



КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Distr.
GENERAL

TD/B/CN.4/28
TD/B/CN.4/GE.1/4
25 November 1993

RUSSIAN
Original: ENGLISH

СОВЕТ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ
Постоянный комитет по развитию секторов
услуг (морские перевозки)
Вторая сессия

ДОКЛАД МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ
В ОБЛАСТИ ПОРТОВ

Дворец Наций, Женева, 25-29 октября 1993 года

СОДЕРЖАНИЕ

| <u>Глава</u> | <u>Пункты</u> |
|---|---------------|
| Введение | 1 - 7 |
| I. Организация портового хозяйства и управление им Публикация и техническое сотрудничество | 8 - 39 |
| II. Организационные вопросы | 40 - 44 |

Приложения

- I. Выводы Межправительственной группы экспертов в области портов
- II. Представленное Председателем резюме неофициальных обсуждений,
проведенных Межправительственной группой экспертов
- III. Участники

ВВЕДЕНИЕ

1. Межправительственная группа экспертов в области портов провела совещание 25-29 октября 1993 года во Дворце Наций в Женеве 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:

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

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

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

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

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

d) проведет обзор соответствующих публикаций, подготовленных секретариатом по просьбе Межправительственной группы экспертов в области портов, 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;

e) рассмотрит работу, проделанную 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

f) 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 четыре официальных и семь 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 содействовать расширению потенциальных возможностей мировой торговли благодаря развитию портов. Она отметила, что совещание Межправительственной группы экспертов проводится своевременно - накануне нового столетия, когда страны и правительства возлагают большие надежды на будущее процветание их народов благодаря расширению мировой торговли. Расширение мировой торговли и ускорение темпов ее развития поставят порты перед настоятельной необходимостью расширения возможностей и улучшения услуг при одновременном сокращении издержек. Вместе с тем концентрация влияния среди сверхкрупных грузоотправителей увеличивает риски для портов, поскольку изменение маршрутов перевозок может существенно отражаться на объеме грузопотоков. К стоящим перед портами задачам добавляется также вполне обоснованная обеспокоенность относительно состояния окружающей среды. По мнению оратора, порты могут решить эти задачи, во-первых, используя стратегическое планирование, во-вторых, образуя союзы с партнерами для получения взаимных экономических выгод и, в-третьих, укрепляя партнерские отношения с городами таким образом, чтобы местные общины и порты могли объединить свои усилия в целях обеспечения устойчивого развития.

5. Генеральный секретарь ЮНКТАД отметил, что присутствие на совещании высоких должностных лиц и директоров портов из многих стран свидетельствует о их доверии к ЮНКТАД. Группа должна рассмотреть такие основные вопросы, как организация портового хозяйства и управление им, включая приватизацию, дерегулирование, коммерциализацию, маркетинг, развитие людских ресурсов, устойчивое развитие и региональное сотрудничество, а также оценить работу секретариата ЮНКТАД в области технического сотрудничества и подготовки кадров. Между эффективным управлением и устойчивым развитием портов и расширением возможностей для торговли существует очевидная взаимосвязь. Он отметил, что ЮНКТАД стремится оказывать поддержку международному портовому сектору путем подготовки кадров по вопросам управления портовым хозяйством и организации технического сотрудничества, и, в частности, обратил внимание на

роль ЮНКТАД в восстановлении порта Могадишо в Сомали. В заключение он сообщил, что две международные организации, занимающиеся вопросами портов, проведут короткие совещания в Женеве, увязывая их с совещанием Межправительственной группы экспертов, что является конструктивным вкладом в укрепление сотрудничества.

6. Исполняющий обязанности руководителя Отдела развития услуг заявил, что, хотя серьезнейшие проблемы, с которыми сталкиваются порты, возникают вследствие ненадлежащей организации портового хозяйства и управления им, что, в свою очередь, зачастую является результатом чрезмерного вмешательства со стороны центрального правительства. В этой связи перестройка, коммерциализация и приватизация представляют собой те средства, которые позволяют улучшить ситуацию благодаря развитию рентабельных портов, ориентирующихся на потребности рынка. Следует изучить такие важные вопросы, как законодательство в области портов, которое необходимо на местном, национальном и международном уровнях, с тем чтобы обеспечить эффективное развитие и эксплуатацию портов, а также устойчивое развитие, целями которого являются экономическое развитие в сочетании с охраной окружающей среды и справедливое распределение соответствующих выгод и издержек. Региональным и международным организациям и ассоциациям портов было предложено представить информацию о возможностях для расширения регионального сотрудничества между портами. Программы ЮНКТАД в области подготовки кадров стали носить более взаимодополняющий характер и ориентированы на работников среднего и старшего управленческого звена. В этой связи он поблагодарил правительства Бельгии, Нидерландов и Франции за финансовую помощь в данной области. Межправительственной группе экспертов предстоит также рассмотреть деятельность ЮНКТАД в области технического сотрудничества, и ей будет представлена информация о работе, проделанной ЮНКТАД в Сомали по восстановлению портового сектора.

7. Преставитель Группы 77 (Алжир) предложила Группе выразить признательность экспертам, находящимся в Могадишо, за их самоотверженную работу и мужество.

Глава I

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

ПУБЛИКАЦИИ И ТЕХНИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО
(пункт 4 повестки дня)

8. Для рассмотрения этих пунктов повестки дня Межправительственной группе экспертов была представлена следующая документация:

"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);

"Стратегическое планирование в деятельности портовых администраций" (UNCTAD/SHIP/646) (справочный документ);

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

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

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

9. Представитель Международной ассоциации портов и гаваней (МАПГ) отметил вклад этой Ассоциации в международное сотрудничество между портами, подчеркнув при этом, что помощь развивающимся странам осуществляется через ее комитет по развитию людских ресурсов.

10. Представитель Постоянной международной ассоциации конгрессов по судоходству (ПМАКС) рассказал о работе ПМАКС и Постоянного комитета по развитию и сотрудничеству (ПКРС). Ассоциация, являющаяся неполитической организацией технического характера, не преследующей коммерческие цели, стремится содействовать развитию внутреннего и морского судоходства, поощряя проведение работ в области проектирования, сооружения, совершенствования, обслуживания и эксплуатации внутренних водных и морских путей и портов. Он рассказал об истории и структуре ПМАКС, ее технической деятельности и публикациях и об усилиях, предпринимаемых ПКРС по оказанию помощи развивающимся странам. В заключение он указал на стремление ПМАКС к расширению сотрудничества с ЮНКТАД.

11. Представитель Перу отметил, что после последнего совещания ЮНКТАД по вопросам портов во многих странах произошли различные политические и структурные изменения, в связи с чем представляется весьма целесообразным рассмотреть вопросы перестройки портового сектора и установления тарифов. С 1991 года в перуанских портах наблюдаются радикальные изменения, отражающие процесс приватизации операций по обработке грузов. Было проведено

дерегулирование портовых тарифов, что способствовало повышению эффективности и сокращению издержек, и были снижены другие тарифы, касающиеся обработки контейнеров, лоцманской проводки, буксировки и пользования доками. Кроме того, был отменен 18-процентный налог на портовые операции и морские перевозки, что содействует повышению конкурентоспособности перуанских портов. Он поблагодарил ЮНКТАД за техническое сотрудничество с Перу.

12. Представитель Японии рассказал о работе портов в его стране и решающей роли, которую они играют в экономике и торговле. Порты рассматриваются в качестве стратегического инструмента в процессе национального и регионального развития. Основная ответственность за управление портовым хозяйством возлагается на местные органы власти тогда как правительство страны отвечает за координацию усилий и предоставление технической и финансовой помощи в целях развития портов. Обработкой грузов занимается частный сектор, и такое разделение функций хорошо зарекомендовало себя в Японии. Японские порты в настоящее время превращаются в порты третьего поколения, характеризующиеся усилением ориентации на потребности рынка и установлением тесных связей между городами и портами. Сравнительный анализ ситуации в различных странах позволил бы странам выбрать для себя наиболее эффективную стратегию. Оратор подчеркнул, что портовая администрация не должна забывать, что порты должны оказывать надежные и эффективные услуги своим клиентам и что стратегическое планирование и маркетинг будут выступать в качестве эффективных инструментов, призванных содействовать дальнейшему развитию портов. Наконец, региональное сотрудничество, например между основными и фидерными портами и даже между конкурирующими портами, является возможным и взаимовыгодным направлением усилий, и совещание Межправительственной группы экспертов должно содействовать расширению такого сотрудничества.

13. Представитель Йемена отметил возможности улучшения сотрудничества между портами, находящимися на обоих концах морских торговых маршрутов. По его мнению, организуемые ЮНКТАД семинары и ее консультативные услуги содействуют укреплению транспортной цепи.

14. Представитель Группы 77 (Алжир) отметила важность обсуждаемых вопросов для развивающихся стран и стран, находящихся на переходном этапе. Развитие транспорта является одним из важнейших компонентов процесса развития торговли, и совещание Межправительственной группы экспертов пользуется полной поддержкой со стороны развивающихся стран.

15. Представитель Ливана сказал, что быстрые темпы технологического обновления портов затрудняют развивающимся странам задачу по обеспечению окупаемости инвестиций. Для развивающихся стран следует использовать уроки, извлеченные из положительного и отрицательного опыта развитых стран в области инвестиций.

16. Представитель МОТ рассказал об основных направлениях деятельности МОТ в области портового сектора до конца 1995 года. МОТ намеревается провести в апреле 1995 года региональное совещание для стран Азии и Тихого океана по социальным и трудовым проблемам, возникающим в связи со структурной перестройкой; после этого совещания в декабре 1995 года в Женеве состоится международное совещание по данной проблеме. В настоящее время МОТ разрабатывает программу для портовых работников, которая предназначается для подготовки руководителей контейнерных терминалов и включает 30 учебных курсов, 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 программ подготовки кадров в области портового хозяйства; этот опыт будет использован при разработке подобной программы для стран Азии. В заключение он подтвердил, что осуществление программы технического сотрудничества МОТ будет продолжено, в частности в области подготовки портовых работников.

17. Представитель Мексике рассказал о принимаемых в его стране мерах с целью модернизации портовой системы. Основная цель этих мер состоит в том, чтобы повысить эффективность работы портов и управления портовым хозяйством в рамках программы децентрализации, дерегулирования и приватизации. Для обеспечения оперативной и финансовой самостоятельности в каждом порту будет создана объединенная портовая администрация (ОПА), которая первоначально будет государственной, а затем может быть передана частному сектору. Многие законы, касающиеся деятельности портов, нуждаются в пересмотре. ОПА будут предоставлять субподряды на отдельные операции в целях поощрения конкуренции; объем иностранных инвестиций ограничивается 49%. Он поблагодарил ЮНКТАД за помощь, оказываемую в рамках программы ТРЕЙНМАР в области подготовки кадров.

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 проблема индийских портов заключается в неэффективном использовании инфраструктуры, ненадлежащей трудовой практике, недостаточной информированности о новейших методах управления и отсутствии политики устойчивого развития людских ресурсов. Упрощение документации и процедур позволило бы значительно повысить эффективность. Опыт других стран в области перестройки портового сектора мог бы оказаться полезным 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. Положение изменилось после того, как новое правительство признало важность портов для развития страны; сейчас разрабатывается законодательство в области портов, предусматривающее передачу портовых операций частному сектору, тогда как государственный сектор будет выполнять функции портовой администрации, сдающей в аренду портовые объекты. В связи с этим вопрос перестройки работы портов имеет большое значение для его страны.

20. Представитель Бразилии отметил, что вместо приватизации его страна приступила к программе децентрализации, или децентрализации портового сектора. С этой целью в настоящее время после длительного подготовительного процесса вносятся изменения в законодательство, что позволит частному сектору работать на концессионных условиях. Советы портовых администраций состоят из представителей правительства, операторов, пользователей и профсоюзов. Документация нуждается в упрощении, а тарифы должны регулярно корректироваться в связи с высокими темпами инфляции в Бразилии. В заключение он указал на важность проведения переговоров со всеми сторонами, с тем чтобы обеспечить достижение целей, касающихся повышения эффективности, развития инфраструктуры и вопросов занятости.

21. Представитель Гвинеи 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. Ассоциация по управлению портовым сектором взяла на себя ответственность за положение портовых рабочих, а руководящие работники государственного сектора перешли в частный сектор, пройдя соответствующую переподготовку. Благодаря поддержке и стимулированию со стороны правительства и портовой администрации этот опыт оказался позитивным, а приватизация продемонстрировала свою эффективность в усилиях, направленных на развитие и совершенствование портового хозяйства.

22. Представитель Норвегии отметил, что в его стране порты уже давно приватизированы, при этом территория и инфраструктура на причалах принадлежат портовой администрации, хотя некоторые частные фирмы создали и эксплуатируют свои собственные терминалы. Операторы занимаются обслуживанием пользователей, поскольку портовые власти считают своими клиентами операторов терминалов. Государственные инвестиции в портовое хозяйство должны тщательно координироваться на основе плана развития транспорта, с тем чтобы избежать неоправданного финансирования в результате запросов, поступающих от частных операторов. Следует контролировать тарифы, с тем чтобы поддерживать интенсивное использование внутренних водных путей, которые имеют преимущество перед автомобильным транспортом с экологической точки зрения.

23. Представитель Китая отметил, что в результате политики правительства в начале 70-х годов, направленной на расширение внешней торговли, порты оказались перегруженными. Для решения этой проблемы в стране была осуществлена крупномасштабная программа с привлечением национальных и иностранных капиталов по созданию новых портовых объектов, в результате чего 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 проводится децентрализация управления портовым хозяйством, которое передается местным органам власти, а центральное правительство осуществляет координацию и разрабатывает общую политику. В стране поощряется конкуренция в портовом секторе, при этом порты устанавливают коммерческие 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 жалования. Китай обращается к международному сообществу за финансовыми средствами, технологией и знаниями в целях совершенствования своего портового сектора и поощряет создание совместных предприятий. В настоящее время Китай сотрудничает с программой ТРЕЙНМАР в усилиях по созданию учебного центра в Шанхае.

24. Представитель Германии вкратце описал состояние немецких портов после объединения страны и указал на важность внутренних водных перевозок, в связи с большим объемом транзитных грузов, следующих через Германию. Он описал различные правовые режимы, существовавшие в портах бывшей Федеративной Республики Германия с учетом федеративного устройства страны. Эти порты помогли в реорганизации портов в бывшей Германской Демократической Республике, которая была осуществлена всего лишь за три года. Опыт Германии в данной области мог бы представлять интерес для портов в других странах.

25. Представитель Индонезии отметил, что порты играют чрезвычайно важную роль в его стране, причем не только потому, что они жизненно необходимы для внешней торговли, но и в связи с тем, что они связывают более 17 500 островов и 1 424 порта Индонезии. В соответствии с принятым в 1992 году новым законом о морских перевозках порты, как ожидается, в своей деятельности будут в большей степени ориентироваться на потребности торговли и критерии эффективности и рентабельности и окажут положительное влияние на государственные финансы в результате сокращения государственных расходов на их развитие и получения доходов от продажи соответствующих активов. Таким образом, участие частного сектора в государственных предприятиях успешно развивается, и с этой целью готовятся специальные нормативные положения.

26. 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 обслуживание судов и грузов. В настоящее время правительство предпринимает усилия по расширению самостоятельности таких компаний путем создания советов, осуществляющих управление на коммерческой основе, при этом обеспечиваются равные возможности для участия частного и государственного капитала в инвестициях.

27. Представитель Мозамбика указал на жизненно важную роль, которую в прошлом играли мозамбикские порты, обслуживая соседние страны через транспортные коридоры, и на их нынешнюю неспособность обслуживать перевозки. Сейчас грузооборот составляет лишь 25% от прежнего уровня. В настоящее время проводится коммерциализация, и, как ожидается, с целью восстановления портового хозяйства будут использоваться такие механизмы, как аренда объектов, совместные предприятия и прочие возможности. Однако в стране высказываются опасения по поводу господства иностранных компаний, поскольку местные квалифицированные кадры и финансовые ресурсы весьма ограничены вследствие длительной гражданской войны. Кроме того, предоставление финансовой помощи международными учреждениями увязывается с проведением институциональных изменений, к которым страна пока еще не готова. Он обратился с просьбой об оказании помощи в области создания соответствующих институтов и развития людских ресурсов, что должно позволить преодолеть эти трудности.

28. Представитель Ассоциации по управлению портами Западной и Центральной Африки (АУПЗЦА) указал, что эта ассоциация, созданная в 1972 году, включает африканские страны от Мавритании до Анголы и на этой же неделе проводит свою восемнадцатую сессию в Либревиле. Ассоциация осуществляет деятельность в области подготовки кадров; подготовки периодического справочника экспертов в субрегионе, занимающихся вопросами портов; унификации статистики; финансовой отчетности; установления тарифов; проведения на систематической основе "Дней африканских портов"; создания фонда для оказания помощи портам и т.д. Ассоциация выражает признательность за содействие, оказываемое органами и учреждениями системы Организации Объединенных Наций, таких, как ЮНКТАД, МОТ и ИМО, а также правительствами европейских стран, благодаря помощи которых она может играть конструктивную роль в портовом секторе.

29. Представитель Марокко, говоря об 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 такие цели, как совершенствование, координация и стандартизация портовых операций и услуг, установление связей с другими организациями для изучения вопросов, представляющих общий интерес, и выполнение функций форума для обмена мнениями

между национальными портовыми администрациями по общим проблемам. В Ассоциации действуют комитеты по вопросам информационной технологии (ЭОД) и статистики, портовым тарифам (унификация структур тарифов) и техническим вопросам (база данных о портовом оборудовании). Ассоциация планирует провести ряд технико-экономических исследований, включая исследование о свободных портовых зонах.

30. Представитель Марокко заявил, что провозглашенная его страной в 70-х годах политика регионального развития направлена на формирование портов нового типа, основанных на партнерстве между правительством и портовым сектором. На первом этапе наблюдалось расширение участия частного сектора, тогда как второй этап включал заключение стратегических соглашений между правительством и предприятиями как государственного, так и частного секторов. Было создано Управление эксплуатации портов, являющееся государственным учреждением, перед которым были поставлены коммерческие и производственные цели. Наличие единого учреждения, руководящего работой всех портов, вместо независимых органов в каждом порту, имеет многочисленные преимущества практического характера, в особенности в отношении вопросов отчетности, руководства и управления людскими ресурсами.

Решение Межправительственной группы экспертов

31. На заключительном заседании Группы 29 октября 1993 года заместитель Председателя представил на рассмотрение проект выводов Межправительственной группы экспертов (TD/B/CN.4/GE.1/L.2), внося в него некоторые устные поправки.

32. Представитель Мексики высказал недовольство по поводу того, что не был своевременно подготовлен перевод проекта выводов на испанском языке.

33. Межправительственная группа экспертов приняла проект выводов с внесенными в него устными поправками (принятый текст выводов см. в приложении I).

Заключительные заявления

34. Исполняющий обязанности руководителя Отдела развития услуг отметил, что совещание Межправительственной группы экспертов оказалось весьма полезным. Многие обсужденные в ходе совещания интересные идеи окажут определенное влияние на конкретные подходы, используемые странами, при этом каждая страна должна будет выбрать модель, в наибольшей степени отвечающую ее потребностям.

35. Рекомендации, вытекающие из работы совещания, после их одобрения Постоянным комитетом будут служить в качестве ориентира и основы для работы в ближайшем будущем и в среднесрочной перспективе. Многие из рекомендаций уже включены в среднесрочный план, тогда как в случае некоторых других рекомендаций, таких, как конкретные запросы, касающиеся экологических вопросов, существуют определенные сомнения относительно наличия собственных внутренних возможностей и специальных знаний для их осуществления. В связи с тем, что с учетом существующего положения в Организации Объединенных Наций вряд ли можно ожидать расширения деятельности в области портов в ближайшем будущем, вероятно, следует обратиться к странам и различным ассоциациям с просьбой об оказании содействия в виде представления материалов и/или предоставления услуг специалистами. Секретариат ЮНКТАД, безусловно, приложит все усилия для практической реализации рекомендаций Группы, с тем чтобы все субъекты портового сектора смогли воспользоваться результатами совещания.

36. Представитель Группы 77 (Алжир) заявила, что ее Группа вполне удовлетворена результатами работы совещания. Большое число экспертов, присутствующих на совещании, свидетельствует о значительном интересе, проявляемом развивающимися странами к портам и их роли в торговле. Рекомендации Группы, которые следует рассматривать в контексте партнерства в целях развития, нашедшего воплощение в Картахенских обязательствах, представляют собой прекрасную основу для будущей работы.

37. В отношении хода проведения совещания ряд делегаций высказали обеспокоенность относительно перевода документации, и в этой связи было выражено пожелание, чтобы впредь прикладывались все усилия для обеспечения всестороннего участия всех делегаций в будущей работе.

38. Председатель заявила, что Группе удалось подготовить всесторонний и конструктивный доклад и рекомендации. В ходе совещания был достигнут консенсус по ряду вопросов, одним из которых является признание Группой того факта, что в настоящее время роль портов меняется под влиянием складывающихся новых экономических условий. Однако порты не смогут в полной мере выполнять возлагаемые на них новые функции, если другие стороны, такие, как правительства, будут игнорировать происходящие изменения. В этой связи важное значение имеет информирование общественности о крайне важной потенциальной роли портов в местной и национальной экономике, об их влиянии на расширение занятости и активизацию экономической деятельности и об их важной роли в мировой экономике. В то же время специалисты в области портового хозяйства также должны внести соответствующие изменения в свои подходы и представления. Применявшиеся ранее стратегии могут потерять свою актуальность с точки зрения дальнейшего развития, и в этой связи важно использовать наиболее эффективные идеи, разрабатываемые во всем мире. Принимаемые стратегии должны учитывать требования рынка и обеспечивать удовлетворение запросов пользователей с точки зрения создаваемой стоимости и качества предоставляемых услуг.

39. Вследствие технического прогресса и глобализации экономики мировой портовый сектор, как и мировое хозяйство в целом, становится все более взаимосвязанным. Портовый сектор повсеместно сталкивается с необходимостью решения таких общих проблем, как: организация портового хозяйства, управление им, его эксплуатация и осуществляемые инвестиции; нахождение и закрепление наиболее квалифицированных кадров; изучение значения и преимуществ регионального сотрудничества; понимание влияния, оказываемого новыми законодательными и нормативными положениями; и обеспечение совместимости работы портов с сохранением окружающей среды. Таким образом, важное значение приобретает обсуждение этих вопросов, нахождение практических решений и обеспечение оптимального использования имеющихся ресурсов.

Глава II

ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ

A. Открытие сессии

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

B. Выборы должностных лиц

41. На первом пленарном заседании 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

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

(Пункт 6 повестки дня)

43. На своем заключительном пленарном заседании 29 октября 1993 года Межправительственная группа экспертов утвердила проект своего доклада (TD/B/CN.4/GE.1/L.1 и Add.1) и поручила докладчику завершить подготовку доклада соответствующим образом с учетом поправок, представленных делегациями в отношении своих выступлений, и отчета о заключительном пленарном заседании.

44. Утверждая доклад о своей работе, Межправительственная группа экспертов постановила также включить в него в качестве приложения представленное Председателем резюме неофициальных обсуждений, проведенных Группой (см. приложение II).

Приложение I

ВЫВОДЫ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ
В ОБЛАСТИ ПОРТОВ*

"Порты: на пороге нового тысячелетия"

Введение

1. На протяжении последних лет международные перевозки, включая морские перевозки и порты, приобретают все большее значение в мировой экономике. Возник единый мировой рынок, в рамках которого производство, транспортировка, распределение и потребление товаров больше не ограничиваются каким-либо определенным географическим районом, а охватывают всю планету. Столь радикальные изменения стали возможны благодаря развитию сложных комплексных систем и сетей перевозок и распределения, которые зачастую контролируются мегaperевозчиками и грузоотправителями, при этом основная часть грузов перевозится морем. Эти изменения происходили и продолжают происходить в условиях конкуренции, обуславливающих значительную неустойчивость торговых потоков, в связи с чем для портов возникают соответствующие риски и возможности. Подобные риски являются особенно большими в тех странах и портах, которые не предвидели этих изменений и не готовы принять стратегические решения, направленные, в частности, на приведение методов управления, технической базы и предлагаемых услуг в соответствие с существующими потребностями торговли. Возникающие возможности связаны с тем, что в процессе интеграции транспортных и распределительных функций современный порт обладает многочисленными преимуществами и может превратиться в один из немногих узловых пунктов, имеющих стратегическое значение для международной торговли.

A. Общие рекомендации

2. Порты должны осознать, что они играют ключевую роль в транспортно-логистической системе, и обеспечить внесение эффективного вклада путем принятия широкой ориентации. Недостаточно лишь сосредоточить внимание на функциях, ограничивающихся портовой зоной.

3. Группа рекомендует правительствам изучить роль национальных портов и их значительные возможности с точки зрения содействия расширению торговли и ускорению развития. С учетом необходимости оказания практической поддержки и принятия рациональной политики в области портов Группа рекомендует использовать методы долгосрочного (или генерального) планирования, а также стратегического планирования хозяйственной деятельности, что должно помочь правительствам и портам представить поставленные цели в виде конкретной политики, стратегий и планов действий, включая целевые показатели деятельности и механизмы оценки. При этом должны охватываться такие вопросы, как управление, людские ресурсы, правовая, финансовая и оперативная деятельность, включая при необходимости управленческую самостоятельность.

* Приняты на 4-м пленарном заседании в пятницу, 29 октября 1993 года.

4. Группа рекомендует секретариату ЮНКТАД продолжить свою работу в сотрудничестве с компетентными учреждениями в рамках Организации Объединенных Наций и другими специализированными учреждениями по многочисленным направлениям, связанным с деятельностью портов, включая техническую помощь, исследования, подготовку кадров и связь, и осуществлять распространение информации о выводах и результатах, полученных в ходе его работы, с помощью традиционных методов распространения информации и в рамках более частых и регулярных совещаний Межправительственной группы экспертов. Межправительственная группа экспертов предлагает Постоянному комитету изучить возможность проведения таких совещаний в будущем. Кроме того, Группа предлагает чаще включать проблемы портов в качестве отдельных пунктов в повестки дня национальных, региональных, межправительственных и международных совещаний, посвященных вопросам торговли, развития и окружающей среды, а не рассматривать их лишь как подпункты в рамках других тем.

5. Межправительственная группа экспертов с большим интересом отметила, что порты используют весьма разнообразные структуры организации и управления. Она также отметила, что приватизация или коммерциализация имеет большое значение в качестве подхода к организации или управлению, однако это не должно рассматриваться как самоцель. Группа признает, что приватизация, коммерциализация или федерализация может играть важную роль в некоторых областях, выбор которых должен осуществляться обоснованно с учетом конкретных условий, существующих в стране. В связи с тем, что этот подход является новым и другие подходы также могут оказаться оправданными в зависимости от местных структур управления и социальных условий, Группа рекомендует продолжить изучение и анализ сильных и слабых сторон каждой из этих концепций и оценку экономических последствий разделения функций между государственным и частным секторами.

6. В некоторых областях было налажено региональное сотрудничество между портами, которое продемонстрировало свою эффективность. Группа рекомендует ЮНКТАД установить, где и в какой форме осуществляется подобное сотрудничество, охватываемые им области и придаваемое ему значение и подготовить соответствующую документацию.

7. Группа поддерживает выводы и рекомендации неофициального совещания группы экспертов по правовым вопросам в области портов, приведенные в приложении I к документу UNCTAD/SHIP/639, и частности предложение о создании международной организации экспертов по правовым вопросам в области портов.

8. С учетом важного значения вопросов окружающей среды и устойчивого развития Группа экспертов приняла следующие рекомендации:

a) между портами не должно существовать никакой конкуренции, основанной на отсутствии охраны окружающей среды. С этой целью нормы загрязнения, системы ценообразования с учетом экологических аспектов и другие механизмы должны оцениваться в свете решаемых проблем и фактически требующихся затрат, принимая во внимание конкретные особенности и технические и финансовые возможности каждого порта. Этот вопрос должен быть включен в повестку дня региональных ассоциаций портов. В соответствующих случаях для проведения подобной оценки может оказаться необходимым содействие со стороны правительств;

b) следует разработать руководящие принципы, определяющие ответственность портовой администрации и других правительственных и неправительственных учреждений в области охраны окружающей среды;

с) международным учреждениям или правительствам стран следует изучать и применять соответствующие стимулы и предусматривать использование новых источников финансирования в случае разработки конкретных стратегий и планов, приводящих к оправданным результатам;

д) для осуществления на практике усилий по обеспечению устойчивого развития, в частности касающихся ответственности портов за охрану окружающей среды, во всех портах следует создать координационный центр по экологическим вопросам с целью сбора и распространения информации (об авариях, показателях, публикациях, законодательных положениях, проводимых совещаниях и т.д.). Подобный координационный центр должен содействовать разработке экологической политики порта, учитывающей международно-правовые документы или рекомендации, а также национальные интересы и нормативные положения;

е) кроме того, координационные центры должны содействовать осуществлению принятой политики. С этой целью может создаваться соответствующий координационный механизм, например комитет по экологическим вопросам, призванный обеспечить согласованность предпринимаемых усилий, информирование всех заинтересованных сторон, предоставление им возможности высказать свое мнение и возможность заручиться их поддержкой. Такой механизм должен предусматривать учет мнений представителей соответствующих национальных органов, операторов и пользователей порта, а также населения, проживающего в близлежащих районах;

ф) вполне естественно, что между портами и городами существуют соответствующие взаимосвязи. Необходимо осознать важное значение таких взаимосвязей и способствовать их укреплению. Межправительственная группа экспертов обсудила многие проблемы, касающиеся будущего, и в том числе необходимость нахождения сбалансированного соотношения между устойчивым развитием портов и их связей с городами и одновременным обеспечением сохранения и защиты окружающей среды для будущих поколений. Необходимо признать, что морские перевозки не осуществляются и не должны осуществляться в нетронутых устьях рек. В то же время Межправительственная группа экспертов не считает, что порты обладают в настоящее время необходимыми средствами для достижения желательного сбалансированного соотношения.

В. Конкретные рекомендации

1. Политика в области портов

9. Группа рекомендует, чтобы в политике в области портов учитывался тот факт, что порты являются хотя и важным, но не единственным элементом во всей транспортной цепи (включающий железнодорожный, автомобильный и водный транспорт), куда входят также другие компоненты, такие, как таможенные службы, полиция и местные органы.

10. Группа рекомендует, чтобы такая политика осуществлялась путем оптимального использования людских ресурсов, повышения эффективности обработки грузов, широкого применения ЭОД, упрощения процедур и эффективного использования оборудования.

МГЭ рекомендует международным учреждениям или правительствам стран изучать и применять соответствующие стимулы и предусматривать использование новых источников финансирования в случае разработки конкретных стратегий и планов, приводящих к оправданным результатам.

2. Принципы организации портового хозяйства и управления им

11. Группа признает необходимость совершенствования существующей организации портовой системы. В ходе этого процесса необходимо учитывать социальные и экономические реалии и особенности конкретной страны. Группа считает, что предложенные в документе TD/B/C.4/AC.7/13 методы анализа и диагностической оценки портовой системы, по всей видимости, являются наиболее эффективным способом обеспечения надлежащей организации портового хозяйства и управления им, и рекомендует использовать их в качестве одного из основных инструментов. Группа признает также, что процесс модернизации должен подкрепляться соответствующей правовой базой, учитывающей наиболее оптимальное распределение функций между центральными, региональными и местными звеньями, роль, отводимую национальным и иностранным частным предприятиям, а также роль людских ресурсов порта в связи с повышением технической оснащенности и уровня технологического развития портов.

12. Порты должны приложить все усилия для обеспечения эффективности своей работы, в особенности с точки зрения расходов и качества услуг для пользователей, что должно позволить им превратиться в динамично развивающиеся транспортно-распределительные центры.

13. Группа достигла консенсуса относительно того, что в существующих коммерческих условиях методы управления портом должны основываться на рыночных принципах с целью лучшего удовлетворения потребностей пользователей, при этом необходимо не упускать из виду, что портовая инфраструктура имеет также стратегическое значение для страны. Это означает, что одним из приоритетных аспектов в организации портового хозяйства и управлении им становятся функции в области маркетинга и что все субъекты, связанные с деятельностью порта, должны объединить свои усилия в целях содействия его развитию.

14. Группа рекомендует разрабатывать политику в области портов, включающую определение четких целей и стратегий развития, ориентированных на проведение необходимых институциональных изменений в свете меняющихся потребностей торговли и перевозок. Межправительственная группа экспертов рекомендует секретариату ЮНКТАД изучить возможность подготовки Международной ассоциацией портов и городов исследования по вопросу об устойчивом развитии и взаимосвязях между городами и портами, которое должно быть опубликовано в рамках существующих ресурсов ЮНКТАД.

С. Рекомендации в отношении деятельности секретариата ЮНКТАД

15. Ознакомившись с публикациями ЮНКТАД в области портов, Группа дала им весьма положительную оценку. Они вызывают большой интерес во всех странах, и в частности в развивающихся странах, которые не всегда располагают возможностями, необходимыми для проведения такого углубленного анализа. В то же время вполне очевидно, что не обеспечивается достаточно широкое распространение информации о работе, проводимой в рамках системы Организации Объединенных Наций по вопросам организации портового хозяйства и управления им. Весьма ценной инициативой представляется Информационный бюллетень ЮНКТАД в области портов (Ports Newsletter), который способствует восполнению этого пробела. Однако следует внести определенные изменения в систему его распространения, направляя его не только главному управляющему одного или двух портов в каждой стране, но и в адрес других ключевых инстанций. Кроме того, необходимо содействовать развитию системы подписки для обеспечения надежных методов распространения документации в рамках ЮНКТАД.

Вопросы для изучения

16. Принимая во внимание, что в рамках программы работы ЮНКТАД на 1994 и 1995 годы уже предусматривается проведение четырех исследований 1/, Группа рекомендует следующие приоритетные темы для дополнительных исследований при условии наличия достаточных ресурсов:

1. Обзор национальных портовых систем;
2. Анализ взаимосвязей между городом и портом;
3. Изучение вопросов развития людских ресурсов в портах на конкретных примерах.

17. Группа считает, что ЮНКТАД и правительства должны оказывать всяческую поддержку развитию сотрудничества между портами на различных уровнях в области обмена информацией и опытом, подготовки кадров и специальных знаний, касающихся маркетинга.

18. Подготовка кадров является одной из наиболее важных областей, где ЮНКТАД могла бы оказывать соответствующую помощь. Высоко оценивая уже предпринятые усилия и достигнутые положительные результаты, Группа рекомендует обеспечить выделение необходимых ресурсов и продолжить осуществление и укрепление программ в области подготовки кадров.

19. Группа с удовлетворением приняла к сведению, что более 50% ресурсов, имеющихся у ЮНКТАД для деятельности в области портов, направляется на цели технического сотрудничества и подготовки кадров. Группа вновь заявляет о своей поддержке существующей структуре разграничения функций различных программ ЮНКТАД в области подготовки кадров в секторе портов с целью избежания дублирования усилий. Заслуживает поддержки инициатива секретариата ЮНКТАД по организации учебного курса по вопросам портов для управляющих среднего звена и новых работников с получением соответствующего диплома, реализацию которой следует продолжить в сотрудничестве с Американской ассоциацией портовых администраций (ААПА) и другими заинтересованными организациями. Эти усилия необходимо дополнить разработкой новых семинаров по вопросам общей политики и внесением необходимых изменений в существующие семинары с учетом новых тенденций, происходящих в торговле и перевозках. Группа также рекомендует расширить и укрепить программу ТРЕЙНМАР с целью улучшения подготовки управляющих портов среднего звена и новых работников, расширения возможностей портов в области подготовки кадров и развития сотрудничества между учебными заведениями.

1/ Этими исследованиями являются: 1994 год: "Стратегическое ценообразование в деятельности портов" и "Сравнительный анализ приватизации, коммерциализации и дерегулирования в области портов"; 1995 год: "Возможности для регионального сотрудничества в области портов" и "Финансовые аспекты в деятельности портовой администрации".

20. Группа выразила признательность за информацию, представленную о программе технического сотрудничества ПРООН/ЮНКТАД/ВПП в области восстановления портового хозяйства в Сомали. Она настоятельно рекомендует странам-донорам и портам, обладающим соответствующими возможностями, присоединиться к предпринимаемым усилиям и содействовать полному восстановлению портового сектора Сомали. Кроме того, Межправительственная группа экспертов рекомендует ЮНКТАД взять на себя функции информационного центра, который могли бы использовать порты, обращающиеся за информацией о мероприятиях по линии технического сотрудничества, таких, как в случае оказания содействия Сомали и Либерии.

D. Прочие вопросы

21. Группа считает целесообразным проведение совещаний раз в два года, которым мог бы предшествовать семинар на высоком уровне, и предлагает Постоянному комитету изучить эту возможность.

22. Группа рекомендует подготовить список портов, частных компаний и отдельных лиц, которые могут и готовы предложить специальные знания в области управления портами; этот список мог бы предоставляться правительствам и портам при обращении с соответствующей просьбой.

Приложение II

ПРЕДСТАВЛЕННОЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ РЕЗЮМЕ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ОБСУЖДЕНИЙ,
ПРОВЕДЕННЫХ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ ГРУППОЙ ЭКСПЕРТОВ

1. Для рассмотрения вопроса об организации портового хозяйства и управления им Группе были представлены следующие документы:

- Современные принципы управления и организации в области портов (TD/B/C.4/AC.7/13);
- Правовые аспекты управления портами (UNCTAD/SHIP/639);
- Управление людскими ресурсами в портах и их развитие (UNCTAD/SHIP/644);
- Стратегическое планирование в деятельности портовых администраций (UNCTAD/SHIP/646);
- Портовый маркетинг и задача создания портов третьего поколения (TD/B/C.4/AC.7/14);
- Вопросы устойчивого развития в деятельности портов (UNCTAD/SDD/PORT/1).

2. Группа согласилась с тем, что вопросы организации (институциональной структуры) портов и управления ими тесно взаимосвязаны и что правительства могут использовать различные подходы к организации портового хозяйства: при этом если одной крайностью может быть предоставление большей свободы рыночным факторам, то другой можно считать жесткий контроль, осуществляемый правительством в отношении деятельности портов с учетом их важного значения для страны. Это находит отражение в широком круге функций, возложенных на портовую администрацию, которая может заниматься лишь развитием портовых объектов, сдавая их затем в эксплуатацию другим операторам (так называемый порт-землевладелец), либо самостоятельно осуществлять все операции, охватывающие предоставление оборудования и услуг. В то же время, поскольку все порты являются компонентами единого мирового рынка, существуют некоторые основные принципы, применимые ко всем из них. Предъявляемые в настоящее время требования к портам, обусловленные потребностями торговли и перевозок, делают необходимым оптимизацию их организации и управления ими.

3. С докладом перед Группой выступил генеральный управляющий администрации порта Келанг г-н Раджасингам. Он подчеркнул, что процесс приватизации в порту Келанг начался во второй половине 80-х годов в рамках осуществления национального плана приватизации. Этот план был разработан правительством с целью уменьшения своего вмешательства в деятельность государственных компаний и формирования коммерческого мышления, необходимого для того, чтобы страна смогла конкурировать на международных рынках. Приватизация в области портов включает передачу частному сектору операций, связанных с обработкой грузов и судов, а также экспедиторских операций. Он отметил благоприятные экономические условия для осуществления этого процесса, и в частности двухзначные темпы экономического роста, что позволило избежать увольнений среди портовых рабочих и обеспечить перевод существенной части персонала из портовой администрации в частный сектор. В результате штат портовой администрации сократился с 4 800 человек до 60.

4. С докладом перед Группой выступил также директор Управления эксплуатации портов Марокко г-н Мохамед Нассад. Он отметил, что с целью предоставления государственному сектору еще одной возможности продемонстрировать свои достоинства в 80-х годах было принято решение о реорганизации портового сектора путем создания государственной компании, на которую были возложены функции по обслуживанию судов и грузов в портах страны. Этот процесс получил название коммерциализации. Образованная компания представляет собой государственную монополию, методы управления которой должны обеспечить, чтобы ее деятельность по своему характеру соответствовала принципам функционирования частной компании в условиях конкуренции. Это обеспечивается благодаря предоставлению ей достаточной свободы действий в рамках заключаемых с правительством ежегодных соглашений; созданию возможностей для конкуренции между отдельными портами в отношении качества предлагаемых услуг, но не тарифов, в целях привлечения грузов; и организации конкуренции непосредственно в рамках самого порта между так называемыми автономными производственными центрами. Основная задача руководства заключается в удовлетворении потребностей клиентов и обеспечении эффективной работы сотрудников. Процесс коммерциализации пользуется активной поддержкой со стороны правительства, и возможность свободно устанавливать тарифы в ходе переговоров с пользователями без вмешательства государства, а также принятие принципов рационального финансового управления имеют первостепенное значение с точки зрения нахождения ресурсов, способствующих успешному осуществлению этого процесса.

5. Информация, представленная в ходе сделанных выступлений, позволила Группе провести углубленное обсуждение вопросов, имеющих крайне важное значение. Сначала были рассмотрены причины, лежащие в основе приватизации или коммерциализации. Несколько экспертов высказали мнение о том, что одной из основных причин проведения приватизации или коммерциализации является необходимость повышения эффективности. В то же время было отмечено, что в случае Малайзии, сталкивающейся с сильной конкуренцией со стороны Сингапура, более важной причиной, лежащей в основе приватизации, является создание коммерческих условий, способствующих получению конкурентных преимуществ. В Марокко решение о проведении коммерциализации было принято не только с целью повышения эффективности портов, но и с учетом явного стремления предоставить государственному сектору еще одну возможность продемонстрировать свои достоинства. Главным образом решение об осуществлении перестройки должно приниматься правительством, которое во всех случаях должно активно поддерживать этот процесс с целью обеспечения его успеха.

6. Кроме того, последовавшие обсуждения показали, что приватизация может принести соответствующие преимущества лишь в том случае, если правительства будут предпринимать параллельные усилия по повышению эффективности связанных с портом секторов, таких, как таможенные службы, медицинский контроль, банковское дело и т.д. Как следует из исследования, проведенного в Бразилии, проблемы портового хозяйства лишь на 25% связаны с неэффективностью портовых операций, тогда как на 75% они объясняются неудовлетворительной работой других государственных служб в порту и/или в системе внутренних перевозок. Поэтому не менее важное значение, чем сама приватизация, имеет одновременное осуществление деятельности по улучшению работы других государственных учреждений, существующих в порту, в частности таможенных служб. Политическая организация страны также оказывает значительное влияние на перестройку. Так, страны с федеральным устройством, как правило, считают, что процесс совершенствования портового сектора, помимо решения о приватизации или коммерциализации структур управления, включает также перераспределение функций между органами управления на федеральном уровне, уровне штатов и местном уровне.

7. Эксперты затронули такой важный вопрос, как полученные результаты. Пример Марокко совершенно очевидно свидетельствует о повышении производительности обработки судов и грузов, оцениваемой на основе времени простоя судов и количества грузов, перегружаемых за час. Результаты, полученные в Малайзии, показывают, что повышение эффективности (примерно на 25%) объяснялось аналогичным повышением заработной платы. Эксперты привели также другие примеры, например в Кальяо, основном порту Перу, было отмечено улучшение показателей производительности, рассчитываемых на основе затрат, которые снизились с 18 до 3 долл. США за тонну мешкового груза.
8. Вторая группа рассмотренных проблем касалась масштабов приватизации или коммерциализации. Например, в Малайзии речь не идет о продаже основных фондов, таких, как причалы, склады, бункера и т.д. Частным компаниям продается лишь движимое имущество и сдаются в аренду участки территории сроком на 21 год. Таким образом, приватизация охватывает лишь операции по обслуживанию судов и грузов.
9. Что касается вопроса об избыточной рабочей силе, то совершенно очевидно, что эта проблема не возникает в том случае, если перестройка происходит в условиях благоприятного экономического роста, как это было в Малайзии в 80-х годах и в Японии в конце 60-х годов и начале 70-х годов. Было отмечено, что в любом случае должен составляться соответствующий план с учетом возрастной структуры рабочей силы и должны разрабатываться пакеты специальных мер, учитывающие пособия, выплачиваемые в связи с уходом на пенсию по достижении пенсионного возраста или до его достижения, вопросы временной занятости и т.д. Не было достигнуто общего мнения относительно того, кто должен нести расходы в том случае, если увольнения неизбежны.
10. В связи с приватизацией был рассмотрен также вопрос о развитии новых портовых объектов. Решение этого вопроса зависит от общей стратегии развития порта. В порту Келанг портовая администрация сама занимается вопросами развития порта, предоставляя ограниченную свободу арендаторам, поскольку последние могут быть заинтересованы в извлечении прибылей путем чрезмерного использования существующих мощностей, вызывая даже их перегрузку. Поэтому портовая администрация осуществляет строгий контроль за развитием портового хозяйства. Кроме того, должны оговариваться четкие процедуры, регламентирующие передачу объектов арендаторам, проведение ими технического обслуживания и возвращение объектов портовой администрации в надлежащем состоянии.
11. Эксперты уделяли внимание проблеме взаимоотношений между правительством и портовой администрацией. Во-первых, был рассмотрен вопрос о долгах ранее существовавшего органа в случае создания вместо него новой государственной или частной компании. Одним из возможных решений является взимание определенной платы с государственной компании, осуществляющей эксплуатацию объектов, что позволяет правительству погасить существующий долг, как это делается в Марокко. Еще одним способом является преобразование задолженности в акционерный капитал, полностью принадлежащий правительству; в Малайзии этот процесс, ведущий к полной приватизации, получил название корпоратизации. Во-вторых, было указано, что состав управляющего органа имеет важное значение для достижения сбалансированного соотношения между интересами государственного сектора и ряда субъектов частного сектора в целях обеспечения конкуренции и транспарентности. В-третьих, вполне очевидно, что правительству не следует оказывать непосредственную финансовую поддержку этому процессу, как раз наоборот, необходимо поощрять усилия порта по обеспечению финансирования через механизмы, связанные с торговлей или тарифами.

12. Более значительный интерес был проявлен к вопросам, касающимся взаимоотношений между портовой администрацией и частным сектором, и в частности способности частного сектора взять на себя осуществление определенных операций и оценки продаваемых или сдаваемых в аренду активов. В отношении первого вопроса была отмечена необходимость обеспечения сочетания специальных знаний, накопленных на местах, с привлечением иностранных инвестиций, о чем свидетельствуют положения принятого в Малайзии закона, ограничивающего долю участия иностранного капитала лишь 30% в том случае, если в стране имеется свой собственный технический потенциал, и не устанавливающего никаких ограничений при отсутствии соответствующих ноу-хау. Проведение оценки продаваемых или сдаваемых в аренду активов зависит от подхода, используемого правительством. По мнению некоторых экспертов, приватизация необязательно должна быть связана с финансовыми поступлениями, если она преследует более важные цели, тогда как другие эксперты решительно настаивали на том, что поступления от приватизации имеют важное значение, поскольку речь идет о продаже или сдаче в аренду активов, которые были созданы прежде всего за счет средств налогоплательщиков. Более существенное совпадение мнений было достигнуто по вопросу о размере арендной платы. Не может быть никаких твердо установленных правил для определения справедливой цены, и в этой связи основными учитываемыми факторами выступают уровень конкуренции и риски, с которыми сталкиваются арендаторы. Было высказано мнение о том, что портовой администрации следует следить за конкурентоспособностью арендаторов с целью предупреждения создания монополий или картелей.

13. В целом было отмечено, что с учетом различных конкретных потребностей портов и предпочтений стран могут приниматься разнообразные стратегии, о чем свидетельствуют неодинаковые подходы к коммерциализации или приватизации, используемые в различных странах или даже в рамках одной и той же страны. Совершенно очевидно, что необходимо проводить сбор информации об анализе конкретных ситуаций, которая позволила бы проиллюстрировать разнообразные факторы, играющие определенную роль, и продемонстрировать примеры успеха или неудач, что могло бы помочь странам избежать повторения прошлых ошибок. Правовой основой процесса выступает общая политика правительств и их активная поддержка, без чего вряд ли могут быть достигнуты какие-либо существенные результаты. Кроме того, для успеха процесса крайне важное значение имеют ожидания, которые государственные и частные экономические и социальные субъекты, существующие в портах, связывают с этим процессом. В данном отношении большое значение имеет общий уровень экономической активности в стране.

14. Группа экспертов проявила значительный интерес к вопросу о законодательстве в области портов. Было признано высокое качество исследования, представленного на рассмотрение, и было отмечено, что оно может оказаться весьма полезным при осуществлении унификации правовых систем в некоторых регионах, где существуют несовместимые правовые системы. Некоторые эксперты указали на необходимость более точного определения роли морской и портовой администрации в порту. Кроме того, нашла полную поддержку идея создания ассоциации, которая занималась бы правовыми вопросами, связанными с деятельностью портов, и которая представляла бы интересы портов на международных форумах так же, как ИМО представляет интересы судоходного сообщества.

15. Некоторые эксперты высказали мнение о том, что исследование, подготовленное по вопросу о развитии людских ресурсов, отражает весьма теоретическую ситуацию и практически не учитывает реалии, существующие в развивающихся странах, где нет недостатка в рабочей силе. По мнению других экспертов, несмотря на то, что доклад носит теоретический характер, он выступает полезным справочным материалом, которым может руководствоваться администрация при решении вопросов, касающихся управления людскими ресурсами и их планирования. Было признано важное значение этой темы, и в частности таких аспектов, как переквалификация и подготовка кадров, поскольку процесс совершенствования портового сектора может приводить к увольнениям в значительных масштабах. При планировании и использовании механизмов подготовки кадров важно обеспечить одновременное удовлетворение потребностей частных и государственных органов.
16. В связи с усилением конкуренции между портами повышается потребность в осуществлении стратегического планирования. Директор департамента по вопросам портов Портовой администрации Нью-Йорка и Нью-Джерси г-жа Лилиан Либуриди выступила по вопросу о применении методов стратегического планирования в порту. Группа отметила, что для осуществления соответствующих стратегий требуется установление тесных связей не только с непосредственными клиентами порта, такими, как арендаторы портовых объектов, но также и с пользователями порта, т.е. с грузовладельцами, судовладельцами и т.д. В рамках различных механизмов финансирования портового сектора, создаваемых правительствами, или штатами в странах с федеральным устройством, могут предусматриваться финансовые льготы для портов, принявших соответствующие стратегические планы. Было высказано мнение о том, что стратегическое планирование выступает эффективным инструментом управления, причем не только в случае крупных портов, но и любых других, и в этой связи Группа просила ЮНКТАД обеспечить распространение информации о разработанных ею принципах, в частности, возможно, в рамках проводимых семинаров. Стратегическое планирование, применяемое в течение длительного периода времени, может позволить устранить отрицательные тенденции, такие, как сокращение перевозок, несбалансированность грузопотоков и изменения в нормативных положениях, регулирующих перевозки.
17. Группа отметила высокое качество доклада, подготовленного секретариатом по вопросу о маркетинге портовых услуг. Был обсужден вопрос о целесообразности осуществления портовой администрацией экспедиторских операций, которые приобретают все большее значение в рамках транспортной цепи. Ответ на этот вопрос зависит от местных условий, однако для обеспечения эффективности таких операций не должно существовать монополии на их осуществление.
18. Устойчивое развитие предполагает признание и укрепление взаимосвязей, существующих между портами и городами. Следует найти сбалансированное соотношение между устойчивым развитием портов и их связей с городами и одновременным обеспечением сохранения и защиты окружающей среды для будущих поколений. Группа приняла к сведению подготовленные ИМО руководящие принципы, касающиеся установок по приему отходов.
19. В некоторых областях, таких, как обмен информацией и опытом, подготовка кадров, контроль за состоянием окружающей среды и специальные знания по вопросам маркетинга, было налажено региональное сотрудничество между портами, которое продемонстрировало свою эффективность. Сотрудничество должно основываться на доверии, уверенности в его эффективности и профессионализме. Могла бы оказаться полезной работа ЮНКТАД по выявлению существующих механизмов сотрудничества, включая изучение положительного и отрицательного опыта, и подготовке соответствующей документации.

20. В отношении публикаций ЮНКТАД Группа высказала единодушное мнение о высоком качестве документации, подготовленной секретариатом, что довольно существенно упростило работу экспертов. В то же время необходимо расширить распространение этих материалов среди всех участников портового сектора. В этой связи Информационный бюллетень в области портов (Ports Newsletter) представляется весьма ценной инициативой, способствующей частичному восполнению существующего пробела.

21. Одним из наиболее важных направлений деятельности ЮНКТАД по оказанию помощи является подготовка кадров. Координатор программы ТРЕЙНМАР г-н Майкл Доунт представил информацию об этой программе. Группа с удовлетворением отметила достигнутые положительные результаты и выразила надежду на дальнейшее осуществление и укрепление программ в области подготовки кадров. Была положительно встречена инициатива организации учебного курса по вопросам портов с получением соответствующего диплома, которую следует дополнить разработкой новых семинаров по вопросам общей политики и совершенствованием существующих.

22. В качестве примера одной из программ технического сотрудничества капитан Эд Джонс представил информацию об осуществлении проекта ЮНКТАД/ПРООН по восстановлению портового сектора Сомали. Группа отметила, что сделанное выступление является весьма уместным, поскольку многие делегаты не знали, что ЮНКТАД осуществляет деятельность такого рода.

Приложение III

УЧАСТНИКИ 1/

1. На сессии были представлены следующие государства - члены ЮНКТАД:

| | |
|-----------------------------|---|
| Алжир | Нигер |
| Ангола | Нигерия |
| Бельгия | Нидерланды |
| Бенин | Норвегия |
| Бразилия | Объединенная Республика Танзания |
| Бруней-Даруссалам | Пакистан |
| Бурунди | Папуа-Новая Гвинея |
| Гамбия | Перу |
| Гана | Польша |
| Гвинея | Республика Корея |
| Германия | Российская Федерация |
| Греция | Румыния |
| Дания | Саудовская Аравия |
| Египет | Сенегал |
| Замбия | Сирийская Арабская Республика |
| Индия | Словакия |
| Индонезия | Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии |
| Иран (Исламская Республика) | Соединенные Штаты Америки |
| Испания | Сьерра-Леоне |
| Йемен | Того |
| Камерун | Тунис |
| Китай | Турция |
| Колумбия | Украина |
| Коста-Рика | Филиппины |
| Кот-д'Ивуар | Франция |
| Либерия | Хорватия |
| Ливан | Центральноафриканская Республика |
| Маврикий | Чили |
| Малайзия | Швеция |
| Мальта | Шри-Ланка |
| Марокко | Эстония |
| Мексика | Япония |
| Мозамбик | |
| Непал | |

1/ Список с фамилиями участников см. в документе TD/B/CN.4/GE.1/INF.1.

2. В качестве наблюдателя на сессии было представлено следующее государство - член ЮНКТАД:

Южная Африка

3. На сессии были представлены следующие специализированные и смежные учреждения:

Международная организация труда
Всемирная организация здравоохранения
Всемирная метеорологическая организация

Было представлено также Генеральное соглашение по тарифам и торговле.

4. На сессии была представлена следующая межправительственная организация:

Организация африканского единства

5. На сессии были представлены следующие неправительственные организации:

Специальная категория

Международная ассоциация портов и гаваней
Международная ассоциация по координации транспортно-грузовых операций
Постоянная международная ассоциация конгрессов по судоходству

6. По приглашению секретариата ЮНКТАД в работе сессии приняли участие представители следующих организаций:

Секретариат Индотихоокеанского форума
Ассоциация по управлению портами восточной и южной части Африки