 1949 года (№ 94) вкпе с Рекомендацией о трудовых статьях в договорах, заключаемых государственными органами власти 1949 года (№ 84), направлена на то, чтобы устранить компонент заработной платы и условий труда из ценовой конкуренции, неизбежно связанной с публичными торгами.

## 1.2 Предоставление необходимой инфраструктуры и сетей

29. Правительства создают необходимые условия и предоставляют инфраструктуру, которая требуется, в частности, для грузовых перевозок. Чем больше различных вариантов имеется у предприятий сектора грузовых перевозок и логистики с точки зрения наличия надежной и имеющей выход на международный уровень

<sup>2</sup> *Примечание:* Документы, не имеющие обязательной юридической силы (мягкие нормы), выделены курсивом.

инфраструктуры (международные сети) и точек переключения между различными инфраструктурными сетями, тем более эффективно эти предприятия могут организовывать, осуществлять и оптимизировать свои транспортные операции. В современных условиях транспортные операции не могут быть оптимизированы, особенно в случае интермодальных перевозок, если не обеспечена надежная и высокопроизводительная цифровая инфраструктура.

30. Правительства могут предоставлять инфраструктуру в том числе посредством приватизации различных активов транспортной и логистической инфраструктуры, но при этом им необходимо тщательно оценивать и анализировать то, в какой степени и на каких условиях целесообразно привлекать частный сектор к предоставлению инфраструктуры, независимо от процесса приватизации, например с помощью ГЧП или смешанного финансирования и других механизмов.

31. Правительства могут создавать механизмы приватизации, ориентированные на человека, и опираться на принцип «человек прежде всего», обеспечивая широкое участие общества в процессе принятия решений, выполнении процедурных гарантий и осуществления механизмов контроля за подотчетностью.

32. Руководящие принципы ЕЭК, касающиеся государственно-частных партнерств (ГЧП) на благо людей в поддержку целей ООН в области устойчивого развития, будут способствовать созданию более предсказуемых благоприятных условий и такой нормативно-правовой базы для ГЧП, которая представляется желательной и помогает решать задачи высокого уровня, упомянутые в разделе 1.3.

### 1.2.1 Дорожная инфраструктура

33. Правительствам необходимо обеспечить наличие адекватной дорожной сети, которая связывает между собой коммерческие центры и центры производства товаров как внутри стран, так и на международном уровне. Исходя из накопленного передового опыта, такая дорожная сеть обычно состоит из скоростных дорог и дорог обычного типа. Дороги первой группы строятся и поддерживаются в надлежащем состоянии при соблюдении соответствующих стандартов, что позволяет водителям безопасно осуществлять движение на более высоких расчетных скоростях и перевозить большие объемы грузов. Национальная система дорог должна быть связана с системами дорог соседних стран. Кроме того, на дорогах должна быть вспомогательная инфраструктура и надлежащим образом оборудованные пункты пересечения границы, позволяющие избегать задержек при пересечении границ.

34. Правовой базой для правительств в части создания адекватной дорожной сети в регионе ЕЭК является Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) 1975 года. Оно предусматривает план по созданию в европейском регионе сети основных дорог (дорог категории E) общим направлением север — юг и запад — восток, ответственность за создание и эффективное эксплуатацию которых лежит на правительствах. Международная сеть дорог категории E включает также промежуточные дороги, расположенные между основными дорогами, равно как и ответвления и соединительные дороги. Важно отметить, что это соглашение устанавливает также минимальные стандарты в части строительства и технического обслуживания дорог, образующих сеть дорог категории E, и установки дорожных знаков на таких дорогах. Что касается стран региона Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), то помочь им создать свою международную сеть автомобильных дорог призвано аналогичное соглашение — Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог.

35. В странах с развитой и густой сетью, например в странах, где отмечается высокая степень осуществления Соглашения СМА, правительствам следует искать пути оптимизации использования дорожной сети, а модернизацию и новое строительство осуществлять лишь на тех участках, где это абсолютно необходимо для устранения узких мест. Оптимизация должна рассматриваться на уровне инфраструктурных сетей, а такие решения, как перераспределение транспортных потоков между видами транспорта и сетями и использование интеллектуальных

транспортных систем (ИТС) и телематики, должны применяться для более эффективного управления транспортными потоками.

### 1.2.2 Железнодорожная инфраструктура

36. Наличие адекватной железнодорожной сети имеет важнейшее значение для обеспечения надежных услуг в сфере железнодорожных перевозок как пассажиров, так и грузов. В последнем случае осуществление железнодорожных перевозок на среднем и длинном плече может облегчить нагрузку на сеть автомобильных дорог и смягчить ущерб для окружающей среды. Для достижения этой цели важно, чтобы железнодорожная сеть была соединена с сетями других стран.

37. Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) 1985 года служит для правительств стран региона ЕЭК в качестве правовой основы для развития международных железнодорожных перевозок в европейском регионе и предусматривает скоординированный план строительства и оборудования железных дорог, удовлетворяющих требованиям международного сообщения в будущем. В этом соглашении определяется «международная железнодорожная сеть “Е”», состоящая из железнодорожных линий, имеющих важное международное значение, которые договаривающиеся стороны соглашения намерены развивать и эффективно эксплуатировать в рамках своих внутригосударственных программ в соответствии со своими законодательствами. Соглашение СМЖЛ определяет технические характеристики этой сети и устанавливает минимальные требования к ней, такие как количество путей, габариты погрузки и скорость, как для пассажирских, так и для грузовых перевозок.

38. Вопрос развития железнодорожной сети для грузовых перевозок затрагивается также в Европейском соглашении о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), которое предусматривает скоординированный международный план для региона ЕЭК по развитию комбинированных/интермодальных перевозок и инфраструктуры, необходимой для их осуществления, на основе согласованных международных параметров и стандартов. Линии СЛКП в значительной степени соответствуют линиям СМЖЛ, но СЛКП определяет также линии и участки линий, имеющие важное значение для комбинированных/интермодальных перевозок.

39. Как и в случае с дорожной инфраструктурой, в странах с развитой и густой железнодорожной сетью, т. е. в странах, где отмечается высокий уровень осуществления соглашений СМЖЛ и СЛКП, правительствам следует искать пути оптимизации использования своих железнодорожных сетей, а также модернизировать линии или участки линий, на которых требуется увеличить пропускную способность. Оптимизацию следует также осуществлять путем применения ИТС и решений на основе телематики для более эффективного управления транспортными потоками.

### 1.2.3 Инфраструктура водных путей

40. Соответствующие транспортные возможности, в том числе для грузовых перевозок, могут быть обеспечены благодаря инфраструктуре внутренних водных путей и прибрежных маршрутов, которые обладают экономическими и экологическими преимуществами, при условии надлежащего развития этой инфраструктуры. Использование внутренних водных путей и прибрежных маршрутов, как и в случае железнодорожных линий, позволяет облегчить нагрузку на дорожную сеть.

41. Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) 1996 года служит для правительств основой в том, что касается развития международных перевозок по внутренним водным путям в Европейском регионе. СМВП определяет согласованный план развития и строительства сети внутренних водных путей международного значения в регионе ЕЭК на основе согласованных инфраструктурных и эксплуатационных параметров.

Эта сеть, называемая сетью внутренних водных путей категории E, включает внутренние водные пути и морские прибрежные маршруты, используемые судами река–море, а также порты международного значения на этих путях и маршрутах. Водные пути категории E определяют на основе технических характеристик, таких как класс водного пути, осадка и подмостовые габариты, а также эксплуатационных характеристик, таких как интенсивность движения, период навигации и продолжительность перерывов навигации.

42. Вопрос развития инфраструктуры водных путей охватывается также Протоколом 1997 года о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Европейскому соглашению 1991 года о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП). В этом протоколе изложен международный план развития услуг по комбинированным/интермодальным перевозкам по внутренним водным путям и определенным прибрежным маршрутам, а также инфраструктуры, необходимой для осуществления таких перевозок, на основе согласованных на международном уровне эксплуатационных параметров и стандартов.

#### **1.2.4 Интермодальные терминалы**

43. Одним из способов оптимизации транспортных операций могут стать интермодальные перевозки, которые позволяют переложить основную часть пути с автомобильного на железнодорожный, внутренний водный или морской транспорт, так, чтобы максимально укоротить начальное и/или конечное плечо, преодолеваемое автомобильным транспортом. Однако это возможно лишь при наличии надлежащей инфраструктуры, а именно интермодальных терминалов, где может быть произведена смена вида транспорта. Кроме того, важно, чтобы была доступна вся необходимая информация об инфраструктуре терминалов и оказываемых услугах, а также чтобы эта инфраструктура могла использоваться всеми на справедливой и недискриминационной основе.

44. В уже упомянутых Соглашении СЛКП и Протоколе о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Соглашению СЛКП определяются места расположения комбинированных/интермодальных транспортных терминалов соответственно на железнодорожных линиях с возможностью смены на автомобильный транспорт и на водных путях — с возможностью смены на автомобильный и/или железнодорожный транспорт.

#### **1.2.5 Высокпроизводительная цифровая инфраструктура**

45. ИТС — это системы, устанавливаемые на транспортных средствах, локомотивах и баржах, а также на объектах транспортной инфраструктуры в целях обеспечения оптимального и эффективного использования этой инфраструктуры, а также различных видов транспорта.

46. Правительства — через поставщиков транспортной инфраструктуры — ведут работу над интеграцией существующих решений ИТС в транспортные средства и инфраструктуру и используют эти возможности в сфере ИТС для оптимизации и повышения эффективности транспортных операций. В то же время правительства поддерживают научные исследования и разработки, направленные на дальнейшее развитие ИТС с точки зрения производительности и возможностей по более экономичному развертыванию.

47. Правительства содействуют получению преимуществ от применения ИТС, в том числе таких, как повышение безопасности и защищенности, улучшение экологических показателей, усовершенствованные решения по обеспечению бесперебойных интермодальных перевозок, более эффективное планирование маршрутов и вариантов доставки и проч. В то же время еще более важная роль правительств касается решения задач, связанных с ИТС, таких как обеспечение эксплуатационной совместимости систем и обмена данными, борьба с

мошенничеством и нарушениями, обеспечение неприкосновенности частной жизни и безопасности, противостояние увеличивающемуся разрыву между развитыми и развивающимися странами с точки зрения транспортных решений.

### 1.3 Задачи высокого уровня

48. Предприятия, работающие в секторе грузовых перевозок и логистики, благодаря возможностям по оптимизации транспортных операций могут служить катализатором позитивных социальных изменений и смягчать негативные последствия работы сектора для общества в целом. Правительствам необходимо добиться того, чтобы этот сектор был поставлен на службу обществу и его внешнее воздействие принималось во внимание при оптимизации операций грузоперевозок. Кроме того, в задачу правительств входит также содействие инновациям, исследованиям и разработкам в этом секторе, с тем чтобы, с одной стороны, способствовать дальнейшему повышению эффективности работы сектора, а с другой стороны, снизить его внешнее воздействие за счет использования передовых технологий и мер политики.

#### 1.3.1 Экологичность и энергоэффективность транспорта

49. В случае неэффективной организации перевозок увеличение интенсивности движения может привести к увеличению выбросов загрязняющих веществ и CO<sub>2</sub> и к повышению уровня шума, а также к нерациональному увеличению используемых земель. Таким образом, транспорт не может развиваться просто за счет расширения инфраструктуры и ввода в эксплуатацию дополнительных транспортных средств. Развитие транспорта должно происходить за счет повышения эффективности транспортных систем. Это означает, что транспорт должен потреблять меньше энергии и становиться чище и тише.

50. Правительства несут ответственность за предотвращение расширения перевозок в ущерб окружающей среде. Правительствам необходимо принимать меры регулирования и стимулирования, направленные на то, чтобы в секторе грузовых перевозок использовались транспортные средства с низким уровнем выбросов и перевозки осуществлялись в те часы, когда ущерб для окружающей среды и населения будет наименьшим. Для целей повышения эффективности дорожного транспорта успешно внедряются различные механизмы поощрений и штрафов, программы субсидирования покупки транспортных средств с низкими выбросами и «умные» системы взимания платы за пользование дорогами.

51. Сокращение выбросов может достигаться также за счет перераспределения перевозок с менее эффективных на более эффективные виды транспорта: с автомобильного транспорта на железнодорожный и водный транспорт. Для этого необходимо обеспечить надлежащую инфраструктуру, позволяющую осуществлять интермодальные перевозки.

52. И сопровождаемые комбинированные/интермодальные перевозки, будучи гибкой и легко организуемой системой, и несопровождаемые комбинированные/интермодальные перевозки, способные обеспечить перемещение больших объемов грузов, служат полезными транспортными решениями с точки зрения уменьшения воздействия грузовых перевозок на окружающую среду. Правительства могут поощрять использование комбинированных/интермодальных перевозок с помощью различных мер поддержки, таких как программы по предоставлению финансирования на операционную деятельность, покрытие терминальных издержек и закупку оборудования, а также фискальные меры и прочие меры регулирования. Правительства могут также поощрять инвестиции в технологические решения, которые позволят еще больше сократить выбросы загрязняющих веществ и уровень шума как на автомобильном, так и железнодорожном транспорте.

53. Правительствам необходимо тесно сотрудничать с местными властями в целях переосмысления городской логистики так, чтобы, с одной стороны, обеспечить

доставку товаров туда, где они потребляются, а с другой стороны, уменьшить воздействие грузовых перевозок в городских районах.

### **1.3.2 Инновации, исследования и разработки в области грузовых перевозок и логистики**

54. Поскольку транспорт нуждается прежде всего в решениях по оптимизации и повышению эффективности, — а речь идет о развитых странах с развитой и плотной транспортной инфраструктурой, — такие решения могут быть найдены только благодаря инновационным исследованиям и разработкам.

55. Здесь задача государства заключается в стимулировании научных исследований и разработок в отрасли как со стороны соответствующих объединений, так и со стороны университетских сообществ. Правительства могут создавать фонды, которые могут предоставлять гранты на поддержку инноваций и исследований, нацеленных на поиск новых решений.

56. Инновации могут касаться не только технологий, но и могут быть связаны с углубленной разработкой мер политики, поощрением дальнейшей оптимизации транспортной системы или перераспределением перевозок, особенно во избежание порожних рейсов/рейсов с низкой нагрузкой.

### **1.3.3 Охрана здоровья человека, животных и растений**

57. Торговля продуктами питания, животными, растениями и растительными продуктами и неодушевленными товарами и их транспортировка являются важнейшей частью экономической деятельности многих развивающихся и наименее развитых стран, и в частности их малых и средних предприятий. Крайне важно также, чтобы страны обеспечивали и защищали свою продовольственную безопасность. Хотя очевидно, что доходы от этой торговли стимулируют экономический рост и приносят благосостояние и процветание сельским общинам, сельскохозяйственному сектору и обществу в целом, но такая торговля представляет собой также потенциальный путь попадания в страну и распространения вредителей и болезней человека, животных и растений, в том числе инвазивных видов и переносящих заразу вредителей.

58. Поэтому, хотя роль правительств заключается в облегчении торговли и транспортировки продуктов питания, животных, растений и растительных продуктов, а также неодушевленных товаров, правительства при этом несут ответственность за обеспечение того, чтобы это делалось с наименьшим риском попадания и распространения вредителей и болезней человека, животных и растений.

59. При этом правительства должны следовать международным стандартам и рекомендациям, содержащимся в МККЗР, МЭБ и Кодексе Алиментариус, в целях оценки и снижения рисков, связанных с вредителями и болезнями, в том числе с помощью надлежащего импортно-экспортного санитарного и фитосанитарного режима для обеспечения безопасной торговли.

60. Преимущество от создания санитарного и фитосанитарного режима в соответствии с положениями международных конвенций, соглашений и стандартов заключается в применении торговыми партнерами согласованных, технически обоснованных мер, которые повышают доверие и гарантии безопасной и гибкой торговли продуктами питания, животными, растениями и растительной продукцией.

61. Правительствам, и в частности службам санитарного и фитосанитарного контроля, а также органам таможенного и пограничного контроля необходимо тесно сотрудничать с транспортными и логистическими операторами, с тем чтобы обеспечить бесперебойные перевозки продуктов питания, животных, растений и растительной продукции и неодушевленных товаров путем внедрения международных стандартов и передовой практики в области оценки и снижения рисков попадания и распространения вредителей и болезней.

### 1.3.4 Достойные и устойчивые рабочие места для сокращения неравенства и содействия росту

62. Создание надлежащих рамок для обеспечения достойных рабочих мест поможет добиться того, чтобы сектор грузовых перевозок и логистики оставался поставщиком качественных рабочих мест, а также повысил имидж и привлекательность сектора, что позволит избежать перебоев в его работе и нехватки квалифицированных кадров и рабочей силы.

63. Стимулирование создания достойных рабочих мест подразумевает скоординированный подход к достижению четырех стратегических целей: обеспечения занятости, социальной защищенности, налаживания социального диалога и соблюдения основополагающих принципов и прав в сфере труда — с опорой на принципы гендерного равенства и недискриминации как на сквозные факторы, лежащие в основе мер политики. Цель, связанная с обеспечением достойных рабочих мест, стала универсальной и была включена в основные декларации по правам человека, соответствующие резолюции ООН и в Повестку дня в области устойчивого развития на период до 2030 года (2015 года).

64. Правительства могут объявить сектор грузовых перевозок и логистики стратегической сферой экономической деятельности в рамках своих национальных стратегий и программ обеспечения занятости. В этой связи правительствам следует сотрудничать с отраслевыми объединениями и союзами в процессе подготовки соответствующих стратегий и программ. Они могут включать целый ряд приоритетов, таких как, например, повышение квалификации и профессионализма, формализация и создание благоприятных условий или же просто переход к «зеленым» транспортным и логистическим операциям.

65. Здесь исключительно важное значение имеют надежные механизмы мониторинга и правоприменения, поскольку в сфере регулирования и координации грузовых перевозок и логистики пересекаются интересы целого ряда субъектов. В этой связи правительствам следует выделять надлежащие финансовые средства на мониторинг и инспектирование для обеспечения соблюдения правовых положений, касающихся условий труда и защиты трудящихся на рабочем месте.

### 1.3.5 Ускорение достижения гендерного равенства на транспорте

66. Транспорт — это сектор, в котором доминируют мужчины. Недостаточное участие женщин означает, что отрасль не получает выгод, которые обеспечиваются в случае рабочей силы, характеризующейся полной гендерной представленностью. Особенности гендерного состава рабочей силы, а иногда и профессиональная сегрегация в секторе транспорта и логистики выражается во многих случаях в неравной оплате труда, дискриминации, а порой и в издевательствах, домогательствах и даже насилии.

67. Несмотря на предпринимаемые в последнее время усилия, вовлеченность женщин в работу сектора грузовых перевозок и логистики по-прежнему остается на низком уровне. Вместе с тем развитие технологий и цифровизация делают все менее актуальным традиционное представление о том, что работа на транспорте требует физической силы. Гендерное разнообразие способствует инновационным подходам и привлечению различных наборов навыков в отрасль и конкретно на рабочие места, однако в некоторых странах здесь по-прежнему сохраняются существенные барьеры; например, существуют законы, которые не позволяют женщинам заниматься некоторыми профессиями, связанными с транспортом, в том числе в области грузовых перевозок и логистики.

68. Правительства призваны содействовать активизации и поддержанию усилий по борьбе с предрассудками и дискриминацией, неравной оплатой труда и стереотипами. Для этого важнейшее значение имеют государственные стратегии, программы и кампании, учитывающие гендерные аспекты, которые нацелены на повышение уровня участия в работе сектора грузовых перевозок и логистики. Отправной точкой здесь



могут служить законодательные изменения и поправки, позволяющие женщинам получить доступ к рабочим местам в этом секторе. Кроме того, правительства могут поощрять и финансировать конкретные целевые программы, направленные на достижение следующих целей:

- предоставление женщинам возможностей для получения профессиональных навыков или освоения определенных групп профессий в данном секторе;
- развитие цифровых навыков у женщин, с тем чтобы облегчить им получение тех компетенций, которые будут востребованы в отрасли в будущем;
- эффективное признание и осуществление принципов равного вознаграждения («равная оплата за равный труд») и недискриминации;
- принятие законодательства и стратегий в области охраны материнства/отцовства и предоставления отпуска по уходу за ребенком; создание для трудящихся с семейными обязанностями условий для эффективного получения равных возможностей и обеспечение в отношении них равного обращения;
- разработку отраслевых стратегий и проведение коммуникационных кампаний в целях улучшения имиджа сектора путем поощрения участия женщин, с тем чтобы противодействовать имиджу сектора как отрасли, в которой доминируют мужчины;
- принятие мер по борьбе с насилием и домогательствами в данном секторе;
- создание надежных механизмов проверки и контроля за исполнением;
- совершенствование, совместно с промышленными кругами и профсоюзами, социальных объектов для обеспечения (всех) работников достойными санитарными условиями на рабочих местах в секторе транспорта и логистики.

### **1.3.6 Формирование ответственной деловой практики для использования всего потенциала логистического сектора**

69. Улучшение экологических показателей и рост уровня социальной ответственности сектора грузовых перевозок и логистики является результатом государственного регулирования и экономических стимулов, однако сектор меняется также под влиянием сильных сигналов, исходящих от рынка. Потребители обращают все больше внимания на то, откуда поступает продукция и в каких условиях она производилась и перевозилась, и, как следствие, менее охотно покупают продукцию, произведенную или транспортированную в нарушение принципов устойчивого развития, что вынуждает инвесторов внимательно следить за тем, чтобы предприятия следовали социальным и экологическим стандартам, которые принимаются в результате проведения процедур должной осмотрительности.

70. Для микропредприятий и малых и средних компаний в сфере грузовых перевозок и логистики это означает, что они должны следовать более высоким экологическим и социальным стандартам, чтобы оставаться конкурентоспособными, войти на рынок или же просто иметь доступ к финансированию. При этом общая шкала для анализа экологических и социальных условий работы субподрядчиков в сфере транспорта и логистики может отсутствовать. В таком случае правительства могут помочь в регулировании и обеспечении высоких стандартов процедур должной осмотрительности в логистических и транспортных компаниях путем создания законодательных рамок в поддержку процедур должной осмотрительности и, таким образом, способствовать повышению устойчивости предприятий и увеличению производительности сектора в целом.

## **1.4 Стратегическое географическое положение страны**

71. Для эффективной и конкурентоспособной по затратам организации международных перевозок в тех странах и регионах, которые в силу своих рыночных

характеристик могут оказаться неспособными добиться эффекта масштаба в экономике, ключевое значение имеет соответствующее стратегическое положение. В плане транспорта географическое положение таких стран будет тем более стратегическим, чем больше международных транспортных коридоров, по которым перемещаются большие объемы грузов между различными рынками, будут пересекать их территорию. Такое положение является еще более важным для не имеющих выхода к морю стран, которые лишены доступа к открытому морю.

72. Правительства должны играть важную роль в обеспечении стратегического географического положения своих стран. Эта роль не сводится лишь к созданию условий для эффективных грузовых перевозок внутри страны. Она заключается главным образом в обеспечении хороших международных связей посредством налаживания сотрудничества и координации со всеми странами в данном коридоре для обеспечения того, чтобы любые узкие места, как физические, так и нефизические, были сведены к минимуму, так чтобы данный коридор оставался привлекательным для грузовых операторов на всей его протяженности.

73. При выполнении своей роли правительства могут, в частности, воспользоваться существующими международными соглашениями, которые задают формат транспортных сетей и предписывают инфраструктурные, а иногда и эксплуатационные стандарты, которым эти сети должны соответствовать. К таким соглашениям относится ряд соглашений Организации Объединенных Наций, в частности СМА, СМЖЛ, СЛКП и СМВП, которые кратко охарактеризованы в разделе 1.2. Правительства могут также воспользоваться соглашениями об облегчении процедур пересечения границ, перечисленными в разделе 1.1.1.

74. Правительствам необходимо обеспечить выполнение этих соглашений в соответствии с установленными в них требованиями. Им необходимо также содействовать присоединению к этим соглашениям всех стран, расположенными вдоль коридоров, и их осуществлению во всех этих странах.

75. Правительства могут продолжать разработку программ — при содействии международных организаций или самостоятельно, — которые нацелены на оказание друг другу поддержки в осуществлении или дальнейшем совершенствовании осуществления международных соглашений или же стимулируют применение апробированных видов передовой практики. Такие программы, как правило, помогают устранить различные физические и/или нефизические узкие места вдоль транспортных коридоров.

#### **IV. Передовой опыт стран — членов ЕЭК в области подготовки национальных генеральных планов**

76. Государства — члены ЕЭК демонстрируют различные показатели в секторе грузовых перевозок и логистики. Так, в регионе есть страны, которые являются лидерами в области грузовых перевозок и логистики. Своими действиями они формируют развитие сектора. Другие страны извлекают уроки из имеющегося передового опыта и работают над развитием собственного сектора грузовых перевозок и логистики.

77. Положение страны с точки зрения грузовых перевозок и логистики является необходимым вводным параметром для разработки национального генерального плана. Различия в положении стран означают, что различаются и приоритетные области и принимаемые меры по странам.

78. В приведенной ниже таблице (таблица 1) представлена информация о странах и основных направлениях деятельности в рамках их национальных генеральных планов в области грузовых перевозок и логистики.

Таблица

**Примеры основных направлений деятельности в рамках национальных генеральных планов в области грузовых перевозок и логистики отдельных стран**

<i>Страна</i>	<i>Основные области национальных генеральных планов</i>
Армения (2011 год)	<p>Совершенствование нормативно-правовой базы и механизмов надзора</p> <p>Управление дорожной инфраструктурой</p> <p>Расширение железнодорожной сети</p> <p>Совершенствование городского транспорта</p> <p>Применение информационных технологий</p> <p>Безопасность дорожного движения</p> <p>Упрощение процедур торговли</p> <p>Сокращение транспортных расходов</p>
Австрия (2012/2013 годы)	<p>Инфраструктура (Железные дороги: Целевая сеть 2025+, автомобильные дороги: Рамочный план по инфраструктуре; водные пути: Стратегия для Дунайского региона)</p> <p>Программа по безопасности дорожного движения</p> <p>Подключенность (План действий по ИТС)</p> <p>Исследования/технологии/разработки (стратегия РТИ)</p> <p>Окружающая среда (Выбросы: стандарты «Евро»; уровень шума: требования BMVIT/BMK; пространственно-территориальное планирование: конференция по нормам жилищного планирования 2011 года (ÖROK-2011); План по электромобильности, модальный сдвиг: Целевая сеть 2025+)</p> <p>Международное взаимодействие (Стратегия для Дунайского региона, Трансьевропейские сети)</p> <p>План действий в области логистики на 2013 год, основанный на Генеральном плане развития транспорта 2012 года</p> <p>Образование и профессиональная подготовка (совершенствование содержания обучающих программ для водителей грузовиков и специалистов по логистике применительно ко всем видам транспорта)</p> <p>Меры поддержки для содействия внедрению инновационных технологий и стимулирования перераспределения грузопотоков между видами транспорта</p> <p>Разработка новых технологий для грузового транспорта и логистики в рамках долгосрочного планирования инноваций и исследований</p> <p>Более эффективное использование инфраструктуры</p>

<i>Страна</i>	<i>Основные области национальных генеральных планов</i>
Азербайджан (2009 год)	<p>Укрепление механизмов обратной связи и сотрудничества между заинтересованными сторонами в области грузовых перевозок</p> <p>Координация и коммуникация между европейскими странами, особенно по вопросам, касающимся внутренних водных путей и комбинированных/интермодальных перевозок</p> <p>Использование современных технологий и транспортных средств для снижения вредного воздействия на окружающую среду и улучшение условий труда персонала</p> <p>Пересмотр австрийской системы взимания платы за пользование дорогами</p> <p>Принятие комплексного плана развития транспортной инфраструктуры</p> <p>Реформа учебных программ в области транспорта и логистики</p> <p>Создание экспериментального коридора со специальными экономическими зонами, мультимодальными грузовыми терминалами и логистическими центрами</p> <p>Упрощение таможенного законодательства и правил; повышение прозрачности правил и нормативных положений</p> <p>Содействие согласованию процедур пересечения границ, бланков документов и требований в отношении данных</p> <p>Разработка и составление перечней показателей эффективности в сфере логистики для оценки эффективности государственных стратегий, законов и нормативных положений</p>
Беларусь (2013 год)	<p>Развитие логистики</p> <p>Строительство логистических центров</p> <p>Повышение устойчивости транспорта</p>
Болгария (2010 год)	<p>Внедрение Европейской транспортной стратегии: пакет мер по повышению экологичности транспорта, железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт и интеллектуальные транспортные системы, водный транспорт, воздушный транспорт, интермодальные перевозки, городской транспорт</p> <p>Эффективное обслуживание, модернизация и развитие транспортного сектора</p> <p>Уменьшение негативного воздействия транспортного сектора на состояние окружающей среды и здоровье человека</p> <p>Интеграция транспортной системы Болгарии в европейскую транспортную систему</p>

Страна	Основные области национальных генеральных планов
	<p>Создание прозрачных и упорядоченных конкурентных условий для осуществления экономической деятельности в транспортном секторе</p> <p>Обеспечение финансирования для развития транспортного сектора и повышения его эффективности</p> <p>Эффективное расходование средств, привлеченных из фондов ЕС</p> <p>Обеспечение всесторонней безопасности транспортной системы</p> <p>Предоставление качественных и доступных услуг по перевозкам во всех регионах страны</p>
Чешская Республика (2020 год)	<p>Передовые технологии, научные исследования, развитие и инновации</p> <p>Уменьшение воздействия транспорта на состояние здоровья населения и окружающую среду</p> <p>Социальные вопросы, занятость, подготовка, квалификация</p> <p>Либерализация железнодорожных грузоперевозок</p> <p>Развитие и модернизация мультимодальных транспортных центров</p> <p>Капиталовложения для укрепления железнодорожной инфраструктуры</p>
Дания (2010 год)	<p>Оптимизация транспортной инфраструктуры</p> <p>Подход, основанный на принципах избегания, перераспределения и улучшения/модернизации</p> <p>Инициативы в области городской логистики</p>
Эстония (2009 год)	<p>Цены на топливо и налоговая реформа</p> <p>Интеграция региональных и глобальных транспортных систем, способствующая развитию более эффективных видов транспорта</p> <p>Планирование и стратегии развития городского транспорта</p> <p>Эффективность транспортных средств и стратегии сокращения выбросов</p> <p>Строительные нормы, касающиеся автомобильных, железнодорожных и морских транспортных систем, и их пересмотр с учетом ожидаемых последствий изменения климата (повышения уровня моря, а также повышения частоты и интенсивности погодных явлений)</p> <p>Оценка и анализ функционирования транспорта для целей комплексного планирования</p>

<i>Страна</i>	<i>Основные области национальных генеральных планов</i>
Германия (2008/2019 годы)	<p>Оптимизация транспортной инфраструктуры</p> <p>Развитие цифровой инфраструктуры</p> <p>Подход, основанный на принципах избежания, перераспределения и улучшения/модернизации</p> <p>Улучшение интермодальности</p> <p>Разработка правил и стандартов в области автоматизированных и подключенных транспортных средств в сочетании с интеллектуальными транспортными системами</p> <p>Приобретение электромобилей для коммерческой деятельности и доставки грузов, а также создание соответствующей инфраструктуры для их зарядки</p> <p>Инициативы в области городской логистики</p> <p>Создание экологически чистого и климатобезопасного транспорта</p> <p>Программы финансирования для внедрения альтернативных силовых установок и видов топлива</p> <p>Создание нормальных условий труда и системы качественной подготовки специалистов в секторе грузовых перевозок</p>
Греция (2012 год)	<p>Оптимальное использование данных об автомобильных перевозках, транспортных потоках и поездках</p> <p>Непрерывное управление дорожным движением и грузами с помощью ИТС</p> <p>Применение технологий ИТС для обеспечения безопасности и надежности автотранспортного сообщения</p> <p>Взаимосвязь дорожных транспортных средств с транспортной инфраструктурой</p> <p>Безопасность дорожного движения</p> <p>Устойчивая мобильность</p> <p>Развитие, социальная сплоченность, трудоустройство, результативность, эффективность транспортной системы</p>
Италия (2010 год)	<p>Интеграция видов транспорта: интермодальность и комодальность</p> <p>Судоходные водные пути</p> <p>Приоритетные области деятельности применительно к логистическим платформам</p> <p>Перевод логистики на внешний подряд и цепь поставок</p> <p>Городская логистика</p> <p>Обновление парка транспортных средств</p>

Страна	Основные области национальных генеральных планов
Казахстан (2009 год)	<p>Телематическая платформа для грузовых перевозок, логистики и окружающей среды</p> <p>Профессиональная подготовка по вопросам перевозок и логистики</p> <p>Мониторинг и анализ воздействия</p> <p>Национальные финансовые программы по стимулированию перераспределения перевозок по видам транспорта</p> <p>Оценка узких мест применительно к физической инфраструктуре и транспортным объектам</p> <p>Обзор транспортных коридоров в Центральной Азии</p> <p>Анализ демографических и экономических тенденций</p>
Молдова (2012 год)	<p>Развитие логистики</p> <p>Упрощение процедур торговли</p> <p>Совершенствование и модернизация инфраструктуры</p>
Норвегия (2007 год)	<p>Стратегия в области электронных систем для грузоперевозок (e-freight)</p> <p>Межсекторальное взаимодействие для развития интермодальных перевозок</p> <p>Интеграция транспортных цепочек</p>
Португалия (2007 год)	<p>Конкурентоспособность</p> <p>Развитие интермодальных перевозок</p> <p>Содействие развитию логистики</p> <p>Привлечение новых инвестиций</p>
Испания (2013 год)	<p>Совершенствование логистических систем и транспортных услуг</p> <p>Привлечение инвестиций в сфере транспорта</p>
Швеция (2012 год)	<p>Использование РИС на внутренних водных путях</p> <p>Системы ТУЭС-ПСТПП для железнодорожного транспорта</p> <p>План действий в сфере ИТС для автомобильного транспорта</p> <p>Электронные системы (eMaritime) для прибрежных и межконтинентальных перевозок</p> <p>Система ЕЕСУВП для воздушных перевозок</p>
Таджикистан (2009 год)	<p>Недостатки и узкие места применительно к транспортной инфраструктуре</p> <p>Эксплуатационные трудности</p> <p>Институциональные затруднения</p> <p>Стратегические рамки</p>

Страна	Основные области национальных генеральных планов
Турция (2009 год)	Институциональные реформы Повышение эффективности эксплуатации Инвестиции в развитие физической инфраструктуры Традиционные грузовые перевозки Интермодальные транспортные операции Потенциальные рынки для контейнерных перевозок Использование полуприцепов для интермодальных перевозок Европейский контейнер для внутренних перевозок Содействие развитию интермодальных перевозок и логистики Прогнозы в отношении перевозок по евро-азиатским транспортным коридорам Перевозки Ро-Ла
Украина (2012 год)	Программа развития национальной инфраструктуры и ее интеграция в общеевропейскую логистическую систему Инициативы в области упрощения процедур торговли Инвестиции во внутренний водный и железнодорожный транспорт
Узбекистан (2010 год)	Институциональная реформа Финансирование развития и устойчивость дорожного хозяйства Инфраструктура пунктов пересечения границ Участие частного сектора Безопасность дорожного движения Реформа железнодорожного сектора Логистические центры

79. Страны, являющиеся лидерами в области грузовых перевозок и логистики, ищут пути оптимизации и повышения эффективности перевозок. Они изучают возможности более эффективного применения и развития ИТС и телематики для повышения эффективности. Кроме того, они заинтересованы в перестройке систем городского грузового транспорта, а также в развитии и совершенствовании интермодальных перевозок. Они активно содействуют также созданию достойных условий труда в отрасли.

80. Остальные страны концентрируют внимание на мерах по улучшению грузовых перевозок и логистики путем совершенствования законодательства и административных процедур, расширения и модернизации автодорожных и железнодорожных сетей, а также создания стабильных условий для ведения бизнеса.