



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Семьдесят вторая сессия**

Женева, 23–25 февраля 2010 года

Пункт 9 h) предварительной повестки дня

**Вопросы, нуждающиеся в рассмотрении и требующие
принятия решений со стороны Комитета****Транспорт и конкурентоспособность****Записка секретариата****I. Мандат**

1. В сентябре 2008 года Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) одобрила предложение секретариата инициировать проект, направленный на разработку методологической основы для оценки вызовов в транспортном секторе, связанных с цепочками поставок. Это решение было подтверждено Комитетом по внутреннему транспорту на его семьдесят первой сессии в феврале 2009 года (ECE/TRANS/206, пункт 67). В соответствии с этим решением на своей двадцать второй сессии в сентябре 2009 года WP.5 рассмотрела неофициальный документ № 23, в котором приводится общее описание проекта "Вызовы, связанные с цепочками поставок, для повышения национальной конкурентоспособности через развитие транспорта". Рабочая группа одобрила цели, область применения проекта, ориентировочный график работы и круг ведения целевой группы, которая будет учреждена под ее эгидой и которой будет поручено осуществлять руководство и следить за реализацией этого проекта до его окончания (см. приложение). Справочная информация по этому проекту была изложена в неофициальном документе № 10 "Вызовы, связанные с цепочками поставок, для повышения национальной конкурентоспособности через развитие транспорта", который был подготовлен Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и который был представлен для обсуждения на семьдесят первой сессии Комитета по внутреннему транспорту в феврале 2009 года.

2. Комитет, возможно, пожелает рассмотреть ход реализации вышеупомянутого проекта и в общих чертах одобрить следующий этап, описание которого приводится в настоящем документе, а также ориентировочный график работы и

положения о круге ведения целевой группы, содержащиеся в приложении к настоящему документу.

II. Ход реализации проекта "Вызовы, связанные с цепочками поставок, для повышения национальной конкурентоспособности через развитие транспорта" и общее описание дальнейшей работы

A. Введение

3. За последние десятилетия объем транспортной деятельности как движущего фактора национальной конкурентоспособности значительно возрос, что главным образом обусловлено все более комплексным характером спроса со стороны международной экономики. Такое повышение комплексности объясняется несколькими ключевыми тенденциями:

- a) все более интегрированный характер обрабатывающих отраслей, производственных и торговых сетей в глобальном масштабе;
- b) расширение использования интермодальных перевозок с участием нескольких видов транспорта;
- c) растущая потребность в логистических услугах по перевозкам "точно в срок";
- d) более узкая специализация компаний в конкретных частях производственно-сбытовой цепочки;
- e) специализация и более широкое использование внешних ресурсов;
- и
- f) соображения безопасности.

4. По мере усложнения характера транспортного спроса усложняются и процессы, требуемые для выполнения торговых сделок, в ходе которых осуществляются многочисленные этапы, задействуется множество игроков и целый ряд правовых и регулятивных рамок. Поскольку стоимость добавляется на каждом этапе этого процесса, качество, цена и эффективность транспортных и логистических услуг оказывают значительное влияние на стоимость товаров в месте их окончательного назначения и, следовательно, на общую национальную конкурентоспособность в глобальных масштабах.

5. Транспортная отрасль способствует изменениям, вызванным развитием цепочек поставок, путем развития более надежных транспортных и логистических услуг с добавленной стоимостью, что послужило основой для развития сети прямого распределения и позволило предприятиям в Европе и других местах снизить уровень запасов. Кроме того, транспортная отрасль начала интенсивно инвестировать в усовершенствованные системы коммуникаций и планирования, гармонизацию транспортных единиц, управление парками транспортных средств, автоматизацию средств поддержки и системы информационных технологий (ИТ), что ведет к постоянному росту производительности и оперативной эффективности. Более того, консолидация в рамках транспортной отрасли, а также горизонтальная и вертикальная интеграция в течение последних 10 лет повысили эффективность транспорта за счет формирования более крупных транспортных компаний, союзов и сетей сотрудничества.

В. Необходимость новой рамочной основы оценки

6. Хотя разработано множество показателей функционирования рынка транспортных и логистических услуг, практически все эти показатели сосредоточены на предложении транспортных услуг (обычно инфраструктуре). В тех случаях, когда в существующих показателях учитывается спрос, как правило, он определяется на основе субъективных обследований. Ни один из нынешних критериев не отражает последние изменения в динамике спроса на транспортные услуги или требования к качеству, которые существуют в глобализированной конкурентной экономике.

7. Сравнительный анализ, проведенный секретариатом, выявил явную необходимость разработки нового инструмента оценки, который может:

а) определять вклад транспорта в национальную конкурентоспособность с учетом новой роли транспорта как важной части глобальных цепочек поставок;

б) фиксировать новые вызовы для транспортного сектора и принимать во внимание его роль как самого важного звена в международных цепочках поставок.

8. Предлагаемый новый инструмент оценки вызовов, связанных с цепочками поставок, с точки зрения транспорта должен быть способен:

а) учитывать как прямые, так и косвенные факторы, влияющие на транспортные сети и системы, функционирующие в рамках международных цепочек поставок; и

б) принять сбалансированный подход, предусматривающий анализ спроса и предложения.

9. Существующие микро- и макропоказатели недостаточны для оценки эффективности цепочек поставок. Микропоказатели трудно агрегировать до уровня цепочек поставок. Макропоказатели на уровне цепочек поставок, как правило, сосредоточены на конкретных проблемах по отдельности, но не дают всеобъемлющего представления о всех аспектах цепочек поставок, представляющих интерес для директивных органов. Поэтому существует необходимость в разработке многокритериальной системы оценки на мезоуровне для проведения сопоставительного анализа транспортных систем с упором на услуги в различных странах, который будет охватывать все транспортные издержки, качество транспортных услуг и воздействие на социально-экономические факторы (см. неофициальный документ № 10 КВТ, представленный КВТ в феврале 2009 года).

С. Цели

10. Проект следует осуществлять в три этапа с перечисленными ниже целями:

а) организовать круглый стол по вызовам, связанным с цепочками поставок, для повышения национальной конкурентоспособности через развитие транспорта;

б) провести полный анализ существующих индексов с уделением особого внимания оценке их значимости для использования при формировании политики;

с) разработать единый методологический инструмент, который можно было бы повсеместно использовать национальными правительствами, желающими:

- i) оценить вклад транспортного сектора в общую конкурентоспособность отдельных экономик;
- ii) выявить слабые места в своей транспортной системе и своих транспортных маршрутах, связывающих их с основными торговыми партнерами;
- iii) определить надлежащие меры вмешательства на уровне политики для повышения эффективности и исправления проблемных областей;
- iv) оценить эффективность транспортных и логистических систем в сравнении с аналогичными экономиками.

D. Сфера охвата проекта

1. Организация круглого стола

11. В соответствии с ориентировочным графиком осуществления проекта 2 декабря 2009 года секретариат организовал круглый стол на тему "Вызовы, связанные с цепочками поставок, для повышения национальной конкурентоспособности через развитие транспорта" (программа и представленные сообщения имеются на вебстранице Отдела транспорта: http://www.unecese.org/trans/events/2009/supplychain_roundtable09.html). Цель этого круглого стола состояла в том, чтобы собрать опыт стран – членов ЕЭК ООН, в которых уже разработаны или находятся в процессе разработки национальные логистические планы и стратегии, и обменяться мнениями по методологиям, которые применяются при подготовке и анализе национальных стратегий и планов. Кроме того, международные организации имели возможность представить информацию по методологической основе, используемой для разработки показателей логистики и конкурентоспособности.

12. В начале совещания директор Отдела транспорта кратко рассказала о сфере охвата и целях этого проекта, роли запланированной целевой группы и ожидаемых результатах круглого стола. Она подчеркнула значимость этого проекта для всех стран – членов ЕЭК ООН и обратила особое внимание на то, что ЕЭК ООН, являясь связующим звеном между странами ЕС и странами, не входящими в ЕС, обладая опытом разработки международных нормативных положений в области транспорта и имея мандат для осуществления проектов технической помощи, будет оптимальным органом для разработки такого нового методологического инструмента. После этого вступительного слова секретариат представил тему совещания, сделав акцент на пробелах в существующих методологиях и подходах на основе предварительного анализа национальных и международных инициатив, позволяющих увязать цепочки поставок с конкурентоспособностью стран.

13. На первом заседании участники круглого стола были проинформированы о подходах, используемых в Австрии, Греции, Казахстане, Соединенном Королевстве, Финляндии и Швейцарии. Они заслушали краткие сообщения об основных трудностях, с которыми приходится сталкиваться лицам, занимающимся планированием политики, поставщикам логистических услуг и пользователям производственно-сбытовых цепочек в процессе изменения транспортных и

логистических систем. Национальные стратегии развития логистического сектора и полного использования возможностей более эффективного функционирования цепочек поставок в этих странах формируются исходя из различных соображений политики.

14. В некоторых странах цели политики снижения транспортного бремени и перегруженности, а также дальнейшего перераспределения перевозок с автомобильного транспорта на железнодорожный и стимулирования использования мультимодальных грузовых перевозок являются основными движущими факторами, устанавливающими условия для развития национального логистического сектора и цепочек поставок (Австрия и Швейцария). В других странах развитие логистики и национальных цепочек поставок мотивируется стремлением выгоднее позиционировать национальный рынок логистических услуг и производственно-сбытовых цепочек в регионе, а также на международном рынке (Греция). В Финляндии в 2008-2010 годах при координации со стороны Министерства транспорта и коммуникаций и с участием широкого круга представителей частного сектора разрабатывается национальная стратегия развития логистики. Подход Соединенного Королевства сосредоточен на сквозных пассажирских и грузовых перевозках от места происхождения до места назначения, что способствует выявлению труднодостижимых точек в транспортной сети и приоритизации мероприятий в области политики. В рамках пассажирских и логистических цепочек перевозки (с точки зрения скорости, издержек и надежности) рассматриваются в своей совокупности, а не по отдельному виду транспорта.

15. В Казахстане транспортная стратегия направлена на развитие транзитного наземного моста между Китаем и Европой, а также логистических центров в зонах большого скопления населения и ключевых пограничных пунктах. В Таджикистане программа сосредоточена на диверсификации транспортных маршрутов, развитии будущих логистических центров и необходимости совершенствования логистики для доставки сельскохозяйственной продукции, тогда как стратегия Кыргызстана сконцентрирована на автодорожной инфраструктуре и ее текущем содержании, включая два коридора, ведущих в Китай, и развитии логистических и маркетинговых центров, также предназначенных для сельскохозяйственной продукции.

16. На втором заседании участники были кратко проинформированы о глобальном индексе конкурентоспособности Всемирного экономического форума, индексе эффективности логистики Всемирного банка, эталонной модели цепочки поставок (ЭМЦП) Совета по цепочке поставок, ежегоднике всемирной конкурентоспособности Международного института управления (Лозанна), индексе стыкуемости линейных перевозок (ИСЛП) Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) и о работе по стимулированию конкурентоспособности и инновационного развития путем расширения международного сотрудничества Отдела экономического сотрудничества и интеграции (ОЭСИ) ЕЭК ООН.

17. На заключительном заседании участники обсудили возможности, потенциальные подходы и дальнейшие направления реализации проекта ЕЭК ООН. Было выражено общее мнение о том, что разработка какого-либо нового показателя конкурентоспособности не принесет никакой пользы, если учитывать характер, издержки, связанные с его созданием, и существующие показатели конкурентоспособности (Всемирный банк, Всемирный экономический форум, Международный институт развития управления (ИМД), Лозанна, и т.д.). Вместе с тем существующие показатели обычно базируются на количественных, статических и связанных с предложением транспортных показателей и отчасти стро-

ятся на основе субъективных обследований. Кроме того, они не в полной мере учитывают роль транспорта в цепочках поставок и влияние этой новой роли транспорта на конкурентоспособность каждой страны, которая определяется обусловленными спросом показателями качества транспортных услуг, что таким образом оправдывает разработку новой рамочной основы оценки. Эта новая рамочная основа может предоставить в распоряжение стран гибкий инструмент в свете соображений, которые принимают во внимание и точно отражают технологические, коммерческие и регулятивные изменения, влияющие на транспортную деятельность в контексте цепочек поставок.

18. Такая рамочная основа должна базироваться на многокритериальных инструментах. При оценке общей эффективности необходимо принимать во внимание немонетарные издержки, например социально-экономические издержки (включая экологические), которые зачастую игнорируются частным сектором. Однако эти издержки несет общество в целом, что тем самым снижает общую эффективность системы. Путем объединения этих показателей издержек и качества либо посредством их агрегирования в региональные или национальные средние значения можно произвести более всеобъемлющую оценку, охватывающую общие транспортные издержки, качество услуг и влияние на социально-экономические факторы.

19. Новая рамочная основа должна также базироваться на мезопоказателях, разработанных для содействия выработке политики, что позволит осуществлять меры в области политики таким образом, чтобы поддержать усилия со стороны отрасли в развитии конкурентных цепочек поставок. Увязка между целью промышленного сектора, направленной на создание конкурентных цепочек поставок, и задачами государственной политики, состоящими в повышении эффективности отрасли посредством принятия соответствующих мер, требует от правительств понимания механизмов, влияющих на работу грузоотправителей, перевозчиков и других поставщиков услуг в цепочке поставок, причем не только на национальном уровне, но и в международных масштабах. Оказать помощь в определении эффективности издержек и пригодности различных мер может всеобъемлющий анализ экономического и финансового воздействия широкого круга имеющихся инструментов политики. Для этого нужны макропоказатели. Однако макропоказатели с упором на максимизацию благосостояния главным образом разбиваются на мезопоказатели, в которых акцент делается на оптимизацию благосостояния, с учетом принципа subsidiarity, по секторам или регионам, а не на уровне цепочек поставок. Директивным органам необходима, с одной стороны, увязка между макро- и мезопоказателями, а с другой – показателями на уровне цепочки поставок.

20. Для правительств важно установить четкую взаимосвязь между показателями транспортной деятельности и целями транспортной политики, которые они призваны поддерживать, с тем чтобы предпринимать на основе этих показателей соответствующие действия и увязывать их с прошлым и будущим развитием. Следовательно, правительствам необходимо конкретизировать цели своей стратегической политики для разработки показателей эффективности и довести их до сведения всех участников, задействованных в цепочках поставок. Для улучшения основы транспортной политики большое значение имеет сбор данных о логистических услугах. Необходимо также сосредоточиться на данных, которые можно использовать для международных сопоставлений, и на показателях, которые были бы полезны для анализа, связанного с целями транспортной политики.

21. При проведении международных сопоставлений издержек необходимо учитывать такие технические вопросы, как выбор соответствующих единиц, международная стандартизация элементов издержек/цены, необходимость учитывать тот фактор, что стоимостная разница зависит главным образом от различий в затратах на рабочую силу, которая выше в развитых странах, и что транспортные издержки различаются в зависимости от нескольких факторов, в частности регулирования, расстояния и вида товара.

22. Если резюмировать, то для инструмента оценки необходимо выбирать показатели, которые были бы актуальны, достоверны и для которых можно было бы получить данные. Их следует применять таким образом, чтобы и предприятия, и правительства могли адекватно определить факторы, снижающие эффективность функционирования транспортных систем и цепочек поставок, а также стратегии/политику, направленные на улучшение эксплуатационных результатов деятельности и в конечном счете на повышение общей национальной конкурентоспособности.

23. Разработку новой методологии и соответствующих аналитических инструментов следует начинать с общего предположения о том, что логистика и цепочки поставок представляют собой быстро формирующиеся рынки, где транспортный сектор играет центральную роль в обеспечении их оптимального функционирования. Поэтому существует реальная необходимость в надлежащей оценке значения транспортного сектора и его роли в обеспечении оптимального и эффективного предоставления логистических услуг и услуг, связанных с цепочками поставок, а также его вклада в общую национальную конкурентоспособность путем предложения таких услуг.

24. Разработка многокритериальной методологии оценки направлена на оказание помощи странам в оценке вклада транспорта в их конкурентоспособность с учетом его роли в глобальных цепочках поставок. В распоряжение директивных органов необходимо предоставить эффективную и взаимосвязанную методологию для оптимальной оценки транспортного рынка. Для правительств, других участников и пользователей применение такой методологии окажется выгодным в нескольких отношениях. Общие концепции и согласованное использование унифицированных показателей и параметров позволят получить нужную информацию и крайне важные элементы для аналитической работы, а также необходимые средства для облегчения оценки и международных сопоставлений роли транспортного сектора в цепочках поставок и трудностей, с которыми придется столкнуться транспортным рынкам при их разработке.

25. Использование рамочной основы, базирующейся на логической структуре, будет способствовать оценке транспортных вызовов, связанных с цепочками поставок, и позволит более глубоко понять роль транспорта в глобальных цепочках поставок; точнее оценить его вклад в конкурентоспособность стран; будет содействовать разработке комплексной стратегии для развития национального рынка логистических услуг; предоставит инструменты для получения информации и измерения уровня интеграции различных видов транспорта; создаст дополнительные выгоды путем применения результатов для последующего анализа и оценки возможностей страны с точки зрения выполнения функций логистического или транзитного центра.

2. Анализ существующих показателей

26. Тщательное изучение результатов имеющихся исследований и показателей на основе проведенного секретариатом анализа пробелов позволит осуще-

ствить всеобъемлющий анализ сильных и слабых сторон различных мер и их потенциального значения для правительств при подготовке анализа политики.

27. При содействии консультанта секретариат проведет более детальную проверку существующих показателей и подготовит доклад, который будет использоваться как дополнение к итогам круглого стола, а также в качестве учебного материала, предназначенного для правительств и исследователей.

3. Разработка новой рамочной основы оценки

28. В свете результатов двух предыдущих этапов привлеченный (привлеченные) к работе консультант(ы) поможет (помогут) подготовить проект новой методологической рамочной основы, которая должна отвечать изложенным выше целям высокого уровня. Кроме того, эта рамочная основа должна обеспечить тесную увязку между выбранными показателями и фактическими результатами и лучше сбалансировать факторы предложения и требования, которые предъявляются к транспортным системам в высокоинтегрированной глобальной экономике.

29. Ключевые требования к новой рамочной основе оценки должны включать следующие необходимые элементы:

- a) соответствие целям стратегической политики и увязка с ними;
- b) разработка многокритериальных инструментов;
- c) сбор данных и надлежащее сопоставление издержек.

30. Анализ не будет ограничен исключительно узкими местами в инфраструктуре (инфраструктура рассматривается как материальный компонент логистики), но должен также учитывать правила и процедуры, регулирующие предоставление услуг (нематериальный компонент), с тем чтобы рассматривать вопросы облегчения перевозок и торговли глобально. Транспортные и коммуникационные компании, таможенные и другие пограничные органы тесно взаимодействуют, и то, как они выполняют свои задачи, по отдельности и вместе, оказывает самое серьезное влияние на торговые издержки.

Е. Управление

31. Одному или нескольким консультантам будет трудно выполнить задачи, связанные с реализацией данного проекта. Поэтому секретариат предлагает учредить целевую группу (см. положения о круге ведения) для поддержки их деятельности. В состав целевой группы войдут эксперты, представители заинтересованных национальных правительств, международных партнеров, таких как Всемирный банк и Всемирный экономический форум, а также представители отрасли, например логистических объединений.

32. В этом проекте будут задействованы имеющийся опыт и знания, полученные на местах. Он должен объединить партнеров на национальном и международном уровне и отражать реалии бизнеса. Работа консультанта(ов), который (которые) будет (будут) привлечен(ы) для поддержки этого проекта, будет отслеживаться и оцениваться с использованием четких стандартов эффективности для обеспечения быстрого продвижения вперед. Однако, хотя и важно учитывать профессиональный опыт и знания, в равной степени важно и то, чтобы целевая группа была достаточно компактной и могла действовать оперативно и результативно.

Приложение

Ориентировочный график

Сентябрь 2009 года	<p>WP.5 утверждает предварительный проект, программу работы и предложение об учреждении целевой группы; присутствующие делегаты сообщают о заинтересованности своей стороны в участии в работе этой целевой группы;</p> <p>Секретариат ЕЭК ООН вместе с организациями-партнерами и национальными правительствами окончательно определяет состав целевой группы.</p>
Октябрь 2009 года	Назначается консультант для практического содействия в составлении отчета о проверке.
Декабрь 2009 года	Проводится круглый стол для ознакомления с материалами и мнениями, полученными на основе различного национального опыта, а также от академических кругов и партнерских организаций, с целью расширить и углубить анализ.
Январь 2010 года	Назначается консультант для содействия разработке детального предложения по проекту, сбора необходимой аналитической справочной информации и подготовки предложения по методологии.
Февраль 2010 года	Комитет по внутреннему транспорту принимает решение об учреждении целевой группы.
Март 2010 года	Целевая группа проводит совещание в Женеве, на котором она рассматривает первый проект предложения по методологии.
Июнь 2010 года	Целевая группа проводит совещание в Женеве и завершает подготовку проекта предложения по методологии.
Сентябрь 2010 года	Проект методологии с экспериментальными данными представляется WP.5.
Февраль 2011 года	Комитет по внутреннему транспорту вводит новую рамочную основу.

Круг ведения

Целевая группа по вызовам, связанным с цепочками поставок, для повышения национальной конкурентоспособности через развитие транспорта

Учреждена под эгидой Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5)

Рабочая группа учреждает целевую группу по вызовам, связанным с цепочками поставок, для повышения национальной конкурентоспособности через развитие транспорта.

Мандат

1. Целевая группа будет оказывать экспертную поддержку проекту "Вызовы, связанные с цепочками поставок, для повышения национальной конкурентоспособности через развитие транспорта".
2. Целевая группа будет способствовать работе и оказывать помощь в сборе национальной информации и данных о соответствующих аспектах вновь разработанной методологии.
3. Целевая группа рассмотрит проект рамочной методологии, подготовленный секретариатом, и представит комментарии по существу, а также экспертные мнения по качеству и актуальности вновь предложенной методологии.
4. Целевая группа проведет окончательный обзор проекта новой методологии, прежде чем рекомендовать ее для одобрения WP.5.
5. Предлагается, чтобы в состав целевой группы входили эксперты, обладающие, в частности, знаниями взаимосвязи между транспортными, логистическими операциями и цепочками поставок, с одной стороны, и ключевыми элементами конкурентоспособности национальных экономик – с другой. Члены Целевой группы будут назначены государствами ЕЭК ООН, а также представителями соответствующих международных правительственных и неправительственных организаций и отраслевых объединений, включая экспертов от академических кругов.
6. В ожидании одобрения со стороны WP.5 предполагается, что целевая группа соберется дважды, в марте и июне 2010 года, и завершит свою работу на совещании в июне 2010 года, когда, как планируется, она должна одобрить окончательный проект новой методологической основы. Одобренная методология вначале будет рассмотрена WP.5 в сентябре 2010 года, а затем будет представлена Комитету по внутреннему транспорту для одобрения и введения в действие на его сессии в феврале 2011 года.
7. Секретариат ЕЭК ООН будет оказывать помощь в работе целевой группы, которая будет отчитываться перед Рабочей группой по тенденциям и экономике транспорта.