



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике

Пятьдесят седьмая сессия

Женева, 10 и 11 ноября 2014 года

Пункт 9 предварительной повестки дня

Подготовка национальных генеральных планов в области интермодальных перевозок и логистики

Подготовка национальных генеральных планов в области интермодальных перевозок и логистики

Записка секретариата

I. Мандат

1. Настоящий документ был подготовлен в соответствии с результатами/видами деятельности по кластеру 6: Интермодальные перевозки и логистика программы работы по подпрограмме "Транспорт" на 2014–2015 годы (документ ECE/TRANS/2014/23), которая была принята Комитетом по внутреннему транспорту 27 февраля 2014 года (ECE/TRANS/240, пункт 100).
2. Рабочая группа, возможно, пожелает отметить, что в ходе своей пятьдесят первой сессии (19 и 20 марта 2009 года) она рассмотрела вопрос о современных транспортных сетях, национальных генеральных планах развития логистики и роли правительств в проектировании систем грузовых и интермодальных перевозок и управлении ими. В сотрудничестве с виртуальной группой экспертов по транспортным цепям и логистике и при участии Австрии и Европейского объединения по комбинированным перевозкам (неофициальные документы № 5 и 6 WP.24 (2008 год)) секретариат подготовил исследование по вопросам организации грузовых и интермодальных перевозок и управления ими, а также роли правительств (ECE/TRANS/WP.24/2008/4).
3. Ниже приводятся краткое изложение этой темы, а также предлагаемые дальнейшие шаги.

GE.14-19692 (R) 071114 071114



* 1 4 1 9 6 9 2 *

Просьба отправить на вторичную переработку



II. Справочная информация

4. На своей сорок девятой сессии Рабочая группа проанализировала основные принципы и требования логистических систем, определяющие транспортный спрос, качество перевозок и характер землепользования (расположение логистических центров и интермодальных терминалов). Она подчеркнула, что правительствам необходимо более глубоко осознавать требования таких современных цепочек поставок и логистики, поскольку они зачастую выходят за рамки национальных границ. Национальные транспортные стратегии должны учитывать эти глобальные задачи и реагировать на них, при этом такие стратегии должны быть скоординированы и согласованы на международном уровне. В противном случае последствия решений в области транспортной политики и государственного финансирования могут оказаться несущественными, неэффективными и даже приводить к обратным результатам. Если же транспортные стратегии обеспечивают надлежащую нормативную базу, адекватные транспортные инфраструктуры и требуемый уровень квалификации для участников данной деятельности в лице представителей частного и государственного секторов, то тогда они могут служить основой для эффективных, устойчивых, безопасных и надежных грузовых перевозок и мобильности и гарантировать однородную конкурентную среду для всех соответствующих отраслей промышленности.

5. Разработка национальной политики и стратегий в области грузовых перевозок и логистики и управление ими являются теми задачами, которые стоят перед правительствами. Правительства нуждаются в создании и сохранении институциональной основы, а также "правил игры", с тем чтобы проектирование грузовых перевозок и интермодальных перевозок, наряду с управлением ими, осуществлялись одновременно в соответствии с целями национальной транспортной политики и с учетом других экономических, социальных, экологических и территориальных стратегий, правил и предписаний, которые государственные органы установили и обеспечили правовой санкцией. Как правило, правительства отвечают также за наличие адекватной инфраструктуры, например автомобильных дорог, железнодорожных линий и внутренних водных путей, даже несмотря на то, что в некоторых странах такие линии перевозок могут создаваться и эксплуатироваться и уже на практике создаются и эксплуатируются на основе партнерских отношений между государственным и частным секторами (ПГЧС).

6. Согласно Обзору тенденций и экономики транспорта ЕЭК ООН за 2011–2012 годы¹ в 37 странах – членах ЕЭК ООН, ставших объектом анализа, насчитывалось более 144 грузовых комплексов или логистических центров. 12 правительств сообщили о том, что они уже разработали генеральный план развития своей отрасли логистики, при этом 11 правительств указали на то, что они располагают генеральными планами для своих секторов интермодальных перевозок. Один из самых важных вопросов, который возник в ходе анализа ответов, заключается в географическом расположении страны, дающем конкурентные преимущества с точки зрения логистики. 23 правительства сообщили, что их страны обладают соответствующими конкурентными преимуществами в области транспортной логистики, а 6 отметили, что конкурентные преимущества их стран в области логистики непосредственно связаны с инициативами и инвестициями частного сектора.

¹ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2013/wp5/TRANSPORT_TRENDS_AND_ECONOMICS_2011_2012.pdf.

7. В целом в разработанных правительствами генеральных планах развития грузовых перевозок и логистики определены рамки задач и стратегий, которые приведут к достижению двух целей: превращение их в узлы грузового транспорта и логистики своих регионов; организация подготовки специалистов в области грузовых перевозок и логистики и развитие рынка соответствующих услуг. Как представляется, разработка таких генеральных планов позволит осуществляющим их государствам получить значительные выгоды в виде развития рынка грузовых перевозок и логистических услуг, роста ВВП, увеличения налоговых поступлений, увеличения объема транзитных грузов, повышения темпов развития транспортной инфраструктуры и связей с внутренними районами, возникновения дополнительных инвестиционных схем, отличающихся устойчивостью, и т.д.

8. В своем исследовании Рабочая группа определила три области, в которых необходимы действия со стороны правительства, изложенные в документе ECE/TRANS/WP.24/2008/4:

а) разработка транспортных стратегий, устанавливающих надлежащие нормативные, институциональные и административные рамочные условия на национальном (а также провинциальном и муниципальном) и международном уровнях;

б) создание транспортной инфраструктуры для эффективных услуг по перевозкам отдельными видами транспорта и интермодальным перевозкам, что предусматривает адекватное планирование землепользования, позволяющее отрасли создавать и развивать надлежащие портовые сооружения, интермодальные терминалы и распределительные центры в соответствии с экономическими, социальными, экологическими и пространственными требованиями;

в) проведение исследований, обучение и повышение информированности в целях более глубокого понимания воздействия управления цепочками поставок и логистики на транспортный спрос и выбор вида транспорта, ознакомления специалистов этой отрасли с соответствующими ноу-хау и опытом, а также информирования широкой общественности и обеспечения прозрачности в отношении роли грузовых перевозок и логистики.

9. Некоторые правительства уже подготовили национальные генеральные планы грузовых перевозок и логистики и приступили к их осуществлению или же учредили национальные координационные советы, которые выполняют для них функции консультативных советов по стратегическим вопросам национальных грузовых перевозок и логистики.

10. В Германии под эгидой Федерального министерства транспорта, строительства и городского развития был подготовлен национальный Генеральный план развития грузовых перевозок и логистики, который был одобрен Федеральным кабинетом в июле 2008 года. Этот Генеральный план развития грузовых перевозок и логистики Германии² продемонстрировал полезность таких планов. Главное внимание в нем уделяется возможности добиться улучшений в шести основных областях:

а) максимальное использование транспортной инфраструктуры;

б) отказ от ненужных рейсов;

² Федеральное министерство транспорта, строительства и городского развития (Германия), Генеральный план развития грузовых перевозок и логистики (сентябрь 2008 года).

- с) переключение большего объема грузов на железные дороги и внутренние водные пути;
- d) модернизация транспортных магистралей и узлов;
- e) создание экологически чистого и климатобезопасного транспорта;
- f) создание нормальных условий труда и системы качественного обучения специалистов в отрасли грузового транспорта.

11. В данном плане одновременно определены области, в которых можно добиться улучшений, и изложены конкретные задачи, выполнение которых будет способствовать достижению таких улучшений. Примечательно то, что в этом генеральном плане также использован целостный подход, при котором ведется работа по отдельным направлениям политики и одновременно учитываются общие задачи страны в области грузовых перевозок и логистики.

12. Правительство Нидерландов создало сеть "Connekt", которая представляет собой государственно-частную инициативу, объединяющую 110 участников из национальных, региональных и местных правительств (включая дорожных администраторов, директивные органы, поставщиков), отраслей (в том числе поставщиков и пользователей транспортных услуг, телекоммуникационные компании, частных дорожных администраторов), транспортных пользователей (транспортные компании, автомобильные ассоциации, заинтересованные группы), университетов и консультационных фирм. Сеть "Connekt" обеспечивает форум для обмена знаниями и опытом и для определения стратегий, например в области грузовых перевозок и логистики. Цель нидерландской стратегии развития грузового транспорта, разработанной сетью "Connekt", состоит в обеспечении доступа к основным портам и из них, согласовании задач мобильности и охраны окружающей среды, а также стимулировании отрасли для оптимизации управления цепочками поставок.

13. Аналогичным образом в стратегии развития логистики Таиланда (2007–2011 годы)³ показано, как такой план может помочь сформулировать политику. В ходе разработки этого генерального плана правительство Таиланда критически оценило текущее положение в стране, определило области, нуждающиеся в улучшении, и, проведя сравнение с другими странами, отметило примеры передовой практики, которые могут быть приняты страной. Как и Германия, Таиланд разделил задачи и действия в секторе логистики на несколько более узких областей:

- a) совершенствование деловых операций в области логистики;
- b) оптимизация сети перевозок и логистики;
- c) интернационализация логистических услуг;
- d) дальнейшее упрощение процедур торговли;
- e) создание потенциала.

14. Можно отметить, что, несмотря на некоторые совпадения в основных областях, определенных Германией и Таиландом, в подходах этих стран наблюдаются определенные различия. Некоторые из них обусловлены разными уровнями экономического развития этих двух стран, в то время как другие отражают различия во взглядах на цели такого генерального плана.

³ Правление Совета национального экономического и социального развития (Таиланд), Стратегия развития логистики Таиланда (2007–2011 годы), (февраль 2007 года).

III. Руководящие указания WP.24

15. Рабочая группа, возможно, пожелает продолжить обсуждение роли, которую WP.24 может играть в деле разработки национальных генеральных планов развития грузовых перевозок и логистики в качестве платформы для следующих действий:

а) обмен эффективной практикой при подготовке и осуществлении национальных планов действий или генеральных планов в области логистики;

б) мониторинг и анализ национальных мер, которые оказывают воздействие на проектирование грузовых перевозок и управление ими, с целью активизировать использование интермодальных перевозок.

16. Ниже предлагаются те действия, которые Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть и принять в качестве дальнейших мер на основе вышеупомянутого анализа и обзора:

а) подготовка на основе национального опыта и советов экспертов рамок руководящих принципов разработки национального плана развития грузовых перевозок и логистики;

б) подготовка набора стратегических мер и механизмов, которые в зависимости от сложившихся в стране условий можно было бы использовать с этой целью.

17. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть предложенные дальнейшие шаги и дать секретариату указания относительно дальнейших действий.