

22 January 2009

RUSSIAN
Original: ENGLISH,
FRENCH AND RUSSIAN

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Семьдесят первая сессия, 24-26 февраля 2009 года
Пункт 12 (l) ii) повестки дня

**ВОПРОСЫ, НУЖДАЮЩИЕСЯ В РАССМОТРЕНИИ И ТРЕБУЮЩИЕ
ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ СО СТОРОНЫ КОМИТЕТА**

Последствия для транспорта, связанные с цепочками поставок и логистикой

Логистические вызовы и последствия для транспорта, в частности для интермодальных перевозок

Записка секретариата, подготовленная в сотрудничестве с
"виртуальной группой экспертов"

I. СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ И ПОДХОД

1. Программа работы Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) содержит следующий элемент: "Анализ современных транспортных цепочек и аспектов логистики, позволяющих интегрировать системы производства и распределения в целях обеспечения рациональной основы для правительственных решений по спросу на перевозки, выбору вида транспорта, а также по эффективным правилам и инфраструктурам интермодальных перевозок, и учет требований относительно безопасности и охраны на транспорте". В качестве ожидаемого результата предусматривается "обзор технических и правовых вопросов и разработка региональных инструментов и мер по осуществлению на основе соображений по поводу роли правительств в этой области" (ECE/TRANS/WP.24/117, приложение).
2. Современные системы управления цепочками поставок и логистика будут иметь первостепенное значение для обеспечения конкурентоспособности экономики в регионе ЕЭК ООН. Они позволят коренным образом изменить способы поставки, производства, передачи и возвращения грузов. Под воздействием спроса со стороны потребителя и глобализации производства и торговли цепочки поставок и распределения удлиняются. Системы поставок, производства и распределения, функционирующие согласно концепциям "точно в срок" (JIT) и "точно в установленной последовательности" (JIS), все в большей степени нуждаются в надежных, гибких, оперативных и эффективных транспортных системах. Эти системы играют решающую роль в выборе промышленностью вида транспорта (автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного, морского и/или воздушного).
3. На своей сорок девятой сессии Рабочая группа проанализировала основные причины и требования к логистическим системам, определяющие транспортный спрос, качество перевозок и характер землепользования (расположение логистических центров и интермодальных терминалов)¹. Она подчеркнула, что правительствам необходимо более глубоко осознавать требования таких современных цепочек поставок и логистики, действие которых не прекращается на национальных границах. Национальные транспортные стратегии должны учитывать эти (зачастую глобальные) задачи и реагировать на них, а также должны координироваться и согласовываться на международном уровне, так как последствия решений в области транспортной политики и государственного финансирования в противном случае могут оказаться несущественными, неэффективными и могут даже привести к обратным результатам. Если транспортные стратегии обеспечивают надлежащую нормативную базу, адекватные транспортные инфраструктуры и требуемый уровень квалификации для участников данной деятельности от частного и государственного сектора, 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.
4. Рабочая группа сочла, что она могла бы сыграть полезную роль в этой области посредством налаживания обмена информацией и примерами оптимальной практики среди стран региона ЕЭК ООН, оказания содействия в разработке концепций и

¹ См. документы ECE/TRANS/WP.24/2008/1; ECE/TRANS/WP.24/2007/3.

показателей для анализа этих логистических тенденций, а также предоставления специальных знаний для определения стратегий и мер в сфере нормативной деятельности и наращивания потенциала, которые необходимы для использования межправительственного, общеевропейского подхода.

5. Для дальнейшего уточнения и структурирования таких мероприятий Рабочая группа предложила заинтересованным экспертам поделиться своим ноу-хау и опытом на будущих сессиях Рабочей группы и, возможно, подготовить перечень мер или направлений деятельности, которые позволили бы правительствам влиять на изменения в сфере логистики на национальном и международном уровнях (ECE/TRANS/WP.24/119, пункты 26-34).

II. ОРГАНИЗАЦИЯ ГРУЗОВЫХ И ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И УПРАВЛЕНИЕ ИМИ

6. Логистика - это "...процесс организации цепи доставки и управления этой цепью в самом широком смысле. Данная цепь может охватывать как поставки сырья, необходимого для производства, так и управление материальными ресурсами на предприятии, доставку на склады и в распределительные центры, сортировку, переработку, упаковку и окончательное распределение в местах потребления". Это определение, ограниченное товарами и не включающее услуги, было разработано в 2001 году ЕЭК ООН, ЕКМТ и ЕС и приведено в их глоссарии "Терминология комбинированных перевозок". Оно подразумевает, что логистические процессы нацелены на доставку грузов с минимальными затратами, а также в то место и то время, которые выбраны потребителем.

7. И хотя существует много других определений логистики, данное определение все же, по-видимому, актуально для настоящего документа, поскольку оно охватывает все важные элементы логистических процессов, которые образуют всю цепочку грузовых поставок. Наряду с управлением цепочкой поставок и инвентаризацией грузов перевозки служат одним из ключевых элементов, формирующих логистическую цепочку грузов².

8. Эксперты согласны с тем, что эффективные логистические системы уже имеют и будут все в большей степени приобретать первостепенное значение для обеспечения конкурентоспособности экономики европейских стран. Эффективное управление цепочкой поставок стало одним из решающих средств, позволяющих данной отрасли промышленности перегнать своих конкурентов, и грузовые перевозки служат весьма важным элементом таких цепочек.

9. Поскольку настоящий документ согласно мандату и компетенции Рабочей группы затрагивает главным образом транспортные аспекты логистики грузов и вопрос об их

² Согласно оценкам, прямые затраты на логистику и логистические услуги во многих европейских странах составляют порядка 8-14% от валового внутреннего продукта (ВВП) (Франция: 10%, Германия: 7,8%, ЕС: 13,3%) с тенденцией к повышению. На их долю приходится 6-12% от общего числа занятых. Эти данные позволяют лишь получить представление о порядке величины, так как никакой надежной информации о функционировании логистического сектора не существует. Кроме того, дать точное определение этих понятий и оценить производительность этих секторов и занятость в них крайне трудно и никаких сопоставимых на международном уровне данных в этой связи пока не имеется.

взаимозависимости с интермодальными перевозками, далее используется термин **"организация грузовых перевозок и управление ими"**. Организация грузовых перевозок и управление ими сводятся к планированию, формированию, осуществлению транспортных грузов в рамках цепочки поставок и к поддержанию контроля за нею. Эти мероприятия все в большей степени проводятся специализированными поставщиками этих услуг, которые наблюдают зачастую за всей цепочкой поставок от производства до окончательного распределения и контролируют ее.

10. Стремительный рост цен на энергоносители особо неблагоприятно отразился на транспортном элементе цепочки поставок. В частности, полная зависимость автомобильного транспорта от нефти и необходимость сокращения выбросов парниковых газов уже влекут за собой сейчас и еще повлекут за собой в будущем дальнейший рост затрат, связанных с эксплуатацией этого вида наземного транспорта, которого будет весьма трудно избежать в краткосрочной перспективе.

11. Вместе с тем управляющие цепочками поставок стремятся добиться эффективности не только в отношении издержек, но и все в большей степени в плане качества предоставляемых услуг. Несмотря на то, что автомобильный транспорт зачастую занимает ведущие позиции в этой области, стремительно возрастающая интенсивность движения, в частности на основных европейских дорогах, привела к появлению серьезных проблем, связанных с пропускной способностью и заторами, не только в городских районах, но и все чаще при осуществлении перевозок на большие расстояния и не только в часы пик. В сочетании с нехваткой квалифицированных водителей и членов экипажа (отчасти из-за введения новых, более эффективных правил, регламентирующих часы работы и отдыха на автомобильном транспорте) элемент европейского транспортного сектора, отвечающий за поставки, испытывает на себе существенное давление. В то же время перед ним стоит задача корректировки растущего спроса управляющих цепочками поставок на дешевые, быстрые, надежные, гибкие и транспарентные перевозки.

12. Системы управления грузовыми перевозками в целом и интермодальными перевозками в частности тесно связаны друг с другом, так как концепция интермодальности позволяет способствовать и на самом деле способствует перемещению грузов теми видами транспорта, которые в наибольшей степени соответствуют требованиям управляющих цепочками поставок. Перемещение грузов в одной и той же грузовой единице (контейнере и т.д.) либо на одном и том же автотранспортном средстве позволяет гибко использовать автомобильные, железнодорожные и/или внутренние водные перевозки с учетом их скорости, имеющихся возможностей, заторов, запрещений движения транспорта или обязательных периодов отдыха при условии, что полученные преимущества будут перевешивать неизбежные затраты средств на перевалку грузов и затраты времени на интермодальные транспортные операции.

13. До недавнего времени развитие цепочек поставок осуществлялось при том понимании, что имеется неограниченный транспортный потенциал и дешевая нефть. Однако в настоящее время глобализация производства, перевозок и торговли должна рассматриваться в контексте проблем энергопоставок (нефтепоставок), ограниченных и зачастую изнашивающихся транспортных инфраструктур и возрастающего значения фактора устойчивости.

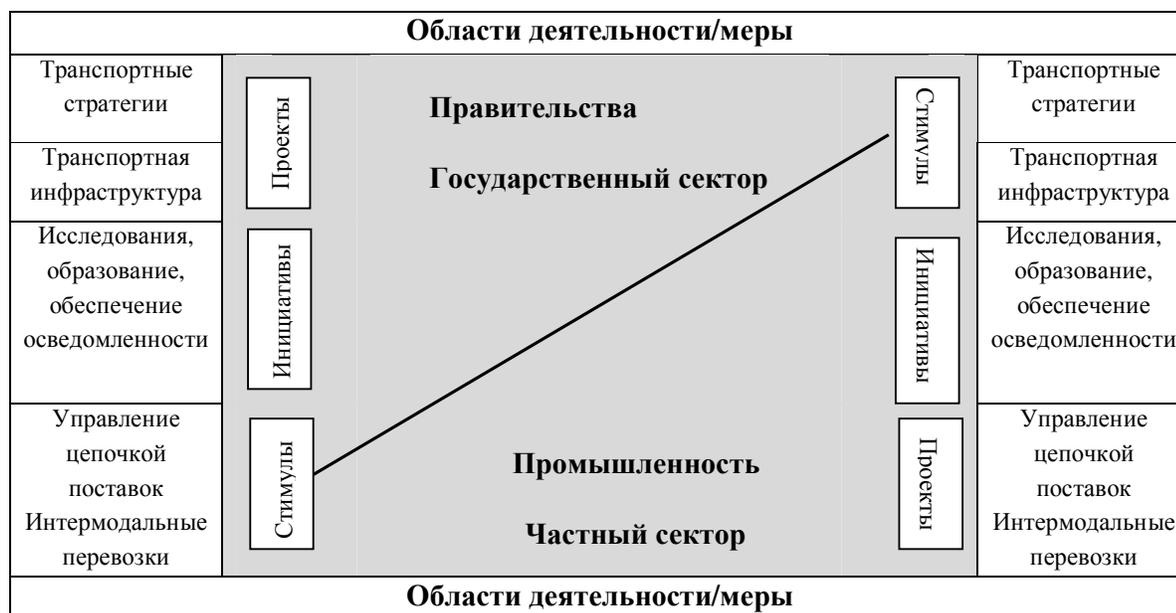
14. В сложившихся условиях невозможно добиться прогнозируемого в следующем десятилетии роста интенсивности и объема перевозок в Европе примерно на 30%, если не будут предусмотрены более эффективные логистические системы и средства управления цепочкой поставок, обеспечивающие возможность более рационального и разумного перемещения грузов, чем в прошлом. Поскольку по экологическим и финансовым причинам транспортная инфраструктура просто не в состоянии справиться с прогнозируемым ростом объема перевозок, существующая транспортная инфраструктура должна использоваться более эффективно, осуществляемые перевозки, возможно, следует консолидировать и при выборе интермодальных перевозок должны оптимальным образом использоваться все виды транспорта и имеющийся транспортный потенциал во всех местах и во все периоды времени. Данная задача стоит не только перед частным сектором (управляющими цепочками поставок, поставщиками логистических услуг, терминальными и транспортными операторами и т.д.), но и, в частности, перед правительствами.

III. РОЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВ В ОРГАНИЗАЦИИ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК И УПРАВЛЕНИИ ИМИ

15. Планирование, формирование, осуществление грузовых перевозок и поддержание контроля за ними в рамках управления цепочкой поставок относятся в первую очередь к разряду экономической деятельности. Это же касается и организации интермодальных перевозок. Вместе с тем, как уже отмечалось, весьма важная роль в этой сфере отводится правительствам. Логистические процессы, организуемые и оптимизируемые частным сектором, необязательно служат оптимальным решением для всей экономики или страны в целом. Правительства нуждаются в создании и сохранении институциональной основы, а также правил игры, с тем чтобы организация грузовых перевозок и интермодальных перевозок, а также управление ими осуществлялись 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.

16. Вместе с тем, как схематически обозначено на приведенной ниже таблице, правительства отвечают не только за нормативную, административную и институциональную основу, но и за обеспечение адекватной инфраструктуры, например за автомобильные дороги, железнодорожные линии и внутренние водные пути, 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). Кроме того, во многих странах ЕЭК ООН по линии ПГЧС уже осуществляются успешное финансирование и эксплуатация портов, терминалов и интермодальных транспортных центров.

Ответственность в области организации грузовых перевозок и управления ими



Источник: Адаптированная таблица, позаимствованная из Генерального плана Германии для грузовых перевозок и логистики.

17. Значительные возможности для координации и сотрудничества между государственным и частным секторами имеются также в области исследований, образования и обеспечения осведомленности. И наконец, организация цепочек поставок и международных перевозок и управление ими в большинстве стран рассматриваются в качестве частной экономической деятельности даже в тех случаях, когда правительство полностью владеет транспортными компаниями, например железнодорожными предприятиями и/или поставщиками логистических услуг. Однако существует четко выраженная тенденция к дальнейшей приватизации и снятию ограничений с рынков перевозок и логистических услуг во всех странах - членах ЕЭК ООН.

18. Таким образом, в области организации грузовых перевозок и управления ими существуют следующие три сферы деятельности, которые в полной или значительной мере относятся к компетенции правительств либо органов государственной власти на региональном, национальном или местном уровнях: транспортные и инфраструктурные стратегии, а также исследования, образование и обеспечение осведомленности.

А. Транспортные стратегии

19. Правительства несут ответственность за создание надлежащих нормативных, институциональных и административных условий, необходимых для обеспечения однородной конкурентной среды для всех участников грузовых перевозок, всех видов транспорта и перевалочных механизмов и создания возможностей для осуществления недискриминационных, устойчивых, безопасных и надежных грузовых перевозок в соответствии с национальными приоритетами. Под этим подразумеваются, кроме того, средства проведения государственной политики в области капиталовложений, а также

пошлины и сборы, связанные с перевозками, которые влияют на эффективность и стоимость грузовых перевозок и их конкурентоспособность.

20. Правительства также несут ответственность за координацию и согласование транспортных стратегий на международном уровне. Сегодняшние цепочки поставок не прерываются на национальных или субрегиональных границах. На самом деле они зачастую формируются таким образом, что способны преодолевать границы и использовать сравнительные преимущества национальной экономики различных стран, а также зачастую различающихся налоговых и нормативных систем. Это же касается организации грузовых перевозок и управления грузовыми перевозками, которые все в большей степени носят региональный характер и даже имеют глобальную ориентацию, как и участники этих перевозок. Для решения этих задач национальные транспортные стратегии должны координироваться и согласовываться со стратегиями других стран и регионов.

21. И наконец, для проведения эффективной транспортной политики правительства должны осознавать и учитывать на федеральном, провинциальном и муниципальном уровне основные причины и требования организации грузовых перевозок и управления ими, которые определяют транспортный спрос, качественный уровень перевозок, выбор вида транспорта и характер землепользования (расположение логистических центров и интермодальных терминалов). Это имеет особое значение для стран Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии (ВЕКЦА), экономика которых в настоящее время также стремительно интегрируется в процессы формирования глобальных цепочек поставок и транспортной логистики.

В. Транспортная инфраструктура

22. Правительства отвечают за обеспечение и сохранение адекватной транспортной инфраструктуры и за применение правил и предписаний, касающихся ее использования. Помимо автомобильных, железнодорожных и внутренних водных сетей, правительства несут ответственность за планирование землепользования и выделение надлежащих территорий для портов, интермодальных терминалов, центров перевалки и распределения грузов, а также грузовых центров.

23. Полномочия по принятию таких территориальных решений зачастую передаются местным или региональным органам, которые не всегда способны рассматривать проблемы в достаточно крупном масштабе. Так, центральные и/или федеральные органы власти, зачастую в сотрудничестве с соседними странами, могут в таких случаях координировать или даже направлять местные процессы планирования и принятия решений.

С. Исследования, образование и обеспечение осведомленности

24. В сотрудничестве с профессиональными организациями и при их поддержке правительства несут ответственность за проведение исследований в целях более глубокого понимания воздействия, которое оказывает управление цепочками поставок и логистическими системами на транспортные услуги, транспортный спрос и выбор вида транспорта. Под руководством Европейской комиссии в рамках Европейского союза

осуществляются многочисленные исследовательские проекты в этой области, некоторыми из которых конкретно затрагиваются проблемы взаимосвязи между логистикой грузовых перевозок и интермодальностью.

25. В целях реагирования на появление еще более утонченных систем логистики грузовых перевозок и оптимального использования ограниченной транспортной инфраструктуры государственные органы власти также стимулируют применение интеллектуальных транспортных систем (ИТС). Кроме того, правительства предпринимают важные шаги по стимулированию роли логистики грузовых перевозок и управления цепочкой поставок, а также по обеспечению у специалистов в данной области промышленности необходимого для принятия обоснованных решений опыта и ноу-хау. Другим важным и зачастую упускаемым из виду фактором служит восприятие широкой общественностью роли грузовых перевозок и логистики с точки зрения экономического развития. Органы государственной власти должны обеспечивать в данной связи необходимую информацию и транспарентность в соответствии с национальными и международными нормами и правилами.

IV. ДЕЙСТВИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВ НА НАЦИОНАЛЬНОМ И СУБРЕГИОНАЛЬНОМ УРОВНЯХ

26. Правительства создают лишь надлежащие нормативные, финансовые и образовательные условия организации грузовых перевозок и управления этими перевозками. Однако органам государственной власти важно обеспечить оперативную подготовку и реализацию таких рамочных условий, с тем чтобы с самого начала не только создать однородную конкурентную среду для всех участников этой деятельности в условиях транспарентности и дать директивные указания промышленности, но и сформировать всеобъемлющую и последовательную структуру, которая позволила бы всем органам государственной власти, в том числе на местном и муниципальном уровнях, действовать в соответствии с одинаковыми принципами. Последнее из указанного выше имеет особое значение для рационального планирования землепользования и выбора места для размещения грузовых центров и центров распределения грузов.

A. Деятельность на национальном уровне

27. Некоторые государства – члены ЕЭК ООН уже отреагировали на эти задачи. Они уже определили или в настоящее время определяют в тесном сотрудничестве с заинтересованными отраслевыми группами и другими участниками роль и ответственность правительств и неправительственных структур в данной сфере. Они также занимаются выработкой соответствующих нормативных, финансовых и образовательных стратегических мер, которые могли бы способствовать повышению эффективности и устойчивости грузовых и интермодальных транспортных систем, интегрированных в современную логистику и цепочки поставок.

28. Например, Германия в начале 2008 года приняла Генеральный план для грузовых перевозок и логистики, который призван повысить конкурентоспособность логистического сектора страны и обеспечить оптимальную схему организации, финансирования и использования грузовых транспортных систем. Этот план также должен способствовать структурным изменениям и устойчивому развитию и наконец

(но не в последнюю очередь), более четкому пониманию общественностью экономического значения грузовых перевозок и логистики. Генеральный план Германии был подготовлен с участием правительственных и неправительственных экспертов от всех заинтересованных секторов и содержит 27 конкретных предложений, которые должны быть реализованы после того, как будут скоординированы соответствующие политические меры³.

29. Другим примером служит логистический план Португалии, в силу которого еще в 2006 году были сформированы комплексные нормативные структуры и схемы планирования для развития сети логистических центров в стратегических местах этой страны. Этим планом предусмотрено оказание поддержки логистической деятельности в стране с целью более эффективного использования существующей транспортной сети и стимулирования железнодорожных перевозок и перевозок между портами и внутренними районами страны. По мнению правительства, этот план является средством более эффективного осуществления законодательной власти и стимулирования логистических изменений. Задача строительства, финансирования и эксплуатации логистических центров возложена на частный сектор⁴.

В. Деятельность на субрегиональном уровне

30. Что касается субрегионального уровня, то в октябре 2007 года Европейская комиссия приняла план действий в области логистики грузовых перевозок в качестве составного элемента более крупного пакета мер для повышения эффективности и устойчивости грузовых перевозок, включающего также такие аспекты, как железнодорожные сети, ориентированные на грузовые перевозки, новые портовые стратегии, "морские магистрали" и общее европейское морское пространство без каких-либо границ.

31. Задачи, предложенные в этом плане действий, были обозначены на основе всеобъемлющих консультаций с заинтересованными сторонами и охватывают четыре широкие темы, а именно: инновационный потенциал, качество, упрощение и экологически чистый транспорт. В этом контексте Европейская комиссия разрабатывает "дорожную карту" для реализации системы электронной документации, которая определяет концепцию безбумажного, электронного потока информации, сопровождающего физическое перемещение грузов. Кроме того, с целью нахождения практических решений, включая принятие нормативных мер, продолжаются мероприятия по использованию возможностей логистики грузовых перевозок для решения проблемы заторов на дорогах.

32. К числу других аспектов, затронутых в этом плане действий, относятся показатели эффективности систем логистики грузовых перевозок и сопоставительный анализ интермодальных терминалов. Также запланировано проведение исследований по вопросу о гармонизации транспортной документации и ее автоматической обработке, а также о стандартах на вес и габариты транспортных средств, установленных в директиве 96/53/ЕС; эти исследования должны быть завершены в 2008 году. И наконец, к концу

³ Более полную информацию см. на следующем вебсайте: <<http://www.bmvbs.de/verkehr/Gueterverkehr-Logistik-,2829/Masterplan.htm>>.

⁴ Подробную информацию см. в неофициальном документе № 7 (2007) WP.24.

2008 года планируется определить ряд "зеленых коридоров", в которых каботажные, железнодорожные, автомобильные перевозки и перевозки по внутренним водным путям дополняли бы друг друга и позволяли бы обеспечивать перевозочную деятельность без нанесения вреда окружающей среде⁵.

V. ДЕЙСТВИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА НА МЕЖДУНАРОДНОМ УРОВНЕ: ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ЕЭК ООН

33. Ответственность правительств и меры, которые они должны принять для оказания воздействия на организацию грузовых перевозок и управление ими, распространяются на широкий диапазон деятельности и выходят далеко за рамки задач, которые обычно рассматриваются на международном уровне Рабочей группой ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике. Несмотря на то, что многие из видов ответственности и мер правительств в этой области необязательно соответствуют межправительственным нормам, стандартам или нормативным мерам, обмен опытом и примерами оптимальной практики между странами на глобальном уровне (Организация Объединенных Наций) или региональном уровне (ЕЭК ООН) (с охватом 56 стран общеевропейского региона, а также Северной Америки), возможно, является полезным и позволяет получить ориентиры для деятельности на международном уровне.

34. Кроме того, в силу изложенных выше соображений логистические процессы и аспекты организации грузовых перевозок и управления ими имеют важное международное измерение и, возможно, нуждаются в отражении в рамках последовательных и согласованных на международном уровне правительственных стратегиях. В нынешней программе работы Рабочей группы уже предусмотрен ряд межправительственных мероприятий, которые имеют прямое или косвенное отношение к организации грузовых перевозок и управлению ими и к проблеме взаимоотношения между ними и интермодальными перевозками. Эта деятельность, вероятно, нуждается в анализе и оптимизации в соответствии с нижеизложенными предложениями и, возможно, должна проводиться в консультации или в сотрудничестве с другими органами ЕЭК ООН и другими компетентными межправительственными и неправительственными организациями.

35. Деятельность, которая кратко охарактеризована ниже, подпадает под мандат и компетенцию Рабочей группы ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) и может дать дополнительные преимущества на межправительственном и общеевропейском уровне. В случае некоторых из видов этой деятельности, например по режимам гражданской ответственности, возможно, необходимо учредить конкретные группы экспертов для решения весьма конкретных и сложных технических и правовых вопросов.

36. В области международной транспортной политики и нормативных мер:

- 1) **Мониторинг и анализ национальных мер** по оказанию воздействия на организацию грузовых перевозок и управления ими с целью активизации

⁵ Более полную информацию см. следующем вебсайте: <http://ec.europa.eu/transport/logistics/freight_logistics_action_plan/action_plan_en.htm>.

использования интермодальных перевозок и подготовки набора стратегических мер и механизмов, которые в зависимости от сложившихся в стране условий можно было бы использовать в данной связи. Следует учитывать также соответствующие резолюции ЕКМТ по комбинированным перевозкам.

- 2) Обзор и возможное изменение "**типовых**" **планов действий и соглашений о партнерстве** 2005 года, включая показатели качества работы по развитию интермодальных перевозок, на основе логистических требований, критериев и параметров ответственности.
- 3) Анализ проекта конвенции ЮНСИТРАЛ и пересмотр деятельности по **режимам гражданской ответственности и положений об интермодальных наземных перевозках** в общеевропейском контексте.
- 4) Внесение вклада в развитие **концепций и показателей, позволяющих оценивать логистические изменения** и устанавливать критерии для организации грузовых перевозок, включая интермодальные перевозки, сети и терминалы, и для управления ими.

37. В области международной транспортной инфраструктуры и критериев качества работы:

- 1) **Анализ существующей инфраструктуры и эксплуатационных характеристик, указанных в Соглашении СЛКП**, включая прилагаемый к нему Протокол о перевозках по внутренним водным путям, с целью повышения стандартов эксплуатационной совместимости и установления критериев эффективной организации грузовых перевозок и международных интермодальных перевозок и управления ими. Следует учитывать трудности и затраты, связанные с изменением таких стандартов.
- 2) Обзор **минимальных требований к терминалам СЛКП** с целью оптимизации перевалочных и логистических процедур и включения механизмов оптимального размещения, строительства и эксплуатации терминалов, грузовых центров и центров распределения, пунктов пересечения границ и станций смены колесных пар, а также паромных соединений/портов.
- 3) **Включение в СЛКП** (а также, возможно, в СМА и СМЖЛ) **логистических требований** с целью повышения потенциала и эффективности **перевозок между портами и внутренними районами**.

38. В области обмена информацией относительно исследований, образования и обеспечения осведомленности:

- 1) Обмен примерами оптимальной практики по вопросу о **новых концепциях, конструкции, весе и размерах интермодальных грузовых (транспортных) единиц** с учетом существующих ограничений веса и размеров, предусмотренных в национальных, международных и субрегиональных (Европейский союз) правилах.
- 2) Обмен примерами оптимальной практики при **подготовке и осуществлении национальных планов действий или генеральных планов в области логистики**.
- 3) Осуществление контроля за развитием **интеллектуальных транспортных систем** и подготовка компендиума и контрольного перечня таких услуг.
