



**КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ**

Distr.
GENERAL

TD/B/COM.1/AHM.1/3
29 November 2006

RUSSIAN
Original: ENGLISH

СОВЕТ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Комиссия по торговле товарами и услугами
и по сырьевым товарам

Специальное совещание экспертов по логистическим услугам
Женева, 13 июля 2006 года

**ДОКЛАД СПЕЦИАЛЬНОГО СОВЕЩАНИЯ ЭКСПЕРТОВ
ПО ЛОГИСТИЧЕСКИМ УСЛУГАМ,**

проходившего во Дворце Наций в Женеве 13 июля 2006 года

СОДЕРЖАНИЕ

Глава	Стр.
I. РЕЗЮМЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ	2
II. ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ	19
Приложения	
I. ПРОГРАММА	20
II. УЧАСТНИКИ	22

Глава I

РЕЗЮМЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ

1. Специальное совещание экспертов по логистическим услугам состоялось 13 июля 2006 года. Участники, включая работников государственных директивных и регулирующих органов и органов по ведению торговых переговоров, а также представители частного сектора, международных организаций и гражданского общества изложили свое мнение относительно того, как обеспечивать выигрыш для развития от торговли в секторе логистических услуг. Особое внимание уделялось той активной роли, которую правительства развитых и развивающихся стран могут сыграть на национальном уровне, чтобы добиться максимальной отдачи торговли логистическими услугами для развивающихся стран.
2. Секретариат ЮНКТАД подготовил справочную записку "Аспекты логистических услуг, связанные с торговлей и развитием" (TD/B/COM.1/АНМ.1/2), которая приветствовалась как важный вклад и была расценена как полезная основа для обсуждения, а также источник материала для процесса разработки политики на национальном, региональном и многостороннем уровне.
3. По вопросам, поднятым в справочной записке и в докладах приглашенных экспертов, были высказаны разные точки зрения и мнения. В представленном ниже резюме поставлена цель отразить все богатство и разнообразие выраженных мнений и предложений, прозвучавших на совещании. Полная программа совещания представлена в приложении I к этому докладу.

A. Логистические услуги: ключевой аспект сегодняшней глобализации

4. Четкого определения того, что представляют собой логистические услуги, не существует, поскольку трудно провести различие между логистическими услугами и другими секторами, например транспортными услугами - ключевой составляющей логистических услуг. Как основной бизнес-процесс, определяющий эволюцию сектора, называлось "управление цепью поставок" и излагались различные связанные с этим подходы. В частном секторе логистические услуги понимаются как процесс планирования, реализации, управления и контроля за движением и хранением товаров, услуг и сопутствующей информации от места происхождения до места потребления. Однако логистические услуги включают перевозку, складирование, управление, создание предприятий для сборки и переработки, информационные услуги и различные услуги с добавленной стоимостью, такие, как маркировка, упаковка и инспекция. Во всем мире в 2002 году общая стоимость одной только контрактной логистики оценивалась примерно в

130 млрд. долл. США. В 2003 году глобальный рынок логистических услуг оценивался в 320 млрд. долл. США. Ожидается, что этот сектор будет расти на 10-15% в Европе и 20-30% в Соединенных Штатах; высокий рост ожидается и в таких странах, как Индия и Китай. Фирмы во все больших масштабах передают логистические функции сторонним поставщикам логистических услуг (СПЛ), специализирующимся на оказании комплексных логистических услуг, появление которых связано со все большей разгрузкой деятельности по управлению товародвижением. Некоторые заметные тенденции, связанные с ростом логистических услуг, - это, в частности, контейнеризация грузовых перевозок, реформа портового хозяйства, использование более крупных и быстроходных судов, а также использование воздушного транспорта и воздушных грузовых перевозок в рамках специализированных грузовых авиалиний.

5. Как доля стоимости совокупного экспорта расходы на связанные с экспортом логистические услуги в развивающихся странах крайне высоки. По данным Всемирного банка, в Африке на логистические услуги приходится 15% стоимости экспорта. Высокие относительные расходы на логистические услуги типичны для многих развивающихся стран, однако особенно высоки они в Африке и во внутриконтинентальных странах, где они увеличивают общие издержки торговли.

6. Анализ ЮНКТАД показывает, что глобальный логистический рынок оценивается в 3,43 трлн. долл. США и что общая логистическая деятельность составляет по оценкам 15-20% стоимости готовых изделий. Из компонента логистических услуг на перевозку приходится 60-80%, на товарно-материальные запасы - 15-30%, а на административные расходы - 5-10%. Что касается тенденций, то расходы на логистику в Европе и Соединенных Штатах продемонстрировали с 1980-х годов быстрое снижение, во многом вызванное сокращением расходов на товарно-материальные запасы. В результате более широкого использования транспорта как процесса распределения выросли и транспортные расходы. Кроме того, объем перевозок рос гораздо быстрее, чем объем торговли, поскольку перевозки ныне стали элементом производственного процесса все более преобладающих глобальных производственных систем. Рост глобального объема грузовых перевозок в большей степени обусловлен увеличением перевозок продукции переработки, а не сырья.

7. Однако рост глобальных грузовых перевозок приносит выгоду в основном более крупным фирмам этой отрасли. Отмечалось, что на морском транспорте шесть союзов/операторов контролируют 50% всех перевозочных мощностей, причем из-за все большего числа слияний и поглощений в этой отрасли эта тенденция нарастает. Операторы терминалов (обрабатывающих контейнеры) также демонстрируют высокую степень концентрации: пять крупнейших в мире операторов терминалов контролируют 40%

глобальных операций терминалов. Все более активную роль играют международные операторы, базирующиеся в региональных узлах развивающихся регионов, при этом Гонконг, Сингапур, Объединенные Арабские Эмираты и Филиппины становятся крупнейшими игроками, которые в настоящее время контролируют 30% глобального оборота операций терминалов.

8. Грузоотправители компании заинтересованы в оптимизации общих логистических расходов. Хотя общие расходы на логистику снижаются, транспортные расходы по-прежнему велики. Что касается взаимосвязи между смешанными перевозками и логистикой, то грузоотправители рассчитывают получить комплексные транспортные решения при более гибком обслуживании. Это требует эффективных и взаимосвязанных административных механизмов и процедур, включая правовую базу регулирования перевозок отдельными видами транспорта, свободу выбора для грузоотправителей и перевозчиков, процедуры пересечения границ, а также регулирование вспомогательных услуг, таких, как механизмы страхования.

9. Большинство крупнейших в мире СПЛ базируются в развитых странах. В общем плане эти крупные поставщики услуг контролируют большую долю рынка, с несколькими "олигополиями". Кроме того, усиливается государственное урегулирование, что вызвано недавней волной приватизации портовых операторов в целях решения проблемы формирования олигополий крупных портовых операторов как в развитых, так и в развивающихся странах.

10. Эффективные логистические услуги способны непосредственным образом содействовать повышению международной конкурентоспособности и интеграции в мировое хозяйство. Однако во многих развивающихся странах низкий объем торговли сдерживает развитие конкурентоспособных секторов логистических услуг, в то время как отсутствие зрелого логистического сектора может сдерживать экспорт. Расходы на логистику по отношению к стоимости экспорта - один из главных барьеров, препятствующих доступу экспортеров таких стран на рынки готовых изделий и сырья. По отношению к общей стоимости экспорта средние расходы на логистику составляют 3% в развитых странах, 8% в развивающихся странах, 15% в странах Африки и почти 30% во внутриконтинентальных развивающихся странах.

11. В настоящее время развивающиеся страны имеют возможность выбора между привлечением иностранных поставщиков логистических услуг, наращиванием своего собственного национального потенциала производства таких услуг и тем и другим вместе. В то же время большинство развивающихся стран сталкиваются с серьезными узкими местами в сфере производства, включая неразвитую инфраструктуру, неемкий

внутренний рынок (а значит, и малые возможности реализации эффекта масштаба), а также трудности с проникновением на иностранные рынки логистических услуг. Хотя развивающиеся страны могут получить выгоды от либерализации, для этого нужны некоторые предпосылки, связанные с инфраструктурой, технологией, кадрами, законодательством и безопасностью. Надежная и сбалансированная нормативно-правовая база, подкрепляемая общей политикой обеспечения условий конкуренции в отрасли, крайне необходима и полностью соответствует признаваемому ГАТС праву на регулирование.

12. В некоторых случаях введение элемента конкуренции - не лучшее решение в силу существования естественных монополий. Например, в малых островных странах нет смысла приватизировать портовые операции. Это лишь приведет к ситуации, когда на смену государственной монополии придет частная монополия. Даже на таком большом рынке, как ЕС, приватизация некоторых услуг нецелесообразна. Частные операторы привлекаются к наземной переработке грузов пока что только в трех аэропортах - в Амстердаме, Париже и Лондоне. За ними вскоре может последовать и Франкфурт. В других аэропортах для перехода на рыночные условия слишком мал грузооборот. Соответственно странам не следует чересчур оптимистически относиться к либерализации.

13. Отмечалось, что важно учитывать концепцию логистических услуг, поскольку эта отрасль эволюционирует. Хотя трудно проводить различие между логистическими услугами и управлением цепями поставок, поскольку чистый итог их функций остается одинаковым, одно существенное различие заключается в том, что если в концепции логистических услуг поток информации и материальных ресурсов обычно регулируется в рамках одной организации или компании, то при управлении цепями поставок функции распределены между различными структурами и важнейшее значение имеют синхронизация, кооперирование и обмен информацией.

14. Обсуждался вопрос о "языках", которые должны использоваться в логистике. Ранее обычно использовалась система ЭПИКС¹, однако отрасль, по-видимому, теряет интерес к использованию унифицированной системы. В настоящее время немецкая фирма "САП"

¹ ЭПИКС - программное обеспечение управления цепями поставок для местного или глобального контроля за производством и сбытом. Система ЭПИКС, используемая для контроля за всеми материальными потоками компании, включает функциональные блоки контроля за закупками, производством, продажами и сбытом. Использование системы ЭПИКС дает экономический эффект в плане сокращения сроков и повышения надежности поставок вместе со снижением расходов на складирование, производство, реализацию и сбыт.

("Системс апликейшнз энд продактс ин дейта просессинг") разработала систему, которая могла бы стать полезной унифицированной платформой. Это программное обеспечение позволяет фирмам вести операции в глобальном масштабе (создавая возможность четкого соблюдения местных законов, мер безопасности торговли, требований к документации и координации различных сторон)². Предлагалось, чтобы страны рассмотрели возможность использования стандартизованного языка как пути снижения транзакционных издержек.

15. Любопытный сдвиг в географии сектора логистических услуг - перенесение центра тяжести в деятельности между развитыми и развивающимися странами. В 60-х годах как производство, так и логистические услуги были сосредоточены в развитых странах, в то время как сырье перемещалось из развивающихся стран в развитые страны. Сегодня эта тенденция сохраняется в части сырья, однако производство перемещается в развивающиеся страны.

16. В последние годы произошло резкое изменение условий работы отрасли логистических услуг. Если раньше поставщики предлагали удовлетворение "базовых потребностей" и строили производство по принципу массовости, ориентируясь на реализацию эффекта масштаба, то сегодня сформировался "индивидуальный спрос" с растущим числом товаров с более коротким циклом жизни и организацией производства, которая требует других элементов логистики, таких, как поставка в срок, общее управление качеством и экономия производственных издержек. При глобализации все больше компаний передают на сторону конкретные функции, чтобы сосредоточиться на своем "основном деле". Разгружаемые функции могут передаваться из штаб-квартиры в производственные подразделения или в другие страны.

17. Другие моменты, касающиеся новой концепции экономики логистических услуг, это, в частности: i) системы, позволяющие отслеживать движение товара как все более важный элемент управления производственными системами, ii) необходимость активизации сотрудничества между участниками производственной системы, iii) системы ИКТ, которые позволяют корпоративным игрокам принимать решения в

² Программа "Глобальные торговые услуги" фирмы "САП" (SAP GTS) дает фирмам возможность обеспечивать полное соблюдение требований по регулированию торговли, избегать высоких штрафов и санкций и содействовать обеспечению национальной безопасности, ускоренно проходить таможенную очистку, сокращать длительность циклов и обеспечивать быструю поставку клиентам путем сокращения до минимума задержек на границах между странами, автоматизировать процедуры таможенного складирования, в полной мере использовать преимущества международных торговых соглашений и т.п.

целях снижения расходов и уменьшения расходов, и iv) необходимость повышения интеграции и стандартизации систем ИКТ, а также учет вопросов безопасности, которым приходится уделять самое серьезное внимание.

18. Обсуждалась конкретная роль государственных действующих лиц. В Китае некоторое время назад в государственных ведомствах обсуждался вопрос о том, следует ли создавать отдельное ведомство по вопросам материально-технического обеспечения и при каком министерстве его следует создать. Однако важно подчеркнуть, что отдельные министерства будут вырабатывать регламентации, касающиеся логистики, поэтому отдельное ведомство, занимающееся логистикой, - это, возможно, не самый лучший вариант. Цель нормативных актов для сектора логистики заключается в уменьшении сложности и тем самым транзакционных издержек. Логистика жизнеобеспечения (т.е. логистика обеспечения водой, продовольствием и жильем) и ее регулирование должны быть приоритетом стран. И в этом случае, здесь может участвовать несколько министерств, таких, как министерство здравоохранения или министерство внутренних дел. Отмечалось, что в некоторых случаях важным действующим лицом в вопросах, связанных с логистикой, также является министерство обороны. Например, это министерство часто занимается разработкой проектов дорожной сети и других инфраструктурных проектов. Между различными заинтересованными сторонами необходима координация и единство действий.

В. Опыт стран в торговле логистическими услугами

19. В ходе совещания подчеркивалось, что многие НРС практически не имеют сектора логистических услуг, и ЮНКТАД было предложено оказать этим странам конкретную помощь. Сознвая огромную важность сектора логистических услуг, многие развивающиеся страны предпринимают меры по сотрудничеству с соседними развивающимися странами в целях снижения затрат на трансграничную логистику. Однако они часто наталкиваются на проблемы, связанные с элементами физического плана, такими, как инфраструктура и дороги, и с элементами программного обеспечения. Также крайне важной считалась благоприятная правовая среда. Что касается торговых переговоров в данной области, то остается решить вопросы определений, и развивающимся странам необходимо лучше понять, что повлекут за собой обязательства в этом секторе. Высказывалось пожелание, чтобы международные организации, такие, как ЮНКТАД, внесли свой вклад в этих областях. Поднимался вопрос о том, проводились ли исследования "эффекта масштаба" и естественных монополий в секторе услуг общего пользования. В этой связи отмечалось, что развивающимся странам необходимо четко понять, какой может быть их роль как в качестве поставщиков, так и в качестве потребителей логистических услуг и какую пользу они могут получить от торговли

логистическими услугами. Это считалось важным вопросом не столько для успешных поставщиков услуг Юго-Восточной Азии, сколько для других развивающихся стран и регионов. Развивающиеся страны страдают от высоких издержек, а также сталкиваются с необходимостью повышения качества и наличия логистических услуг. Развивающимся странам следует изучить возможность активизации сотрудничества Юг-Юг, а внутриконтинентальные страны могли бы работать в рамках Алматинского плана действий 2003 года.

20. Опыт Никарагуа показывает, что четкое определение логистических услуг еще предстоит выработать. Национальные действующие лица рассматривают логистические услуги как перевозку товаров из места происхождения в место потребления или доставку нужных грузов в нужное место в нужное время. Однако согласно Классификации основных продуктов (КОП) в сектор логистических услуг включается 220 услуг, многие из которых не охватываются каким-либо национальным определением. В настоящее время в Никарагуа рассматривается возможность открытия сектора логистических услуг по способам поставки 1, 2 и 3 и, возможно, по способу 4. Конкретные сектора и способы поставки, в которых на предварительной основе рассматривается возможность либерализации, - это отрасли воздушного и железнодорожного транспорта по способам 1 и 4. Целесообразность открытия этих секторов рассматривается на основе консультаций с различными заинтересованными сторонами.

21. В Никарагуа имеется нормативно-правовая база, регулирующая деятельность национальных портовых предприятий морского и внутреннего водного транспорта. Все порты страны эксплуатируются государством. Что касается портов и портовых объектов, то в данный момент нет особой заинтересованности в прямых инвестициях. Телеком и сектор почтовых услуг частично приватизированы в виде компании с ограниченной ответственностью, в которой государство должно иметь контрольный пакет. Также предоставляются концессии и лицензии. Что касается наземного, воздушного и водного транспорта, то в 2005 году был принят декрет, в соответствии с которым все виды перевозок подлежат регулированию министерством транспорта. Происходит некоторая либерализация наземного транспорта, однако это деликатная область. Что касается профессиональных услуг, то при государственных закупках никарагуанским поставщикам услуг должно даваться предпочтение по сравнению с иностранными. Поставщики услуг должны быть зарегистрированы в соответствии с законодательством страны в качестве сертифицированных техников.

22. Хотя Никарагуа понимает важность логистических услуг в мировой торговле, имеются некоторые элементы, которые, по ее мнению, заслуживают рассмотрения. В Никарагуа этот сектор во многом контролируется государством, и постепенная

приватизация и либерализация потребуют более длительного времени в свете сложности и широты логистических услуг. Кроме того, Никарагуа необходима возможность оценить либерализацию в соответствии с плюрилатеральной просьбой для уточнения того, какие изменения в законодательстве страны предполагаются и возможны ли и целесообразны ли такие изменения.

23. Также был описан опыт Южной Африки, экономика которой строится на переработке сырья, при значительном объеме перевозок внутри страны и в связях с другими странами. Расходы на логистику в южноафриканской экономике составляют 15,2% ВВП - больше, чем в Соединенных Штатах, хотя это типичная цифра для развивающейся страны. Вместе с тем логистические расходы растут быстрее, чем объемы логистики, причем главным фактором роста затрат выступают перевозки.

24. Южная Африка демонстрирует элементы двуукладности экономики, имея черты как промышленной, так и аграрной экономики. Кроме того, она сталкивается с серьезными трудностями в решении проблем неформальной экономики, которые не стоят перед развитыми странами. Особенности ее экономики, касающиеся сектора логистических услуг, включают ограниченный доступ в сельски слабо развитых районах, отсутствие подготовки кадров, а также необходимость выработки и реализации современной национальной стратегии. Были названы пять основных трудностей: устарелость инфраструктуры в стране, отсутствие эталонного и количественного анализа, неэффективное сопряжение производственных систем, недостаток новейших знаний об организации целей поставки и недостаточное понимание частными фирмами необходимости модернизации сектора в целях удовлетворения новых требований рынка в условиях глобальной экономики.

25. В региональном контексте Южная Африка сталкивается с массой проблем в своих усилиях по повышению своей эффективности как регионального логистического узла. В их числе - недостаточный доступ к транспортным услугам в сельских, внутренних районах, где массовый характер имеет бедность, огромные расходы на торговлю через африканские порты и пограничные пункты, слабо развитость сетей железнодорожного и автомобильного транспорта - основных видов транспорта в Африке, а также отсутствие в большинстве африканских стран возможностей магистральных перевозок грузов.

26. Вместе с тем развитие грузовой логистики остается одним из главных факторов регионального развития и интеграции. Поэтому оно называлось в числе ключевых целей развития, в частности в силу отдачи в плане уменьшения бедности, которую может иметь улучшение работы транспорта для сельских общин и внутриконтинентальных стран. В масштабах страны Южной Африке необходимо провести институциональную реформу,

разрешить частную собственность в сфере инфраструктуры, обеспечить интеграцию обоих экономических укладов, сосредоточить внимание на профильной деятельности портов, железных дорог и трубопроводов, восстановить прибыльность сектора и уделить внимание развитию мощностей. В следующие пять лет Южная Африка планирует вложить 31,5 южноафриканских рандов в строительство железных дорог и рассматривает пути создания необходимых систем смешанных перевозок, совершенствования систем связи, модернизации грузовых и контейнерных объектов, а также повышения международной конкурентоспособности портовых сборов. Однако для создания подлинно регионального узла эти цели должны также достигаться в масштабах региона Юга Африки.

С. Перспективы потребителей и производителей логистических услуг и вопросы регулирования в секторе логистики и смежных секторах

27. Обсуждался практический опыт отрасли логистических услуг, в том числе таких фирм, как "Уол-март", и опыт дальних смешанных перевозок. Были охарактеризованы характерные аспекты отрасли логистических услуг, включая рост гибкости и умения подлаживаться под потребителя. Современные системы управления поставками, построенные на оперативном реагировании на спрос в реальном времени, считаются необходимыми для того, чтобы компании могли оставаться конкурентоспособными на сегодняшних рынках. Например, "Уол-март" следит за своими запасами в магазинах в разных странах, чтобы определить, где и когда возможна нехватка, и затем принимает оперативные меры.

28. Межстрановое сопоставление передачи на сторону логистических услуг показало важность глобальных расходов на логистику, включая расходы на хранение запасов (складирование, проценты, налоги и страхование), транспортные расходы (выплаты перевозчикам, брокерам/экспедиторам и т.п.) и управленческие расходы (например, управление поставками). Доля таких расходов по отношению к ВВП варьируется от 10% до 20% во многих развивающихся странах, составляя менее 10% в наиболее эффективных промышленно развитых экономиках. Такое различие может объясняться несколькими причинами, в том числе тем, имеются ли в экономике зрелые сектора услуг или крупный обрабатывающий сектор, удельным весом импорта по отношению к экспорту, общим качеством инфраструктуры и рядом географических, демографических и политических факторов. Отмечалось, что в ходе совещания назывались разные цифры стоимостного/физического объема торговли логистическими услугами. Говорилось, что простой способ оценки расходов на логистику - рассчитать 10% стоимости импортируемых товаров. Цифра в 10% используется потому, что в эффективной экономике на логистику расходуется приблизительно 10% ВВП. В некоторых менее

эффективных странах эта цифра выше. Она также может быть выше в зависимости от конкретных особенностей данной экономики. Например, в Норвегии расходы на логистику составляют 20% ВВП. Эту цифру можно объяснить тем, что население страны невелико и разбросано по ее территории.

29. В Соединенных Штатах, где логистические расходы снизились с примерно 13% ВВП в 1984 году до лишь 9,5% в 2005 году, транспортные расходы представляют собой 62% всех логистических расходов, в то время как расходы на товарные запасы и управление составляют соответственно 33% и 5%. Улучшение показателей логистического сектора в Соединенных Штатах объясняется, в частности, следующим: i) реформами регулирования (проведенными в областях внутренних воздушных и внутренних автомобильных грузовых перевозок, а также в почтовой связи); ii) вложениями в инфраструктуру общего пользования (в систему магистральных шоссе, порты, грузовые аэропорты и морские порты); и iii) частными инфраструктурами и инновациями (благодаря, в частности, появлению экспресс-доставки на следующий день, розничных мегамагазинов, практики минимальных запасов и аутсорсингу логистики). В качестве способствующих этому факторов также назывались последствия глобализации и сопутствующей ей трансформации экономики США из перерабатывающей экономики в экономику услуг, а также быстрый рост импорта.

30. На фоне логистики в Соединенных Штатах контрастом выглядит логистика в Китае. Здесь расходы на материально-техническое обеспечение все еще составляли в 2004 году порядка 20% ВВП, при этом на перевозки приходилось 57% всех логистических расходов, а на расходы на запасы и на управление приходилось соответственно 29% и 14%. Высказывалось мнение, что в два раза более высокая доля расходов на логистику в ВВП в Китае по сравнению с Соединенными Штатами может объясняться доминирующей ориентацией Китая на переработку/экспорт и тем, что она обладает динамичным, но еще не полностью сформировавшимся внутренним потребительским рынком. Вместе с тем стремительное развитие инфраструктуры в Китае должно вести к улучшению положения дел в предстоящие годы.

31. К возможностям повышения эффективности логистических услуг относятся инвестиции в инфраструктуру, стандартизация процессов, специализация, оптимизация запасов и стратегические союзы различных фирм, имеющих специфический опыт, благодаря которым они совместно несут расходы и вкладывают инвестиции.

32. В некоторых секторах, например в сегменте экспресс-доставки, все более значительным становится участие частного сектора. По оценкам, во всем мире в этом сегменте действуют сотни компаний, имеющие вместе взятые доход порядка 130 млрд.

долл. США и прямо и косвенно создающие соответственно 1,25 млн. и 2,65 млн. рабочих мест. Такой стремительный рост может объясняться, в частности, следующими факторами: глобальное управление производственными системами, методы производства "точно в срок", глобальная сеть поставщиков, быстрый цикл логистики, специализация и распространение Интернета и информационной технологии, а также стимулируемый экспортом рост (возрастание торговли) в результате снижения тарифов. Главные клиенты служб экспресс-перевозок - высокотехнологичные отрасли, фармацевтика, автомобильная промышленность и финансовые услуги.

33. Поставщики логистических услуг часто предпринимают различные меры по оказанию содействия странам мира в упрощении таможенных процедур в целях расширения перспектив для отрасли. К конкретным потребностям поставщиков услуг экспресс-перевозок в отношении таможенных процедур относятся следующие: возможность использования электронного обмена данными (т.е. унифицированных элементов данных с использованием единого глобального портала), возможность более быстрой очистки и менее обременительного управления рисками (с уделением внимания главным образом поставкам с высоким риском) и таможенная очистка 24/7. Подчеркивалось, что перспективы отрасли также зависят от реформ в почтовом секторе. Таким образом, сектору экспресс-перевозок нужно, чтобы услуги с высокой добавленной стоимостью отделялись от обычных почтовых услуг, когда область, зарегистрированная для национальных почтовых операторов, была бы очерчена узко. Необходимо также независимое регулирование и минимальное лицензирование поставщиков услуг экспресс-перевозок, а также надлежащая защита от недобросовестной торговой практики. Нужно создать потенциал в развивающихся странах, прежде всего в том, что касается таможенных и инфраструктурных требований. Цели национальной политики должны составлять основу их политических реформ и либерализации в логистических услугах.

34. Также обсуждалось возможное ограничительное воздействие мер безопасности. Было выражено мнение, что разработка сбалансированных, практических и унифицированных стандартов могла бы способствовать уменьшению бремени соблюдения требований безопасности для частных операторов. Взаимное признание мер разных стран и методы дифференциации рисков также отмечались как дополнительные способы выполнения возросших требований безопасности. Обсуждалось важное значение воздушного транспорта как главного способа доставки, используемого отраслью экспресс-перевозок. В этой связи указывалось, что либерализация воздушного транспорта сулит колоссальный экономический выигрыш. В качестве модели, доказавшей свою успешность, предлагалась модель "открытого неба" США. В этой связи упоминались ведущиеся в настоящее время переговоры США и ЕС о правах воздушного сообщения и предложение Соединенных Штатов ослабить правила владения в целях стимулирования инвестиций.

35. Большая зависимость экспресс-перевозок от воздушного транспорта побудила операторов с ответственностью подходить к проблеме экологии, включая вопросы, связанные с выбросами, шумом и местным качеством воздуха. Имеются некоторые способы решения этой проблемы, включая использование современных самолетов, которые на 70% менее шумны и имеют большую топливную экономичность. В этой связи как особенно полезная была расценена работа Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

36. В ходе ряда выступлений и докладов на совещании особое внимание обращалось на то, что островные страны сталкиваются с проблемами и логистическими издержками, сравнимыми с теми, с которыми сталкиваются страны, не имеющие выхода к морю. Некоторые поставщики имеют в определенной степени монопольное положение, однако их возможности злоупотреблять таким положением могут быть ограничены государственными мерами, включая четкие и простые таможенные процедуры. Разработка стандартизированных процедур и форм и принятие единого языка логистических услуг способны в огромной степени содействовать минимизации транзакционных сроков и издержек.

37. Некоторые проблемы, стоящие перед развивающимися странами, связаны со структурой рынка логистических услуг и связью между доступом этих стран к транспортным и логистическим услугам и их потенциальным выигрышем от либерализации торговли, негативным воздействием картелей и с трудностями привлечения ПИИ даже при проведении приватизации. Трудно поощрять инвестиции, когда этот сектор разделен (либо горизонтально, либо вертикально). В некоторых ситуациях рынки не могут функционировать эффективно либо в силу их ограниченной емкости, либо в силу масштабов необходимых затрат на инфраструктуру.

Д. Логистические услуги и переговоры в ВТО

38. Сектор логистических услуг не выделен в ГАТС в качестве отдельного сектора, а скорее относится к различным категориям услуг, включая услуги вспомогательного характера, используемые всеми видами транспорта. Недавние предложения на переговорах и различные сообщения дают определенное представление об интересах стран в этом вопросе. Обязательства по услугам, имеющим вспомогательный характер для всех видов транспорта, в ходе переговоров Уругвайского раунда оставались во многом бинарными (т.е. либо отсутствующими, либо не связанными), при этом некоторые члены сохраняли ограничения в таких областях, как право создания предприятия, максимальная доля иностранного акционерного капитала, минимальные требования к капиталу, ограниченное число и срок деятельности совместных предприятий, требования,

касающиеся государственной принадлежности, статуса резидента и языка, квалификационные требования, а также условия срока пребывания и обучения. В ходе нынешнего раунда сектор логистических услуг был признан в качестве такового и обсуждается на плюрилатеральном/двустороннем уровне и, согласно поступающей информации, этот пункт сравнительно часто упоминается в запросах.

39. Услуги материально-технического обеспечения связаны с услугами морского и воздушного транспорта. Для ряда стран, в том числе НРС, либерализация услуг морского транспорта чревата политическими издержками; таким образом, открытие сектора логистических услуг связано с большими трудностями, например каботаж скорее всего какое-то время сохранится и в будущем: ни одна страна, по-видимому, не готова отказаться от ограничений на каботажное сообщение. Один из редких примеров отказа от каботажа - случай Рейна. За ним может последовать Дунай, однако другие примеры редки. Например, по-видимому, маловероятно, чтобы в ближайшем будущем иностранным судам будет разрешено плавание по водным путям Соединенных Штатов, например по реке Миссисипи.

40. Обсуждались соответствующие предложения стран и групп по логистике, представленные после 2004 года. В швейцарском предложении затрагиваются следующие подсектора: услуги по обработке грузов, услуги хранения и складирования, транспортно-экспедиторские услуги, включая другие вспомогательные транспортные услуги, и прочие вспомогательные транспортные услуги. В нем названы следующие препятствия, которые необходимо устранить: условия лицензирования, дискриминационные требования обеспечительного залога и преференциальное ценообразование. Предложение Гонконга (Китай) в основном строится на контрольном перечне, составленном группой "Друзья логистических услуг", поскольку в нем не делается попытки "изобрести колесо", а сведена воедино вся соответствующая информация, уже имеющаяся в настоящее время. В нем ставится цель получить обязательства в следующих секторах: услуги перевозки грузов, услуги по обработке грузов, услуги по хранению и складированию, услуги по таможенной очистке, транспортно-экспедиторские услуги, услуги контейнерных станций и складов, услуги по управлению товарно-материальными запасами, услуги по обработке заказов, услуги по планированию производства и услуги по контролю за производством.

41. "Друзья логистических услуг" предложили следующую классификацию услуг:

- i) основные транспортные логистические услуги, которые по большей части охватывают услуги, имеющие вспомогательный характер по отношению ко всем видам транспорта;
- ii) смежные транспортные логистические услуги, которые охватывают услуги грузовых перевозок, и другие смежные логистические услуги, такие, как услуги технического тестирования и анализа, курьерские услуги, услуги комиссионных агентов, услуги

оптовой торговли и услуги розничной торговли; и iii) неосновные транспортные логистические услуги, такие, как компьютерные и смежные услуги, упаковка и консультирование по управленческим вопросам и связанные с этим услуги. Они также предложили членам принять соответствующие дополнительные обязательства.

42. Обсуждалось нынешнее состояние дел, в том что касается логистических услуг в рамках ВТО. Примерно 20 делегаций как развитых, так и развивающихся стран выступили с совместным заявлением о либерализации логистических услуг. На этом раунде переговоров с ограниченным кругом участников одна группа стран представила плурилатеральный запрос к общей сложности 34 членам. Запрос основывался на эволюции прежнего контрольного перечня по логистике. Он преследует цель понимания членами того факта, что логистические услуги - это не только лишь сумма всех соответствующих услуг, но и интеграция этих услуг в целях обеспечения надлежащей координации и эффективности в рамках этого сектора. Значение, придаваемое соавторами предложения этому сектору, обусловлено не только их коммерческими интересами, но и признанием ими той важной роли, которую логистические услуги играют в развитии глобальной торговли. Логистические услуги приносят пользу не только поставщикам услуг, но и в еще большей степени потребителям услуг, а также перерабатывающим и сбытовым предприятиям. Необходимо также учитывать внешние эффекты, реализуемые в других секторах экономики. Логистические услуги в некоторых аспектах весьма сходны с сетевыми услугами и охватывают целый ряд логистических цепей, часто на глобальной основе; наибольшие выгоды будут получены в том случае, если либерализация будет проводиться на глобальной основе, охватывая максимально широкий круг секторов для вовлечения всех важных действующих лиц.

43. Хотя большое число стран предлагают обязательства по некоторым секторам контрольного перечня, ни один из членов не провел либерализацию по всем секторам услуг. В данный момент имеются пробелы в предложениях. К настоящему времени было представлено 61 предложение, из которых 41 подтверждает уже предложенные обязательства в логистических услугах, 22 предлагают расширение уже предложенных обязательств и 19 предлагают обязательства в новых секторах услуг; 5 предлагают новые обязательства в логистических услугах; а 15 предложений не предусматривают обязательств в этом секторе. Не наблюдается особого продвижения в том, что касается предложений по либерализации, внесенных переговорной группой "Друзья логистических услуг". Развивающимся странам трудно согласиться с использованием таких методов, как контрольный перечень или кластерный подход, поскольку им трудно определить их воздействие. Что касается наращивания производственного потенциала, то возможность торговли Юг-Юг была бы особенно полезна для реализации эффекта масштаба на региональных рынках развивающихся стран.

44. Хотя в ходе Уругвайского раунда уровень обязательств по морскому транспорту и почтовым курьерским услугам был низким, сегодняшние деловые реальности обнаруживают более открытый режим. Что касается курьерских услуг, то страны претерпевают процесс частичной либерализации, когда положения о монопольном обслуживании постепенно уходят в прошлое. Услуги экспресс-доставки по-прежнему во многом остаются вне сферы обязательств, что объясняется двумя причинами: отсутствием нормативно-правовой базы и отсутствием четкости по вопросам классификации согласно ГАТС. Для обеспечения юридической стабильности необходимо четко определить те виды деятельности, которые предполагается охватить обязательствами ГАТС. Все больше стран в настоящее время рассматривают вопрос о принятии обязательств по услугам морского транспорта в силу той значительной роли, которую те играют в перевозке товаров. Примерно 50 стран предлагают обязательства с использованием типовой таблицы по морскому транспорту.

45. ЮНКТАД и ОЭСР в настоящее время составляют контрольные перечни вопросов для содействия участникам переговоров в процессе направления запросов-предложений. В справочной записке, подготовленной для совещания экспертов, секретариат ЮНКТАД рассмотрел, в частности, проблемы развивающихся стран, связанные с включением торговли в число целей развития, а также пути осуществления статьи IV ГАТС (Возрастающее участие развивающихся стран в международной торговле услугами). Можно выделить следующие элементы: i) для различных сегментов логистических услуг, возможно, потребуется доработать перечень ключевых вопросов, ii) многие проблемы и препятствия можно устранить с помощью обсуждений "запрос-предложение" и ограничений и условий, которыми могут сопровождаться обязательства, iii) статьи IV и XIX должны оставаться основой для запросов в адрес развивающихся стран и их предложений, а также важного значения эффективного формирования потенциала, ОДР и гибкости, и iv) необходимо учитывать развитие событий на параллельных форумах.

Е. Выводы и рекомендации политического характера

46. В ходе работы специального совещания экспертов отчетливо выявились связи между участием развивающихся стран в мировой торговле и их возрастающим потенциалом материально-технического обеспечения. Обсуждались последствия дальнейшего открытия рынков, в том числе на основе обязательств ГАТС для местных производителей, а также доступа к конкурентоспособным логистическим услугам. Было высказано предостережение в отношении запросов об открытии рынка логистических услуг, а также в отношении необходимости тщательного рассмотрения степени готовности экономики и нормативно-правовой базы страны до проведения либерализации. Учет состояния

реформы системы регулирования, ресурсных ограничений и особого и дифференцированного режима рассматривался как предварительное условие представления предложений.

47. На совещании подчеркивалось, что государственная политика в ряде аспектов часто препятствует оказанию эффективных логистических услуг, главным образом из-за неэффективности таможенных служб, включая чрезмерный документооборот, усложненные формальности, ограничения на размеры и стоимость партий, а также ограниченные часы работы. Другая проблемная область связана с обременительными требованиями по обеспечению сохранности грузов, а в некоторых случаях также с проблемами с недобросовестностью должностных лиц, часто связанной с низкой оплатой, что создает установку на "поиск ренты" и связанную личную мотивацию ограничения автоматизации. Другие государственные барьеры, которые могут вести к непредсказуемости расходов и сроков поставки, - сдерживание конкуренции на транспорте путем создания монополий и введения особых налогов, а также неэффективная таможенная оценка. Вместе с тем логистические услуги должны рассматриваться в своей совокупности, включая их отдачу для поставщиков и потребителей услуг, а также их внешний эффект.

48. При всей важности для стран доступа к качественным и эффективным логистическим услугам не менее важно определить, как развивающиеся страны могли бы принять максимальное участие в либерализации логистических услуг и получить выгоды от такой либерализации. Один из элементов этого - решение вопроса доступа на рынки, однако в более фундаментальном плане необходимо наращивать и сохранять производственный потенциал. Подчеркивалась важность создания нормативно-правовой базы (включая нормы конкуренции, которые должны составлять неотъемлемую часть норм, регулирующих деятельность рынка) и надлежащее определение последовательности мер либерализации логистики, с тем чтобы развивающиеся страны могли получить всю возможную пользу от этого процесса.

Е. Вклад ЮНКТАД и будущая работа

49. На специальном совещании экспертов были предложены следующие вопросы, которые ЮНКТАД могла бы включить в свою будущую работу:

а) анализ того, как развивающиеся страны могут максимизировать свое участие в либерализации логистических услуг и получить свою долю таких выгод как для потребителей, так и для производителей таких услуг;

b) разработку соответствующих вариантов политики и в более общем плане нормативно-правовой базы обеспечения качества и наличия логистических услуг и надлежащей последовательности реформ, чтобы развивающиеся страны могли в полной мере получить выгоду от либерализации логистических услуг;

c) дальнейшее изучение связи между упрощением процедур торговли и либерализацией логистических услуг;

d) анализ эмпирических данных о деятельности олигополий в секторе логистических услуг и соответствующего воздействия на развитие;

e) изучение воздействия концентрации и антиконкурентной практики в связанных с логистикой услугах на интеграцию развивающихся стран в мировую торговлю и их возможности развития; а также

f) предоставление ключевой технической помощи и формирования потенциала в области логистических услуг для развивающихся стран, и в частности для уязвимых групп, таких, как внутриконтинентальные страны и НРС.

Глава II

ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ

А. Совещание экспертов и повестка дня

50. Специальное совещание экспертов по логистическим услугам состоялось во Дворце Наций в Женеве 13 июля 2006 года. На совещании председательствовал г-н Ассад Омер (Афганистан). В повестку дня совещания был включен один пункт, а именно основной пункт повестки дня, указанный в программе и в приложении I к настоящему докладу.

В. Документация

51. Для рассмотрения основного пункта повестки дня Специального совещания экспертов была представлена записка секретариата ЮНКТАД "Связанные с торговлей и развитием аспекты логистических услуг" (TD/B/COM.1/АНМ.1/2).

52. В конце обсуждений Специальное совещание экспертов поручило подготовить окончательный доклад о работе совещания под руководством Председателя.

Приложение I

ПРОГРАММА

- 10.00-10.30 ***Приветственное слово и вводное сообщение***
- г-жа Лакшми Пури, директор Отдела международной торговли товарами и услугами и сырьевых товаров ЮНКТАД
- 10.30-11.45 ***Заседание 1 - Логистические услуги: ключевой аспект сегодняшней глобализации***
- "Логические услуги и развитие": г-жа Мина Машаехи, начальник Сектора торговых переговоров и торговой дипломатии ЮНКТАД
- "Тенденции в логистических и смежных услугах": г-н Жозе Рубиато, Сектор логистики торговли ЮНКТАД
- "Экономика логистических услуг": г-жа Ксимена Гутьеррес, Международный институт управления логистическими услугами Лозаннского федерального политехнического училища (ЛФПУ)
- "Торговля логистическими услугами": г-н Пьер Латрий, секретариат ВТО
- 11.45-13.00 ***Заседание 2 - Опыт стран в торговле логистическими услугами***
- "Удовлетворение конкретных логистических требований стран: случай Никарагуа": г-н Сильвио Самбрано, Постоянное представительство Никарагуа при ВТО
- "Проблемы доступа НРС к эффективным логистическим услугам": г-н Соломон Каса, Танзанийская ассоциация экспедиторов.
- "Логистические требования стимулируемого экспортом роста": г-н Джон Симпсон, генеральный директор Всемирной ассоциации экспресс-перевозок
- "Южная Африка: региональный узел логистических услуг?": г-жа Изабелла Мейер, Совет научных и промышленных исследований Южной Африки

- 15.00-16.15 ***Заседание 3 - Перспективы потребителей и поставщиков логистических услуг и вопросы регулирования в секторе логистики и связанных секторах***
- "Межстрановое сопоставление передачи на сторону логистических услуг":* г-н Харви Доналдсон, директор программ обучения по вопросам производственных систем и логистики Технологического института Джорджии
- "Перспективы логистических фирм":* г-н Ролф Картер, директор-исполнитель по юридическим и регулятивным вопросам "ФедЭкс экспресс"
- Комментарий:* профессор Уго Б. Роос, Роттердамский университет им. Эразма Роттердамского
- 16.15-17.30 ***Заседание 4 - Логистические услуги и переговоры ВТО***
- "Последняя информация по логистическим услугам на переговорах ГАТС":* секретариат ВТО
- "Рассмотрение вопросов логистики на переговорах ГАТС":* г-н Томас Чань, Гонконгское торгово-экономическое бюро, г-н Франческо Меджиоларо, представитель ЕС (ГД по торговле)
- «Конкретные вопросы в процессе "запрос-предложение"»:* г-жа Мартин Жульсен Кидане, СТПГД, ЮНКТАД
- 17.30:18.00 ***Заключительное заседание***

Приложение II

УЧАСТНИКИ³

1. В работе совещания приняли участие эксперты следующих государств - членов ЮНКТАД:

Афганистан	Маврикий
Ангола	Мадагаскар
Аргентина	Мозамбик
Босния и Герцеговина	Нигерия
Бразилия	Никарагуа
Вьетнам	Панама
Индонезия	Российская Федерация
Ирак	Сальвадор
Иран (Исламская Республика)	Сирийская Арабская Республика
Италия	Таиланд
Казахстан	Филиппины
Китай	Швейцария
Лесото	Южная Африка

2. На совещании были представлены следующие межправительственные организации:

Африканский союз

Группа африканских, карибских и тихоокеанских государств

Международная организация франкоязычных стран

Организация экономического сотрудничества и развития

Центр "Юг"

3. На совещании были представлены следующие учреждения Организации Объединенных Наций:

Программа развития Организации Объединенных Наций

³ Список участников см. TD/B/COM.1/АНМ.1/INF.1.

Экономическая комиссия для Африки

4. На совещании были представлены следующие специализированные учреждения и связанные организации:

Всемирный банк

Всемирный почтовый союз

5. На совещании были представлены следующие неправительственные организации:

Всемирная лютеранская федерация

Всемирный консультативный комитет друзей (квакеров)

Институт сельскохозяйственной и торговой политики

Международная организация женщин деловых и свободных профессий

Международная организация "Оксфам"

Международный центр торговли и устойчивого развития

"Сеть стран третьего мира"

6. Обсуждение на совещании вели:

г-н Ролф Картер, директор-исполнитель по правовым и регулятивным вопросам
"ФедЭкс экспресс"

г-н Томас Чань, Торгово-экономическое бюро, Гонконг (Китай)

г-н Харви Доналдсон, директор по программе обучения по вопросам
производственных систем и логистики Технологического института Джорджии

г-жа Ксимена Гутьеррес, Международный институт управления логистическими
услугами ЛФПУ, Лозанна

г-н Ханс Иттман, Совет по научным и промышленным исследованиям Южной Африки

г-н Соломон Каса, Танзанийская ассоциация экспедиторов

г-н Пьер Латрий, секретариат ВТО, Женева

г-н Франческо Меджиоларо, Европейское сообщество (ГД по торговле), Брюссель

г-жа Изабелла Мейер, Совет по научным и промышленным исследованиям Южной Африки

г-н Джон Симпсон, генеральный директор Всемирной ассоциации экспресс-перевозок

7. На совещании присутствовал специально приглашенный гость:

г-жа Миртей Рошет, Порт-о-Пренс, Гаити
