



COMMISSION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE POUR L'ASIE ET LE PACIFIQUE

Réunion de hauts responsables gouvernementaux préparatoire à la
Conférence ministérielle sur les transports

6-8 novembre 2006
Busan (République de Corée)

QUESTIONS ÉMERGENTES CONCERNANT LES TRANSPORTS

(Point 5 d) de l'ordre du jour provisoire)

UN CLIMAT PROPICE AU DÉVELOPPEMENT DE LA LOGISTIQUE DES TRANSPORTS

Note du secrétariat

RÉSUMÉ

La mondialisation de la production et de la distribution a transformé du tout au tout le mode de pensée des entreprises et les systèmes de planification centralisée des sociétés qui étaient responsables de l'ensemble du processus logistique, qu'il s'agisse de l'extraction (offre) des matières premières ou de la fabrication (production), de la vente (commercialisation) et du transport (distribution) des produits.

L'émergence de nouveaux débouchés résultant de l'externalisation a conduit les opérateurs de transport et les intermédiaires à développer leurs activités pour offrir un vaste éventail de services logistiques de pointe. Bien que ce type de services ait atteint un niveau de qualité sans précédent dans certaines parties du monde, il reste beaucoup à faire dans la région de la CESAP pour pouvoir fournir des services commerciaux à valeur ajoutée et optimiser le potentiel du développement logistique.

Le présent document propose aux gouvernements comme aux entreprises une approche qui leur permettra d'atteindre un objectif commun, à savoir l'établissement d'un climat propice au développement de services logistiques compétitifs et d'infrastructures connexes comme moyen d'assurer la croissance économique.

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
I. CONTEXTE.....	1
II. CRÉATION D'UN CLIMAT PROPICE.....	3
A. Acteurs principaux et nécessité de reconnaître les prestataires de services	3
B. Difficultés.....	4
III. ÉTENDRE LES AVANTAGES DES SERVICES LOGISTIQUES VERS L'INTÉRIEUR DES PAYS.....	6
IV. QUESTIONS À EXAMINER.....	9

I. CONTEXTE

1. La logistique n'est pas une nouveauté dans le programme de travail de la CESAP. Le thème «logistique et facilitation» a été adopté comme domaine prioritaire dans le Plan d'action de New Delhi¹ sur le développement infrastructurel en Asie et dans le Pacifique par la Conférence ministérielle sur les infrastructures, tenue à New Delhi en 1996². À sa cinquante-quatrième session, tenue en 1998, la Commission a adopté une stratégie affinée et remanié les groupements sous-régionaux en vue de la mise en œuvre du projet relatif au développement des infrastructures de transport terrestre en Asie³, qui prévoyait notamment l'amélioration de la logistique des transports⁴. La Conférence ministérielle sur les infrastructures, tenue à Séoul en 2001, a gardé le thème «logistique et facilitation» parmi les priorités pour la phase II (2002-2006) du Programme d'action régional du Plan d'action de New Delhi pour le développement infrastructurel en Asie et dans le Pacifique⁵.

2. Bien que certains pays aient accompli des progrès dans le cadre de précédents plans d'action régionaux antérieurs, le potentiel de la logistique en Asie et dans le Pacifique et les avantages de ce secteur pour le commerce et l'économie n'ont pas encore été pleinement réalisés.

3. La notion de logistique est plus facile à expliquer qu'à définir. Concrètement, cela consiste à avoir ce qu'il faut au bon endroit, au bon moment et au bon prix. À un niveau plus complexe, la logistique pourrait être définie comme la totalité des moyens mis en œuvre pour l'organisation d'un service et les mouvements de matériaux avant, pendant et après la production. Sur le plan pratique, la logistique concerne la planification et la gestion des mouvements de personnes, de matériaux et de marchandises par voies routières, ferroviaires, aériennes et navigables, et les services d'appui professionnel et technique qui s'y rapportent. Ces services englobent la gestion des stocks, l'assemblage, l'emballage et l'étiquetage. La logistique peut donc couvrir un vaste éventail de services en constante évolution, qui vont du transport et de la distribution des marchandises à la gestion intégrée des chaînes d'approvisionnement et de distribution.

4. La chaîne d'approvisionnement est l'ensemble des étapes de la transformation des matières premières et des composants en produit final. Elle réunit les producteurs, les fabricants et l'intégralité du réseau des distributeurs, des transporteurs, des sociétés d'entreposage et des commerçants détaillants qui interviennent dans la production, la livraison et la vente d'un produit au consommateur.

¹ Résolution 51/8 de la Commission, en date du 1^{er} mai 1995, annexe.

² Voir E/ESCAP/1058. Voir également *Documents officiels du Conseil économique et social, 1997, Supplément n° 18* (E/1997/38-E/ESCAP/1080), par. 223-224.

³ Voir *Documents officiels du Conseil économique et social, 1998, Supplément n° 20* (E/1998/40-E/ESCAP/1117), par. 230.

⁴ Voir E/ESCAP/CTC(3)/2.

⁵ Voir E/ESCAP/1249. Voir également *Documents officiels du Conseil économique et social, 2002, Supplément n° 19* (E/2002/39-E/ESCAP/1264), par. 246.

La gestion de la chaîne d'approvisionnement est la supervision des mouvements de matériaux et d'information et des flux financiers dans le cadre du processus de production jusqu'à leur distribution au consommateur. Les sociétés recourent à cette procédure pour assurer l'efficacité et la rentabilité de leur chaîne d'approvisionnement.

5. Les prestataires de services logistiques sont généralement des opérateurs de transport et des intermédiaires (transitaires) qui ont réussi à renforcer leurs capacités et sont en mesure d'offrir davantage que des services d'expédition et de dédouanement classiques. Si au départ leurs services englobaient notamment le groupage des marchandises ainsi que le choix et la combinaison de modes de transport et de prestataires, ils sont ultérieurement passés à la fourniture de services de transport multimodal, délivrant un document de transport unique et acceptant la responsabilité d'assurer la livraison de porte à porte.

6. À un niveau plus élaboré, les prestataires de services logistiques peuvent jouer un rôle important dans la conception et le fonctionnement des systèmes logistiques de leurs clients, ce qui consiste à fournir notamment des services d'étiquetage, d'emballage, d'entreposage, de transport et de gestion des matériaux, de planification opérationnelle, d'envoi, de suivi et de localisation, et d'information de l'expéditeur. Ces prestataires peuvent également intervenir dans la gestion de projets pour le compte de leurs clients et être amenés à prendre des décisions stratégiques. Les consommateurs bénéficient de ces services et procédures internes dont la plupart sont aujourd'hui informatisés. Les services logistiques auront une importance croissante du fait des avancées technologiques et de l'évolution des modèles commerciaux, en particulier ceux qui découlent du commerce électronique (entre entreprises et d'entreprise à particulier).

7. Cela étant, les transports demeurent au centre des préoccupations des prestataires de services logistiques. Orientés vers le commerce et recherchant des solutions de transport rentables pour leurs clients, ces derniers sont bien placés pour commercialiser et optimiser les réseaux de transport actuellement créés par les gouvernements dans l'ensemble de la région de la CESAP. Les réussites enregistrées dans la région illustrent la façon dont les prestataires de services logistiques peuvent réunir différents modes de transport pour fournir une palette de services combinant le transport routier, le transport ferroviaire et des liaisons maritimes appropriées.

8. Un grand nombre de sociétés internationales de transport maritime, de transitaires et d'entrepreneurs de transport multimodal fournissent déjà des services logistiques dans la région. Le secteur logistique peut être générateur d'emploi, les transitaires se muant, par suite du développement de leurs activités ou de fusions, en prestataires de services logistiques à part entière offrant davantage de composants à valeur ajoutée dans la chaîne d'approvisionnement.

9. L'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie⁶, entré en vigueur le 4 juillet 2005, et l'Accord intergouvernemental sur le réseau de Chemin de fer transasiatique⁷, qui constituent deux pièces maîtresses des systèmes intégrés de transport intermodal international, ont conduit à un accroissement de la demande de véritables services logistiques propres à assurer des services de transport de grande qualité.

II. CRÉATION D'UN CLIMAT PROPICE

10. Les principaux éléments nécessaires au développement du secteur logistique sont les infrastructures (dans les domaines des transports et des technologies de l'information), les installations intermodales, la reconnaissance de prestataires de services logistiques, des systèmes de réglementation adaptés, des dispositifs institutionnels et un savoir-faire. Dans la région toutefois, seuls quelques pays ont pleinement réussi à mettre en place tous ces éléments. C'est pourquoi les coûts de transport et de logistique en Asie sont élevés en regard de ceux pratiqués en Europe et en Amérique du Nord.

11. Une approche globale est nécessaire pour créer un climat propice à la fourniture de services logistiques efficaces. Il est essentiel que les pouvoirs publics et le secteur privé connaissent leur rôle respectif dans la satisfaction de leur besoins mutuels tout au long de la chaîne d'approvisionnement internationale. Les organismes du secteur public doivent donc collaborer étroitement avec le secteur privé au moyen d'un dialogue permanent. Les mécanismes nationaux de facilitation du commerce et des transports établis, ou renforcés, dans la région pourraient servir de forums pour l'établissement de véritables partenariats public-privé.

A. Acteurs principaux et nécessité de reconnaître les prestataires de services

12. Dans le secteur public, plusieurs ministères, départements et organismes sont chargés de formuler et de mettre en œuvre les politiques relatives au développement des infrastructures, y compris en ce qui concerne l'aménagement du territoire, ainsi que l'élaboration et l'application de réglementations. Les entités du secteur public ont par ailleurs intérêt à promouvoir des opérations de transport efficaces afin de veiller à ce que les capacités existantes permettent de répondre à la demande.

13. Dans le secteur privé, les fournisseurs de services logistiques, dont beaucoup étaient initialement des transporteurs, des transitaires et des opérateurs de transport multimodal, regroupent un ensemble de services et d'installations constituant un tout destiné à répondre aux besoins des transporteurs. Ces dix dernières années, afin de relever les défis de la mondialisation, certains de ces acteurs ont fourni des services de plus en plus sophistiqués en complément des services de transport de base, d'entreposage et de gestion des stocks, grâce à l'harmonisation des technologies et à

⁶ Voir résolution 60/4 de la Commission, en date du 28 avril 2004.

⁷ Voir résolution 62/4 de la Commission, en date du 12 avril 2006, annexe.

l'établissement de réseaux et d'alliances aux niveaux national et international. Ces parties sont toutefois souvent des intermédiaires qui ne sont pas propriétaires du mode de transport et qui, de ce fait, ne sont souvent pas reconnus juridiquement. Tandis que les pays d'Amérique du Nord et d'Europe et les pays les plus avancés de la région de la CESAP mettent au point des concepts logistiques élaborés qui vont au-delà du transport multimodal, la majorité des pays d'Asie et du Pacifique se heurtent à des entraves gênantes pour les intermédiaires, tels que les transitaires, pour l'établissement de services de transport multimodal et de logistique. Les gouvernements pourraient encourager le développement de sociétés nationales spécialisées dans les services logistiques.

14. Les gouvernements ne peuvent toutefois pas agir seuls: une coopération avec le secteur privé est nécessaire pour développer des stratégies gagnant-gagnant. Un secteur privé faible ne sera pas en mesure de profiter pleinement des mesures facilitatrices mises en place par les gouvernements. C'est pourquoi l'industrie devrait envisager d'adopter des critères de sélection pour choisir ses membres et n'accepter que des opérateurs fiables. Pourraient faire partie de ces critères les compétences professionnelles, l'assise financière et une situation fiscale saine.

B. Difficultés

15. La lenteur de l'émergence de spécialistes de la logistique dans certains pays de la CESAP semble tenir à plusieurs raisons générales. On peut citer à titre d'exemple l'incapacité des pouvoirs publics à promouvoir des programmes de logistique, la manque de sensibilisation et d'éducation quant aux vertus et avantages des différentes méthodes de gestion de la chaîne d'approvisionnement, la faible propension des petites et moyennes entreprises à externaliser les activités non essentielles, telles que le transport et la distribution, ainsi que l'insuffisance des normes informatiques conjuguée à la faiblesse des systèmes d'intégration et des équipements.

16. Certaines questions plus spécifiques sur lesquelles doivent se pencher les pays de la CESAP sont abordées ci-après.

1. Normes communes régissant l'activité des prestataires de services logistiques

17. Bien qu'aujourd'hui la plupart des parties concernées semblent avoir appris à gérer la complexité des systèmes juridiques nationaux, la responsabilité réelle qui incombe aux prestataires de services reste imprévisible. On est encore loin d'un régime de responsabilité clairement défini et conforme aux normes internationales. Les intermédiaires de transport ont toujours obtenu une assurance-responsabilité auprès des assureurs de transport. Les primes sont élevées, ce qui prive les PME d'une couverture adéquate.

18. L'absence de normes communes régissant l'activité des transitaires, des opérateurs de transport multimodal et des prestataires de services logistiques freine le développement du secteur de la logistique. Il est donc important que les gouvernements et le secteur collaborent pour pouvoir gérer efficacement les changements qui permettront de meilleures performances.

2. Développement des infrastructures et des connexions intermodales

19. Si les initiatives récentes concernant la Route d'Asie et le Chemin de fer transasiatique donnent aux pays des possibilités de transport accrues, l'absence de connexions intermodales offrant des services complets, l'absence de «connectivité du dernier kilomètre», en particulier pour le chemin de fer, ainsi que le manque d'équipements adaptés, sont autant de facteurs qui entravent le développement de la logistique. Dans certains pays de la région de la CESAP, les prestataires de services logistiques ont beaucoup de mal à obtenir des financements pour l'achat de matériel.

20. L'établissement de liens entre les organismes publics et le secteur privé grâce à un réseau informatique commun pourrait améliorer l'efficacité de la chaîne de transport, notamment par l'application du concept de «guichet unique»⁸. C'est pourquoi les pouvoirs publics doivent se tenir au fait de l'évolution des technologies de l'information, y compris des outils comme l'identification par fréquence radio⁹, qui permettent de suivre les marchandises de leur point de départ jusqu'à leur destination.

21. Lorsqu'il existe déjà des centres de services logistiques, leur emplacement est souvent le fruit de décisions de circonstance, contrairement à l'établissement d'un ensemble de centres reliés en nid d'abeilles ou par un réseau en ligne selon la stratégie nationale choisie. L'emplacement de ces centres de services logistiques doit être examiné dans le contexte général des plans de transport nationaux. Idéalement, ces centres devraient être situés aux points d'intersection de différents modes de transport.

3. Partage d'expérience et partenariats régionaux

22. Il est nécessaire que le secteur public et le secteur privé se partagent l'information sur l'état actuel de la logistique dans la région de la CESAP et sur les tendances actuelles et futures en matière de courants commerciaux, y compris le type et le volume des marchandises transportées et les délais de transit. Le secteur privé, soucieux de développer ses activités, sera peut-être plus disposé à se réimplanter dans des zones non côtières et à développer ses services logistiques si l'information est facilement accessible, fiable et transparente. Le partage d'expérience et des réussites dans une région où existerait une collaboration entre les prestataires de services logistiques et les gouvernements inciterait le secteur de la logistique à proposer des moyens novateurs d'utiliser les nouvelles infrastructures et liaisons intermodales.

⁸ On entend par «guichet unique» un système permettant aux opérateurs qui participent au commerce et au transport de communiquer des informations et documents normalisés à un seul point d'entrée afin de satisfaire à toutes les formalités requises en cas d'importation, d'exportation et de transit (Voir Commission économique pour l'Europe, Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques, *Recommandation et lignes directrices en vue de la mise en place d'un guichet unique* (ECE/TRADE/352) (Publication des Nations Unies, numéro de vente F.05.II.E.9, p. 3).

⁹ L'identification par fréquence radio (FRID) est une technologie mise au point dans les années 1940 et qui a récemment été adaptée pour localiser les marchandises transportées le long d'une chaîne d'approvisionnement.

4. Renforcement des capacités logistiques

23. Les connaissances et les compétences locales, le réseautage aux niveaux national, sous-régional et régional ainsi que l'accès à un réseau de contacts internationaux sont les principales clefs du succès des services d'expédition de marchandises, de transport multimodal et de logistique. Il est donc essentiel que les pouvoirs publics des pays en développement aident leurs transitaires à développer leurs activités en vue de contribuer à la croissance économique nationale. En général, il n'existe pas de formation professionnelle normalisée ou comparable dans le domaine de la logistique ni un état d'esprit orienté vers l'intermodalité.

24. On pourrait à cet égard mettre au point des programmes de renforcement des capacités pour assurer la formation régulière des nouveaux acteurs du secteur des transports ainsi que des acteurs déjà présents, y compris des programmes de formation spécifiques débouchant sur un diplôme sanctionnant des compétences. La participation des secteurs public et privé favoriserait la compréhension par les intéressés de leur rôle respectif et servirait de base à la constitution de réseaux informels d'information mutuelle.

III. ÉTENDRE LES AVANTAGES DES SERVICES LOGISTIQUES VERS L'INTÉRIEUR DES PAYS

25. Dans certains pays d'Asie, la tendance est de faire voyager les marchandises par un seul mode de transport, généralement par camions, des ports maritimes vers l'intérieur des pays. Cela tient en partie au manque d'infrastructures adaptées et de points de changement intermodal, ainsi qu'à l'absence de culture intermodale. Cette méthode de distribution unimodale ressemble de façon frappante aux pratiques qui avaient cours dans le secteur du transport maritime avant le développement du système de ports établis dans des réseaux en étoile¹⁰. Les principes clefs sur lesquels repose ce système peuvent donc probablement être appliqués aux transports terrestres au moyen des centres de services logistiques/ports secs.

26. Le développement de la logistique a eu un premier impact majeur sur les ports maritimes. Certains d'entre eux sont devenus des centres logistiques, entraînant la modernisation des activités portuaires, qui sont passées de la simple manutention de marchandises dans les terminaux à la fourniture de services de transport complets, puis se sont transformés en plateformes logistiques faisant fonction de centres de stockage et de triage et offrant des services à valeur ajoutée tels que l'étiquetage, l'emballage, l'identification par une marque, le suivi et la localisation, ainsi que l'établissement d'inventaires. Ces dernières années, l'emplacement des centres de services logistiques (également dénommés parcs industriels, centres de distribution ou distriparks) a été largement pris en compte lors de la conception de nouveaux terminaux portuaires. Les centres de services logistiques

¹⁰ Le système de réseau en étoile est un système de distribution des marchandises par l'intermédiaire de points nodaux permettant de compenser l'augmentation de la distance totale parcourue grâce à un coût unitaire réduit résultant d'économies d'échelle.

intérieurs/ports secs peuvent avoir des fonctions analogues à celles des ports maritimes, par exemple réunir des installations pour le traitement des conteneurs (voire de marchandises en vrac), assurer les liaisons avec les infrastructures intermodales; regrouper géographiquement des sociétés et des organismes indépendants s'occupant du transport de marchandises (transitaires, expéditeurs, opérateurs de transport), ainsi que des services connexes (inspections douanières, paiement de taxes, entreposage, entretien et réparation, et services bancaires et informatiques).

27. Ces centres sont généralement situés à proximité d'un port maritime mais également en d'autres points nodaux de la chaîne de transport. Il existe des concepts analogues tels que les centres de services logistiques, les dépôts intérieurs de conteneurs, les ports d'éclatement, les plateformes logistiques, les zones franches et les ports secs. Des études menées récemment par la CESAP¹¹ donnent des exemples des changements et des tendances qui ont cours dans les ports, aux niveaux de la logistique et de la chaîne d'approvisionnement, et identifient les avantages et les contraintes potentielles liés au développement de services logistiques portuaires.

28. De nombreux pays de la CESAP ont inclus dans leurs programmes de développement national des mesures visant à assurer un développement équilibré entre les zones côtières et les zones intérieures et entre les villes et les zones rurales. À cette fin, les projets d'infrastructure permettent de façonner le processus de développement. Toutefois, de nombreux pays n'ont pas évalué la faisabilité de la création de centres logistiques dans des zones intérieures, peut-être faute de comprendre pleinement quels avantages directs et indirects découleraient d'une telle initiative. On pourrait citer à titre d'exemple le commerce des denrées périssables qui subit chaque année de lourdes pertes. Selon les données disponibles, entre 30 % et 40 % de la production fruitière et maraîchère de certains pays est endommagée, principalement en raison du traitement inadapté dont elle fait l'objet après la récolte. Cette situation atteste essentiellement de défaillances du processus d'entreposage et de distribution.

29. La circulation efficace des marchandises entre les régions intérieures et les régions côtières est une première étape importante dans l'intégration des régions intérieures sous développées dans le processus de mondialisation. Les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique qui traversent la région de la CESAP offrent des points de changement intermodal dont certains pourraient constituer un «point de départ» pour déterminer l'emplacement de centres de services logistiques. À cet égard, les pays ont identifié un certain nombre de terminaux capables de traiter des conteneurs d'au moins 20 pieds de long conformes aux prescriptions de l'Organisation internationale de normalisation. Ces terminaux, reliés à la Route d'Asie, pourraient être considérés comme des emplacements adaptés au développement de centres de services logistiques, qui seraient complétés par des réseaux nationaux et pourraient faire partie d'un système intégré de transport intermodal international dans la région.

¹¹ CESAP, *Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres* (ST/ESCAP/194) 2002; et CESAP, *Free Trade Zone and Port Hinterland Development* (ST/ESCAP/2377), 2005.

30. Le développement des ports secs fondé sur la demande est de nature à offrir un climat propice à l'établissement d'industries et d'entreprises. Le processus serait analogue à ce qui s'est produit naturellement le long des régions côtières, et a permis d'attirer des intérêts étrangers et de stimuler l'activité économique locale au bénéfice des populations locales. À terme, les ports secs pourraient devenir des «pôles de croissance»¹² semblables à des ports maritimes, et pouvant amener des créations d'emplois, l'augmentation du niveau de vie et une meilleure répartition géographique du revenu.

31. Les gouvernements devraient accorder une priorité élevée à l'amélioration des infrastructures de transport reliant les zones intérieures et les régions côtières, en particulier sur les itinéraires identifiés dans l'Accord intergouvernemental sur la Route d'Asie et l'Accord intergouvernemental sur le Chemin de fer transasiatique. Des recherches initiales menées par le secrétariat ont montré que l'accès aux marchés et aux fournisseurs était d'une importance primordiale pour les sociétés cherchant à implanter de nouvelles installations. Lorsqu'il existe des liaisons intérieures fiables avec les ports maritimes, ces entreprises sont peut-être plus disposées à transférer leurs installations dans l'arrière-pays.

32. La circulation des marchandises en temps voulu le long des couloirs reliant les régions intérieures et les régions côtières pourrait aider le secteur à accélérer les procédures de transport en programmant les expéditions, ce qui élimine la nécessité de conserver des stocks excédentaires. Des principes directeurs clairs, concis et transparents concernant les formalités de passage des frontières internationales permettraient à l'industrie de normaliser ses procédures et de mieux planifier ses activités.

33. Un plan d'action progressif devrait être établi avec le concours des gouvernements centraux et la participation active des administrations locales et des entreprises, exposant en détail les procédures destinées à attirer les sociétés dans les zones intérieures. Le plan devrait contenir un résumé des coûts et des avantages liés à ces procédures.

34. Les installations destinées à faciliter la circulation des marchandises entre les modes de transport – centres de services logistiques ou ports secs, par exemple – constituent des pôles de développement de services auxiliaires et peuvent susciter la création de noyaux industriels et de synergies qui conduiront à une croissance exponentielle.

35. Le développement et le renforcement des services logistiques d'un pays passent par l'association de nombreux facteurs. L'aménagement des zones intérieures et le développement de centres de services logistiques ne peuvent être envisagés qu'en tenant compte des besoins des utilisateurs. En créant une base autour de laquelle graviteraient les entreprises, les gouvernements aideraient le secteur privé à se développer sans avoir besoin d'importants capitaux de démarrage.

¹² Notion énoncée par François Perroux en 1949 pour décrire des poches de développement isolées et quasi autarciques.

IV. QUESTIONS À EXAMINER

36. Le développement du secteur de la logistique dans certains pays de la CESAP est relativement récent et il est possible de tirer des leçons des initiatives mises en œuvre avec succès ou non à l'intérieur ou à l'extérieur de la région. Ces enseignements concernent la mise en œuvre pratique de la logistique, le développement d'une infrastructure intégrée et l'élaboration de politiques connexes, l'élimination des obstacles, l'utilisation des technologies de l'information et de la communication, l'optimisation des avantages tirés de l'investissement étranger et la gestion des changements.

37. L'établissement d'un système logistique national efficace peut être encouragé par le partage du savoir et de l'expérience du secteur privé avec les gouvernements au sein de forums nationaux, sous-régionaux, régionaux et internationaux. Une évaluation complète de la situation de la logistique dans la région de la CESAP serait également utile. Ces mesures, alliées à des programmes appropriés de renforcement des capacités, auraient pour effet d'améliorer le professionnalisme et les compétences dans le secteur. Il est donc nécessaire de faire des recherches sur la manière d'étendre les services logistiques aux zones intérieures au moyen de couloirs, et ainsi susciter tout naturellement la création de noyaux industriels.

38. Les hauts responsables sont invités à formuler des observations sur les vues exprimées dans le présent document et à examiner l'opportunité d'inclure les éléments ci-après dans un programme régional qui pourrait être mis en œuvre dans la période allant jusqu'à 2015 en vue de renforcer la coopération régionale qui permettra de créer un climat propice au développement de la logistique des transports.

Lignes directrices régissant les activités des prestataires de services logistiques

Objectif immédiat: Créer des normes communes régissant les activités de prestataires de services logistiques et harmoniser les méthodes utilisés par les pays membres régionaux pour mieux faire connaître les transitaires, les opérateurs de transport multimodal et les prestataires de services logistiques en tant que professionnels à part entière du secteur des transports.

Produits:

1. Publication de codes de conduite et de normes minimales fondés sur des pratiques performantes et l'expérience en matière de conditions d'agrément et de régimes de responsabilité applicables aux activités des transitaires, des opérateurs de transport multimodal et des prestataires de services logistiques.

Indicateurs de succès:

1. Intégration par les pays de certains aspects de ces codes et normes dans les règles de leurs associations professionnelles d'entreprises ainsi que dans leurs réglementations et législations nationales.

Développement de centres de services logistiques

Objectif immédiat: Promouvoir le développement de centres de services logistiques et de noyaux industriels efficaces dans l'ensemble de la région.

Produits:

1. Publication de conclusions de recherches et d'études sur le développement de couloirs et sur les pratiques performantes en matière de gestion de centres de services logistiques.
2. Organisation de séminaires et d'ateliers sous-régionaux et régionaux, notamment à l'intention de représentants des secteurs public et privé, pour débattre des conclusions des recherches et partager les idées et l'expérience.

Indicateurs de succès:

1. Participation des pays à la recherche et apport d'informations sur les faits nouveaux et les meilleures pratiques concernant le développement de centres de services logistiques.
2. Participation des parties prenantes du secteur public et du secteur privé à la planification à l'échelon national des activités des centres de services logistiques et des noyaux industriels.

Promotion du partenariat et de l'échange d'expérience dans la région

Objectif immédiat: Créer des réseaux locaux, sous-régionaux, régionaux et internationaux destinés à renforcer la capacité du secteur des services logistiques à établir des partenariats, à partager son expérience et à améliorer sa compétitivité.

Produits:

1. Organisation de réunions régionales de transitaires, d'opérateurs de transport multimodal, de prestataires de services logistiques et d'associations d'armateurs.
2. Partage de l'expérience du secteur privé avec les pouvoirs publics au moyen de réunions et de publications.

Indicateurs de succès:

1. Compilation d'informations sur le partage d'expérience et de pratiques performantes et création de partenariats.
2. Identification des questions d'intérêt commun à porter à l'attention des gouvernements.

Renforcement des capacités logistiques

Objectif immédiat: Renforcement des compétences et des capacités nationales dans le secteur de la logistique par le biais de programmes d'éducation durables destinés aux transitaires, aux opérateurs de transport multimodal, aux prestataires de services logistiques et aux fonctionnaires.

Produits:

1. Séminaires sur le rôle et le développement du secteur de la logistique à l'intention des hauts responsables gouvernementaux.
2. Ateliers et séminaires de formation des formateurs, utilisant le matériel didactique mis au point par le secrétariat de la CESAP et destinés à renforcer les capacités et les compétences nationales.
3. Appui aux gouvernements pour la conception de programmes nationaux durables en matière de transport multimodal et de logistique.

Indicateurs de succès:

1. Prise en compte, par les politiques publiques, de la nécessité pour le secteur de la logistique de fournir des services efficaces.
2. Programmes de formation conçus et animés par des instructeurs locaux pour renforcer les compétences et les capacités nationales en matière de transport multimodal et de logistique.
3. Élaboration par les pays de programmes de formation durables en matière de transport multimodal et de logistique.

- - - - -