



联合国
贸易和发展会议

Distr.
LIMITED

TD/B/CN.4/GE.1/L.4
22 March 1996
CHINESE
Original: ENGLISH

贸易和发展理事会
发展服务部门：促进发展中国家竞争性
服务部门(航运)常设委员会
政府间港口专家组
第二届会议
1996年3月18日，日内瓦
议程项目3和4

主席的总结

1. 关于战略性港口定价问题，专家组听取了勒阿弗尔港务局(法国)的Caude先生的演讲。该港务局对运输链的每一环节定价作了评估，从而得以与托运人和船东讨论特定货物的过境总成本。为了说明这种办法，列举了原油和集装箱的例子，表明在考虑过境总成本时，港口之间的差异并不重要。在计算单位成本时，待装卸的货运量是一个重要的变数。另外，收费率由两部分组成：公共部分适用于所有用户，不能谈判；至于商业部分，则给理事会自行决定权根据市场条件加以调整。

2. 专家组还听取了阿比让港务局(科特迪瓦)N' Zi N' Guessan先生的演讲。定价要符合港务局自给自足的财务目标，用分析性成本合计办法控制和降低成本。定价水平的确定也以港口的长期发展计划为基础。考虑用户意见的办法是，在提供服务时力求达到适当的质量价格比。最后，在确定某些价格尤其是大宗货物的价格时，要考虑到国家发展目标。由于需要继续为内陆国吸引过境货物，定价受到一定的局限。

3. 许多港务局认为,在确定收费率方面的一个重要因素是,需要偿还为扩建港口筹借的贷款,以及为市政(例如,鹿特丹捐缴其预计收入的8%,安特安普捐缴15%)或向省、州或国家政府捐交款项。另外,一般公认,收费率必须提供足以抵消成本的资金,同时不应妨碍贸易的进行。

4. 虽然服务质量被公认为比价格更为重要,但港口之间往往是在价格上开展竞争。质量加价的性质和数量是一种视具体情况而定的事务。发展中国家和转型期国家的许多有关部门对本国用户按当地货币收费,对国际用户按硬通货收费,但有时国际用户也可按提供服务时的汇率支付当地货币。各港务局还一致认为,不应以忽略环境保护为代价换取定价优势。大家一致认为,竞争是控制价格的最佳办法。

5. 国家的社会经济发展对于建立和确定收费率的方式有一定影响。政府相关货运量比例较大的港务局、维持着位于边远地区的港口设施的港务局、为其他港口的运转出资的港务局(例如用于耗资的疏浚工程)或处于经济不稳定的国家的港务局趋向于在收费率上受政府的严格控制。政府参与包括港务局费率和货物装卸费在内的定价问题的原因有,担心收费水平会冲击生活费用,希望补贴不发达地区、或平衡国家的收支。与此相反,处于经济成熟和稳定的国家的港口较依赖于商品伙伴的决定,在货物装卸费方面,尤其如此。但是,即使是在这种情况下,有些国家也设有专门机构听取申诉。

6. 最后,专家组审查了定价的法律框架,会上发现,港务局的收费属于税收的看法正在失去普遍性。最近的一项欧洲联盟裁决说,港务局是为其从事的服务索取补偿的企业,因此可按最适应于贸易的方法自由确定收费率。另外的一致意见是,港务局不应通过其垄断力谋求不公平的好处。

7. 关于放宽限制、商业化和私有化问题,专家组听取了Naumof先生(罗马尼亚)的演讲。他解释说,罗马尼亚在现行的改革进程中取得了多项成就。现在约有500个商业机构负责货物装卸、疏浚、修理、停泊、拖曳和保养活动。所有这些机构都是通过招标程序挑选的,以私有资本供资。在有些情况下,采用了管理方/雇员方全部购买产权的办法。有四个自主国有企业(Constantza、Maritime Danube、Rive Danube 和 Navigable Canals)负责管理公共港口的事务,包括防波堤、港湾区、引港航道、停靠码头、港区道路和港口公用设施和电信网络。因而,港口目前是在业主港务局制度下管理的。在这一过程中出现不足的原因是,缺少对港区增值装卸和工业活动的投资者,罗马尼亚公司的资本不足,南斯拉夫局势不稳以及过去中央化决策心态的变化缓慢。

8. 专家组还听取了 Hayes 先生(澳大利亚)的演讲。他解释说,对高收费的不

满引发的事态进程在15年内致使新南威尔士州的海运服务理事会关闭。在这一过程中大量裁减了劳工。为管理新南威尔士州各而设立的三个新港口公司的目标是,成为尽量扩大国家资产和促进贸易。并适当顾及社区需要和环境的成功商业实体。他认为,盲目地追求私有化并非总是合理。在实践中,完全国有的港口如在新加坡和完全私有的港口在香港都提供着高效率的港口服务。他最后说,世界上没有任何港口能在没有政府规约职能的情况下运转。

9. 许多港口提到了自己的港口改革经验,委内瑞拉和巴西代表作了演讲。在许多情况下,中央政府都把港口所有权下放给了地方政府,这往往是政府开放经济的总政策的结果。显然,需要为港口的行政结构建立规章框架。因此,与其就放宽规约不如说是改革规约。有几位专家说,港口改革问题是一个过程,需要用务实的方法适应国家和各个港口的具体条件。这一过程共有的一个特点是,将责任从经营型的港务局转给较为精干的业主型港务局,为此就需要有一个法律框架。在有些情况下,首先是颁布港口法,如巴西;在其他一些国家,则采用将权力从联邦级下放的一般性法律。在另一些情况下,采用了分阶段立法的办法,如波兰,首先将港口改为完全属于国家政府的公司,数年之后向议会提交港口议案,建议成立非盈利性的公有公司,或象罗马尼亚那样,已经达到了现行法律允许在港口建立商业机构的极限,现在的法规不足。

10. 另外,显然港口改革进程需要大量时间。而且,对任何改革来说,必须清楚保持促进贸易的目标,同时使经营获利和可持续下去。港务局的目标是有适足的能力和高效的服务。需要在影响港口业务的其他领域付出辅助性的立法努力,改进海关、劳务、及其他法律文书是港口改革取得成功的一个先决条件。在法国,改革的构成部分之一是修改有关公共领域的法律。这方面的修改允许租赁期最多达90年,公有港口的用地采用抵押贷款方式及占地时给予赔偿。

11. 大家一致认为,需要建立公有和私有部门的伙伴关系,以使港口改革获得成功,特别是在为开发计划供资方面这样做。港口正在越来越多地采用新的筹资办法,如建营转。但是,除了有关各方的资金承诺之外,据信还需要检验装卸区的建造和经营技术专长,以防金融投机。

12. 港口改革的目的是提高港口效率。一个重要问题是,港口经营人的规章在改革的初级阶段有时太多,并没有充分的资金。为此,需要一种务实的办法。在所有情况下,效率上的需要以调动起来和训练有素的工作人员队伍为重点。一般来说,引进私有部门意味着较为精简的机构,这就会出现安置剩余劳动力的问题。为解决这个问题提到的两个办法是支付裁员费和人员再培训。

13. 关于为港口发展筹资的问题,对于吸引私人资本的条件有着很大程度的一致意见。若干港口都采用了20至25年可续延的租赁办法,较大笔的投资还可有更长的租赁期。鹿特丹港的代表解释说,该港口仅提供土地、土地准入和堤墙,对此收取数额固定的费用。数额按指数调整,承租人须按原状退还土地。在承租人接手场地前后须进行环境审计,承租人须对任何污染负责。在其他国家,特别是埃及和摩洛哥,由于所需投资量大,偿还期长,港口发展的供资由国家负责。

14. 如欧洲联盟为发展运输网络提议的那样的国家援助,可能会降低内陆运输的费用,从而影响港口的竞争力。但有人认为,对诸如希腊和挪威等有些地处特异,无商业活力但出于明显的国家原因而不可或缺的港口来说,这种援助是有必要的。

15. 在合作问题上,专家组得力于法国若干港口的代表作的一系列发言。Nantes-St Nazaire港务局的Fourgeaud先生介绍了他的港口与吉布提港务局根据两国政府签署的公约进行合作的情况。这项合作涉及达800万法国法郎的经济援助,这两个港务局还签署了一份补充议定书。双方同意将执行一项公司计划作为合作的主要目标。采取的一些主要行动有:重组会计和财务职能;制定新汇率;制定劳动力计划;更新港口条例;改善港口统计数字和制定商业政策。新的简化费率、劳资协议和新的规章都已执行。

16. 法国港口理事会的Weizmann先生介绍了欧洲联盟议定的在地中海进行合作,在欧盟南部地区建立一个稳定、发展和自由贸易区的理由和范围。法国充当运输和通讯的中心。海事安全和电脑联网是两个正在执行的项目。

17. 马赛港务局的Romani女士介绍了地中海地区港口领域合作的发展情况。她描述了14个地中海港口用ESCALE软件加速船舶周转的情况,介绍了复兴贝鲁特港和在加沙地带开发新港口的计划以及简化地中海海运电脑数据传送并使其标准化的欧洲联盟MARTRANS方案。波尔多港务局的Fourcassies女士介绍了在水文地理方面的合作情况。她强调了水文地理对港务当局保证安全进出港口的重要性以及减少疏浚费用带来的益处。她扼要介绍了她的港口与非洲和加勒比海若干港口在这一领域的合作情况。

18. 城市和港口国际协会的代表Delsalles先生介绍了协会的作用,他指出港口和城市必须讨论将港口被废弃的地段改为商业区或居民区、日益引人关注的环境问题以及港口对尊重区域规划和发展的作用等重要问题。

19. Pimentel先生(巴西)介绍了四大港口和两家铁路公司在巴西的一个州合作建立巴西中部进出口走廊的情况。这项合作的目的是促进这一地区的出口。

20. 欧洲海港组织主席 Suykens 先生介绍了欧洲港口的合作情况。欧洲港口

的主要特征是，规模、位置、管理、业务等等千差万别，但它们于1972年开始在欧洲委员会活动的范围内进行正式合作，1993年建立了欧洲海港组织。迅速变化的环境，需要港口不断合作，尤其是在规章条例问题方面的合作。

21. 西部和中部非洲港口管理协会的代表 Daniels 先生介绍了该协会从事合作的情况。该协会为交换成员港实行商业化的经验方面的资料提供有用的论坛。除定期会议外，该协会还在分区域主办国际研讨会。

22. Ait Jafour 先生(摩洛哥)介绍了北部非洲港口管理机构联合会从事的合作情况。联合会7个国家的成员着重于协调立法、规章和政策，主办研讨会，为采购计算机化设备编写可行性研究报告。

23. 港口律师协会秘书长 Rezenthel 先生介绍了该协会的活动情况，他请港务当局、与港口有关的机构和组织以及学术机构中感兴趣的专业人员参加将于1996年下半年在卡萨布兰卡(摩洛哥)举办的研讨会，这次研讨会是为了促进协会的主要目标，即发展港口法这一法律的专门分支。

24. 若干专家在发言中表明分区域以及港口之间也在进行相当程度的合作。南部非洲、黑海、波罗的海和地中海等地的港口也有合作，拉丁美洲的港口通过美洲港务局协会进行合作。来自拉丁美洲的与会者声明他们支持港口律师协会的工作，并强调必须要将商业概念引进许多港口实行的传统行政法。一些国家汇报了双边合作活动的情况，如荷兰与印度、比利时与中国等，许多国家为此建立了固定的渠道，如法国的合作部。对相互竞争的港口之间进行合作是否可行的问题见仁见智，但在安全问题上交流信息是必不可少的。港口之间的合作对于阻止使用不符合标准的船舶也是必要的。

25. 与会者对贸发会议秘书处提出的培训中层管理人员的新证书课程以及港口高级管理人员培训情况调查表示赞赏。作出的评论涉及：对包括若干管理领域的培训采取综合办法的必要性、使培训适用于各港具体需要的必要性、港口内建立某种程度培训能力的重要性、对在工作地点培训的问题改变态度的重要性。许多发展中国家指出，它们在参加海运培训方案，提高培训能力方面取得了积极成果。