



联合国贸易和发展会议

Distr.
GENERAL

TD/B/CN.4/28
TD/B/CN.4/GE.1/4
25 November 1993
CHINESE
Original: ENGLISH

贸易和发展理事会
发展服务部门常设委员会(航运)
第二届会议

政府间港口专家组的报告

1993年10月25日至29日,日内瓦万国宫

目 录

<u>章 次</u>	<u>段 次</u>
导 言.....	1 - 7
一、港口的组织和管理出版物和技术合作.....	8 - 39
二、组织事项.....	40 - 44

附 件

- 一、港口问题政府间专家组的结论
- 二、主席关于政府间专家组非正式讨论的总结
- 三、出席情况

导 言

1. 根据贸易和发展理事会1993年3月举行的第三十九届会议的一项决定，政府间港口专家组于1993年10月25日至29日在日内瓦万国宫举行了会议。

2. 贸易和发展理事会核可的政府间港口专家组职权范围如下：

“为提高海运服务的竞争力和加强贸易能力，专家组将对有助于港口及相关服务的高效率管理和持久发展的因素进行研究。

专家组在执行任务时要：

(a) 注重新工作方案的以下两个要点：

- 港口组织，包括与私有化、商业化、放宽规章以及现有立法有关的问题；
- 港口管理，包括与人力资源开发、战略规划、营销、持久发展和投资要求有关的问题；

(b) 做为对秘书处现有专业能力的补充，邀请有关港口介绍港口组织和管理方面的经验；

(c) 在充分考虑港口间竞争的前提下，对增进区域内港口间在组织和管理方面合作的前景进行评估；

(d) 审查秘书处应1990年政府间港口专家组要求而准备的有关港口问题的各种出版物，办法是：

(一) 研究这些出版物的分发情况，评估这些出版物引起的兴趣、有关建议的实用性，及需要哪些补充信息以便有助于发展有竞争力的港口及相关服务，特别是发展中国家和经济处于过渡中的国家的港口和相关服务；

(二) 请港口业提供意见，说明国际组织、港口协会、讲习班、会议和出版物在提供港口组织管理信息方面有哪些重大不足，以便判定是否有必要加强现有信息的传播；

(三) 对发展服务部门常设委员会(航运)应优先考虑的核准的工作方案中的具体议题提供专业性的意见；

(e) 审查秘书处在港口管理培训和技术合作领域的工作，并对其在发展有竞争力的港口及相关服务方面的影响进行评估，同时联系这一点评估现有的双边和多边来源提供的培训尚未满足的需要，以确定贸发会议

今后在这个领域开展活动的各个潜在的方面；以及
(f) 准备一份关于以上各项的报告，提交给发展服务部门常设委员会(航运)第二届会议。”

3. 本届会议期间，政府间专家组共举行了4次正式会议和7次非正式会议。

开幕发言

4. 主席在介绍中归纳了专家组的目标，即：审议影响港口效率和可持续发展的因素、审议增进竞争的途径、通过发展港口增进世界贸易能力。她说，政府间专家组这次会议开得很及时，因为世界港口的营运不久将进入一个新的世纪，各国和各政府都把扩大世界贸易视为人民未来繁荣昌盛的前提。世界贸易的扩大及贸易往来的加速有力地迫使港口既要扩大设施和提高服务质量，又要争取降低成本。同时，大货主集中掌握力量的现象使港口的风险增大，因为航路安排的改变可使载货量发生重大变化。港口面临的挑战还包括必须顾及的合理的环境关注。她提出，港口可通过以下途径应付这些挑战：第一，采取一种战略规划办法，第二，与伙伴建立争取商业上互利的联盟，第三，加强与城市之间的伙伴关系，使社区和港口能共同努力开展可持续发展。

5. 贸发会议秘书长说，许多国家的高级官员和港口负责人出席了本届会议，这表明它们对贸发会议的信任。专家组要审议的关键问题是港口的组织和管理，其中包括私有化、规章宽放、商业化、推销、人力资源开发、可持续发展和区域合作等问题，此外还有评估贸发会议秘书处的技术合作和培训活动。港口的高效率管理和可持续发展与加强贸易能力之间存在明确的联系。他说，贸发会议力求通过港口管理培训和技术合作为国际港口界提供支持，他特别提请注意贸发会议在索马里摩加迪沙港整复方面发挥的作用。最后，他说两个国际港口组织将与政府间专家组会议协调在日内瓦开一次短期会议，这是加强合作的一个积极步骤。

6. 服务发展司负责人说，虽然港口面临的最严重问题归因于组织和管理上的欠缺，但这种欠缺本身往往又是中央政府干预过多所致。结构改革、商业化和私有化机制是要发展面向市场的、财政上有自持力的港口，以此可改善局面。要审议的重要议题包括：港口法规，需要在地方、国家和国际三级制订这些法规，以求高效率的发展和营运以及可持续的发展，其目标是把经济发展与保护环境和公平分摊有关利益及代价相结合。请区域和国际港口组织提供有关增进港口间区域合作的可能性的资料。贸发会议的培训方案已增加了互补性，培训对象包括中级管理人员和高级

管理人员,他感谢比利时、法国和荷兰政府在这方面提供的资金援助。政府间专家组本届会议期间还要审查贸发会议的技术合作,审查时将介绍贸发会议在整复索马里港口方面开展的工作。

7. 77国集团发言人(阿尔及利亚)请专家组表彰派驻摩加迪沙的专家的献身精神和勇敢表现。

第一章

港口的组织和管理 (议程项目3)

出版物和技术合作 (议程项目4)

8. 为审议这两个项目,政府间专家组收到了下列文件:

“港口的组织和管理:贸发会议秘书处的报告”(TD/B/CN.4/GE.1/2);

“现代港口管理和组织的原则”(TD/B/CN.4/AC.7/13)(背景文件);

“港口管理的法律方面”(UNCTAD/SHIP/639)(背景文件);

“港务局的战略规划”(UNCTAD/SHIP/646)(背景文件);

“港口销售和第三代港口的挑战”(TD/B/CN.4/AC.7/14)(背景文件);

“港口人力资源管理和发展”(UNCTAD/SHIP/644)(背景文件);

“港口的可持续发展”(UNCTAD/SDD/PORT/1)(背景文件)。

9. 国际港埠协会的代表提到了该协会对国际港口合作的贡献,强调说明通过协会的人力资源委员会注重了对发展中国家的援助。

10. 国际航运会议常设委员会的代表说明了该委员会的工作及发展与合作常设委员会的工作。该委员会是一个非政治性、非赢利的技术组织,目标是以推动内陆和海洋航道及港口的设计、建造、改进、维护和营运进步促进内陆和海洋航运。他阐述了该委员会的历史和结构、技术活动及出版物。他说明了该委员会向发展中国家提供援助和专门知识的方法。最后,他指出该委员会希望加强与贸发会议的合作。

11. 秘鲁代表指出,自贸发会议上届港口会议以来,许多国家发生了许多政治和结构变化,能够审议港口重建和确定费率问题是极为有益的。自从1991年以来,秘鲁港口有了根本的变革;这反映在货物装卸业务的私有化和港口费率已经放宽管制,这就增强了效能、减低了成本,以及其他有关集装箱装卸、领航、拖船和船坞使用的费用也减低了。最后,对港口和航运活动征收18%的税也已取消,使秘鲁港口更有竞争力。他表示赞赏秘鲁通过贸发会议得到的技术合作。

12. 日本代表简述了日本的港口情况和港口对于经济的重要作用及对贸易的

第一章

港口的组织和管理 (议程项目3)

出版物和技术合作 (议程项目4)

8. 为审议这两个项目,政府间专家组收到了下列文件:

- “港口的组织和管理:贸发会议秘书处的报告”(TD/B/CN.4/GE.1/2);
- “现代港口管理和组织的原则”(TD/B/CN.4/AC.7/13)(背景文件);
- “港口管理的法律方面”(UNCTAD/SHIP/639)(背景文件);
- “港务局的战略规划”(UNCTAD/SHIP/646)(背景文件);
- “港口销售和第三代港口的挑战”(TD/B/CN.4/AC.7/14)(背景文件);
- “港口人力资源管理和发展”(UNCTAD/SHIP/644)(背景文件);
- “港口的可持续发展”(UNCTAD/SDD/PORT/1)(背景文件)。

9. 国际港埠协会的代表提到了该协会对国际港口合作的贡献,强调说明通过协会的人力资源委员会注重了对发展中国家的援助。

10. 国际航运会议常设委员会的代表说明了该委员会的工作及发展与合作常设委员会的工作。该委员会是一个非政治性、非赢利的技术组织,目标是以推动内陆和海洋航道及港口的设计、建造、改进、维护和营运进步促进内陆和海洋航运。他阐述了该委员会的历史和结构、技术活动及出版物。他说明了该委员会向发展中国家提供援助和专门知识的方法。最后,他指出该委员会希望加强与贸发会议的合作。

11. 秘鲁代表指出,自贸发会议上届港口会议以来,许多国家发生了许多政治和结构变化,能够审议港口重建和确定费率问题是极为有益的。自从1991年以来,秘鲁港口有了根本的变革;这反映在货物装卸业务的私有化和港口费率已经放宽管制,这就增强了效能、减低了成本,以及其他有关集装箱装卸、领航、拖船和船坞使用的费用也减低了。最后,对港口和航运活动征收18%的税也已取消,使秘鲁港口更有竞争力。他表示赞赏秘鲁通过贸发会议得到的技术合作。

12. 日本代表简述了日本的港口情况和港口对于经济的重要作用及对贸易的

序来取得高效率。其他国家在改组其港口部门方面的经验对于印度考虑这一问题将具有价值。

19. 克罗地亚代表叙述了克罗地亚的港口状况。过去港口一直是自负盈亏的,基础设施方面没有得到任何政府援助。随着新政府承认港口对发展的重要性,这一状况现已改变,港口立法正在修改,将业务转给私营部门,而公共部门作为业主港口管理局,因此改组港口的问题对于克罗地亚非常重要。

20. 巴西代表指出,巴西没有采用私营化方案,而是实施一个港口非联邦化和权力下放的方案。为此目的,在经过一个冗长的过程以后,立法正在修改,将允许私营部门经营特许权。港口管理局理事会由政府、经营人、用户和工会的代表组成。文件应该简化,由于巴西的高利率,费率必须定期调整。最后他指出,同所有各方的谈判是很重要的,因为目的是达到改进绩效、基础设施发展和就业要求的目标。

21. 几内亚代表概述了1980年以来科纳克里港出现的发展动态,国际和国家开发银行提供的资金使得基础设施得以现代化,1987年,私营部门接管了货物装卸和储存业务。一个港口管理协会承担对港口人员的责任,而公共部门管理人员由私营部门接收并重新培训。由于政府和港口当局的支持以及鼓励方案的实施,取得了积极的经验,而私营化是发展和改进港口的一种工具。

22. 挪威代表指出,挪威的港口私营化已经几十年了,但土地和码头基础设施属于港口当局,而一些私营企业已经发展和拥有自己的码头。经营人负责对用户的销售,因为港口当局认为其客户是码头经营人。对港口的公共投资必须通过运输计划加以认真协调,以避免私营经营人的要求导致过度投资。对于费率必须加以监管,以保持内陆水道的高使用率,因为从环境上来讲,水上运输优于陆上运输。

23. 中国代表指出,由于政府在1970年代初期实行扩展外贸政策,造成港口挤迫的结果。为了解决这个问题,已经实行了一个由本国资本和外国资本供资的大规模方案来开发新设施,深水泊位增加了一倍以上。在目前这个五年计划期间,还要增建100个泊位。自从1984年以来,实行了把港口控制权下放到地方政府的政策,中央政府则发挥协调和制订政策的职能。港口部门的竞争受到鼓励,港口必须向托运人和航运公司拉生意。港口取得了经营及财政自主权,在决定薪水和工资上有了更大的自由。中国为了改进港口部门,已向国际社会寻求供资、技术和专门知识,鼓励合资经营。中国目前正同海运培训方案合作,要在上海设立培训中心。

24. 德国代表简单说明了德国统一后的港口情况,指出,由于取道德国的过境运输数量大,内陆运输很重要。由于联邦的性质,德意志联邦共和国的港口存在不同的法律体制。这些港口在改组前德意志民主共和国的港口时,曾帮了忙,只用了三年

的时间就完成任务。他们所提供的咨询意见可能引起其它国家港口的兴趣。

25. 印度尼西亚代表解释说,港口在印度尼西亚发挥着重大的作用,不仅由于它们对外贸重要,它们还连接着印度尼西亚的17,500多个岛屿和1,424个港口。按照1992年制定的新航运法的规定,港口应该更能承受商业压力、更有效率而且更加具有资本效益、并且能够通过减少开发拨款和从出售资产产生收入来向政府提供财政利益。从此,私营部门便开始参加国营公司的经营,并为此准备了特定的规章条件。

26. 阿尔及利亚代表说,港口部门的改组于1982年开始进行,在每一个港口成立了个别的港口公司。这些公司负责为船舶和船货提供基本设施和服务。目前,政府给予这些公司较大的自主权,成立董事会,按照商业方式进行管理,私人资本和公共资本都有机会在平等的基础上参加投资。

27. 莫桑比克代表解释为什么莫桑比克港口过去在为通过运输走廊的邻国提供服务方面发挥了重大的作用,而目前却无法提供运输服务。目前的船货只有以往的25%。现在已经实行了商业化措施,一般预计采取出租设施、合资经营或其他安排来恢复港口的作用。但是,由于经过长期内战以后,本地技术和资金都很有限,担心受到外国支配。现在正进行结合国际机构的资金援助和国内仍未作好准备的体制变革。他要求帮助从事体制建设和人力开发,以便克服这方面的缺陷。

28. 西非及中非港口管理协会代表解释说,该协会于1972年成立,范围横跨从毛里塔尼亚到安哥拉的非洲地区,本周将在利伯维尔举行第18次会议。该协会所进行的活动包括培训、编制该分区内港口专家年历、协调统计数字、成本会计、税率等订立“非洲港口日”和设置港口援助基金。该协会感谢贸发会议、劳工组织和国际海事组织等联合国各机关和机构以及欧洲各国政府帮助它在港口方面发挥了成功的职能。

29. 摩洛哥代表提到北部非洲港口管理协会并指出,该协会成立于1974年,成员有毛里塔尼亚和苏丹等七个国家。该协会的职务是:协调其成员的法规、规则和政策,其目标为改进、协调和标准化港口作业及服务、为研究关注的问题同其它组织建立关系、并且为国家港口管理当局提供一个论坛,就共同的问题交流意见。设有一些委员会处理信息技术(电子数据交换)和统计数字、港口关税(协调关税税则)和技术问题(港口设备数据基)。已规划进行若干技术经济研究,包括有关自由港口区的一项研究。

30. 摩洛哥代表说,该国在1970年代中期倡议的区域发展政策主张在政府/港口伙伴关系的基础上开发新港口。第一期增加了私营部门的参与,第二期采用了政府和企业公共和私营两方面的方案合同。设置了港口业务处,这是一个有商业和

工业目标的公共机构。由一个单独的机构管理所有港口,而不使每一港口成为一个独立实体有很多实际的利益,特别在会计、行政管理和人力资源管理方面。

政府间专家组的行动

31. 在1993年10月29日专家组闭幕全体会议上,副主席提出政府间专家组的结论草案(TD/B/CN.4/GE.1/L.2)和一些口头修正。

32. 墨西哥代表对于结论草案西班牙译文未能及时提供,表示不满。

33. 政府间专家组通过了口头修正的结论草案(通过后的结论案文见附件一)。

闭幕发言

34. 服务发展司负责人说,政府间专家组的会议十分有益。所讨论的许多使人关切的意见将会对各国具体立场的制定发生一些影响,而每一国家势必就最宜于其各自条件的抉择作出决定。

35. 会议所产生的建议经常设委员会认可后就可作为在最近和不久的工作的指标和基础。有许多建议已经列入中期计划,虽然有些其他建议,例如涉及环境问题的具体请求,是否自己内部能提供专门知识和能力,使人怀疑。由于联合国目前的情况不大可能在最近的将来增强在港口方面能力,大概有必要要求各国和各协会提供投入和/或专门知识。贸发会议秘书处当然会尽其所能将专家组的建议转变为行动,于是整个港口界都能由会议的成果中获益。

36. 77国集团发言人(阿尔及利亚)说,该集团对会议结果很满意。很多出席的专家都证实了发展中国家对港口方面的特别兴趣及其在贸易上的任务。77国集团的建议是将来工作的最佳基础,应当从《卡塔赫纳承诺》中述及的发展工作的伙伴关系的意义上来观察这些建议。

37. 至于会议的进行情况,有些代表团对文件的翻译表示关注,它们希望将来应尽一切努力便利所有代表团充分参加。

38. 主席说,77国集团成功地编制了一份全面的、建设性的报告和一些建议。在会议期间,达成了若干点一致意见。其中之一是77国集团认识到港口的任务正在起着变化,以应付今日的新经济环境。但是,如果其他机构,例如政府,不认识这种变化,港口就不能充分负起这项任务。因此,一件重要的事是教育大家认识港口在地方

和国家经济上所负的任务,港口所提供的就业和所引起的经济活动以及港口在全球经济上所担当的重要任务。同时,港口专业人员也必须改变他们自己的态度和行为。过去所用的战略可能不再适用于将来,最好是汲取全世界所提供的最好的观念。战略应面向市场,向客户提供他们所要求的价值和品质。

39. 随着技术的演进和经济的全球化,港口世界也像广大的世界一样,正逐渐缩小。各地的港口界正着手处理一些共同关注的事,例如:港口组织、管理、运作和投资;发掘并保有资格最好的人;审查区域合作的价值和利益;认识新法律规章的影响;以及保障港口在保护环境的同时要做好本身的工作。因此,重要的事是要讨论这些问题、找出实际的解决办法,还要对资源作最佳的利用。

第二章

组织事项

A. 会议开幕

40. 会议于1993年10月25日,星期一在服务发展司负责人主持下开幕。

B. 选举主席团成员

41. 在1993年10月25日的全体开幕会议上,政府间专家组选举Lillian Liburdi夫人(美利坚合众国)为主席,Dinesh K.Afzulpurkar先生(印度)为副主席, Menouar Khelifi先生(阿尔及利亚)为报告员。

C. 通过议程和安排工作

42. 政府间专家组在其全体开幕会议上通过议程如下:

1. 选举主席团成员
2. 通过议程和安排工作
3. 港口的组织和管理
4. 出版物和技术合作
5. 其他事项
6. 通过政府间专家组提交发展服务部门常设委员会(航运)的报告

D. 通过政府间专家组提交发展服务部门 常设委员会(航运)的报告 (议程项目 6)

43. 政府间专家组在1993年10月29日全体闭幕会议上通过其报告草案(TD/B/CN.4/GE.1 and Add.1),并授权报告员照顾到各代表团对其发言的修正以及最后全体会议的进行情况,适当完成报告。

44. 政府间专家组在通过其报告时也决定将主席关于专家组非正式讨论的总结作为报告的附件(见附件二)。

附 件 一

港口问题政府间专家组的结论草案 ·

“港口--为本千年周年作出准备”

导 言

1. 历年来,国际运输--包括海运和港口--在世界经济中日益重要。在形成的单一世界市场中,货物生产、运输、经销和消费不再集中在一个有限地域,而是遍及全球各地。这些巨大变化之所以可能发生是由于出现了高度性能和一体化的运输和经销系统及网络,这些系统和网络又常为超级承运人和船东所控制以经营大部分货物的海运。这些方面的发展在以往和当今都是在竞争的环境下发生的,在很大程度上引起贸易的变化不定,对港口产生风险也带来机会。对未料及这些变化且未准备好尤其是为了使其管理组织、设施和服务适应贸易所需起见采取战略性决定的国家和港口而言,风险极大。机会则是因为在运输和经销功能的整合进程中,现代化的港口具备许多资源,因此能成为对国际贸易具有战略重要性的少数交接点之一。

A. 一般建议

2. 港口必须认识到它们在运输后勤链中起到关键作用,并须确保经由广泛界定它们的作用使其贡献切实有效。对港口范围内功能的重视目前仍然是不足的。

3. 专家组建议各国政府对其港口作用的重要性以及港口对促进贸易和发展的巨大潜力加以考虑。为了提供支持并采取有利的港口政策,专家组建议使用长期(或总的)规划和战略性经营规划方法协助各政府和港口将目标落实在政策、战略和执行措施上,包括绩效目的和评估机制。这些之中必须确保包含管理、人力资源、法律、财务和作业策略,适当时也包含管理上的自主。

* 在1993年10月29日星期五第4次全体会议上获得通过。

4. 专家组建议贸发会议秘书处协同联合国范围内的姐妹机构和其他专家在包括技术援助、研究、培训和通讯等许多港口活动领域继续进行工作,贸发会议从这些活动中取得的结果和成果应经由其通常方式和在更常及定期基础上举行的专家组会议上予以分享。专家组请常设委员会研讨在未来举行这种会议的可能性。专家组还提议常将港口事项在有关贸易、发展和环境问题的国家、区域、政府间和国际会议的议程上列为特定项目,而不仅是作为其他议题下的分项目而已。

5. 专家组感兴趣地注意到港口都在选用多种组织和管理结构形式。它还注意到,以私有化/商业化作为一种组织/管理方法是很有价值的,但它本身不可视为一个最终目标。专家组认为私有化/商业化/联盟化如审慎地加以选择,与国内普遍情况相关而且适宜,在某些领域乃是有价值的做法。鉴于这是一种新出现的方法,并鉴于视当地政府和社会条件而定其他做法也可同样有用,专家组建议对每一种这些概念的利弊加以进一步研究和分析,并对公私营部门间功能分开所涉及的经济问题作出评估。

6. 港口间的区域合作已在某些领域得到实现,并且证明是有益的。专家组建议贸发会议查明在哪些方面以什么形式存在这些合作努力、所涉及的活动领域和参加者认明的价值,并编写文件。

7. 专家组支持载于UNCTAD/SHIP/639/Annex I的港口问题法律专家非正式会议的结论和建议,尤其是提到要建立一个国际港口法学家机构的部分。

8. 考虑到环境和可持久之发展的重要性,专家组提出下列建议:

- (a) 港口之间不应该有不顾环境保护的竞争。为此,污染准则、环保定价制度等应按照所要解决的问题和实际需要的费用加以评估,要考虑到每个港口的具体技术/资金能力。这样的项目应列入区域港口协会的议程。有时,为了实现这种评估,政府的支持可能是必不可少的;
- (b) 制订准则以澄清港口当局以及其他政府和非政府实体对环境保护的责任;
- (c) 国际机构或国家政府在制订具有合理结果的具体战略和计划后,应考虑审查和采用鼓励办法以及利用创新的资金来源;
- (d) 为了实现可持久发展努力,特别是港口环保责任,应在所有港口建立环境问题协调中心,以便收集和传播资料(事故、数据、出版物、法律、会议、等等)。这一协调中心应协助拟订港口环境政策,要考虑到国际文书和建议以及国家利益和规章;

- (e) 此外，该协调中心应协助执行所采用的政策。应设立象环境委员会这样的协调机制来协调行动，向所有有关各方提供信息，并给它们机会提意见和争取它们的支持。该机制应寻求有关国家当局、港口经营人、港口使用者和住在港口附近的居民代表的意见；
- (f) 港口和城市是自然地相互依存的。必须承认和加强它们之间的重要联系，专家组讨论的许多关系到将来的问题中，有一个问题是有必要确保能够兼顾维持港口及其与城市的联系的需要和为未来世代维持及保护环境的需要。海运活动不是也不可能在清新的港湾进行。这必须承认。不过，专家组并不认为港口目前已具备了实现必要的平衡的能力。

B. 具体建议

1. 港口政策

9. 专家组建议港口政策反映以下事实：港口是重要的，不过只是整个运输链（铁路、公路、水道）的一个环节，海关、警察和地方当局等机关工作人员是其他环节。

10. 专家组建议执行这一政策时应最佳地利用劳动力、提高货物装卸效率、密集使用电子数据交换、精简程序和有效地使用设备。

专家组建议国际机构或国家政府在制订具有合理结果的具体战略和计划后，考虑审查和采用鼓励办法以及利用创新的资金来源。

2. 港口的组织和管理

11. 专家组认识到有必要促使港口制度的当前组织现代化。这一进程需要考虑到各国正在考虑的社会及经济实况和特殊情况。专家组认为TD/B/C.4/AC.7/13号文件提议的审查和判断分析港口制度的方法是确保港口有适当的组织和控制的最佳手段，并建议将其作为关键工具使用。专家组还认识到，现代化进程还必须受到适当的法律框架的支持，这一框架应考虑到中央、地区和当地各级的职责分担，本国和

外国私人实体的作用,在港口较为面向资本/技术之后,对劳动力的作用。

12. 港口必须尽力取得效率,特别是就它们为顾客提供服务的费用和质量而言,以确保港口成为一个有成就的运输和销售中心。

13. 专家组达成了一项协商一致意见,认为在目前的商业环境下,港口管理必须面向市场,以使顾客满足,并要考虑到港口基础设施也具有全国性的战略重要性。这就需要确保销售功能成为港口组织和管理的一个优先事项,所有港口的营运人必须联合起来为港口造势。

14. 专家组建议拟定一项具有明确目标和发展战略的港口政策,战略应以能应付贸易和运输变化所需的体制变革为重点。专家组建议贸发会议秘书处探讨是否有可能由国际港口和城市协会编写一份关于港口和城市间的可持续性和联系问题的研究报告,在贸发会议现有资源范围内出版。

C. 就贸发会议秘书处的活动提出的建议

15. 专家组在审查了贸发会议港口领域的出版物之后,认为它们极为令人满意。所有国家均对出版物表示极大的兴趣,尤其是发展中国家,因为它们无能力进行类似的深入研究。但是,无疑地关于联合国系统在港口组织和管理领域从事的工作类型的资料未能够大地广泛散发。贸发会议出版《港口通讯》是一项极为有用的主动行动,可协助弥补这一缺点。然而,分发方式应修改,以便除了分发给每一国家的一、两个港口的港务主管之外,还应分发给其他关键管理人。此外,应鼓励订阅,以在贸发会议内确保一个可靠的分发方法。

拟处理的问题

16. 考虑到已将四项研究列入贸发会议1994和1995年的工作方案,¹ 专家组建议,如资金够的话,可进一步优先研究以下问题:

¹ 它们是:

1994: “港口的定价战略和港口领域的私有化、商业化和取消管制的比较分析”;

1995: “区域港口合作的可能性,港口管理和财政问题”。

1. 各国港口制度调查;
2. 城市与港口之间关系分析;
3. 港口人力资源开发专题研究。

17. 专家组认为贸发会议和各国政府应大力鼓励各级港口在互通情报、交流经验、举办培训活动和销售知识方面进行合作。

18. 培训是贸发会议能提供援助的最重要领域。专家组对迄今作出的努力和取得的积极成果表示赞赏,它建议应确保必要的资源并维持和加强各项培训方案。

19. 专家组满意地注意到贸发会议将可用于港口的资金的50%拨至技术合作和培训活动项下。专家组重申,它支持贸发会议有关港口问题的各项培训方案对开展的活动进行了明确分工以避免交叉重叠。它欢迎贸发会议秘书处发起为中级管理人员及新手举办学位课程学习班,这应与美洲港务局协会(AAPA)和其他有兴趣的组织合作进行。这项活动还应辅以新政策讲习班并将现有的讲习班加以补充更新,这样即可将贸易和运输方面的新发展结合进去。专家组还建议为了中级和低级港口管理人员应扩大和加强“海运培训”网络,推动港口主动开展培训活动和增强培训机构之间的合作。

20. 专家组对提出开发计划署/贸发会议/粮食计划署技术合作方案以帮助恢复索马里港口表示满意。它强烈建议援助国和有能力做到的港口加入它们的努力并对彻底恢复索马里港口系统作出贡献。政府间专家组还建议贸发会议作为一个信息交流点,以便对寻求技术合作信息的港口,如索马里和利比里亚的港口,提供帮助。

D. 其他事项

21. 专家组认为每两年举行一次会议是可取的,它请常设委员会考虑这种可能性。

22. 专家组建议拟定一份有能力和愿意提供港口管理专门知识的港口、私营公司和个人名单,如政府和港口索取,可提供请其参考。

附件二

主席关于政府间专家组非正式讨论的总结

1. 为审议港口组织和管理,专家组收到下列文件:

港口的现代化管理和组织原则(TD/B/C.4/AC.7/13);

港口管理的法律方面(UNCTAD/SHIP/639);

港口人力资源的管理与开发(UNCTAD/SHIP/644);

港务局的战略规划(UNCTAD/SHIP/646);

港口服务销售和第三代港口的挑战(TD/B/C.4/AC.7/14);

港口的可持久发展(UNCTAD/SDD/PORT/1)。

2. 专家组同意港口的组织(体制结构)和管理是密切关联的,各国政府对于组织其港口问题似乎可采取不同的办法:一个极端是给予市场力量较大的运作自由,另一个极端是鉴于港口对国家的重要性由政府加紧管制。这反映在港务局所承担的功能各有不同,由单只开发其设施供他人来运作(地主港务局),直到既提供设施又提供服务的全面运作港口。但是,由于一切港口都在同一个全球市场上活动,有一些基本原则是适用于一切港口的。有必要精简港口组织及其管理以应付现代贸易和运输的需要。

3. Kelang港务局总经理 Rajasingam 先生提出的报告使专家组获益不少。他强调一项事实,即 Kelang 港口的私有化过程是在国家私有化规划的范围于上一年代后期开始的。政府开始这一规划是要减少它对公共公司的参与、建立国家在国际国际上竞争所需要的商业意识。港口部门的私有化意味着由私有部门来接管与货物和航运有关的活动,和涉及受托人所负责的活动。他提到这一过程是在有利的经济条件下进行的,其中之一是双位数字的经济增长,这就得以避免了港口劳力的过剩,使港务局能够把工作人员大幅度地转调到私有部门。结果,港务局的工作人员由4,800人减至60人。

4. 专家组也获益于摩洛哥港口事务局局长 Mohamed Hassad 先生的报告。他解释说,在上一年代为了给公共部门第二次机会,决定改组港口部门,设置一个公共公司负起全国的责任提供有关港口服务的船只和货物。公司是一个公共垄断机构,其管理方式是作为一个私营公司在竞争的环境中运作。这一方式得以实现,是由于准许它通过每年的协议与政府维持宽松的联系;个别港口可以在服务品质方面,但不

是在费率方面,互相竞争以吸引交易;并准许同一港口内通过所谓自治生产中心来互相竞争。管理当局主要的关注事项是要满足客户的需要和保持工作人员的高度表现。商业化过程得到政府的积极支持。与用户商谈而不经政府干涉来决定费率的自由,以及引用优良财务管理,这两者在提供促成这一过程成功的因素上是极为重要的。

5. 各方所提出的报告使专家组能在深度上讨论极端重要的问题。第一个问题是私有化和商业化的基本理由。有些专家认为提高效能是进行私有化和商业化过程的主要理由。但又据解释,创造一个有利于发展本国竞争优势的商业环境,就面临新加坡的激烈竞争的马来西亚来说,是私有化过程的更根本理由。摩洛哥已决定进行商业化,其目标是提高港口效能,但是也因为国内有明确的意愿要使公共部门有一次证明它本身价值的新机会。因此,改革过程必须在政府层次上作出决定,无论在任何情况下,要使它一定成功,政府必须支持这个过程。

6. 此外,由后来的讨论中可明确看出,为了取得私有化的利益政府有必要采取平行的途径来增进有关港口活动的效能,例如海关、卫生管制、银行等。巴西从事的一项调查说明,只有25%的港口问题是由于港口作业没有效率,而75%是由于在港口和/或内陆运输方面的其他与政府有关的机构表现太差。所以,尽管私有化很重要,还是有必要对其他在港口运作的政府机构,特别是海关,作平行的改进。国家的政治组织也对改革有强大的影响。因此,有联邦宪法的国家通常考虑到,除了港务局的私有化和商业化之外,商业化过程还要有一个重要成分,就是重新划分联邦、州和地方政府之间的责任。

7. 专家们提出的一个重要问题是关于所取得的成果。摩洛哥的例子明显说明,以船只和货物装卸的等待时间和每小时吨位来衡量的生产力已经提高了。马来西亚报告的成果则说明大约所增加的25%的较高效能是归因于薪水的同样增加。专家们也举了其他的例子,例如在秘鲁的主要港口卡亚俄,以成本衡量的生产力,每吨包装货物的成本由18美元减至3美元。

8. 第二点涉及私有化和商业化的范围。明显看出,在马来西亚有一个出售例如码头、仓库、谷物仓库等固定资产的问题。在土地租借给私营公司21年的同时,只有可移动资产已经售出。因此,私有化的范围只达到对船只和货物的港口服务。

9. 关于剩余劳力问题,倘若在经济成长有利的时机作出变革,就象马来西亚在上一年代和日本在1960年代末期和1970年代初期那样,这个问题就不会存在了。无论如何,这说明有必要考虑到工作人力的年龄概况制作一个计划,和考虑退休或退休

前的福利、雇用的过渡时期等特别设计出一套办法。关于人力过剩如果不能避免时应由谁来支付费用的问题则没有一致意见。

10. 开发新设施问题也参照私有化作出讨论。这个问题联系到开发港口的全盘战略。Kelang港口所持的意见是,港务局应当主持港口的开发,对租户的投入有限,因为租户可能只关心获取利润,过度使用现有设施,甚至使用到拥塞的地点。因此开发工作由港务局坚定地掌握在手中。此外,有必要制定严格的程序定出方法,规定设施交给租户,由租户维修,归还港务局时必须状况良好。

11. 政府和港务局之间的关系引起了专家们的注意。第一,在设立一个公共或私营公司时,要考虑到以前的机构的债务问题。处理这个问题的途径是向管理设施的公共公司收取一笔费用,政府就能从这个方式偿付债务,如同摩洛哥那样;另一个途径是把债务转变为政府全部拥有的权益,在这马来西亚称为公司化,是朝向全面私有化的一个方式。第二,关于董事会的组成,务必要取得公共的和属于私营部门的几方面之间的平衡,以保证竞争和透明度。第三,显然政府没有直接为这一过程提供资金支援;反之,鼓励港口从贸易或费率方面寻求资金。

12. 港务局和私营部门之间的关系引起更大的兴趣,特别是私营部门从事这些活动的力量和待售或待租资产的估价。关于第一点,有必要结合本国的专门知识和外国投资,如同马来西亚法律规定,如果国内可提供专门知识就准许外国持有的股份只占30%,如果本国的专门知识缺乏,就不加限制。关于资产估价问题,这就取决于政府的观点。一个极端是,有些政府认为,如果影响到重大的利益,就不需要由私有化中取得资金,另外有些政府坚称,如果牵涉到出售或出租当初由纳税人的钱购置的资产,由私有化得到的收入的数额就重要了。由承租户收取的费率问题已经找到了更多的一致意见。怎样才是公平价格并无固定的规律,承租人面临的竞争和风险的程度才是要注视的主要成份。一般认为,为了避免垄断和卡特尔,应由港务局监察承租人的竞争状况。

13. 全盘来说,一般认为,应遵循多重的战略来照顾到各港口不同的具体需要和国家的优先选择,例如不同的国家或是在同一国家内,采取了不同的商业化或私有化途径。显然需要收集个案的研究,能够用以说明发挥作用的因素各有不同,以及确切指出可能有助于各国避免过去错误的成功事例或失败事例。这一过程的法律架构来自政府的全盘政策和积极支持,没有这两者,能够取得的成就就很少了。此外,港口内公共和私营的经济和社会的代理人所持的期望在这一过程中也极为重要。与此密切相关的是国家经济活动的一般水平。

14. 专家组关切地审议了港口立法问题。它认为所收到的研究报告品质很高,很有助于调合不同法律制度并存的区域内的法律系统。有些专家强调有必要澄清某一港口内海事当局和港务局的任务。设立一个港口法律协会的意见显然获得支持,这一协会可在国际会议上代表港口界的利益,就如同海事组织代表了航运界的利益。

15. 关于人力资源开发,有人认为研究报告描述了高度理论化情况,很少顾到劳力充斥的发展中国家当前现实情况。其他人则认为,即或报告是理论性的,也可用作有益的参考,来导引管理当局处理人力资源的管理和规划。这问题的重要性得到认识,特别是再培训和培训方面,因为现代化过程可能导致大量的劳力过剩。在规划和利用训练设施时必须结合私营和公共机构的需要。

16. 因为港口环境的竞争性日益增强,战略规划的必要性和日益增加。纽约和新泽区港务局港口处长 Mrs Lilian Liburdi 报告了港口战略规划的用途。专家组指出,要执行战略,不只要与港口的直接客户,例如设施的承租人,而且要与它们的客户,例如货主、船东等,作密切的接触。联邦国家中政府和各州向港口提供资金的各种不同办法对于正从事战略规划时取得这种资金的港口,可能很有益。专家组同意,战略规划不只对主要港口,而且对一切港口,都是一种有用的管理工具,因此它请贸发会议安排将其原则广为传播,也许可以通过研讨会的途径来传播。战略规划,如应用一段长期间,可能克服反面的趋势,例如运输量下降、运输量的不平衡和运输规则的改变。

17. 关于港口营销问题,专家组认为秘书处的报告品质很高。讨论到港务局是否应承接货物的运交,它在运输锁链上起了日益重要的作用。当地情况可决定它是否有益,但是,要使这项工作有效能,就不应当垄断。

18. 可持久发展要求对港口和城市之间的连接环节有所认识并予以加强。必须维护港口及其与城市的连接环节,同时要为未来的世代维护和保障环境,这两者要维持平衡。海事组织所编制的关于废弃物接受设施的准则也注意到。

19. 各港口之间,在有些方面如信息分享、经验交流、培训活动、环境监察、营销专门知识等,已经实现了区域合作,这已经证明为很有益的。合作必须以信托、信任和专业化为基础。由贸发会议来鉴定在合作上所作的努力,无论是成功或失败,并将其编写成文件,是一件有益的事。

20. 关于贸发会议的出版品,专家组一致赞赏秘书处编制的文件的品质,这对他们的工作给予很大的便利。但是,需要将资料广为分发给港口业。港口通讯

是特别有用的发端,部分地弥补这一缺陷。

21. 训练是贸发会议能提供援助的最重要部门之一。海运培训方案协调员 Michael Daunt 先生提出了培训方案。专家组赞赏了所产生的积极成果,甚愿训练方案得到维持和加强,港口文凭课程的开办受到欢迎,同时应发展新的政策研究班和增补现有的研究班来辅助这一课程。

22. 作为一项技术合作方案的实例, Captain Ed Johns 描述了贸发会议/发展方案整复索马里港口的项目。专家组认为这一报告富教育性,因为许多代表不知道贸发会议所从事的这种活动。

附件三

出席情况¹

1. 下列贸发会议成员国派代表出席了会议:

阿尔及利亚	伊朗(伊斯兰共和国)	斯洛伐克
安哥拉	日本	西班牙
比利时	黎巴嫩	斯里兰卡
贝宁	利比里亚	瑞典
巴西	马来西亚	阿拉伯叙利亚共和国
文莱达鲁萨兰	马耳他	多哥
布隆迪	毛里求斯	突尼斯
喀麦隆	墨西哥	土耳其
中非共和国	摩洛哥	乌克兰
智利	莫桑比克	大不列颠及北爱尔兰联合王国
中国	尼泊尔	坦桑尼亚联合共和国
哥伦比亚	荷兰	美利坚合众国
哥斯达黎加	尼日尔	也门
科特迪瓦	尼日利亚	赞比亚
克罗地亚	挪威	
丹麦	巴基斯坦	
埃及	巴布亚新几内亚	
爱沙尼亚	秘鲁	
法国	菲律宾	
冈比亚	波兰	
德国	大韩民国	
加纳	罗马尼亚	
希腊	俄罗斯联邦	
几内亚	沙特阿拉伯	
印度	塞内加尔	
印度尼西亚	塞拉利昂	

¹ 参加人员名单见TD/B/CN.4/GE.1/INF.1。

2. 下列其他贸发会议成员国派代表以观察员身份出席了会议：
南非
3. 下列专门机构和有关机构派代表出席了会议：
国际劳工组织
世界卫生组织
世界气象组织
关税及贸易总协定也派代表出席。
4. 下列政府间组织派代表出席了会议：
非洲统一组织
5. 下列非政府组织派代表出席了会议：
特别类：
国际港埠协会
国际货物装卸协调协会
国际航运会议常设委员会
6. 下列组织代表应贸发会议秘书处的邀请参加了会议：
论坛秘书处
东南非港口管理协会

XX XX XX XX XX