



КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Distr.
LIMITED

TD/B/CN.4/GE.1/L.1/Add.1
28 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

Добавление

Докладчик: г-н М. Хелифи (Алжир)

СОДЕРЖАНИЕ

Глава

Пункты

- | | | |
|----|---|-------|
| I. | Организация портового хозяйства и управление им
Публикации и техническое сотрудничество (<u>продолжение</u>) | 1 - 7 |
|----|---|-------|

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

Глава I

ОРГАНИЗАЦИЯ ПОРТОВОГО ХОЗЯЙСТВА И УПРАВЛЕНИЕ ИМ

(Пункт 3 повестки дня)

ПУБЛИКАЦИИ И ТЕХНИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

(Пункт 4 повестки дня)

(продолжение)

1. Представитель Китая отметил, что в результате политики правительства в начале 70-х годов, направленной на расширение внешней торговли, порты оказались перегруженными. Стремясь решить эту проблему, в стране была осуществлена массивная программа с привлечением национальных и иностранных капиталов, с тем чтобы создать новые портовые объекты; число глубоководных причалов увеличилось более чем в два раза. В соответствии с нынешним пятилетним планом будет построено еще 100 глубоководных причалов. Начиная с 1984 года, проводилась децентрализация управления портовым хозяйством, которое передается местным органам власти, а центральные органы играют роль координатора и разработчика общей политики. В стране поощряется конкуренция в портовом секторе, при этом порты поощряются входить в контакты с грузоотправителями и судоходными компаниями. Порты получили оперативную и финансовую самостоятельность, а также большую свободу в том, что касается установления уровней заработной платы и окладов. Китай обращается к международному сообществу за финансовыми средствами, технологией и знаниями, с тем чтобы усовершенствовать свой портовый сектор; поощряется создание совместных предприятий. В настоящее время Китай сотрудничает с программой ТРЕЙНМАР в целях создания учебного центра в Шанхае.

2. Представитель Германии вкратце описал состояние немецких портов после объединения страны и указал на важность внутренних водных перевозок, учитывая большой объем транзитных перевозок через Германию. Он описал различные правовые режимы в портах бывшей Федеративной Республики Германии с учетом федеративного характера страны. Эти порты помогли в реорганизации портов в бывшей Германской Демократической Республике, которая была осуществлена всего лишь за три года. Опыт Германии в этой области мог бы представлять интерес для портов в других странах.

3. Представитель Индонезии пояснил, что порты играют чрезвычайно важную роль в его стране не только потому, что они жизненно необходимы для внешней торговли, но и потому, что они связывают более 15 000 островов, образующих Индонезию. В соответствии с принятым в 1992 году новым законом о портах они, как ожидается, смогут быстрее реагировать на давление со стороны торговли эффективным и экономичным образом, а также обеспечивать финансовый выигрыш для правительства в результате сокращения государственных расходов на их развитие и генерировать доходы за счет продажи своих услуг. Таким образом, участие частного сектора в государственных компаниях успешно развивается, и с этой целью готовятся конкретные регулирующие нормы.

4. Представитель Алжира указал, что реорганизация портового сектора началась в 1982 году с создания отдельных портовых компаний в каждом порту. Эти компании отвечают за обеспечение инфраструктуры и обслуживания судов и грузов. В настоящее время правительство предоставляет более широкую самостоятельность этим компаниям, создав советы по управлению ими на коммерческой основе и одновременно открыв возможности для равноправного участия частного и государственного капитала в инвестициях.

5. Представитель Мозамбика разъяснил жизненно важную роль, которую в прошлом играли мозамбикские порты, обслуживая соседние страны по транспортным коридорам, и их нынешнюю неспособность обслуживать перевозки. Сейчас грузооборот составляет всего лишь 25% от прежнего уровня. В настоящее время проводится коммерциализация, и, как ожидается, с целью восстановления портов будут предусмотрены такие меры, как аренда объектов, совместные предприятия и прочие возможности. Однако в стране высказываются опасения по поводу иностранного господства, поскольку местные знания и финансовые ресурсы весьма ограничены вследствие длительной гражданской войны. Он обратился за помощью в создании соответствующих институтов и развитии людских ресурсов, с тем чтобы преодолеть эти трудности.

6. Представитель Ассоциации по управлению портами Западной и Центральной Африки (АУПЗЦА) пояснил, что эта ассоциация, созданная в 1972 году, включает африканские страны от Маврикия до Анголы и на этой неделе провела свою восемнадцатую сессию в Либревиле. Ассоциация осуществляет деятельность в области подготовки кадров, повышения квалификации руководящих кадров, унификации статистических и учетных процедур, пропагандистских мероприятий, подобных "дням африканских портов", и т.д. Ассоциация благодарна за помощь,

полученную от организаций и учреждений системы Организации Объединенных Наций, таких, как ЮНКТАД, МОТ и ММО, а также от европейских правительств, которые помогли ей успешно работать в портовом секторе.

7. Представитель Ассоциации по управлению портами Северной Африки (АУПСА) указал, что эта Ассоциация, созданная в 1974 году, объединяет семь стран от Мавритании до Судана. Она стремится унифицировать законодательство, нормы и политику своих членов и преследует цель совершенствования, координации и стандартизации портовых операций и услуг, установления отношений с другими организациями для изучения представляющих общий интерес вопросов и обеспечения форума для национальных портовых администраций, имея в виду обмен мнениями по общим проблемам. В этой ассоциации действуют комитеты по вопросам информационной технологии (ЭОД) и статистике, портовым тарифам (унификация структур тарифов) и техническим вопросам (включая базу данных об оборудовании). Ассоциацией запланирован целый ряд технико-экономических исследований, включая исследования по вопросу свободных портовых зон.
