



КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ  
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ  
ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Distr.  
LIMITED

TD/B/CN.4/GE.1/L.1  
27 October 1993

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

СОВЕТ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ  
Постоянный комитет по развитию секторов  
услуг (морские перевозки)  
Межправительственная группа экспертов  
в области портов  
Женева, 25 октября 1993 года  
Пункт 6 повестки дня

ПРОЕКТ ДОКЛАДА МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ  
В ОБЛАСТИ ПОРТОВ

Дворец Наций, Женева, 25-29 октября 1993 года

Докладчик: г-н М. Хелифи (Алжир)

СОДЕРЖАНИЕ

<u>Глава</u>	<u>Пункты</u>
Вступление .....	1 - 7
I. Организация портового хозяйства и управление им Публикации и техническое сотрудничество .....	8 - 22
II. Организационные вопросы .....	23 - 25

Примечание для делегаций

Настоящий проект доклада представляет собой предварительный текст, распространяемый для одобрения делегациями.

Просьбы о внесении поправок, - которые должны представляться на английском или французском языке, - следует направлять не позднее пятницы, 5 ноября 1993 года, в:

The UNCTAD Editorial Section  
Room E.8106  
Fax No. 907 0056  
Tel. No. 907 5656

ВСТУПЛЕНИЕ

1. Межправительственная группа экспертов в области портов провела свою сессию 25-29 октября 1993 года во Дворце Наций, Женева, во исполнение решения, принятого Советом по торговле и развитию на его тридцать девятой сессии в марте 1993 года.

2. Совет по торговле и развитию утвердил следующий круг ведения Межправительственной группы экспертов:

"Группа экспертов изучит факторы, которые способны внести вклад в эффективную организацию работы и устойчивое развитие портов и связанных с ними услуг в целях повышения конкурентоспособности сектора морских перевозок и расширения возможностей для торговли.

При выполнении этой задачи Межправительственная группа экспертов:

а) сосредоточит внимание на двух основных элементах новой программы работы, а именно:

организация портового хозяйства, включая вопросы, касающиеся приватизации, коммерциализации, дерегулирования и существующего законодательства;

управление портовым хозяйством, включая вопросы, касающиеся развития людских ресурсов, перспективного планирования, маркетинга, устойчивого развития и инвестиционных потребностей;

б) дополнит имеющуюся у секретариата информацию материалами, представленными отдельными портами, об опыте, накопленном в области организации портового хозяйства и управления им;

с) проведет оценку возможностей расширения регионального сотрудничества между портами в области организации портового хозяйства и управления им с должным учетом конкуренции между портами;

д) проведет обзор существующих публикаций, подготовленных секретариатом по просьбе Межправительственной группы экспертов в области порта, созданной в 1990 году, путем:

- i) анализа их распространения и оценки проявленного к ним интереса, возможности реализации содержащихся в них соответствующих рекомендаций и характера дополнительной информации, необходимой для развития конкурентоспособных портов и связанных с ними услуг, в частности портов развивающихся стран и стран с экономикой переходного периода;

- ii) выяснения мнения портового сектора о существующих пробелах в имеющейся информации по вопросам организации портового

хозяйства и управления им, получаемой из таких источников, как международные организации, ассоциации портов, семинары, конференции и публикации, в целях выявления необходимости в улучшении распространения имеющейся информации;

- iii) выяснения мнения специалистов по конкретным темам утвержденной программы работы, которым Постоянный комитет по развитию секторов услуг (морские перевозки) должен уделить первоочередное внимание;

е) рассмотрит работу, сделанную секретариатом в области подготовки кадров и технического сотрудничества по вопросам управления портовым хозяйством, проведет оценку ее вклада в развитие конкурентоспособных портов и связанных с ними услуг и в этой связи оценит потребности, которые не покрываются различными двусторонними и многосторонними механизмами подготовки кадров, с целью выявления возможных направлений для будущей деятельности ЮНКТАД в данной области; и

ф) подготовит доклад по вышеуказанным вопросам для представления Постоянному комитету по развитию секторов услуг (морские перевозки) на его второй сессии".

3. В ходе сессии Международная группа экспертов провела ... официальных и ... неофициальных заседаний.

#### Вступительные заявления

4. Председатель в своем вступительном заявлении в краткой форме изложила задачи Группы, которая должна рассмотреть факторы, влияющие на эффективное и устойчивое развитие портов, изучить средства повышения конкуренции и расширения потенциальных возможностей мировой торговли благодаря развитию портов. Она отметила, что сессия Межправительственной группы экспертов проводится своевременно, поскольку порты мира скоро вступят в новое столетие своего существования и поскольку страны и правительства возлагают большие надежды на будущее процветание их народов благодаря расширению мировой торговли. Это расширение мировой торговли и темпы ее развития поставят перед портами серьезные задачи в деле расширения их возможностей и объема их услуг при одновременном сокращении эксплуатационных издержек. Вместе с тем концентрация мощи в руках сверхкрупных транспортных компаний увеличивает риски для портов, поскольку изменение маршрутов может существенным образом изменить объемы перевозимых грузов. Эти стоящие перед портами проблемы еще более обостряются в связи с законным беспокойством о состоянии окружающей среды. Она высказала мнение, что порты могут решить эти проблемы, прибегая, во-первых, к перспективному планированию, образуя, во-вторых, союзы с

партнерами для извлечения взаимных экономических выгод и укрепляя, в-третьих, партнерские отношения с городами таким образом, чтобы города и порты могли объединить свои усилия в целях обеспечения устойчивого развития.

5. Генеральный секретарь ЮНКТАД отметил, что присутствие на сессии высоких должностных лиц и директоров портов из многих стран свидетельствует о их доверии к ЮНКТАД. Группа должна рассмотреть ключевые вопросы, каковыми являются организация портового хозяйства и управление им, включая приватизацию, дерегулирование, коммерциализацию, маркетинг, развитие людских ресурсов, устойчивое развитие, региональное сотрудничество, а также оценить техническое сотрудничество и подготовку кадров, осуществляемые секретариатом ЮНКТАД. Между эффективным управлением и устойчивым развитием портов и расширением возможностей для торговли существует прямая связь. Он отметил, что ЮНКТАД стремится оказывать поддержку международным портовым организациям путем подготовки кадров по вопросам управления портовым хозяйством и организации технического сотрудничества, и, в частности, обратил внимание на роль ЮНКТАД в реконструкции порта Могадишо в Сомали. В заключение он сообщил, что две международные портовые организации проведут короткие совещания в Женеве в сотрудничестве с совещанием Межправительственной группы экспертов, что является позитивным шагом на пути укрепления сотрудничества.

6. Исполняющий обязанности директора Отдела развития услуг заявил, что, хотя серьезнейшие проблемы, с которыми сталкиваются порты, возникают вследствие неадекватной организации портового хозяйства и управления им, это, в свою очередь, зачастую является результатом чрезмерного вмешательства со стороны центральных государственных органов. Механизмы реструктуризации, коммерциализации и приватизации представляют собой те средства, которые позволяют улучшить ситуацию благодаря развитию ориентирующихся на рынок и финансово самостоятельных портов. На сессии предстоит рассмотреть такие важные темы, как законодательство в области портов, которые необходимы на местном, национальном и международном уровнях, с тем чтобы обеспечить эффективное развитие и эксплуатацию портов, а также устойчивое развитие, целями которого является экономическое развитие в сочетании с охраной окружающей среды и справедливым распределением соответствующих выгод и издержек. Региональным и международным портовым организациям и ассоциациям была направлена просьба представить информацию о потенциальных возможностях расширения регионального сотрудничества между портами. Учебные программы ЮНКТАД стали носить более взаимодополняющий характер и предназначаются для среднего и старшего управленческого звена. В этой связи он поблагодарил правительства Бельгии, Нидерландов и Франции за их финансовую помощь в этой

области. Межправительственной группе экспертов предстоит также рассмотреть состояние технического сотрудничества ЮНКТАД на примере работы, проделанной ЮНКТАД в Сомали в связи с реконструкцией сомалийских портов.

7. Представитель Группы 77 (Алжир) предложил Группе с признательностью отметить самоотверженную работу экспертов, находящихся в Могадишо.

Глава I

ОРГАНИЗАЦИЯ ПОРТОВОГО ХОЗЯЙСТВА И УПРАВЛЕНИЯ ИМ  
(пункт 3 повестки дня)

ПУБЛИКАЦИИ И ТЕХНИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО  
(пункт 4 повестки дня)

8. Для рассмотрения этих пунктов повестки дня Межправительственной группе экспертов были представлены следующие документы:

"Организация портового хозяйства и управление им: доклад секретариата ЮНКТАД" (TD/B/CN.4/GE.1/2);

"Современные принципы управления и организации в области портов" (TD/B/C.4/AC.7/13) (справочный документ);

"Правовые аспекты управления портами" (UNCTAD/SHIP/639) (справочный документ);

"Перспективное планирование работы портов" (UNCTAD/SHIP/646) (справочный документ);

"Портовый маркетинг и задача создания портов третьего поколения" (TD/B/C.4/AC.7/14);

"Управление людскими ресурсами в портах и их развитие" (UNCTAD/SHIP/644);

"Вопросы устойчивого развития в деятельности портов" (UNCTAD/SDD/PORT/1).

9. Представитель Международной ассоциации портов и гаваней (МАПГ) отметил вклад этой Ассоциации в международное сотрудничество портов, почеркнув при этом, что помощь развивающимся странам осуществляется через посредство комитета по развитию людских ресурсов этой Ассоциации.

10. Представитель Постоянной международной ассоциации конгрессов по судоходству (ПМАКС) рассказал о работе ПМАКС и Постоянного комитета по развитию и сотрудничеству (ПКРС). Ассоциация, являющаяся неполитической и некоммерческой организацией технического характера, стремится содействовать развитию внутреннего и морского судоходства, поощряя работы в области проектирования, сооружения, совершенствования, обслуживания и эксплуатации внутренних и морских водных путей и портов. Он рассказал об истории и структуре ПМАКС, ее технической деятельности и ее публикации и о том, как ПКРС работает, оказывая помощь развивающимся странам. В заключение он информировал о стремлении ПМАКС расширить свое сотрудничество с ЮНКТАД.

11. Представитель Перу отметил, что после последнего совещания ЮНКТАД по вопросам портов во многих странах произошли различные политические и структурные перемены, в связи с чем представляется весьма целесообразным рассмотреть вопросы перестройки деятельности портов и установления уровней тарифов. Он поблагодарил ЮНКТАД за техническое сотрудничество с Перу.

12. Представитель Японии вкратце рассказал о работе портов в его стране и их решающей роли, которую они играют в экономике содействия торговле. Порты считаются стратегическим средством, обеспечивающим национальное и региональное развитие. Основная ответственность за управление портовым хозяйством возлагается на местные органы власти, а правительство страны отвечает за координацию и техническую финансовую помощь в целях развития портов. Обработкой грузов занимается частный сектор, и такое разделение труда хорошо зарекомендовало себя в Японии. Японские порты в настоящее время превращаются в порты третьего поколения, более целенаправленно ориентируясь на рынок и тесные связи между городами и портами. Развитие базовой инфраструктуры, координация и планирование входят в обязанности портовых властей, а все остальное, включая надстройку, оборудование и его эксплуатацию, отдается на усмотрение частного сектора. Сравнительный анализ ситуации в различных странах позволил бы странам выбрать для себя наилучшую стратегию. Он подчеркнул, что портовая администрация не должна забывать, что порты должны оказывать надежные и эффективные услуги своим клиентам. Наконец, региональное сотрудничество, например между основными и фидерными портами и даже между конкурирующими между собой портами, является возможным и взаимовыгодным делом, и дискуссии в Международной группе экспертов будут содействовать расширению такого сотрудничества.

13. Представитель Йемена отметил возможности улучшения сотрудничества между портами, находящимися на обоих концах морских торговых маршрутов. Он высказал мнение, что организуемые силами ЮНКТАД семинары и ее консультативные услуги позволят укрепить транспортную цепочку.

14. Представитель Группы 77 (Алжир) отметил важность обсуждаемых вопросов для развивающихся стран и стран, находящихся на переходном этапе. Развитие транспортных возможностей составляет важнейшую часть процесса развития торговли, и сессия Межправительственной группы экспертов пользуется полной поддержкой со стороны развивающихся стран.

15. Представитель Ливана сказал, что быстрые темпы технологического обновления портов затрудняют развивающимся странам окупать свои инвестиции. Для развивающихся стран важно получить от развитых стран информацию об их опыте - хорошем и плохом - в деле окупаемости инвестиций.

16. Представитель МОТ рассказал об основных направлениях деятельности МОТ в области портовой индустрии до конца 1995 года. МОТ проводит в апреле 1995 года региональное совещание стран Азии и Тихого океана по социальным и трудовым проблемам, возникающим в связи с структурной перестройкой; после этого совещания в декабре 1995 года в Женеве состоится совещание всех стран

мира по этой проблематике. В настоящее время МОТ разрабатывает программу для портовых работников, которая предназначается для подготовки руководителей контейнерных терминалов и включает 30 учебных программ, рассчитанных примерно на 500 учебных часов. Начиная с 1986 года МОТ координирует программу технического сотрудничества между развивающимися странами в Латинской и Центральной Америке с целью стандартизации учебных программ в области портового хозяйства; этот опыт будет использован при разработке подобной программы для стран Азии. В заключение он подтвердил, что программа технического сотрудничества МОТ будет продолжаться, в частности, имея в виду подготовку портовых рабочих.

17. Представитель Мексики рассказал о принимаемых в его стране мерах с целью модернизации портовой системы. Основная цель этих мер состоит в том, чтобы повысить эффективность эксплуатации портов и управления портовым хозяйством на основе программы децентрализации, дерегулирования и приватизации. Каждый порт получит оперативную и финансовую самостоятельность в лице Всеобщей портовой администрации (ВПА), которая вначале будет государственной, а затем сможет быть передана частному сектору. Многие законы, касающиеся деятельности портов, нуждаются в пересмотре. ВПА должна заключать субподряды на отдельные операции, с тем чтобы поощрять конкуренцию; объем иностранных инвестиций ограничивается 49%. Он поблагодарил ЮНКТАД за ее помощь в области подготовки кадров на базе программы ТРЕЙНМАР.

18. Представитель Индии отметил, что транспортный сектор конкурирует с другими ключевыми секторами, такими, как здравоохранение, образование, жилищное строительство и т.д., в том, что касается получения экономических ресурсов, в связи с чем следует оптимально использовать существующие возможности. Основная слабость индийских портов заключается в неадекватном использовании инфраструктуры, неправильной трудовой практике, отсутствии знаний о новейших методах управления и в отсутствии политики устойчивого развития людских ресурсов. Упрощение документации и процедур позволило бы значительно повысить эффективность. Опыт других стран в деле перестройки их портового сектора будет иметь большое значение для Индии при изучении этого вопроса.

19. Представитель Хорватии описал состояние портового хозяйства в его стране. В прошлом порты работали на основе самофинансирования без какой-либо государственной помощи на цели создания инфраструктуры. Сейчас положение дел изменилось, поскольку новое правительство признало важность портов для развития страны; разрабатывается портовое законодательство, с тем чтобы



передать порты частному сектору, имея в виду, что государственный сектор будет действовать в качестве органа, сдающего порты в аренду. В связи с этим вопрос перестройки работы портов имеет большое значение для его страны.

20. Представитель Бразилии отметил, что его страна не осуществляет программу приватизации, а, напротив, приступила к программе дефедерализации, т.е. децентрализации портов. С этой целью в настоящее время после длительного процесса меняется законодательство, которое позволит частному сектору работать на концессионных условиях. Совет портовых администраций состоит из представителей правительства, операторов, пользователей и профсоюзов. Документация нуждается в упрощении, а тарифы должны регулярно корректироваться с учетом высоких темпов инфляции в Бразилии. В заключение он указал на важность переговоров со всеми сторонами, с тем чтобы обеспечить достижение целей в том, что касается повышения эффективности, развития инфраструктуры и вопросов занятости.

21. Представитель Гвинеи вкратце рассказал о развитии порта Конакри после 1980 года. Финансовые средства, предоставленные международными и национальными банками развития, позволили модернизировать инфраструктуру, и с 1987 года частный сектор обеспечивает обработку и хранение грузов в порту. Портовая администрация взяла на себя ответственность за положение портовых рабочих, а частный сектор заменил государственных работников, которые прошли переподготовку. Благодаря поддержке и стимулированию со стороны правительства и портовой администрации этот опыт оказался позитивным, а приватизация зарекомендовала себя хорошим средством, позволяющим расширить и улучшить портовое хозяйство.

22. Представитель Норвегии отметил, что в его стране порты были приватизированы уже несколько десятилетий тому назад, причем наземная инфраструктура и причалы принадлежат портовой администрации, хотя некоторые частные фирмы создали и эксплуатируют свои собственные терминалы. Операторы отвечают за маркетинг перед клиентами, а портовые власти считают операторов терминалов своими клиентами. Государственные инвестиции в портовое хозяйство должны тщательно координироваться посредством плана развития транспорта, с тем чтобы избежать завышенного финансирования в ответ на просьбы частных операторов. Следует контролировать тарифы, с тем чтобы поддерживать интенсивное использование внутренних водных путей, которые имеют преимущество перед дорожным транспортом с точки зрения охраны окружающей среды.

## Глава II

### ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ

#### A. Открытие сессии

23. Сессия была открыта в понедельник, 25 октября 1993 года, исполняющим обязанности директора Отдела развития услуг.

#### B. Выборы должностных лиц

24. На первом пленарном заседании, состоявшемся 25 октября 1993 года, Межправительственная группа экспертов избрала г-жу Лилиан Либурди (Соединенные Штаты Америки) Председателем, г-на Динеша К. Афзулпуркара (Индия) заместителем Председателя и г-на Менуара Хелифи (Алжир) докладчиком.

#### C. Утверждение повестки дня и организация работы

25. На своем первом пленарном заседании Межправительственная группа экспертов утвердила следующую повестку дня:

1. Выборы должностных лиц
2. Утверждение повестки дня и организация работы
3. Организация портового хозяйства и управление им
4. Публикации и техническое сотрудничество
5. Прочие вопросы
6. Утверждение доклада Межправительственной группы экспертов  
Постоянному комитету по развитию секторов услуг (морские перевозки).

#### D. Прочие вопросы

(Пункт 5 повестки дня)

[Будет дополнено соответствующим образом]

E. Утверждение доклада Межправительственной группы экспертов  
Постоянному комитету по развитию секторов услуг (морские перевозки)

(Пункт 6 повестки дня)

[Будет дополнено]