



КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Distr.
LIMITED

TD/B/CN.4/L.15/Add.1
8 June 1995

RUSSIAN
Original: ENGLISH

СОВЕТ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Постоянный комитет по развитию секторов
услуг: содействие формированию
конкуренентоспособных секторов услуг
в развивающихся странах:
МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

[МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ]

Третья сессия

Женева, 6 июня 1995 года

Пункт 7 повестки дня

**ПРОЕКТ ДОКЛАДА ПОСТОЯННОГО КОМИТЕТА ПО РАЗВИТИЮ СЕКТОРОВ УСЛУГ:
СОДЕЙСТВИЕ ФОРМИРОВАНИЮ КОНКУРЕНТОСПОСОБНЫХ СЕКТОРОВ УСЛУГ
В РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАНАХ - МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ
О РАБОТЕ ЕГО ТРЕТЬЕЙ СЕССИИ**

Докладчик: г-н Абдул Вахаб Арсад (Малайзия)

Добавление

ОБЩИЕ ПРЕНИЯ (продолжение), ПУНКТЫ 3, 4 И 5

Примечания 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, 9 июня 1995 года**, в:

The UNCTAD Editorial Section
Room E.8104
Fax No. 907 0056
Tel. No. 907 5656/5655

Ораторы:

Мексика

Австралия

Колумбия (от имени Андской группы)

ЦАИС

МОТ

Тунис

Литва

Исполняющий обязанности начальника
Отдела по развитию секторов услуг

Польша

Гана (от имени Африканской группы)

Российская Федерация

Индия

Китай

Глава I

ОБЩИЕ ПРЕНИЯ

(продолжение)

1. Представитель Мексика отметил большое значение смешанных перевозок для международной торговли товарами, поскольку на их долю приходится значительная часть окончательных транспортных издержек. Хотя Мексика в 1980 году ратифицировала Конвенцию о смешанных перевозках, к 1989 году она пришла к выводу о необходимости развития более конкурентного рынка и введения в действие национальных правил, регулирующих смешанные перевозки. В соответствии с этими правилами пользователи могут заключать либо контракты на смешанные перевозки, либо контракты на перевозки отдельными видами транспорта в рамках международной торговли, могут выбирать перевозчика на основе оперативных условий и тарифов, а также использовать временно импортированные контейнеры для целей внутренней торговли. В результате этого несколько новых транспортных операторов зарегистрировались в качестве ОСП. В целях совершенствования операций путем применения новой технологии и упрощения таможенной документации была налажена координация между государственным и частным секторами. Оратор отметил, что одним из решающих условий для развития эффективного сектора смешанных перевозок является подготовка кадров, и в этой связи предложил ЮНКТАД продолжать ее программу развития людских ресурсов. В заключение он отметил, что Мексика хочет в ближайшем будущем присоединиться к сети ТРЕЙНМАР.

2. Представитель Австралии заявил, что в ходе дискуссии по вопросам смешанных перевозок основное внимание следует уделять интересам грузоотправителей, а не интересам поставщиков транспортных услуг и что следует избегать ограничений в отношении операторов смешанных перевозок.

3. Представитель Колумбии, выступая от имени Андской группы, заявила, что отмена схем резервирования грузов в государствах – членах Андской группы начиная с 1993 года оказала значительное воздействие на услуги в области морского транспорта и на сектор морских перевозок в субрегионе. Отмена резервирования грузов серьезно подорвала конкурентные преимущества судовладельцев региона, и вызывает сожаление тот факт, что меры по либерализации, принятые в регионе, не нашли взаимности у других стран, которые требуют заключения двусторонних соглашений для получения доступа к грузам.

Поэтому Андская группа, действуя в консультации с Андской ассоциацией судовладельцев, сочла необходимым установить общие критерии, с тем чтобы обеспечить эффективную коммерческую взаимность. Без ущерба для справедливой конкуренции Группа готовит нормативный документ, который будет регулировать доступ к грузам, перевозимым из субрегиона, при этом планируется предоставить преференциальный режим транспортным компаниям из других латиноамериканских стран, что позволит рационализировать услуги и добиться экономического подъема торговых флотов в субрегионе. Рассматриваются также и другие общие нормы, направленные на повышение конкурентоспособности торговых флотов в субрегионе. Основные рассматриваемые механизмы предусматривают учреждение андского регистра судов, подготовку законодательства, облегчающего лизинг судов, и принятие норм о конкуренции в целях недопущения несправедливой коммерческой практики.

4. ЮНКТАД следует продолжать рассматривать вопросы морского транспорта. Оратор твердо уверена в том, что опыт, накопленный ЮНКТАД, имеет огромное значение для выработки и распространения принципов, направленных на рационализацию конкуренции в этом важном секторе услуг. Она подчеркнула важную роль ЮНКТАД в области развития людских ресурсов и вновь подтвердила ее значение в области морских перевозок, портов и морского законодательства. Она высоко оценила юридическую помощь ЮНКТАД и поддержку, которую она оказывает Андской группе в целях повышения конкурентоспособности ее национальных торговых флотов. Она особо упомянула учреждение андского реестра судов и правовые меры, направленные на облегчение лизинга судов. Во всех этих областях и в сфере нормативной базы смешанных перевозок секретариат ЮНКТАД обладает необходимыми правовыми знаниями. Что касается смешанных перевозок, то она проинформировала Комитет о том, что Андская группа недавно ввела в действие общее законодательство, применимое ко всем государствам-участникам. Она подчеркнула, что подготовка кадров должна входить в число институциональных приоритетов. Важное значение для улучшения транспортных услуг имеет техническая помощь, особенно в том, что касается создания механизмов для повышения конкурентоспособности, таких, как смешанные перевозки. Странам следует оказывать поддержку ЮНКТАД в получении финансовых средств для оказания технической помощи.

5. Представитель Центральноамериканской интеграционной системы (ЦАИС) от имени стран Центральной Америки выразил признательность ЮНКТАД и донорам за оказанную техническую помощь, в частности в рамках программ ТРЕЙНМАР и ЛЕГИСМАР. Обе

программы оказывают благотворное влияние на торговлю, облегчая адаптацию к последним изменениям в области морских перевозок. Он подчеркнул, что в рамках проектов невозможно обеспечить полную корректировку в пределах какого-либо установленного срока и что страны-получатели должны сами позитивно реагировать на получаемую помощь, а этот процесс является постепенным. Он также выразил надежду на то, что ЮНКТАД и международное сообщество смогут изыскать возможности для проведения последующей деятельности в рамках проектов.

6. Что касается завершения проекта ЛЕГИСМАР, который предусматривал обновление и унификацию морского законодательства в странах Центральной Америки, то оратор отметил, что в настоящее время Центральноамериканский международный суд рассматривает проект морского договора для Центральной Америки, с тем чтобы окончательный вариант проекта можно было представить на рассмотрение совещания президентов. Данный проект договора содержит главу, посвященную смешанным перевозкам. Важно, чтобы регион и далее получал помощь в области морского законодательства.

7. Представитель Международной организации труда (МОТ) рассказал о работе его организации по подготовке кадров и развитию людских ресурсов в области портов. Эта работа осуществляется в тесном сотрудничестве с ЮНКТАД, примером чего является проведение двух региональных совещаний в Латинской Америке и совещание, состоявшееся в октябре 1994 года в Азии. Если говорить более конкретно, то МОТ завершает подготовку учебных курсов в рамках ПРП (Программа развития портов): первые тридцать курсов в объеме более 500 учебных часов предназначены для обучения руководителей контейнерных терминалов. Эти курсы, которые были разработаны на средства, предоставленные правительством Нидерландов, прошли проверку в Кении и Объединенной Республике Танзании. Уже достигнута договоренность с правительством Индии о проведении таких курсов начиная с 1996 года в 11 портах за счет средств из того же источника. И наконец, на следующей Международной морской конференции, которая созывается раз в десять лет и которая состоится в ноябре 1995 года в целях обзора осуществления четырех соответствующих конвенций МОТ, будет проведен обзор работы в области воздействия технологических изменений на порты.

8. Представитель Туниса заявил, что при разработке транспортной политики следует стремиться к поощрению надежной работы транспорта и что в рамках либерализации следует уделять первоочередное внимание соблюдению стандартов качества. Необходимо

унифицировать процедуры и законодательные нормы и привести их в соответствие с международными стандартами. Что касается приватизации, то здесь требуются должным образом организованные программы, охватывающие все секторы морских перевозок.

9. Представитель Литвы заявил, что литовская делегация впервые участвует в сессии Постоянного комитета, и отметил, что документы и дискуссии являются весьма полезными и познавательными с точки зрения транспортной ситуации в Литве. После восстановления независимости страны в 1990 году Литва проводит политику либерализации экономики и ее интеграции в европейский и мировой рынки. Ввиду географического положения страны, ее основная задача в сфере транспорта заключается в выполнении функции моста между Восточной и Западной Европой, и поэтому одна из главных задач заключается в развитии коридоров смешанных перевозок.

10. Два из девяти главных транспортных коридоров, определенных на Критской конференции в 1994 году, проходят через территорию Литвы, и особенно важное значение имеет коридор между Востоком и Западом, проходящий через Клайпедский порт. Клайпедский порт занимает пятое место среди балтийских портов по объемам перегрузки (15-16 млн. т в год), и из него налажено регулярное паромное сообщение со многими европейскими портами. В настоящее время наиболее важными задачами являются дальнейшее развитие установок для обработки контейнеровозов и судов типа "ро-ро", реконструкция пассажирского терминала, а также развитие прилегающей транспортной инфраструктуры в рамках транспортного коридора; эти задачи решаются при поддержке международных финансовых учреждений.

11. Для облегчения формирования национальных транспортных операторов и аналогичных операторов на базе совместных предприятий в настоящее время транспортное законодательство страны приводится в соответствие с законодательством Европейского союза. Уже проведена приватизация всех компаний, занимающихся автомобильными грузовыми перевозками, и в ближайшем будущем будут приватизированы все коммерческие структуры в Клайпедском порту. В этой связи оратор выразил свое несогласие с информацией, содержащейся в документах TD/CN.4/48 и UNCTAD/SDD/SHIP/4, согласно которой Клайпедский порт и морское пароходство не будут приватизированы. Его делегация будет внимательно изучать документы Постоянного комитета и намерена активно участвовать в будущей работе Постоянного комитета.

Глава II

СОДЕЙСТВИЕ РАЗВИТИЮ КОНКУРЕНТОСПОСОБНЫХ СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗОК

(Пункт 3 повестки дня)

12. Исполняющий обязанности начальника Отдела по развитию секторов услуг, представляя документацию по пункту 3 повестки дня, сослался на главу I документа, озаглавленного "Содействие развитию конкурентоспособных смешанных перевозок" (TD/B/CN.4/46), и отметил, что три элемента программы работы Комитета, касающиеся смешанных перевозок, контейнеризации, материально-технического обеспечения и технологических изменений, которые секретариату было предложено подготовить до ЮНКТАД IX, будут завершены вовремя.

13. Были представлены три справочных документа, озаглавленные "Multimodal transport and trading opportunities" ("Смешанные перевозки и возможности торговли") (UNCTAD/SDD/MT/5), "Containerization and standards" ("Контейнеризация и стандарты") (UNCTAD/SDD/MT/2), "Mega multimodal transport operators and mega carriers" ("Мегаоператоры смешанных перевозок и мегаперевозчики") (UNCTAD/SDD/MT/4). В первом докладе показано, что смешанные перевозки и материально-техническое обеспечение могут оказывать воздействие на торговые возможности как путем предоставления эффективной транспортной системы, обслуживающей международную торговлю страны, так и путем активизации деятельности национального транспортного сектора внутри страны. Во втором докладе показано, что в глобальном масштабе не имеется альтернативы существующему стандарту ISO 668 Международной организации по стандартизации (ИСО), касающемуся размеров контейнеров, и что данная проблема, возможно, будет решена благодаря сокращению использования нестандартных крупногабаритных контейнеров. В третьем докладе подчеркивается, что, хотя общее влияние мегаперевозчиков на всемирную торговлю, возможно, является благотворным, они будут оказывать значительное воздействие на других операторов и, возможно, вынудят многих мелких перевозчиков смириться с ролью операторов фидерных перевозок или субподрядчиков мегаперевозчиков.

14. Затем он упомянул справочный документ "Проект справочника по смешанным перевозкам" (UNCTAD/SDD/MT/8 и UNCTAD/SDD/MT/Misc.1), подготовленный в связи со вторым пунктом программы работы Комитета, и просил Постоянный комитет высказать свои мнения по этому проекту, с тем чтобы справочник мог быть доработан в максимально полезном виде. Перейдя к справочному документу "Задачи создания систем комплексного транспортного обслуживания" (UNCTAD/SDD/MT/7), он отметил, что в этом документе предпринята попытка рассмотрения некоторых тенденций технологического и функционального развития современных смешанных перевозок и содержится предложение о том, чтобы опыт национальных комитетов содействия торговле и транспорту (НКСТТ) был представлен на глобальном форуме, что позволило бы странам избежать повторения ошибок, сделанных другими, и тем самым перепрыгнуть на более высокий уровень развития. Он также напомнил делегатам, что не имеется никакого юридически обязательного международно-правового режима смешанных перевозок и что несовместимость национального законодательства о смешанных перевозках лишь осложняет дело.

15. Он подчеркнул, что имеются другие аспекты, которые требуют внимания Постоянного комитета ввиду по-прежнему стремительного развития смешанных перевозок. Этими аспектами, которые рассматриваются в главе II документа TD/B/CN.4/46, являются последствия либерализации услуг и возросшей конкурентоспособности, эволюция операций смешанных перевозок, которые ныне охватывают физическое распределение и логистику смешанных перевозок и превращаются в универсальные транспортные услуги, а также такие вопросы, как окружающая среда, безопасность и качество услуг. Их разработка содействовала бы укреплению конкурентоспособных смешанных перевозок в связи с морскими перевозками, а также другими видами транспорта, такими, как фидерные услуги и каботажные или короткие морские перевозки. На рассмотрение Комитету были представлены соображения в отношении последующей работы в трех основных областях: i) общие вопросы политики, ii) технические вопросы и iii) оперативные вопросы.

16. В заключение оратор отметил, что Постоянный комитет мог бы рекомендовать Совету по торговле и развитию, чтобы на ЮНКТАД IX сектору услуг уделялось должное внимание как одному из ключевых компонентов содействия развитию торговли.

17. Представитель Польши рассказал об опыте его страны в развитии смешанных перевозок. Либерализован порядок создания компаний, быстро продвигается коммерциализация и приватизация в секторе услуг, создаются условия для образования совместных предприятий с участием иностранных партнеров, и на основе взаимности международным грузам обеспечивается беспрепятственный доступ. Вместе с тем развитие смешанных перевозок продвигается медленно в силу известной инерции и наличия лишь ограниченного капитала для развития необходимой инфраструктуры и технической базы. Существующие и новые национальные транспортно-экспедиторские компании, многие из которых являются частными, развиваются как ОСП. Для ускорения развития этого сектора правительство ратифицировало Европейское соглашение о важных международных линиях комбинированных перевозок и связанных с ними объектах, стремясь к интеграции польской транспортной системы с транспортной системой Европейского сообщества. Во-вторых, вместе с национальными портами и железными дорогами правительство страны создало ОСП ("ПОЛЬКОМБИ"), объединяющего как частные, так и государственные фирмы, для развития смешанных перевозок из польских портов и в них. Перевозки между контейнерным терминалом в гданьском порту и городами внутри страны обслуживаются контейнерными блок-поездами, а создание инфраструктуры, необходимой для контейнеризации и смешанных перевозок, отчасти финансируется правительством. Смешанные перевозки должны развиваться и далее, и в этой связи оратор отметил, что, судя по опыту Польши, отсутствие международно-правовой базы не препятствовало их развитию. Наконец, он высказал мнение, что была бы полезной разработка минимальных стандартов для ОСП.

18. Представитель Африканской группы (Гана) выразил свою озабоченность тем, что изменения в областях контейнеризации и смешанных перевозок ведут к расширению разрыва между развитыми и развивающимися странами, что может привести к доминирующему положению в транспортной цепи операторов из развитых стран. Неадекватность инфраструктуры, ограниченная обеспеченность транспортным оборудованием и плата за длительные простои незагруженных контейнеров, – все это сдерживает развитие смешанных перевозок в Африке. Мегаперевозчики снизили фрахтовые ставки по перевозкам в фидерные порты и из них, и, хотя это благоприятно для грузоотправителей, такое снижение крайне затруднило коммерческую конкуренцию местных транспортных операторов. Помимо того, что для обработки крупногабаритных и тяжелых контейнеров необходимо специальное оборудование, их перевозка может вести к повышенному износу дорог и поэтому ограничивается портовой зоной. Содействие развитию экологичных транспортных

услуг, использование новых "Инкотермс", создание национальных комитетов содействия торговле и транспорту и установление минимальных стандартов способствовали бы упорядоченному развитию смешанных перевозок. Либерализация, возможно, не будет стимулировать конкуренцию и не расширит выбор, имеющийся у участников рынка, но может привести к маргинализации национальных операторов и образованию значительной безработицы. Либерализация должна служить целям развития национальных транспортных фирм на основе, например, создания совместных предприятий и объединений. Рынки смешанных перевозок должны быть открыты на взаимной основе, тем самым позволяя развивающимся странам конкурировать в глобальном масштабе. По мнению оратора, для контроля за деятельностью крупных транспортных фирм могут потребоваться антitrustовские регламентации. Наконец, он отметил, что для успешной реализации смешанных перевозок необходимы семинары и рабочие совещания по законодательству и регламентациям в области смешанных перевозок и что следует поддержать семинары по экологичным методам производства контейнеров.

19. Представитель **Российской Федерации** отметил, что следует согласиться с тем выводом, сделанным в документе TD/B/CN.4/46, что использование концепции смешанных перевозок будет не только способствовать повышению эффективности транспортной системы, но и позволяет уменьшить отрицательное влияние транспорта на окружающую среду путем привлечения к перевозкам более экологичных его видов, таких, как внутренний водный, железнодорожный и комбинированный транспорт и прибрежные морские перевозки. Он выразил свое согласие с тем выводом документа "Контейнеризация и стандарты" (UNCTAD/SDD/MT/2), что в настоящее время нет приемлемой альтернативы существующим международным стандартам контейнеров серии I. Коснувшись продолжения работы секретариата в области смешанных перевозок, он предложил, чтобы она была ориентирована на оказание практической помощи правительствам, операторам и пользователям услуг транспорта при уделении основного внимания морскому звену смешанных перевозок.

20. Что касается ситуации в Российской Федерации, то смешанные перевозки имеют исключительно большое значение для развития транспортной системы России. В министерстве транспорта Российской Федерации в этой связи разработан ряд программ, в том числе программа "Терминал", предусматривающая создание нормативно-правовой базы смешанных перевозок, модернизацию инфраструктуры и создание транспортных средств для осуществления новой технологии, информационное обеспечение и ЭОД в системе

ЭДИФАКТ, а также интеграцию российского транспорта с транспортными системами других государств. Правительство, а также многие частные финансовые институты и пользователи транспортных услуг в России проявили заинтересованность в этой программе и участвуют в ее инвестировании в коридоре Черное море – Москва – Балтика. Важную роль призвана сыграть техническая помощь ЮНКТАД в области смешанных перевозок, в частности путем проведения семинаров, консультаций и экспертизы проектов. Имеется договоренность с секретариатом ЮНКТАД о проведении в октябре 1995 года в России семинара, в работе которого могли бы участвовать и специалисты из других бывших советских республик.

21. Представитель Индии заявил, что в его стране был начат ряд экономических реформ, предусматривающих дерегулирование экономики и стимулирование иностранных инвестиций. Что касается смешанных перевозок, то в 1993 году был принят закон о смешанных грузовых перевозках, который установил унифицированный режим регулирования обязательств и ответственности ОСП по оказанию услуг на основе единого документа. Быстро развиваются контейнерные перевозки, и частным фирмам разрешается создавать внутренние таможенные склады (ВТС) и контейнерные грузовые станции (КГС). Его правительство также заинтересовано в объединении различных государственных и частных коммерческих структур с использованием ЭОД и, возможно, замене документов, используемых в смешанных перевозках, сообщениями ЭОД. Для стимулирования конкуренции между ОСП и обеспечения качественного обслуживания иностранным компаниям также разрешается регистрация в качестве ОСП при условии соблюдения ими действующих регламентаций и получения страхового покрытия. Он приветствовал инициативу ЮНКТАД/ЭСКАТО по развитию систем смешанных перевозок в азиатском регионе и предоставления новейших технологий и информации о современных транспортных системах. Он также поддержал идею рекомендовать включение вопроса "Укрепление конкурентоспособных услуг смешанных перевозок" в тематику ЮНКТАД IX. Что касается технического сотрудничества и развития людских ресурсов, то учебная деятельность ЮНКТАД должна быть нацелена на повышение квалификации портового персонала, а также персонала ОСП и операторов ВТС и КГС в целях развития эффективной и стройной системы смешанных перевозок. Он сообщил, что Индия готова оказать техническое содействие в рамках помощи ЮНКТАД наименее развитым странам. Наконец, оратор высказал пожелание, чтобы ЮНКТАД установила некоторые приемлемые руководящие принципы в отношении снижения аварийности при перевозке грузов, поддержания экологического баланса и экономии топлива.

Глава III

УКРЕПЛЕНИЕ ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И РАЗВИТИЕ ЛЮДСКИХ РЕСУРСОВ

(Пункт 4 повестки дня)

22. Исполняющий обязанности руководителя Отдела услуг, выступая с вводным сообщением по данному пункту, отметил, что в документе TD/B/CN.4/47 охарактеризована деятельность секретариата, организованная в дополнение к его регулярным мероприятиям. Обычно техническое сотрудничество финансируется из внебюджетных источников, однако в последнее время происходит переориентация с ПРООН как главного донора на новых доноров, таких, как Европейская комиссия и некоторые европейские правительства. Для такого сдвига потребовалась энергичная переоценка секретариатом своей деятельности. Он, в частности, предложил обратить внимание на одну из главных программ технического сотрудничества, систему заблаговременной информации о грузах (АКИС), демонстрация которой будет организована для членов Комитета.

23. Развитие людских ресурсов предусматривает ряд учебных мероприятий, которые организуются по просьбе стран, а также программу ТРЕЙНМАР по укреплению потенциала местных учебных центров. На предыдущей неделе состоялось общее совещание сети ТРЕЙНМАР.

24. В заключение оратор выразил признательность донорам за помощь, позволившую провести столь значительное число мероприятий, и предложил странам-бенефициарам, участвующим в сессии Комитета, представить информацию о том, каким образом они использовали предоставленную помощь и какие меры они принимают для сохранения достигнутых результатов.

25. Представитель Группы африканских стран (Гана) выразил признательность ЮНКТАД и донорам за осуществляемые программы в области подготовки кадров. Вместе с тем он высказал обеспокоенность по поводу того, что основная часть организуемых в его стране в настоящее время мероприятий в этой области ориентирована на государственный сектор и что таким образом потребности частного сектора остаются неудовлетворенными и это отрицательно скажется на дальнейшем развитии. Он просил ЮНКТАД уделить особое внимание вопросам подготовки кадров для частного сектора, а также путям привлечения в него эффективных работников.

Глава IV

**ОБЗОР ПРОГРАММЫ РАБОТЫ ПОСТОЯННОГО КОМИТЕТА С ЗАОСТРЕНИЕМ
ВНИМАНИЯ НА ПОДГОТОВКЕ К ЮНКТАД IX**

(Пункт 5 повестки дня)

26. Исполняющий обязанности начальника Отдела по развитию секторов услуг, вынося на рассмотрение этот пункт, заявил, что по вопросу о морских перевозках (TD/B/CN.4/48, глава I) секретариат подготовил два справочных документа: "Progressive liberalization and the development of shipping services in developing countries - country experiences" ("Постепенная либерализация и развитие морских перевозок в развивающихся странах: опыт стран") (UNCTAD/SDD/SHIP/5) и "Maritime policy reforms in the Newly Independent States of the former Soviet Union" ("Реформа морской политики в новых независимых государствах бывшего Советского Союза") (UNCTAD/SDD/SHIP/4). Предварительные выводы, сделанные в этих докладах, свидетельствуют о том, что пока еще не накоплен достаточный опыт для установления четкой причинно-следственной связи между реформой политики и конкретными изменениями на рынке и в структуре флота.

27. Кроме того, оратор отметил изменения, происшедшие в национальной практике, касающейся отношений между грузоотправителями и морскими перевозчиками. Осуществляющийся в настоящее время процесс глобализации экономической деятельности и постепенной либерализации сектора морских и других перевозок отвечает интересам крупных грузоотправителей, тогда как малые и средние грузоотправители, в частности в развивающихся странах, во многих случаях не могут в полной мере воспользоваться результатами этого процесса в силу недостаточного опыта и информации. В документе, озаглавленном "Changes in national practices covering shipper/ocean carriers relations" ("Изменения в национальной практике, касающейся отношений между грузоотправителями и морскими перевозчиками") (UNCTAD/SDD/SHIP/2), содержится ряд рекомендаций в отношении происходящего процесса перестройки. И наконец, по вопросу о финансировании судоходного сектора оратор обратил внимание членов Комитета на доклад "Ship finance for developing countries" ("Финансирование судоходного сектора в развивающихся странах") (UNCTAD/SDD/SHIP/3), в котором делается вывод о том, что сложности, возникающие перед судоходным сектором в привлечении капитала, являются следствием того, что многие инвестиционные проекты в этом секторе не обеспечивают

финансовых прибылей, сопоставимых с более рентабельными проектами. В отношении Конвенции Организации Объединенных Наций о Кодексе поведения линейных конференций оратор отметил, что в соответствии с ее статьей 52 Конференции по обзору созываются раз в пять лет и следующая такая конференция должна быть созвана в 1996 или 1997 году. В этой связи государствам, которые должны будут принять участие в Конференции по обзору, будут направлены запросы с целью выяснения их мнения.

28. Работа в области портов будет осуществляться с учетом новых условий конкуренции, существующих на многих направлениях перевозок, и в соответствии с рекомендациями Межправительственной группы экспертов в области портов, которая провела свое совещание в 1993 году в Женеве. В подготовленных исследованиях и докладах признается роль портов в качестве центров логистического обслуживания, а также необходимость принятия активных подходов в связи с изменениями в направлениях перевозок, кроме того, в них отмечается целесообразность маркетинга портовых услуг.

29. Представитель Группы африканских стран (Гана) заявил, что его Группа придает большое значение работе в области морского и транспортного законодательства, описанной в документе TD/B/CN.4/48, глава IV. Он с удовлетворением отметил значительный прогресс, достигнутый Объединенной межправительственной группой экспертов ЮНКТАД/ИМО на ее седьмой сессии, проведенной в Женеве 5–9 декабря 1994 года с целью пересмотра Международной конвенции об аресте морских судов 1952 года. Он отметил, что Объединенной группе удалось подготовить проект комплекса статей конвенции об аресте судов и принять решение о продолжении изучения этого вопроса на следующей сессии, которая будет проведена в штаб-квартире ИМО в Лондоне в октябре 1995 года. Вопрос об аресте судов имеет крайне важное значение для судоходного сектора.

30. В отношении работы, осуществляемой по вопросу об общей аварии, оратор заявил, что в трех исследованиях, подготовленных секретариатом по данной теме, были выявлены недостатки в существующей системе и высказаны предложения с целью нахождения коммерческих решений в отношении возникающих проблем. Предпринимаемые усилия с целью реформы системы общей аварии на лондонском и других рынках страхования стали осуществляться уже после начала работы в ЮНКТАД по данной теме, и он выразил надежду на то, что реформа, проводимая в этой области, будет продолжена с целью

упрощения функционирования системы в интересах международной торговли. Он просил секретариат ЮНКТАД осуществлять наблюдение за происходящими изменениями и информировать о них Комитет.

31. В отношении предварительного обзора, подготовленного секретариатом по "правовым аспектам лизинга судов в развивающихся странах" "Legal aspects of ship leasing in developing countries" (UNCTAD/SDD/LEG/4), оратор высказал сожаление по поводу того, что этот документ не был переведен на все официальные языки ООН. Вопрос о лизинге судов имеет крайне важное значение для развивающихся стран, поскольку этот механизм предоставляет судоходным компаниям возможность в полной мере распоряжаться и использовать суда, не осуществляя капиталовложений. С учетом хронической нехватки финансовых ресурсов в большинстве развивающихся стран лизинг судов превращается в привлекательную альтернативную возможность для приобретения новых судов или замены устаревших. С учетом практического значения этого вопроса оратор просил секретариат продолжить его изучение с целью подготовки типовых законодательных положений, которыми могли бы руководствоваться развивающиеся страны, намеревающиеся содействовать развитию лизинга судов, а также с целью улучшения распространения информации о функционировании и применении системы лизинга судов и ее возможных преимуществах для развивающихся стран.

32. В заключение оратор отметил, что процесс либерализации и приватизации, осуществляющийся в настоящее время в секторе морских перевозок во многих африканских странах, делает крайне необходимым создание надлежащей правовой базы и регулирующего механизма с целью содействия повышению конкурентоспособности и сведения до минимума любых отрицательных последствий, связанных с этим процессом.

33. Представитель Российской Федерации согласился в целом с выводами, содержащимися в докладе секретариата "Progressive liberalization and the development of shipping services in developing countries - country experiences" ("Постепенная либерализация и развитие морских перевозок в развивающихся странах: опыт стран") (UNCTAD/SDD/SHIP/5). Однако, по его мнению, влияние либерализации на деятельность морского транспорта следует оценивать с учетом воздействия многочисленных важнейших различных факторов государственной политики, таких, как налогообложение, наличие

свободной регистрации судов, предоставление заказов на перевозку государственных грузов, возможность использования иностранных экипажей и т.п., а также состояния экономики страны и ее внешней торговли.

34. В отношении доклада "Maritime policy reforms in the NIS of the former Soviet Union" ("Реформы морской политики в новых независимых государствах бывшего Советского Союза") (UNCTAD/SDD/SHIP/4) оратор отметил, что доклад верно отражает ход реформ в этих странах, а также цели их морской политики, и прежде всего стремление обеспечить способность национальных флотов эффективно участвовать в международном судоходстве на основе принципов свободного доступа к рынку судоходных услуг, равенства и добросовестной конкуренции. Либерализация является лишь частью процесса экономической перестройки, и ее следует рассматривать в качестве рамок, ограничивающих участие государства в судоходстве и способствующих созданию условий для функционирования коммерчески жизнеспособных предприятий.

35. В настоящее время судоходство соответствующих стран испытывает трудности, и пока еще слишком рано судить об эффективности процесса реформ, который еще не завершился.

36. В отношении Обзора морского транспорта оратор подчеркнул важность работы секретариата, способствующей решению проблемы несбалансированности на рынке морских перевозок. Он предложил, чтобы в Обзоре не только находили отражение проблемы стран, находящихся на переходном этапе, но и проводился бы их анализ и предлагались рекомендации по их решению. Желательно, чтобы следующий выпуск Обзора был опубликован в первом полугодии 1996 года.

37. Представитель Китая, касаясь вопроса о либерализации, согласился с положениями пункта 11 доклада секретариата (документ TD/B/CN.4/48), в которых, в частности, указывается необходимость создания механизмов регулирования с целью укрепления процесса либерализации и устранения недостатков, связанных с конкуренцией. Подобные механизмы могли бы включать принципы конкуренции и соответствующие стимулы для предприятий, и в этой связи оратор предложил секретариату продолжить работу по этой теме. Он также согласился с положениями пункта 70 доклада секретариата и предложил продолжить анализ путей повышения эффективности управления и содействия процессу коммерциализации.

В отношении Обзора морского транспорта оратор отметил ценность содержащейся в нем информации и рекомендовал секретариату продолжить его публикацию.

38. Оратор отметил плодотворную работу, проделанную в области портов и портовых услуг, и согласился с решением созвать вторую сессию Межправительственной группы экспертов в области портов в начале 1996 года для оценки хода работы и рассмотрения любых новых или нерешенных вопросов, касающихся эффективности, модернизации и развития портового хозяйства.

39. В отношении программы работы в области морского и транспортного законодательства оратор дал высокую оценку работе, проделанной Объединенной межправительственной группой экспертов ЮНКТАД/ИМО по пересмотру Международной конвенции об аресте морских судов 1952 года. Касаясь работы, осуществляемой в области реформы системы общей аварии и недавно принятых Йорк-Антверпенских правил 1994 года, оратор просил секретариат пристально следить за происходящими изменениями и надлежащим образом информировать Комитет. Что касается предварительного обзора, подготовленного секретариатом по "правовым аспектам лизинга судов в развивающихся странах", то оратор согласился с рекомендациями, содержащимися в пункте 64, и просил секретариат продолжить работу в этой области с целью подготовки типовых законодательных положений, которыми могли бы руководствоваться развивающиеся страны, намеревающиеся содействовать развитию лизинга судов, и распространения информации о функционировании и применении системы лизинга судов и ее возможных преимуществах для развивающихся стран.
