



КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ  
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ  
ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Distr.  
GENERAL

TD/B/CN.4/GE.1/6  
9 February 1996

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

СОВЕТ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Постоянный комитет по развитию секторов услуг:  
содействие формированию конкурентоспособных  
секторов услуг в развивающихся странах  
(морские перевозки)

Межправительственная группа экспертов  
в области портов

Вторая сессия

Женева, 18 марта 1996 года

Пункты 3 и 4 предварительной повестки дня

ОРГАНИЗАЦИЯ ПОРТОВОГО ХОЗЯЙСТВА И УПРАВЛЕНИЕ ИМ

Доклад секретариата ЮНКТАД

СОДЕРЖАНИЕ

<u>Глава</u>		<u>Пункты</u>
	Введение . . . . .	i) - iv)
I.	Модернизация и развитие портов (пункт 3 повестки дня)	1 - 29
II.	Подготовка кадров и техническая помощь (пункт 4 повестки дня) . . . . .	30 - 35
III.	Выводы . . . . .	36 - 39

## ВВЕДЕНИЕ

i) На своей первой сессии в ноябре 1992 года Постоянный комитет по развитию секторов услуг (морские перевозки) определил следующую программу работы для секретариата ЮНКТАД в области портов:

повышение транспарентности:

- \* сбор и распространение информации о технологических и структурных изменениях в области портов;
- \* сбор и распространение информации о мерах, затрагивающих... работу портов, с целью расширения участия развивающихся стран в этих областях;

содействие формированию конкурентоспособного сектора морских перевозок:

- \* проведение сравнительного анализа состояния портового хозяйства и связанной с этим политики в различных странах с целью определения факторов, которые могут способствовать совершенствованию управления, повышению эффективности и обеспечению устойчивого развития портов и связанных с ними услуг;
- \* проведение оценки потенциальных возможностей для расширения регионального сотрудничества и содействие улучшению обмена информацией между портами;

содействие развитию людских ресурсов:

- \* разработка программ, способствующих более эффективному осуществлению операций, связанных с управлением портами;
- \* организация семинаров и рабочих совещаний по основным вопросам с целью распространения результатов исследований, проводимых ЮНКТАД, и обучения должностных лиц более эффективным методам планирования и управления в секторах, связанных с морскими перевозками;

укрепление технического сотрудничества

- \* оказание консультативной помощи и содействия в вопросах управления портами.

ii) С учетом технического характера рассматриваемых вопросов и их значения для расширения торговли и ускорения развития стран Постоянный комитет по морским перевозкам принял решение об учреждении вспомогательного органа, а именно Межправительственной группы экспертов в области портов, первая сессия которой состоялась в октябре 1993 года.

На своей второй сессии Постоянный комитет высказал мнение о том, что Группа внесла важный вклад в осуществление принятой программы работы и просил секретариат созвать вторую сессию Группы экспертов в начале 1996 года для проведения оценки хода осуществления программы работы, рассмотрения любых новых или оставшихся нерассмотренными вопросов в области эффективности, модернизации и развития портов и подготовки рекомендаций Комитету 1/.

iii) В главах I и II описывается ход осуществления программы работы. В главе I представлена информация об исследовательской работе, проделанной секретариатом самостоятельно или в сотрудничестве с другими учреждениями Организации Объединенных Наций или портовыми администрациями после первой сессии Группы, тогда как в главе II описывается деятельность в области подготовки кадров и технической помощи. В течение рассматриваемого периода постоянный штат сотрудников секретариата, занимающихся вопросами портов, был сокращен на одну треть, а именно с трех сотрудников до двух начиная с сентября 1994 года. Кроме того, опытный сотрудник, находившийся на посту, финансируемом из внебюджетных ресурсов, перешел на работу во Всемирный морской университет в январе 1995 года, и эта вакансия была занята лишь через четыре месяца еще одним непостоянным сотрудником.

iv) Как и в ходе первой сессии Группы, доклады по темам, вызывающим интерес, будут представлены во время второй сессии, что позволит делегациям из развивающихся стран получить информацию и поднять вопросы, касающиеся текущих тенденций в области портов. Это совещание, в котором принимают участие правительственные должностные лица и представители портового сектора и региональных органов, выполняет функции международного форума для обсуждения вопросов политики и экономических проблем, касающихся развития портов. В предварительной повестке дня второй сессии основное внимание уделяется изучению факторов, влияющих на работу портов, в особенности институциональных и финансовых условий, а также развитию людских ресурсов. Заостряя внимание на этих двух вопросах, Группа рассмотрит доклады, подготовленные секретариатом, и его деятельность в области подготовки кадров и технической помощи. Предполагается, что Группа выскажет замечания в отношении распространения докладов и применения содержащихся в них положений и наметит основные вопросы, которые следует изучить в рамках возможной будущей программы работы, и ориентиры для деятельности в области подготовки кадров и технической помощи.

---

1/ Доклад Постоянного комитета по развитию секторов услуг: содействие формированию конкурентоспособных секторов услуг в развивающихся странах (морские перевозки) о работе его второй сессии (TD/B/41(1)/9-TD/B/CN.4/39), приложение I, пункт 11.

## Г. МОДЕРНИЗАЦИЯ И РАЗВИТИЕ ПОРТОВ

1. Наличие современных и эффективных портов выступает необходимым условием и действенным инструментом для облегчения и стимулирования торговли и развития, в особенности в условиях глобализации торговли. В настоящее время от портов требуется предоставление эффективных и надежных услуг по обработке судов и грузов, включая обработку документации и осуществление таможенных процедур, в интересах обеспечения своевременной доставки грузов в рамках всей транспортной цепи, которая фактически превратилась в производственную цепь. Для ускорения грузопотока некоторые страны создали на территории портов специальные грузораспределительные или логистические центры, где осуществляется хранение, подготовка и переработка грузов. Поэтому порты уже больше не являются лишь местом, где производится обмен грузами, а выступают одним из функциональных элементов в рамках динамичных логистических цепей, обеспечивающих потоки сырьевых и промышленных товаров. Порты могут иметь важнейшее значение для получения страной сравнительных преимуществ, и поэтому правительствам и портовым администрациям следует принять соответствующую политику в области развития портового хозяйства, с тем чтобы получить эти потенциальные преимущества.

2. В мировой торговле и международных перевозках наблюдается сильная конкуренция, характерная также и для деятельности портов. Для выживания и процветания в этих условиях необходимо обеспечить гибкое, активное и автономное управление работой портов при обеспечении надлежащей отчетности за эксплуатационные и финансовые показатели деятельности. Во многих случаях порты выступают местом, где осуществляется взаимодействие между международными рыночными силами и национальной экономикой и где проверяется способность государственного сектора успешно конкурировать с такими силами. Правительствам следует разработать тщательную стратегию по решению этих задач, с тем чтобы воспользоваться возможностями, открываемыми международной торговлей и технологическим развитием, с учетом уровня социально-экономического развития страны. Важное значение транспорта для облегчения торговли было отмечено на Международном симпозиуме Организации Объединенных Наций по эффективности торговли в Колумбусе, Огайо, участники которого рекомендовали правительствам содействовать расширению применения коммерческой практики и увеличению частных инвестиций в области транспорта. В ряде стран, где были разрушены национальные структуры, важнейшее значение имеет активизация работы портового сектора с целью восстановления национальной системы управления и экономики этих стран.

3. Исследовательская работа, проведенная секретариатом в ответ на просьбы, высказанные в ходе первой сессии Группы в 1993 году, была направлена на оказание помощи руководящим органам портов в принятии обоснованных решений с целью использования открывающихся возможностей. Результаты этой исследовательской работы можно подразделить на следующие три группы. Первую группу составляют исследования, подготовленные секретариатом по следующим темам:

- Strategic port pricing (Стратегическое ценообразование в деятельности портов) (UNCTAD/SDD/PORT/2)
- Comparative analysis of deregulation, commercialization and privatization of ports (Сравнительный анализ дерегулирования, коммерциализации и приватизации портов) (UNCTAD/SDD/PORT/3)
- Financing port development (Финансирование развития портов) (UNCTAD/SDD/PORT/4)
- Potentialities for regional port cooperation (Возможности для регионального сотрудничества между портами) (UNCTAD/SDD/PORT/5).

Вторая группа исследований включает монографии по вопросам управления портами, подготавливаемые руководящими работниками портовых администраций при участии секретариата, а также доклады, составляемые совместно с другими учреждениями, такими, как ИМО. Уже были подготовлены и подготавливаются в настоящее время следующие монографии:

- Marketing promotion tools for ports (Инструменты маркетинга в деятельности портов) (UNCTAD/SHIP/494(12))
- Freeport development: the Mauritius experience (Создание свободного порта: опыт Маврикия) (UNCTAD/SHIP/494(13))
- Sustainable development strategies for cities and ports (Стратегии устойчивого развития городов и портов) (UNCTAD/SHIP/494(14)).

И наконец, третья группа публикаций включает информационные бюллетени, выпускаемые секретариатом два раза в год. Со времени проведения последнего совещания были выпущены информационные бюллетени № 11, 12, 13 и 14; следующий информационный бюллетень должен быть опубликован в мае 1996 года.

4. Эта исследовательская работа дополняет шесть докладов, представленных на первой сессии Группы экспертов, и фактически может рассматриваться как работа по обновлению исследований, проведенных секретариатом в 70-х годах и используемых практическими работниками и научными кругами во всем мире. Обновление этих исследований было вызвано необходимостью отразить конкурентную среду, в которой теперь функционируют современные порты, и информировать руководство портов о возможностях, вытекающих из изменений в области торговли и перевозок. В последующих разделах представлен краткий обзор документов, подготовленных секретариатом в течение периода с ноября 1993 года по февраль 1996 года.

#### **А. Стратегическое ценообразование в деятельности портов**

5. В докладе по этому вопросу, который обновляет доклад, подготовленный в 1975 году 2/, отмечается целесообразность использования портами инструментов ценообразования для достижения конкурентных преимуществ. Если исходить из того, что порты разрабатывают и осуществляют свой стратегический план, то ценообразование выступает в качестве средства, способного помочь портовым администрациям и операторам достичь намеченных оперативных, финансовых и маркетинговых целей. Например, для содействия решению оперативной задачи, поставленной оператором терминала в отношении увеличения скорости обработки полностью ячеистых контейнеровозов до 18 контейнеров в час в расчете на каждый кран, может применяться пакет санкций и стимулов: таких, как установление высокого стояночного сбора для судов, находящихся у причала, но не производящих грузовых операций, и предоставление скидок тем судам, которые начинают грузовые операции сразу после постановки к причалу. Совершенно очевидно, что механизмы ценообразования используются с целью получения достаточных средств для покрытия текущих расходов и части расходов по развитию порта, а также с целью стимулирования или ограничения использования портовых мощностей.

6. В докладе описывается подход к установлению тарифов на основе затрат, результативности и стоимости с учетом различных целей, для достижения которых могут использоваться определенные тарифные позиции. Так, при установлении цен за услуги стивидорных компаний предлагается использовать затратный метод, поскольку он позволяет достичь коммерческой цели, заключающейся в максимальном использовании портовых услуг, а также финансовой цели, состоящей в покрытии переменных издержек, связанных с этими услугами. Подход на основе показателей результативности предлагается использовать, например, в операциях по хранению транзитных грузов, поскольку он позволяет эффективно регулировать поведение пользователей: в частности, путем применения низких тарифов с целью привлечения пользователей в случае низкого уровня заполнения складских мощностей и соответственно высоких тарифов с целью сокращения сроков хранения и предупреждения чрезмерного скопления грузов в случае значительного уровня заполнения мощностей. И наконец, стоимостной метод предлагается использовать при установлении общих тарифов или сборов, таких, как причальные сборы, сборы за хранение и т.д., в случае которых приемлемость уровня сборов для пользователей определяется в зависимости от степени эластичности спроса. Подобный подход на основе учета затрат, результативности и стоимости позволяет портовой администрации и операторам решить – путем установления некоторых тарифных позиций на основе

---

2/ *Port pricing* (TD/B/C.4/110/Rev.1), 1975.

стоимостного метода – проблему возможного недополучения доходов в случае использования других двух методов и тем самым обеспечить достижение главной финансовой цели, заключающейся в покрытии операционных расходов, включая амортизационные издержки.

7. В документе представлен анализ процесса пересмотра тарифов, включая необходимость нахождения сбалансированного соотношения между внутренними и внешними усилиями портовой администрацией. Внутренние усилия включают организацию надлежащих систем бухгалтерского учета и регулирования затрат, а также выделение соответствующими подразделениями времени и людских ресурсов, необходимых для сбора и анализа требуемой информации. Внешние усилия касаются обеспечения взаимодействия портовой администрации с правительством и пользователями в целях своевременного представления, обсуждения, согласования и одобрения предлагаемых изменений и предупреждения возможной неоправданной оппозиции со стороны заинтересованных сторон. Пересмотр тарифов должен рассматриваться как одно из мероприятий по укреплению взаимоотношений с пользователями, смысл которого заключается в том, чтобы любые выгоды, получаемые портовой администрацией, сопровождались улучшением услуг, предоставляемых пользователям, и чтобы компромиссы между отдельными тарифными ставками были приемлемы для всех сторон.

#### **В. Сравнительный анализ дерегулирования, коммерциализации и приватизации портов**

8. Эта актуальная тема была изучена в связи с энтузиазмом, интересом и обеспокоенностью, проявленными участниками первой сессии Группы экспертов в 1993 году. В настоящее время в большинстве стран признается, что движущей силой экономического роста и развития выступает открытая торговая система и что из-за низкой производительности, высоких издержек и отсутствия гибкости порты не в состоянии обеспечить удовлетворение потребностей импортеров, экспортеров и операторов перевозок. В большинстве случаев цель реформы портового сектора заключается в использовании рыночных методов управления, позволяющих обеспечить удовлетворение потребностей пользователей при одновременном решении финансовых задач.

9. В докладе рассматриваются четыре метода, которые могут использовать правительства для достижения этой широкой цели. В частности, такими методами являются реформа управления, дерегулирование, коммерциализация и приватизация. Эти четыре метода перечислены в порядке возрастания сложности их применения. Первый из них заключается в использовании в портовых организациях страны опробованных методов управления, уже применяемых в других отраслях. Основными элементами этого метода, используемого, например, в Касабланке (Марокко), являются децентрализация процесса принятия решений, осуществление контроля на основе поставленных целей и достижение договоренностей о результативности работы.

10. Дерегулирование заключается в сокращении или отмене существующих нормативных положений, защищающих интересы определенных кругов и тем самым ограничивающих влияние рыночных сил. Некоторые страны, в частности Чили и Соединенное Королевство, использовали этот метод для либерализации рынка рабочей силы, однако он может также применяться для стимулирования конкуренции между компаниями, например путем предоставления концессий на эксплуатацию контейнерных терминалов нескольким операторам, а не единственной государственной компании. Правительства, стремящиеся использовать порты для достижения макроэкономических целей наиболее эффективными путями, используют такой метод, как коммерциализация. Поэтому в данном случае работа портов должна быть рентабельной и должна основываться на коммерческих принципах, включая создание автономных хозяйственных подразделений. Примеры подобного подхода существуют в Новой Зеландии и Марокко, опыт которых показывает, что обеспечение мотивации и динамизма имеет решающее значение для успеха данного метода.

11. Приватизация включает довольно широкий круг возможных подходов, начиная от лизинга и заканчивая непосредственной продажей активов. В документе рассматриваются также такие альтернативные методы, как создание совместных предприятий с участием государственных и частных сторон и передача в руки частного сектора функций по эксплуатации оборудования и предоставлению услуг. С точки зрения успешного применения этого подхода подчеркивается значение таких важных аспектов, как необходимость достижения консенсуса между соответствующими сторонами, наличие политической воли и обеспечение рентабельности. В большинстве случаев используются различные методы с учетом условий, существующих в конкретной стране в данный момент, и их изменение с течением времени.

12. Портовые администрации должны подходить к осуществлению этих методов как к непрерывному процессу. После осуществления в течение определенного времени мер по совершенствованию методов управления могут быть получены следующие три группы результатов: значительное и устойчивое улучшение существующего положения, либо незначительное и временное улучшение, либо его ухудшение. Положительные результаты проявляются, как правило, через один-два года, когда начинают улучшаться показатели работы порта. Это означает, что принятые меры были выбраны правильно и – если достигнутые показатели носят устойчивый характер – являются достаточными для осуществления действительной реформы портового сектора. Отсутствие существенных улучшений может означать, что i) принятые меры были осуществлены с целью создания условий, необходимых для более радикальных реформ (например, совершенствование методов управления или дерегулирование проводится во многих портах в качестве подготовительного шага к дальнейшим реформам, таким, как коммерциализация или приватизация), или ii) принятые меры не подходят для данного порта. В обоих случаях требуется принятие других мер по осуществлению перестройки.



13. Фактически для достижения целей эффективности и конкурентоспособности в работе порта необходимо обеспечить его постоянное развитие, предполагающее переход от совершенствования методов управления к внедрению технологических новшеств и в дальнейшем к проведению институциональной перестройки. Например, руководство порта Сингапур планирует осуществление программы приватизации, а в порту Антверпен осуществляется программа коммерциализации портовой администрации. Процесс реформы портового сектора не ограничивается лишь развитыми странами, а наблюдается во всем мире. Для того чтобы порты всегда играли ключевую роль и оставались эффективными, процесс изменений, включая институциональные изменения, и адаптации должен носить постоянный характер.

### **С. Финансирование развития портов**

14. Доклад по этому вопросу был подготовлен в ответ на рекомендацию о проведении анализа финансовых аспектов управления портами. Основное внимание в нем уделяется финансированию развития портов, что является весьма актуальным вопросом, связанным со значительными последствиями, поскольку, как было установлено Международной ассоциацией портов и гаваней (МАПГ), в ходе недавно проведенного ею исследования, финансирование портового оборудования выступает одной из основных проблем для руководства портов. Как в развитых, так и в развивающихся странах бюджетный кризис приводит к соответствующим последствиям на местном, государственном или федеральном уровне, хотя по-прежнему существует необходимость в дальнейших инвестициях, призванных обеспечить, чтобы портовые мощности отвечали требованиям, обусловленным ростом торговли и развитием эффективных перевозок.

15. В прошлом порты зависели от муниципальных, государственных или национальных фондов, а также кредитов международных банков развития, выступавших источниками финансирования их инвестиций. В то же время наблюдается тенденция к снижению роли государственного сектора в деятельности портов, и в настоящее время порты вынуждены в большей мере ориентироваться на частные источники финансирования для удовлетворения некоторых или всех потребностей, связанных с развитием портового хозяйства. Для того чтобы порты были привлекательными в финансовом отношении, их операции должны быть достаточно доходными для покрытия операционных издержек и осуществления выплат по займам. Вместе с тем они должны обеспечивать удовлетворение требований своих клиентов с точки зрения качества предлагаемых услуг и применяемых тарифов и тем самым продемонстрировать своим кредиторам наличие потенциала для дальнейшего роста. Кроме того, институциональная реформа, проведенная во многих странах в области портового сектора, способствовала созданию возможностей для использования частных средств и других новых источников финансирования в целях развития портов.

16. Для развития портов требуется соответствующая инфраструктура, оборудование по обработке судов и грузов, сеть наземных перевозок, система информации и связи и квалифицированные людские ресурсы. Если предположить, что на контейнерном терминале с одним причалом может обрабатываться 100 000 ТЕУ в год и что сохраняется

существующие темпы роста торговли, то, по оценкам, инвестиционные потребности развивающихся стран для осуществления вложений в оборудование по обработке контейнеров достигнут к концу столетия примерно 12 900 млн. долл. США 3/. С учетом значительного сокращения финансирования через традиционные механизмы эти потребности, по всей видимости, будут покрыты за счет финансирования из двух других источников, которыми являются портовая администрация и операторы портов.

17. В докладе рассматриваются различные альтернативные механизмы, которые правительства могут использовать для финансирования развития портов. В настоящее время ряд стран использует для этих целей смешанные механизмы финансирования с участием государственного и частного секторов, в частности в тех случаях, когда осуществляется передача функций от государственного сектора частному. Поэтому основными источниками финансирования выступают портовые администрации и, все в большей мере, операторы портов. Важную роль играют прямые иностранные инвестиции, в частности осуществляемые некоторыми крупными стивидорными компаниями и компаниями по обработке грузов, которые в настоящее время вышли на международные рынки и выступают, зачастую создав совместные предприятия с местными компаниями, в качестве операторов портов. Другие страны продолжают использовать многосторонние источники финансирования, в рамках которых основной упор делается на роли портов в экономическом развитии. Правительствам следует предоставлять портовой администрации возможности для нахождения альтернативных путей финансирования, совместимых с общими задачами правительства.

#### **Д. Возможности для регионального сотрудничества между портами**

18. Вопрос о сотрудничестве между портами уже давно рассматривается на совещаниях Межправительственной группы экспертов в области портов. Как следует из выводов, принятых на совещаниях, состоявшихся в 1986 и 1990 годах, значительное развитие получило сотрудничество между портами в таких областях, как подготовка кадров, обмен опытом оперативной деятельности, стандартизация статистики и тарифов и участие в деятельности региональных и международных ассоциаций портов. На совещании в 1993 году было отмечено, в частности, что "в некоторых областях было налажено

3/ Приблизительная оценка потребностей в строительстве новых мощностей по обработке контейнеров может быть произведена следующим образом. При среднегодовых темпах роста контейнерных перевозок в развивающихся странах на уровне примерно 16% объем контейнерных грузов, проходящих через их порты, должен удвоиться в течение чуть меньше, чем пяти лет. По данным статистического ежегодника Containerisation International Yearbook за 1995 год, поток контейнерных грузов, прошедших через порты развивающихся стран в 1993 году, составил 43 млн. ТЕУ. Капитальные затраты на строительство контейнерного терминала, исключая стоимость территории, составляют, по оценкам, 30 млн. долл. США, из которых на инженерно-строительные работы и оборудование приходится соответственно 13 и 17 млн. долл. США.

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" 4/. ЮНКТАД и другие учреждения Организации Объединенных Наций, занимающиеся вопросами портов, также оказывают поддержку с целью укрепления этого сотрудничества.

19. В докладе по этому вопросу представлен всесторонний анализ возможностей в области регионального сотрудничества. В начале документа описываются различные изучаемые элементы: в ходе анализа используется широкое определение региона как группы стран, объединяемых общими интересами и, возможно, культурными традициями, тогда как сотрудничество рассматривается как деятельность, являющаяся выгодной для всех участвующих в ней сторон. Сотрудничество в области портов может охватывать широкий круг участников, включая портовую администрацию, операторов портов, ассоциации портов, министерства и государственные учреждения, занимающиеся вопросами портов, операторов наземных и морских перевозок, грузоотправителей и учебные заведения.

20. В докладе рассматривается сотрудничество на трех уровнях – а именно на институциональном, отраслевом и коммерческом, – и в последние годы в этой связи отмечается повышение роли коммерческого сотрудничества. Институциональное сотрудничество имеет важное значение и широко используется, в частности, при создании торговых блоков, тогда как отраслевое сотрудничество также играет весьма существенную роль и предполагает активное участие портовых администраций и других органов в работе ассоциаций портов. Вместе с тем эти направления сотрудничества являются вторичными по отношению к коммерческому сотрудничеству, основными целями которого является повышение рентабельности и эффективности и которое проявляется во многих портах в виде появления частных операторов и создания совместных предприятий.

21. Расширение коммерческого сотрудничества объясняется целым рядом причин, среди которых: глобализация транспортных сетей, приводящая к увеличению перевалочных операций, означающему резкий и значительный рост грузопотока в некоторых портах; концентрация грузовых операций в руках крупных стивидорных компаний, некоторые из которых осуществляют деятельность на международном уровне и могут входить в более крупные компании; переосмысление роли государственного сектора, который больше не рассматривается в качестве единственного источника финансирования проектов по развитию портов или оператора портовых услуг; а также другие причины, такие, как необходимость уменьшения неопределенности, обеспечение устойчивого развития и т.д.

---

4/ Доклад Межправительственной группы экспертов в области портов (TD/B/CN.4/28), приложение I, пункт 6.

При сравнении преимуществ, получаемых благодаря развитию сотрудничества, с возможными последствиями снижения конкуренции, как правило, делается вывод о том, что снижение конкуренции в области портов не представляет собой серьезной угрозы.

22. Сотрудничество между портами может рассматриваться в качестве постоянного процесса, предполагающего переход от неформального сотрудничества в виде обмена информацией к таким формам более тесного сотрудничества, как участие в рабочих совещаниях, проведение консультаций и обмен услугами на некоммерческой основе. В дальнейшем сотрудничество может охватывать такие более важные направления, как совместная подготовка кадров или проведение дноуглубительных работ, унификация структур тарифов или статистики, оказание консультативных услуг на коммерческой основе и, наконец, создание совместных предприятий, зачастую с участием прямых иностранных инвестиций.

23. В докладе отмечается роль, которую играет ЮНКТАД в укреплении сотрудничества путем оказания помощи в создании ассоциаций портов и, в последнее время, помощи в усилиях по восстановлению истерзанных войной стран с привлечением экспертов из стран с аналогичным уровнем социально-экономического развития. В докладе приводится список ассоциаций портов с указанием их членского состава и целей.

#### **Е. Монографии по вопросам управления портами и совместный доклад ЮНКТАД/ИМО**

24. Секретариат продолжил сотрудничество с Международной ассоциацией портов и гаваней (МАПГ) в организации публикации монографий ЮНКТАД по вопросам управления портами. В этих монографиях, которые подготавливаются экспертами на безвозмездной основе и редактируются и публикуются секретариатом на английском, французском, испанском и арабском языках, содержится информация для управленческих работников по актуальным вопросам, касающимся работы портов. Они распространяются через неофициальную сеть, а также продаются заинтересованным сторонам по официальным каналам. Последняя выпущенная монография, озаглавленная *Marketing promotion tools for ports* ("Инструменты маркетинга в деятельности портов") (UNCTAD/SHIP/494(12)), была подготовлена одним из руководящих работников порта Гент (Бельгия). В скором времени будет выпущена еще одна монография, озаглавленная *Freeport development: the Mauritius experience* ("Создание свободного порта: опыт Маврикия") (UNCTAD/SHIP/494(13)) и основанная на информации, представленной администрацией свободного порта в Порт-Луи (Маврикий).

25. Еще один доклад из этой серии, посвященный стратегиям устойчивого развития для городов и портов, был подготовлен сотрудниками администрации порта Сантандер (Испания) и будет впервые опубликован в сотрудничестве с Международной ассоциацией городов и портов. Эта тема имеет важное значение в связи с проблемой устаревания портового оборудования в результате происходящих технологических изменений и необходимостью учета экологических особенностей внутренних районов.

26. Работа по вопросам устойчивого развития осуществляется во взаимодействии с ИМО. Данная тема связана с положениями главы 17 Повестки дня на XXI век, которая была принята Конференцией Организации Объединенных Наций по окружающей среде и развитию. В этой главе государствам предлагается принять необходимые меры по предотвращению дальнейшей деградации морской среды. В частности, им предлагается принять необходимые меры для содействия созданию в портах установок для приема нефтяных и химических отходов и мусора с судов в соответствии с положениями, предусмотренными в приложениях к Конвенции МАРПОЛ 73/78. ЮНКТАД и ИМО наладили сотрудничество в целях разработки финансового механизма, позволяющего финансировать создание и эксплуатацию установок по приему отходов в портах. На рассмотрении третьего совещания Рабочей группы по взаимодействию судно/порт, которое состоялось в ИМО 24-28 октября 1994 года, был представлен совместно подготовленный документ, озаглавленный "Reception Facilities" ("Установки по приему отходов") (SPI 3/4). В этом документе предлагается создать фонд для финансирования установок по приему отходов, структура и функционирование которого основывались бы на принципе "платит загрязнитель", с тем чтобы стимулировать использование этих установок судами. Рабочая группа приняла к сведению требования, которые должны быть соблюдены, и учредила координационную группу для дальнейшей разработки механизма с учетом этих требований. Секретариат ЮНКТАД входит в состав этой координационной группы.

27. Координационная группа разработала проект комплекса положений, предусматривающих учреждение государственного координирующего или планирующего органа, призванного обеспечить, чтобы при создании и эксплуатации установок по приему отходов учитывались потребности заходящих в порт судов и не возникало неоправданных задержек. Взимаемая плата за отходы должна покрывать все расходы, связанные с приемом и последующей обработкой и удалением отходов, при этом ее размер будет установлен лишь с учетом категории отходов и независимо от их объема. В отношении экологически чистых судов могут предоставляться скидки. В настоящее время этот вопрос изучается Рабочей группой ИМО по взаимодействию судно/порт и Комитетом ИМО по защите морской среды.

#### **Г. Информационные бюллетени по вопросам портов**

28. В дополнение к публикации технических докладов со времени проведения последней сессии Группы экспертов было подготовлено четыре выпуска Информационного бюллетеня по вопросам портов (*Ports Newsletter*), в частности в марте и ноябре 1994 года и в мае и ноябре 1995 года. Помимо обзора работы ЮНКТАД в области портов в них содержится техническая информация о последних изменениях, представляющих для портов непосредственный интерес. Информационные бюллетени распространяются через неофициальную сеть, включающую 350 корреспондентов в более чем 160 странах, и в общей сложности с 1987 года было подготовлено 14 выпусков. Информационный бюллетень составляется на английском языке и переводится на французский язык Центром ТРЕЙНМАР в Гваделупе (Франция) и на испанский язык администрацией порта Валенсия

(Испания), тогда как печатание и распространение каждого выпуска осуществляет администрация порта Дюнкерк.

29. Кроме того, в своей повседневной работе секретариат продолжает отвечать на многочисленные запросы, направляемые в ЮНКТАД развивающимися и развитыми странами, относительно предоставления публикаций и учебных материалов по вопросам портов. Например, в 1993 году было получено 60 таких запросов, тогда как в 1994 году их число возросло до 103, а в 1995 году – до 244, из которых примерно 200 запросов были удовлетворены на безвозмездной основе. Столь значительный рост запросов свидетельствует об успехе Информационного бюллетеня и достижении поставленных перед ним целей, заключающихся в установлении связей с руководителями портов и информировании их о работе секретариата.

## **II. ПОДГОТОВКА КАДРОВ И ТЕХНИЧЕСКАЯ ПОМОЩЬ**

30. С 1993 года к существующему списку учебных курсов и семинаров не было добавлено никаких новых программ в области подготовки кадров. Был сделан упор на обновление существующих учебных курсов с учетом конкретных потребностей соответствующей аудитории. К настоящему времени был проведен широкий круг исследований, позволяющих заложить основу для семинаров по вопросам общей политики с целью оказания помощи странам в модернизации своих портов, однако из-за отсутствия ресурсов была прекращена разработка и организация новых семинаров по вопросам улучшения работы портов. Деятельность в области подготовки кадров охватывала прежде всего проведение семинаров по вопросам управления портами в сотрудничестве со Всемирным морским университетом. Для организации таких семинаров в портах Антверпен и Гент были использованы внебюджетные ресурсы, предоставленные Бельгией. В некоторых случаях учебные мероприятия проводятся в рамках сети ТРЕЙНМАР или организуются в ответ на поступающие конкретные запросы, как, например, для порта Лиссабон.

31. Со времени проведения предыдущей сессии Группы экспертов сотрудники секретариата приняли участие в организации следующих семинаров в рамках подготовки управленческих кадров для портов:

а) Планирование работы контейнерного терминала и управление портовым оборудованием (апрель 1994 года) – 18 слушателей курса магистра наук Всемирного морского университета, Мальме, Швеция;

б) Новая коммерческая роль портов и маркетинг в деятельности портов (апрель 1994 года) – 17 руководящих работников из 11 (франкоговорящих) развивающихся стран, Гент, Бельгия;

с) Стратегическое планирование в управлении портами (июль 1994 года) – 18 слушателей курса магистра наук Всемирного морского университета, Мальме, Швеция;

d) Новая коммерческая роль портов и маркетинг в деятельности портов (октябрь 1994 года) – 19 руководящих работников из 13 развивающихся стран, Гент, Бельгия;

e) Управление работой контейнерного терминала (октябрь 1994 года) – 14 руководящих работников из 9 развивающихся стран, Антверпен, Бельгия;

f) Планирование работы контейнерного терминала (март 1995 года) – 18 руководящих работников из португальских портов, Лиссабон, Португалия;

g) Планирование работы контейнерного терминала (май 1995 года) – 20 слушателей курса магистратуры наук Всемирного морского университета, Мальме, Швеция;

h) Задача создания порта третьего поколения (июнь 1995 года) – 14 руководящих работников из мозамбикских портов, Мапуту;

i) Управление работой контейнерного терминала (сентябрь 1995 года) – 14 руководящих работников из 11 (франкоговорящих) развивающихся стран, Антверпен, Бельгия;

j) Новая коммерческая роль портов и маркетинг в деятельности портов (октябрь 1995 года) – 17 руководящих работников из 15 развивающихся стран, Гент, Бельгия.

32. Семинары, организованные и проведенные сотрудниками секретариата в Бельгии, стали возможными благодаря щедрой финансовой поддержке бельгийского правительства. Сотрудники секретариата принимают участие в работе ВМУ в рамках сотрудничества с ИМО в области подготовки кадров, тогда как их участие в семинарах, организуемых в Африке, является одним из направлений сотрудничества с осуществляемой ЮНКТАД программой ТРЕЙНМАР. Среди других направлений сотрудничества с этой программой можно отметить осуществляющуюся при финансовой поддержке французского и бельгийского правительств разработку материалов для учебного курса по современным методам управления портами с выдачей соответствующего свидетельства его слушателям. Среди других направлений работы секретариата, связанной с подготовкой кадров, можно отметить завершение разработки недельного семинара по вопросам ценообразования в портах на основе результатов исследований, проведенных секретариатом в данной области, а также начало разработки семинара по вопросам управления качеством в деятельности портов.

33. Секретариат провел обзор потребностей, существующих в области подготовки управленческих кадров для портов с целью выявления и установления приоритетов в важнейших областях. К концу января 1996 года было получено 119 ответов на вопросник из 29 различных координационных центров. 80% полученных ответов было направлено портовыми администрациями развивающихся стран. В области подготовки управленческих кадров для портов наиболее приоритетное внимание уделяется вопросам стратегического планирования, за которыми следуют вопросы управления качеством и проблемы финансирования. Что касается продолжительности семинаров, то сотрудники портовых

администраций развитых стран отдают предпочтение коротким активным учебным курсам на национальном уровне, тогда как большинство управленческих работников из развивающихся стран предпочитают более продолжительные учебные стажировки за рубежом по различным обоснованным причинам. Участие международных организаций по-прежнему имеет важнейшее значение для этого направления подготовки кадров, хотя портовые администрации уделяют все большее внимание организации учебных мероприятий, финансируемых из внутренних источников. В настоящее время проводится анализ полученных ответов на вопросник, и по его результатам участникам Группы будет представлен устный доклад. Кроме того, в следующем выпуске Информационного бюллетеня по вопросам портов будет опубликован всесторонний анализ этих ответов.

34. В области технической помощи начиная с июня 1993 года осуществляется крупный проект по восстановлению портов в Сомали, финансируемый Программой развития Организации Объединенных Наций. В рамках проекта были направлены группы экспертов для управления коммерческой эксплуатацией портов Могадишо и Кисмаю и оказания содействия в налаживании работы порта Бербера. После вывода ЮНОСОМ II эта работа продолжает осуществляться небольшой группой экспертов, находящихся в Найроби. Благодаря содействию, оказанному в рамках проекта, были созданы советы директоров в портах Бербера и Босассо, и была проделана подготовительная работа в этом направлении в порте Кисмаю. С участием экспертов из индийских портов была начата работа по подготовке кадров для порта Бербера.

35. Этот проект успешно осуществляется в сложных условиях, характерных для истерзанных войной стран. Некоторые другие страны, находящиеся в аналогичном положении, обратились с просьбой об оказании помощи, однако их просьбы пока не могут быть удовлетворены из-за отсутствия ресурсов. В целях обеспечения сбалансированного развития портового хозяйства необходимо организовать работу, аналогичную той, которая осуществляется в рамках проекта в Сомали, также и в других странах с привлечением специалистов из развивающихся стран.

### III. ВЫВОДЫ

36. Работа ЮНКТАД по оказанию помощи в развитии портов в развивающихся странах, которая была начата в конце 60-х годов, позволила внести действенный и практический вклад в развитие международного портового сектора, и в частности портового хозяйства развивающихся стран. Доклады, исследования и монографии ЮНКТАД используются практическими работниками в качестве ценного справочного материала по вопросам портов. Кроме того, они содержат ориентиры, которые правительства и портовые администрации могут использовать в ходе разработки политики в области портов и развития портового сектора, и во многих случаях были положены в основу программ по развитию людских ресурсов. Постоянный и увеличивающийся спрос на эти документы и получаемые многочисленные просьбы об организации учебных курсов свидетельствуют об эффективности работы ЮНКТАД в области портов в целом и существующей программы работы в частности. Подобные просьбы поступают также и от частного сектора, в особенности от



консультативных компаний, предоставляющих управленческие услуги и организующих подготовку кадров на коммерческой основе или в рамках двусторонних программ помощи, причем во многих случаях с использованием материалов ЮНКТАД. Еще одно возможное объяснение такого спроса заключается в том, что во многих странах портовые администрации не имеют достаточных возможностей для изучения последних тенденций в области портов и организации обучения своих сотрудников современным методам управления портами и поэтому ориентируются на общепризнанную компетентную помощь со стороны ЮНКТАД.

37. Кроме того, предпринимаемые в рамках ЮНКТАД усилия в области портового сектора, возможно, являются единственным межрегиональным подходом в рамках системы Организации Объединенных Наций, направленным на решение технических и экономических вопросов, с которыми сталкиваются управленческие работники и государственные должностные лица, занимающиеся вопросами портов. Работа других организаций системы Организации Объединенных Наций осуществляется на частичной основе, во многих случаях в сотрудничестве с ЮНКТАД. ИМО осуществляет через ВМУ подготовку кадров по таким вопросам, как судовождение в портах, обработка опасных грузов и связанные с этим проблемы безопасности. Эти усилия дополняются работой ЮНКТАД, предлагающей учебные курсы по вопросам управления и экономическим вопросам в деятельности портов. МОТ организует в рамках своей программы технического сотрудничества учебные мероприятия для портовых рабочих. Экономические комиссии Организации Объединенных Наций также осуществляют соответствующую деятельность на региональном уровне. Эта работа осуществляется с учетом усилий, предпринимаемых самим портовым сектором, характеризующимся сосуществованием и успешным функционированием международных и региональных ассоциаций портов, сохраняющих как глобальные черты международной торговли и морских перевозок, так и особенности отдельных торговых регионов. Некоторые основные программы ЮНКТАД в области технической помощи могут использовать порты для создания центров по вопросам торговли и осуществления контроля за транспортной цепочкой, поскольку портовые администрации во многих случаях являются солидными организациями с хорошей сетью связей и достаточными ресурсами иностранной валюты и могут, таким образом, выступать надежными партнерами при осуществлении важных проектов в области транспорта.

38. В качестве предварительных выводов можно отметить, что существующая программа в области развития портов, опирающаяся на накопленный в рамках организаций опыт, является успешной и вносит конструктивный вклад в развитие портового сектора развивающихся стран. Предпринимаются усилия по ее адаптации к широкому кругу потребностей стран, начиная от содействия развитию портового сектора, обслуживающего современную глобальную международную торговлю, и заканчивая выполнением функций по управлению работой портов в рамках гуманитарных операций и операций по поддержанию мира, осуществляемых Организацией Объединенных Наций. В рамках программы подготавливаются и распространяются исследования по проблемам портов, содержащие информацию, призванную помочь повысить конкурентоспособность портов и связанных с ними служб. В рамках программы вносится значительный вклад в укрепление процесса

развития людских ресурсов и оказывается консультативное содействие и помощь в вопросах управления портами. Для подготовки и распространения учебных материалов был создан целевой фонд для финансирования деятельности по улучшению работы портов (INT/83/A04), который может и впредь использоваться для этих целей.

39. В будущем направления развития этой программы могли бы включать оказание помощи международным портам в их усилиях по достижению минимальных стандартов эффективности и улучшению интеграции национальной экономики в международную торговую систему. В частности, необходимо изучить влияние институциональной перестройки на показатели работы, а также вопросы финансирования инфраструктуры. Для распространения этой информации следует по-прежнему использовать Информационный бюллетень по вопросам портов. И наконец, секретариату следует продолжить свою деятельность в области подготовки управленческих кадров для портов путем разработки новых семинаров по вопросам управления портами и, по возможности, расширения оказываемой поддержки за счет внебюджетных ресурсов.

---