



ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ КОМИССИЯ ДЛЯ АЗИИ И ТИХОГО ОКЕАНА

Совещание старших государственных должностных лиц по подготовке к  
Конференции министров по транспорту

6-8 ноября 2006 года  
Пусан, Республика Корея

**НОВЫЕ ВОПРОСЫ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА**

(Пункт 5d предварительной повестки дня)

**УСЛОВИЯ, СПОСОБСТВУЮЩИЕ РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ**

*Записка секретариата*

**РЕЗЮМЕ**

Глобализация моделей производства и распределения обусловила почти полное изменение корпоративного мышления и систем централизованного планирования компаний, отвечавших за всех аспекты работы, начиная с добычи сырья/поставок для обработки/производства и заканчивая сбытом/маркетингом и транспортировкой/распространением.

По мере того как становились все более очевидными новые возможности, создаваемые внешним подрядом, перевозчики и транспортные посредники стали переходить к оказанию целого ряда сложных логистических услуг. При том что в некоторых частях мира эффективность логистических услуг достигла беспрецедентных уровней, в регионе ЭСКАТО еще предстоит проделать большой объем работы, с тем чтобы обеспечить предоставление услуг, добавляющих стоимость к торговым операциям, а также оптимизировать потенциал развития логистики.

В настоящем документе предлагается подход как для правительств, так и для отраслей промышленности в целях выполнения общей задачи, а именно: создание благоприятных условий для развития конкурентоспособных логистических услуг и связанных с ними объектов инфраструктуры как средств экономического роста.

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Стр.</i>
I. СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ .....	1
II. СОЗДАНИЕ БЛАГОПРИЯТНЫХ УСЛОВИЙ .....	3
A. Основные участники и необходимость признания .....	3
B. Конкретные вопросы .....	4
III. РАСПРОСТРАНЕНИЕ ВЫГОД ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ НА ВНУТРЕННИЕ РАЙОНЫ .....	6
IV. ВОПРОСЫ ДЛЯ РАССМОТРЕНИЯ .....	8

## I. СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. Логистика не является новым вопросом для планов работы ЭСКАТО, а проект по организации потоков и нормативному содействию был утвержден в качестве приоритетной области в Делийском плане действий по развитию инфраструктуры в Азиатско-Тихоокеанском регионе<sup>1</sup>, принятом на Конференции министров по инфраструктуре, которая проходила в 1996 году в Дели<sup>2</sup>. На своей пятьдесят четвертой сессии, которая проходила в 1998 году, Комиссия одобрила усовершенствованную стратегию и пересмотренные субрегиональные группировки для осуществления проекта по развитию инфраструктуры наземного транспорта в Азии<sup>3</sup>, который включал улучшение транспортной логистики<sup>4</sup>. Конференция министров по инфраструктуре, которая состоялась в 2001 году в Сеуле, сохранила проект по организации потоков и нормативному содействию в качестве одной из областей первоочередной важности для этапа II (2002-2006 годы) Региональной программы действий Делийского плана действий по развитию инфраструктуры в Азиатско-Тихоокеанском регионе<sup>5</sup>.

2. Несмотря на то, что странами был достигнут определенный прогресс в рамках предыдущих региональных планов действий, полный потенциал развития логистики в Азиатско-Тихоокеанском регионе и ее выгод для торговли и экономики еще полностью не реализован.

3. Понятие «логистика» легче поддается разъяснению, нежели определению. В практическом выражении логистика означает «получить нужное в нужном месте, в нужное время и по нужной цене». При рассмотрении этого рода услуг на более усложненном уровне логистика может быть разъяснена как совокупность средств и методов организации услуг или потоков материалов на этапах до, в ходе и после производства. В практическом выражении логистика связана с планированием и регулированием перемещения людей, материалов и товаров по автомобильным и железным дорогам, по воздуху и воде, а также сопутствующей профессиональной и технической поддержкой. Такие услуги включают управление товарно-материальными запасами, сборку, упаковку и маркировку. В этой связи логистика может охватывать целый ряд услуг, состав которых постоянно меняется и которые могут варьироваться от транспортировки и распространения товаров до комплексной системы управления сетями поставок и распределения.

4. Сеть поставок представляет собой ряд шагов, предпринимаемых для того, чтобы трансформировать сырье и комплектующие в окончательное изделие. Она включает производителей, предприятия обрабатывающих отраслей промышленности, всю сеть дистрибьютеров, перевозчиков, компании по хранению и складированию товаров и предприятия розничной торговли, которые участвуют в производстве, доставке и продаже товаров потребителям. Управление системой снабжения представляет собой механизм контроля за тем, как материалы, информация и финансовые потоки распространяются от

---

<sup>1</sup> Резолюция 51/8 Комиссии от 1 мая 1995 года, приложение.

<sup>2</sup> См. E/ESCAP/1058. См. также *Официальные отчеты Экономического и Социального Совета, 1997 год, Дополнение № 18* (E/1997/38-E/ESCAP/1080), пункты 223-224.

<sup>3</sup> См. *Официальные отчеты Экономического и Социального Совета, 1998 год, Дополнение № 20* (E/1998/40-E/ESCAP/1117), пункт 230.

<sup>4</sup> См. E/ESCAP/CTC(3)/2.

<sup>5</sup> См. E/ESCAP/1249. См. также *Официальные отчеты Экономического и Социального Совета, 2002 год, Дополнение № 19* (E/2002/39-E/ESCAP/1264), пункт 246.

производства до потребителей. Управление системой снабжения представляет собой процесс, используемый компаниями для обеспечения эффективности и выгоды своих сетей поставок.

5. Компании, предоставляющие логистические услуги, обычно включают перевозчиков и транспортных посредников (экспедиторов грузов), которым удалось нарастить мощности и выйти за рамки традиционных услуг по экспедированию и таможенной очистке. На первых этапах их услуги охватывают консолидацию грузов и отбор видов транспорта и перевозчиков и подбор комбинации из них. На последующих этапах они оказывают услуги мультимодальных перевозок, выдают единый транспортный документ и берут на себя ответственность за доставку от двери до двери.

6. На более сложном уровне такие компании по оказанию логистических услуг могут принимать самое непосредственное участие как в разработке функциональных моделей логистических систем своих клиентов, так и в их эксплуатации. В число услуг на этом уровне входят: маркировка, упаковка, хранение и складирование, оперативное планирование рационального использования транспорта и материалов, выполнение поставки, слежение за продвижением заказа в обоих направлениях и информирование грузоотправителя. Эти компании также могут участвовать в управлении проектом от лица потребителей своих услуг и принимать стратегические решения. Потребителю предлагается воспользоваться всем набором таких услуг, а также внутриучрежденческими процессами, которые сегодня ведутся в основном на базе информационной технологии. Важность логистических услуг будет и впредь повышаться, учитывая прорывы в технологической сфере, а также изменение моделей ведения предпринимательской деятельности, особенно обусловливаемые распространением электронной торговли (как в по линии бизнес - бизнес, так и по линии бизнес -потребитель).

7. При всей важности вышеупомянутых факторов перевозки по-прежнему являются основой деятельности компаний по оказанию логистических услуг. Ориентируясь на коммерческий успех и ведя поиск экологически эффективных транспортных решений, такие компании имеют все возможности для коммерциализации и оптимизации сетей перевозок, которые разрабатываются правительствами в регионе ЭСКАТО. Успешные примеры в регионе свидетельствуют о том, как компании по оказанию логистических услуг могут объединять различные виды транспорта и предлагать комплексное обслуживание с перевозками по автомобильным и железными дорогам и соответствующим морским сообщениям.

8. Многие международные компании морских перевозок, экспедиторы грузов и операторы мультимодального транспорта в регионе уже предоставляют логистические услуги. Отрасль логистики может стать генератором новых рабочих мест вместе с развитием операций экспедиторов грузов или посредством слияния таких предприятий и создания полномасштабных центров логистических услуг, предлагающих большой объем компонентов с добавленной стоимостью в рамках сети поставок.

9. С учетом Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог<sup>6</sup>, которое вступило в силу 4 июля 2005 года, и Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог<sup>7</sup> как основных опорных конструкций международных

---

<sup>6</sup> См. резолюцию 60/4 Комиссии от 28 апреля 2004 года.

<sup>7</sup> См. резолюцию 62/4 Комиссии от 12 апреля 2006 года, приложение.

комплексных систем интермодального транспорта растет спрос на надлежащие логистические услуги, позволяющие оказывать высококачественные транспортные услуги.

## **II. СОЗДАНИЕ БЛАГОПРИЯТНЫХ УСЛОВИЙ**

10. Основные элементы, необходимые для создания и развития логистической отрасли, могут быть определены следующим образом: инфраструктура (транспорт и информационные технологии (ИТ)), интермодальные логистические средства, признание компаний, оказывающих логистические услуги, подходящие нормативные режимы, организационные механизмы и экспертный опыт. Однако в регионе лишь нескольким странам удалось под силу задействовать все перечисленные элементы. В силу этого по сравнению с Европой и Северной Америкой в Азии транспортные и логистические издержки весьма значительны.

11. Достижение цели создания благоприятных условий для эффективного оказания логистических услуг требует применения комплексного подхода. Взаимная осведомленность о той роли, которую правительства и частный сектор должны играть в деле удовлетворения потребностей каждого в международной системе поставок, также представляет исключительно важную роль для успешного сотрудничества. В этой связи учреждениям государственного сектора необходимо вести работу в тесном сотрудничестве с частным сектором на основе регулярного диалога. Создаваемые/укрепляемые в регионе национальные механизмы упрощения торговых и транспортных операций могли бы стать форумами для подлинных партнерских связей между государственным и частным секторами.

### **A. Основные участники и необходимость признания**

12. В государственном секторе за разработку и осуществление политики развития инфраструктуры, включая планирование землепользования, а также разработку и обеспечение соблюдения нормативной базы, отвечает несколько государственных министерств, департаментов и учреждений. Государственные учреждения также заинтересованы в содействии созданию эффективного транспортного сектора для обеспечения того, чтобы мощности соответствовали спросу.

13. В частном секторе логистические компании, многие из которых раньше занимались транспортными операциями, экспедированием грузов и мультимодальными перевозками, объединяют под своей крышей целый ряд услуг и средств, которые могут быть объединены в один комплексный пакет услуг для удовлетворения потребностей грузоотправителей. За прошедшее десятилетие в целях использования выгод, предоставляемых процессом глобализации, в дополнение к базовым перевозкам, складированию и управлению товарно-материальными запасами некоторые из таких компаний начали оказывать все более сложные услуги на основе синхронизации технологии и создания внутренних/международных сетей и альянсов. Однако зачастую такие компании являются посредниками, которые не владеют никаким видом транспорта и в силу этого часто не получают юридического признания. При том что в странах Северной Америки и Европы, а также более развитых странах региона ЭСКАТО разворачиваются сложные логистические концепции, выходящие за рамки мультимодальных перевозок, в большинстве стран Азиатско-Тихоокеанского региона ведется борьба с множеством препятствующих мультимодальным перевозкам посредников, таких, как экспедиторы грузов, для создания систем мультимодальных перевозок и логистических услуг. Правительства могли бы оказывать содействие развитию национальных предприятий, специализацией которых является логистика.

14. Однако правительства не могут действовать в одиночку; им необходимо сотрудничать с частным сектором на основе беспроигрышных стратегий. Неразвитый частный сектор не сможет полностью использовать выгоды благоприятных условий для развития, которые создаются правительствами. В этой связи отрасли следует рассмотреть критерии отбора для своих членов и принимать в свой круг лишь надежных игроков. Такие критерии отбора могли бы включать профессиональную компетентность, финансовое положение и хорошую фискальную репутацию.

## **В. Конкретные вопросы**

15. Как представляется, существует несколько общих причин, по которым в некоторых странах региона ЭСКАТО рост числа специалистов в области логистики идет медленными темпами. Это объясняется неспособностью государственных властей оказывать содействие программам в области логистики, слабой осведомленностью и нехваткой знаний о выгодах систем управления сетью поставок, нежеланием мелких и средних предприятий передавать внешним подрядчикам такие второстепенные функции, как перевозка и распространение, а также отсутствием необходимых стандартов в области информационных технологий и недостаточным уровнем интеграции систем и отсталостью оборудования.

16. Некоторые из более конкретных вопросов, нуждающихся в рассмотрении в странах региона ЭСКАТО, освещаются ниже.

### **1. Общие нормы, определяющие деятельность компаний, специализирующихся на оказании логистических услуг**

17. Несмотря на то, что сегодня почти все заинтересованные стороны, как представляется, научились разбираться в сложных национальных юридических системах, уровень фактической ответственности компаний, оказывающих такие услуги, остается непредсказуемым. Еще предстоит многое сделать для того, чтобы установился четкий режим ответственности, соответствующий международным нормам. Услуги по страхованию ответственности для транспортных посредников по традиции оказываются транспортными страховыми компаниями. Размер страхового взноса значителен и поэтому мелким и средним предприятиям оказывается не по карману надлежащее страховое покрытие ответственности.

18. Прогрессу этой отрасли препятствует отсутствие общих стандартов, которые определяли бы деятельность экспедиторов грузов, операторов мультимодальных перевозок и компаний, оказывающих логистические услуги. В этой связи важно, чтобы правительства и предприятия этой отрасли работали сообща для проведения в жизнь изменений, которые будут содействовать повышению эффективности их деятельности.

### **2. Развитие инфраструктуры и интермодальных сообщений**

19. Несмотря на то, что создание сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог открывает для стран более широкие возможности выбора видов транспорта, развитию логистики препятствуют такие факторы, как отсутствие предлагающих комплексное обслуживание операторов интермодальных перевозок, нерешенность проблемы «недостающих звеньев», особенно на железных дорогах, а также нехватка соответствующего оборудования. В некоторых странах региона ЭСКАТО компании, специализирующиеся на логистических услугах, сталкиваются с серьезными проблемами в изыскании финансовых средств для приобретения оборудования.

20. Соединение государственных учреждений и предприятий частного сектора с единой информационно-коммуникационной сетью позволит добиться более высокой эффективности транспортной цепочки, например, посредством реализации концепции «единого окна»<sup>8</sup>. В не меньшей степени правительства должны следить за развитием в сфере информационных технологий, включая такие инструменты, которые позволяют отслеживать продвижение товаров от места происхождения до места назначения, как, например, технология радиочастотной идентификации<sup>9</sup>.

21. В тех случаях когда логистические центры уже созданы, зачастую о месте их создания принимается отдельное решение вместо того, чтобы развертывать серию взаимосвязанных центров, образующих узел или сетевой центр в соответствии с национальной стратегией. Место размещения логистических центров необходимо рассматривать в контексте более широких национальных планов развития сектора транспорта. В идеальном случае такие центры следует размещать в местах пересечения различных видов транспорта.

### **3. Обмен накопленным опытом и налаживание партнерских связей в регионе**

22. Необходим обмен информацией между государственным и частным секторами относительно нынешнего статуса развития логистики в регионе ЭСКАТО, а также о нынешних и будущих тенденциях в сфере товарных потоков, включая их виды, объем и время, в течение которого товар находился в пути. Частный сектор, стремящийся к развитию своего бизнеса, возможно, с большей готовностью начнет рассмотрение вопроса о перемещении логистических услуг внутрь страны и их расширении в случае, если обеспечивается бесперебойный доступ к надежной и транспарентной информации. Обмен информацией о накопленном опыте и успешных усилиях в регионе, где компании по оказанию логистических услуг и правительства работают сообща, позволил бы этой отрасли выдвинуть новаторские решения по использованию новой инфраструктуры и интермодальных сообщений.

### **4. Усиление потенциала в области логистики**

23. Местные знания и навыки, сетевое взаимодействие на национальном, региональном и субрегиональном уровнях, а также обеспечение доступа к сети международных партнеров входят в число основных составляющих элементов, которые обуславливают успех в экспедировании грузов, мультимодальных перевозках и оказании логистических услуг. В этой связи исключительно важно, чтобы правительства в развивающихся странах оказывали своим экспедиторам грузов помощь, с тем чтобы они продолжали развиваться и вносить вклад в экономический рост своей страны. В целом в области логистики отсутствует какое-либо стандартное или сопоставимое профессиональное образование и, кроме того, не обнаруживается должного понимания возможностей подхода, опирающегося главным образом на интермодальные перевозки.

24. В этих целях для обеспечения регулярной подготовки кадров новых и уже зарекомендовавших себя компаний в секторе транспорта следует разработать программы по

---

<sup>8</sup> «Единое окно» - это механизм, который позволяет сторонам, участвующим в торговых и транспортных операциях, представлять стандартизированную информацию и документы с использованием единого пропускного канала в целях выполнения всех нормативных требований, касающихся импорта, экспорта и транзита (см. *Recommendation and Guidelines on Establishing a Single Window*) (ECE/TRADE/352) (публикация Организации Объединенных Наций, в продаже под № E.05.II.E.9, стр. 3).

<sup>9</sup> Технология радиочастотной идентификации была разработана в 40-х годах и недавно стала использоваться для отслеживания товаров в цепочках поставок.

повышению квалификации, включая адресные учебные программы с выдачей сертификата, свидетельствующего о компетенции выпускника. Помимо этого, участие в таких программах как государственного, так и частного секторов содействовало бы углублению понимания роли всех сторон и обеспечивало бы неформальную платформу сетевого взаимодействия для взаимного обмена мнениями.

### **III. РАСПРОСТРАНЕНИЕ ВЫГОД ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ НА ВНУТРЕННИЕ РАЙОНЫ**

25. В некоторых странах Азии товары, как правило, перевозятся с помощью одно и того же вида транспорта, обычно грузовиками из морских портов в места назначения внутри страны. Частично это объясняется нехваткой необходимой инфраструктуры и узлов смены вида транспорта, а также отсутствием «интермодальной культуры» перевозок. Получивший распространение одномодальный метод распространения поразительно похож метод линейного судоходства до того, как была разработана центрально-радиальная система портов<sup>10</sup>. По этой причине, вероятно, основные принципы центрально-радиальной системы могут быть взяты на вооружение для применения во внутренних районах на базе центров логистических услуг/сухопутных портов.

26. Первый значительный результат развития логистических услуг проявился в морских портах. Некоторые морские порты превратились в логистические центры и диверсифицировали портовую деятельность, которая теперь помимо просто обработки грузов в терминалах стала включать предоставление комплексных транспортных услуг, а вслед за этим и в логистические платформы, выполняющие функции хранения и сортировки, а также создающие возможность для оказания таких добавляющих стоимость услуг, как маркировка, упаковка, нанесение торгового названия, отслеживание заказа в оба конца и складирование. В последние годы при разработке новых терминалов в портах стали чаще учитываться места, где размещаются центры логистических услуг (также известные как: логистические парки, центры распространения или дистрибьютерские парки). Расположенные вдали от побережья логистические центры/сухопутные порты также могут выполнять функции, аналогичные функциям морских портов, в том числе как места сосредоточения контейнеров (возможно, нерасфасованных грузов), звенья интермодальной инфраструктуры, географические объединения независимых компаний и операторов, занимающихся грузовыми перевозками (экспедиторы грузов, грузоотправители, перевозчики) и сопутствующих служб (службы таможенного досмотра, налогообложения, хранения, обслуживания и ремонта, банковского обслуживания и информационной технологии).

27. Расположение таких центров в большинстве случаев определяется в зависимости от расстояния до морского порта, хотя они могут располагаться и в других узловых местах транспортной цепочки. В число концептуально близких объектов входят: центры логистического обслуживания, внутренние контейнерные склады, диспетчерские центры, грузовые терминалы, свободные зоны и сухопутные порты. В проведенных недавно ЭСКАТО исследованиях<sup>11</sup> содержатся примеры изменений и тенденций, которые происходят в портах, исходя из перспективы логистики и сети поставок, а также определяются

---

<sup>10</sup> Система распространения товаров через узловые центры, благодаря которой увеличение общего пробега транспортных средств компенсируется меньшими издержками на единицу товара за счет экономии от масштабов производства.

<sup>11</sup> ESCAP, *Commercial Development of Regional Ports as Logistics Centres* (ST/ESCAP/2194), 2002; ESCAP, *Free Trade Zone and Port Hinterland Development* (ST/ESCAP/2377), 2005.

свойственные развитию логистических услуг выгоды и потенциальные ограничения для портов.

28. Многие страны региона ЭСКАТО включили в свои программы национального развития меры, направленные на обеспечение сбалансированного развития прибрежных и внутренних районов и городов и сельских районов. В этих целях инфраструктурные проекты создают возможность для придания процессу развития нужной формы. Тем не менее, во многих странах рассматривается вопрос о целесообразности создания логистических центров во внутренних районах, возможно, в силу того, что прямые и косвенные выгоды таких центров осознаны еще не полностью. Это можно продемонстрировать на примере перевозчиков быстро портящихся грузов, которые, судя по всему, ежегодно несут существенные убытки. Исходя из имеющихся данных, от 30 до 40 процентов объема производимых некоторыми странами фруктов и овощей портятся главным образом из-за ненадлежащего послеуборочного обращения. По сути это означает, что со своей работой не справляются хранилища и сети распределения.

29. Бесперебойный поток товаров между внутренними районами и районами побережья является первым основным шагом для включения внутренних, недостаточно развитых районов в процесс глобализации. Охватывающие регион ЭСКАТО сети Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог включают интермодальные перегрузочные пункты, некоторые из которых могли бы стать «отправной точкой» при рассмотрении вопроса о том, где размещать центры логистических услуг. В этой связи страны определили ряд терминалов, где могут обрабатываться отвечающие стандартам Международной организации стандартизации контейнеры длиной не меньше 20 футов. Такие терминалы, имеющие сообщения с сетью Азиатских автомобильных дорог, могут быть изучены на предмет возможного места размещения будущих центров логистических услуг, которые подкреплялись бы сетями национального значения, что позволило бы им стать частью международной комплексной системы интермодальных перевозок в регионе.

30. Определяемое спросом развитие сухопутных портов может создать благоприятные условия для размещения промышленных и деловых предприятий. Такое развитие было бы аналогично тому процессу, который естественно протекает в районах побережья, к которым проявляют интерес международные компании и где стимулируется местная экономическая деятельность, что идет на пользу коренному населению. В конечном итоге, сухопутные порты могут стать «полюсами роста»<sup>12</sup> по аналогии с морскими портами, что может увеличить занятость, повысить уровень жизни, а также улучшить географическое распределение доходов.

31. Правительствам следует наделять высокой приоритетностью развитие транспортной инфраструктуры между внутренними районами и районами побережья, особенно на маршрутах в рамках Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог и Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог. Проведенные секретариатом предварительные исследования показывают, что для предпринимателей, стремящихся открыть новые торговые площади, исключительную важность приобретают такие факторы, как выход на рынки и доступ к поставщикам. Они с большей уверенностью переместят свой бизнес внутрь страны в случае, если будет обеспечено надежное сообщение с соответствующим морским портом.

---

<sup>12</sup> Теория «полюсов роста» разработана Франсуа Перру в 1949 году для описания изолированных квазиавтаркических очагов развития.

32. Бесперебойный поток товаров по коридорам, связывающим внутренние районы и районы побережья, позволил бы индустрии ускорить процесс доставки посредством графиков отгрузки, что позволило бы избежать излишне громоздкого учета материально-производственных запасов. Четкие, лаконичные и понятные руководящие указания в отношении процедур на международных погранпереходах позволили бы индустрии стандартизировать свои процедуры и повысить эффективность планирования своей деятельности.

33. При поддержке центральных органов власти и активном участии органов местного самоуправления и делового сообщества следует разработать поэтапный план действий, в котором подробно излагались бы процессы привлечения бизнеса во внутренние районы страны. Такой план должен включать резюме сопутствующих издержек и прибылей.

34. Создание объектов, которые облегчают перемещение товаров между транспортными узлами (например, центры логистических услуг или сухопутные порты), создает благоприятные условия для развития вспомогательных услуг и может приводить к развитию промышленных комплексов и обеспечивать элементы взаимодополнения, обуславливающие экспоненциальный рост.

35. Выполнение задачи развития и совершенствования логистических услуг в соответствующей стране требует сочетания целого ряда факторов. Без учета потребностей пользователей нельзя приступать к рассмотрению вопросов о модернизации объектов инфраструктуры во внутренних районах страны и развитии центров логистических услуг. Создав основу, опираясь на которую могла бы функционировать эта отрасль, правительства помогли бы частному сектору развиваться так, чтобы отпала необходимость в большом объеме начального капитала.

#### **IV. ВОПРОСЫ ДЛЯ РАССМОТРЕНИЯ**

36. Отрасль логистики в некоторых странах региона ЭСКАТО находится на относительно ранних этапах развития, и уже есть опыт как успешной, так и неудачной деятельности в регионе и за его пределами, который можно проанализировать и учесть. Это - практическая реализация логистических услуг, комплексное развитие инфраструктуры и разработка политики, устранение препятствий, информационно-коммуникационная технология, получение максимальных выгод от иностранных инвестиций и управление процессом перемен.

37. Развитие эффективной национальной логистической системы можно стимулировать посредством обмена знаниями и опытом, накопленными частным сектором, с правительствами на национальных, субрегиональных, региональных и международных форумах. Пользу принесла бы всеобъемлющая оценка логистического сценария для региона ЭСКАТО. Эти усилия, наряду с соответствующими программами по усилению потенциала, позволили бы повысить уровень профессиональных навыков в рамках отрасли. Необходимо провести исследования по вопросу о том, как направить вектор развития логистических услуг на внутренние районы по коридорам, что будет способствовать естественному образованию промышленных комплексов.

38. Старшим должностным лицам предлагается прокомментировать мнения, изложенные в настоящем документе, и рассмотреть нижеизложенные элементы региональной программы, которые могут быть реализованы в период до 2015 года для укрепления регионального сотрудничества в деле создания благоприятных условий для развития транспортной логистики.

### **Руководящие принципы эксплуатации компаний по оказанию логистических услуг**

Непосредственная цель: создание общих стандартов, определяющих деятельность компании по оказанию логистических услуг и разработка согласованных подходов со стороны региональных стран-членов в целях признания экспедиторов грузов, компаний мультимодальных перевозок и компаний по оказанию логистических услуг в качестве профессиональных членов и неотъемлемой части индустрии профессиональных перевозок.

#### Мероприятия:

1. Публикация кодексов поведения и минимальных стандартов, опирающихся на передовую практику и опыт, накопленный в области регистрационных требований и режимов ответственности для обеспечения деятельности экспедиторов грузов, операторов мультимодального транспорта и компаний по оказанию логистических услуг.

#### Показатели достижения:

1. Страны включают аспекты вышеупомянутых кодексов и стандартов в правила, определяющие деятельность национальных отраслевых ассоциаций, национальные нормативные базы и законодательство.

### **Развитие центров логистических услуг**

Непосредственная цель: содействие развитию во всех странах региона эффективных центров логистических услуг и промышленных комплексов.

#### Мероприятия:

1. Публикация результатов научных и аналитических исследований развития коридоров и передовой практики эксплуатации центров логистических услуг.
2. Субрегиональные и региональные семинары и рабочие совещания, включая представителей государственного и частного секторов, для обсуждения результатов исследований и обмена мнениями и опытом.

#### Показатели достижения:

1. Страны участвуют в проведении исследований и дополняют информацию о новейших тенденциях и передовой практике в целях развития центров логистических услуг.
2. Страны привлекают заинтересованные стороны как из государственного, так и частного секторов к планированию операций центров логистических услуг и промышленных комплексов.

### **Содействие налаживанию партнерских связей и обмену опытом в регионе**

Непосредственная цель: создание местных, субрегиональных, региональных и международных сетей для усиления потенциала отрасли логистических услуг с целью налаживания партнерских связей, обмена опытом и повышения конкурентоспособности этой отрасли.

Мероприятия:

1. Региональные совещания национальных экспедиторов грузов, операторов мультимодальных перевозок, компаний по оказанию логистических услуг и ассоциаций судовладельцев.
2. Частный сектор в ходе совещаний и посредством публикаций делится с правительствами накопленным им опытом.

Показатели достижения:

1. Обмен опытом и передовой практикой фиксируется в документах, и налаживаются партнерские связи.
2. Определяются представляющие общий интерес вопросы, которые выносятся на рассмотрение правительств.

### **Усиление потенциала в сфере логистики**

Непосредственная цель: повышение уровня компетентности и квалификации национальных специалистов логистической индустрии с помощью последовательных учебных программ, рассчитанных на экспедиторов грузов, операторов мультимодальных перевозок, компании по оказанию логистических услуг и гражданских служащих.

Мероприятия:

1. Для старших государственных должностных лиц организуются семинары, посвященные роли и развитию логистической отрасли.
2. Практикумы и семинары по подготовке инструкторов на базе подготовленного секретариатом ЭСКАТО учебного материала для усиления национального потенциала и повышения квалификации.
3. Правительствам оказывается поддержка в деле разработки последовательных национальных программ в области мультимодальных перевозок и логистики.

Показатели достижения:

1. В государственных стратегиях учитываются потребности логистической отрасли для обеспечения эффективных логистических услуг.
2. Местные инструкторы выполняют учебные программы в целях повышения уровня компетентности и квалификации национальных специалистов в области мультимодальных перевозок и логистики.
3. Страны разрабатывают последовательные учебные программы в области мультимодальных перевозок и логистики.