



КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ  
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ  
ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Distr.  
GENERAL

TD/B/CN.4/57  
TD/B/CN.4/GE.1/7  
9 April 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

ДОКЛАД МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ В ОБЛАСТИ  
ПОРТОВ О РАБОТЕ ЕЕ ВТОРОЙ СЕССИИ,

проходившей во Дворце Наций в Женеве  
с 18 по 22 марта 1996 года

СОДЕРЖАНИЕ

<u>Глава</u>		<u>Пункты</u>
	Введение . . . . .	1 - 5
I.	Модернизация и развитие портов . . . . .	6 - 15
II.	Подготовка кадров и техническая помощь . . . . .	16 - 25

**СОДЕРЖАНИЕ** (окончание)

<u>Глава</u>		<u>Пункты</u>
III.	Отчет о работе заключительного пленарного заседания второй сессии Группы . . . . .	26 - 31
IV.	Организационные вопросы . . . . .	32 - 35

Приложения

Приложение

I.	Выводы	
II.	Резюме Председателя	
III.	Совещания "за круглым столом" по вопросам управления качеством и использования информационной технологии в портах	
IV.	Участники	

## ВВЕДЕНИЕ

1. Межправительственная группа экспертов в области портов провела свою сессию с 18 по 22 марта 1996 года во Дворце Наций в Женеве в соответствии с рекомендацией, принятой Постоянным комитетом по развитию секторов услуг (морские перевозки) на его второй сессии в июле 1994 года и впоследствии одобренной Советом по торговле и развитию.
2. Круг ведения второй сессии Межправительственной группы экспертов включал проведение оценки хода осуществления программы работы, рассмотрение любых новых или оставшихся нерассмотренными вопросов в области эффективности, модернизации и развития портов и подготовку рекомендаций.
3. В ходе сессии Межправительственная группа экспертов провела 3 официальных и 7 неофициальных заседаний. Кроме того, было организовано два совещания "за круглым столом" (см. приложение III).

### Вступительные заявления

4. Исполняющий обязанности директора Отдела по развитию секторов услуг заявил, что участие в работе совещания высоких должностных лиц и директоров портов из многих стран является проявлением доверия, оказываемого ЮНКТАД. Он проинформировал делегатов о финансовых трудностях, с которыми сталкивается в настоящее время Организация, и просил их учитывать эти ограничения при определении дальнейших направлений деятельности. Эффективные транспортно-коммуникационные сети выступают необходимыми компонентами глобализирующейся мировой экономики, одной из особенностей которой является быстрое увеличение стоимостного и физического объема промышленных товаров, перевозимых морем. В существующих условиях сильной конкуренции многие правительства пересмотрели свою политику в области портов, с тем чтобы использовать открывающиеся новые возможности. Основными вопросами, вынесенными на рассмотрение Группы, являются модернизация и развитие портов, включая вопросы стратегического ценообразования в деятельности портов, дерегулирование, коммерциализацию, приватизацию, финансирование развития портов и региональное сотрудничество, а также оценка деятельности секретариата ЮНКТАД в области подготовки кадров и технического сотрудничества. Модернизация и развитие портового хозяйства имеют крайне важное значение для оказания содействия усилиям развивающихся стран и стран с переходной экономикой в целях облегчения торговли и стимулирования их экономического развития. Оратор отметил, что при поддержке доноров ЮНКТАД оказывает помощь международному портовому сообществу по таким направлениям, как управление портовым хозяйством, подготовка кадров и техническое сотрудничество, и, в частности, обратил внимание на роль, которую ЮНКТАД продолжает играть в восстановлении северных портов Сомали.

5. **Председатель** в своем вступительном заявлении напомнил, что основная цель нынешнего совещания заключается в изучении факторов, которые могут содействовать эффективному управлению портами и связанными с ними службами и их устойчивому развитию, а также развитию конкурентоспособных морских перевозок и укреплению возможностей для расширения торговли. Он отметил своевременность рассмотрения вопросов управления портами, в частности с учетом как никогда актуальной необходимости в обеспечении экономической эффективности. В некоторых случаях порты вместо того, чтобы содействовать развитию торговли, фактически сдерживают ее. Со временем порты превратились в многоцелевые системы, входящие в логистические сети, опоясывающие планету, и правительства пришли к пониманию того, что для успешного экономического развития, связанного с портами, определяющее значение имеет разработка комплексного плана для всей транспортной сети. В то же время проводится все большее разграничение между нормативно-регулирующими и коммерческими функциями портовых администраций. Оратор предложил участникам нынешней сессии Группы сосредоточить свое внимание на изучении следующих шести основных вопросов: активная роль портов в содействии расширению торговли и экономическому развитию; стимулирование развития экспорта путем интеграции транспортных и коммуникационных сетей; участие частного сектора в эксплуатации и развитии портов; управление нормативно-регулирующими функциями; партнерство между правительством и рабочими; и региональное сотрудничество как фактор, способствующий развитию торговли и охране окружающей среды.

Глава I

**МОДЕРНИЗАЦИЯ И РАЗВИТИЕ ПОРТОВ**

(Пункт 3 повестки дня)

6. Для рассмотрения этого пункта Межправительственной группе экспертов был представлен следующий документ:

"Организация портового хозяйства и управление им: доклад секретариата ЮНКТАД" (TD/B/CN.4/GE.1/6).

7. Кроме того, в распоряжение участников сессии были предоставлены следующие публикации ЮНКТАД:

"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);

"Marketing promotion tools for ports" ("Инструменты маркетинга в деятельности портов") (UNCTAD/SHIP/494(12)).

8. Исполняющий обязанности начальника секции портов, вынося на рассмотрение пункт 3 повестки дня, заявил, что для выживания и успешного развития портов в нынешних условиях, характеризующихся сильной конкуренцией, необходимо обеспечить гибкое, активное и автономное управление при надлежащей отчетности за эксплуатационные и финансовые показатели деятельности. Он проинформировал также участников Группы о распространении информации, освещающей работу секретариата, через Информационный бюллетень по вопросам портов (Port Newsletter) и в форме ответов на различные получаемые запросы.

9. Представитель Франции подчеркнул важность распространения документации ЮНКТАД по вопросам портов на французском языке.

10. Представитель **Китая** рассказал о прогрессе, достигнутом в развитии портового сектора в его стране. Государство осуществляет крупные капиталовложения и проводит институциональные и управленческие реформы. Функции портов уже не ограничиваются лишь перевалкой грузов, и они превращаются в распределительные центры. Эти меры способствовали повышению производительности работы портов и сделали возможным быстрое развитие контейнерных перевозок, хотя такие перевозки по-прежнему занимают лишь незначительное место в общем объеме морских перевозок. Расширение потенциала портового хозяйства должно позволить Китаю воспользоваться преимуществами либерализации и глобализации. Китай надеется получить полезную для себя информацию в ходе проводимых Группой обсуждений по вопросам политики в области портов и ожидает, что в будущем будет продолжена организация совещаний Группы.

11. Представитель **Шри-Ланки** рассказал в общих чертах о программе развития порта Коломбо и подчеркнул важность перевалочных операций в деятельности порта. Его правительство признает важное значение, которое имеет рациональное управление для сохранения конкурентоспособности порта, и в этой связи в настоящее время изучается вопрос об участии частного сектора.

12. Представитель **Российской Федерации** отметил, что со времени проведения первой сессии Межправительственной группы экспертов в области портов в его стране произошли многочисленные изменения и, в частности, проведена приватизация большинства морских портов. Кроме того, в крупных морских портах созданы морские администрации портов, которые обеспечивают безопасность судоходства, охрану окружающей среды и осуществляют инспекции иностранных судов в соответствии с международными правилами. Оратор отметил, что страны Центральной и Восточной Европы проявляют значительный интерес к портовой тематике, и подчеркнул необходимость подготовки документации ЮНКТАД по вопросам портов на русском языке.

13. Представитель **Венесуэлы** рассказал о том, каким образом проведенная в его стране реформа портового хозяйства способствовала повышению производительности работы национальных портов, и обратил внимание на два важных урока, вытекающих из этого опыта, а именно: на необходимость принятия комплексной правовой основы, регулирующей деятельность портов, и необходимость осуществления контроля за количеством частных операторов портовых услуг с целью обеспечения надлежащего качества предоставляемых услуг. Совещание Группы выступает ценным форумом, позволяющим провести обмен идеями и изучить опыт других стран.

14. Представитель **Индонезии** заявил, что примерно 120 коммерческих и 500 некоммерческих портов обслуживают 13 500 островов, входящих в состав его страны, и управление коммерческими портами возложено на четыре портовые корпорации. Он рассказал о работе порта Танджунг-Перак (Сурабая), обрабатывающего международные грузы и грузы, перевозимые между островами, а также о существующих планах его дальнейшего развития. Согласно прогнозам, к 2000 году порт Танджунг-Приук достигнет

своей максимальной пропускной способности, когда через него будет проходить, как оценивается, 2,5 млн. ТЭУ, и в этой связи среди планов, предложенных для решения данной проблемы, можно отметить проект строительства при финансировании из частных и государственных источников порта-спутника, который будет связан с Джакартой 100-километровой платной автодорогой.

15. Представитель **Международной организации труда** (МОТ) рассказал об используемом в его Организации трехстороннем подходе к рассмотрению вопросов, касающихся труда, и проинформировал участников Группы о совещании, которое будет проведено в Женеве 20-24 мая 1996 года по социальным и трудовым проблемам, связанным со структурной перестройкой. Управление людскими ресурсами выступает одним из ключевых вопросов для руководства портов при проведении реформы портового хозяйства.

## Глава II

### **ПОДГОТОВКА КАДРОВ И ТЕХНИЧЕСКАЯ ПОМОЩЬ**

(Пункт 4 повестки дня)

16. Для рассмотрения этого пункта Межправительственной группе экспертов был представлен следующий документ:

"Организация портового хозяйства и управление им: доклад секретариата ЮНКТАД" (TD/B/CN.4/GE.1/6).

17. Исполняющий обязанности начальника секции портов, вынося на рассмотрение этот пункт, отметил, что успех программы работы стал возможен благодаря сочетанию исследовательской работы, деятельности в области подготовки кадров и усилий по оказанию технической помощи. Он отметил широкий круг подготовленных исследований, которые могут быть положены в основу будущих семинаров по вопросам общей политики при условии наличия соответствующих ресурсов. Он остановился на деятельности секретариата по организации и проведению семинаров, выразив признательность донорам, таким, как Бельгия и Франция, за оказываемую поддержку. В ходе недавно проведенного обзора была выявлена сохраняющаяся необходимость в подготовке учебных материалов, и в рамках программы ТРЕЙНМАР был разработан предназначенный для управленческих работников среднего звена учебный курс по современным методам управления портами с выдачей соответствующего свидетельства его слушателям. Он описал деятельность, осуществляемую секретариатом по оказанию технической помощи в области портов, и в частности работу по восстановлению портового хозяйства в Сомали, проводимую с июня 1993 года. В этой связи он выразил признательность за вклад, вносимый несколькими индийскими портами, направившими своих сотрудников для участия в осуществлении проекта. В заключение оратор указал на возможности, которыми могут воспользоваться руководители портов в связи с проектом по развитию системы предварительного уведомления о передвижении грузов (АКИС), позволяющей благодаря улучшению информации повысить эффективность всей транспортной цепи.

18. Представитель Индии подтвердил готовность его страны продолжать развивать сотрудничество с ЮНКТАД в осуществлении проекта в Сомали и других аналогичных проектов. Он отметил, что в рамках проекта в Сомали индийские специалисты выполняют управленческие и консультативные функции, причем во многих случаях в опасных условиях. Он добавил, что необходимо обновить подготовленный секретариатом ценный Справочник по развитию портов (Port Development Handbook), и предложил найти соответствующих доноров для финансирования этой работы.

19. Представитель Шри-Ланки дал высокую оценку работе ЮНКТАД в области подготовки кадров и технической помощи. В связи с подготовкой кадров важно отказаться от



представления о том, что опыт может заменить знания в нынешнем контексте, характеризующемся быстрыми технологическими и институциональными изменениями. В ходе подготовки кадров необходимо учитывать стратегические задачи соответствующей организации. В 1982 году в Коломбо был создан учебный центр для трех коммерческих портов страны, где осуществляется подготовка кадров для государственного и частного секторов. Организуемые учебные мероприятия должны охватывать такие новые вопросы, как сухие порты, маркетинг и правовые аспекты.

20. Представитель Румынии заявил, что при финансовой поддержке по линии программы Европейского союза PHARE морской учебный центр в Констанце недавно присоединился к программе ТРЕЙНМАР, и отметил конкурентоспособные цены на материалы ЮНКТАД. В течение нынешнего года с участием иностранных и местных экспертов будет проведено четыре семинара, один из которых, посвященный созданию свободных портов, будет открыт также для участия других членов ТРЕЙНМАР.

21. Представитель Марокко заявил, что его страна присоединилась к программе ТРЕЙНМАР в 1983 году и удовлетворена достигнутыми результатами. Он подчеркнул, что непрерывный процесс подготовки кадров, осуществляющийся в рамках плана по развитию людских ресурсов для портовых организаций, в значительной мере облегчил их реорганизацию.

22. Представитель Объединенной Республики Танзания дал высокую оценку технической помощи, оказываемой Всемирным банком и Европейским союзом и способствующей повышению эффективности и квалификации управленческих работников. Он подчеркнул важное значение подготовки необходимых управленческих кадров с целью сохранения достигнутых результатов после завершения оказания помощи.

23. Представитель Египта указал, что подготовка кадров выступает необходимым условием для адаптации к происходящим изменениям и учебный центр в Александрии уже давно присоединился к программе ТРЕЙНМАР. По мнению национальных и суданских управленческих работников, проводимые учебные мероприятия являются весьма ценными. В настоящее время центр осуществляет подготовку кадров по вопросам круизного сектора.

24. Представитель Перу заявил, что уже на протяжении многих лет в Кальяо осуществляет свою деятельность учебно-исследовательский центр, получающий помощь от ЮНКТАД. В связи с институциональными изменениями, происходящими в стране, в настоящее время изучается вопрос о приватизации этого центра.

25. Представитель Международной организации труда (МОТ) заявил, что после пробного использования в Кении и Объединенной Республике Танзания практически завершена разработка модулей по вопросам обработки контейнеров в рамках новой программы по развитию людских ресурсов в портах, предназначенной для подготовки портовых рабочих и

руководителей низшего звена. Эта программа финансируется правительством Нидерландов, и в ходе ее осуществления предполагается наладить тесное сотрудничество с ЮНКТАД.

### Глава III

## ОТЧЕТ О РАБОТЕ ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОГО ПЛЕНАРНОГО ЗАСЕДАНИЯ ВТОРОЙ СЕССИИ ГРУППЫ

### А. Выводы Группы

26. На заключительном пленарном заседании своей второй сессии в пятницу, 22 марта 1996 года, Межправительственная группа экспертов приняла проект своих выводов (TD/B/CN.4/GE.1/L.5). (Текст выводов см. в приложении I.)

### В. Резюме Председателя

27. Председатель внес на рассмотрение подготовленное им резюме обсуждений, проведенных Группой по пунктам 3 и 4 повестки дня (TD/B/CN.4/GE.1/L.4).

28. Представитель Франции заявил, что с учетом важного значения сотрудничества между государствами в области портов его делегация предлагает государствам – членам Европейского союза обеспечивать через Комиссию Европейского союза поддержку всех проектов, осуществляемых развивающимися странами или странами с переходной экономикой с целью улучшения организации портового хозяйства.

29. Межправительственная группа экспертов приняла к сведению резюме Председателя и постановила включить его в приложение к своему докладу. (Текст резюме см. в приложении II.)

### С. Заключительные заявления

30. Исполняющий обязанности директора Отдела по развитию секторов услуг заявил, что вторая сессия Группы показала, что Группа способна внести ценный вклад в оказание содействия развивающимся странам в развитии их судоходного сектора. В связи с подготовкой к ЮНКТАД IX правительства, возможно, пожелают изучить вопрос об оказании дальнейшей поддержки Межправительственной группе и соответствующей деятельности в области исследований, подготовки кадров и технической помощи с учетом рекомендаций Группы.

31. Председатель заявил, что порты призваны играть важную роль в содействии экономическому развитию и расширению мировой торговли. Основное послание совещания Группы заключается в том, что правительствам следует уделять должное внимание портам и связанным с ними логистическим сетям в принимаемых ими стратегических инициативах и инвестиционных решениях, в особенности в условиях существующих финансовых ограничений. В мире существуют порты с различным уровнем развития и различной

степенью участия частного сектора, при этом все существующие системы могут быть оправданы и всех их объединяет общая цель, заключающаяся в облегчении, а не сдерживании перевозок.

Глава IV

**ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ**

**A. Открытие сессии**

32. Вторая сессия Межправительственной группы экспертов по вопросам портов была открыта 18 марта 1996 года во Дворце Наций в Женеве исполняющим обязанности директора Отдела по развитию секторов услуг г-ном Р. Фогелем от имени Генерального секретаря ЮНКТАД.

**B. Выборы должностных лиц**

(Пункт 1 повестки дня)

33. На первом пленарном заседании своей второй сессии в понедельник, 18 марта 1996 года, Межправительственная группа экспертов избрала следующих должностных лиц своей второй сессии:

<u>Председатель</u> :	Г-н Дж. Хейз	(Австралия)
<u>Заместитель Председателя</u> :	Г-н А. Альфред	(Шри-Ланка)
<u>Докладчик</u> :	Г-н М. ди Азереду	(Бразилия)

**C. Утверждение повестки дня и организация работы**

(Пункт 2 повестки дня)

34. Также на первом пленарном заседании своей второй сессии Межправительственная группа экспертов утвердила предварительную повестку дня сессии (TD/B/CN.4/GE.1/5). Таким образом, повестка дня была следующей:

1. Выборы должностных лиц
2. Утверждение повестки дня и организация работы
3. Модернизация и развитие портов
4. Подготовка кадров и техническая помощь
5. Прочие вопросы

6. Утверждение доклада Межправительственной группы экспертов в области портов.

D. **Утверждение доклада Межправительственной группы экспертов  
в области портов**

(Пункт 6 повестки дня)

35. На заключительном пленарном заседании своей второй сессии в пятницу, 22 марта 1996 года, Межправительственная группа экспертов утвердила проект своего доклада (TD/B/CN.4/GE.1/L.3) с некоторыми поправками и постановила завершить подготовку текста доклада, включив в него отчет о работе заключительного пленарного заседания.

## Приложение I

### ВЫВОДЫ

#### Порты: налаживание партнерства в целях развития

##### Введение

1. Тенденции в области глобализации производства, о которых говорилось в выводах, принятых на первой сессии Межправительственной группы экспертов в области портов в 1993 году, продолжают наблюдаться и приводят к значительному росту спроса на транспортные услуги. В современных условиях, характеризующихся сильной конкуренцией, важное значение имеет наличие эффективной сети портов, включая транспортно-коммуникационные системы. Транспортные операторы нуждаются в надежных портовых услугах, не связанных с высокими затратами. Морские порты обеспечивают стыковку различных видов транспорта и, как правило, представляют собой комплексные транспортные центры. Кроме того, они включают также многопрофильные торговые и промышленные районы, функции которых включают не только транзитное обслуживание грузов, но и их обработку, переработку и распределение. Фактически, порты превратились в многоаспектные системы, для надлежащего функционирования которых необходима их интеграция в глобальные логистические сети. Для эффективной работы порта требуется не только надлежащая инфраструктура, здания, сооружения и оборудование, но и хорошая сеть связи и, в частности, увлеченные своей работой и квалифицированные управленческие кадры и должным образом подготовленная рабочая сила, заинтересованная в результатах своей работы.
2. В области организации портового хозяйства на протяжении последних десятилетий наблюдается эволюционный процесс, заключающийся в переходе от полностью контролируемых государством систем управления, выступающих инструментом экономической политики, к более эффективным организационным схемам, включая сдачу территории порта в аренду и координацию работы частных и государственных секторов, а также в некоторых случаях полную приватизацию организации. Во всех случаях правительство должно обеспечивать нормативно-правовые рамки, регулирующие вопросы, имеющие национальное и международное значение, такие, как безопасность и охрана окружающей среды, и координировать развитие портового хозяйства, включая связи с внутренними районами страны. Усиливается тенденция к разделению нормативно-регулирующих и коммерческих функций, при этом если первая группа функций сохраняется за правительством и государственным сектором, то в рамках второго направления деятельности все большую роль играют рыночные силы. Принципы добросовестной конкуренции приобретают все большее значение в тех случаях, когда правительство сокращает свое вмешательство в коммерческие вопросы работы порта, предоставляя в этом отношении более широкие полномочия частному сектору.

3. Один из прагматических подходов к модернизации портов заключается в поощрении правительствами участия частного сектора в проектах по развитию и расширению портового хозяйства. Привлечение частного капитала через механизмы совместных предприятий, такие, как СЭП (строительство–эксплуатация–передача) и СВЭ (строительство–владение–эксплуатация), позволяет обеспечить удовлетворение потребностей, касающихся обработки грузов и предоставления вспомогательных услуг, и открывает также возможности для освоения современных методов управления. Подобные механизмы содействуют обеспечению коммерческой рентабельности проектов. В то же время, как показывает накопленный опыт, частный сектор вряд ли будет участвовать в финансировании общей инфраструктуры, такой, как волноломы и подходные каналы. В этой связи наблюдается налаживание необходимого сотрудничества между правительством и государственным и частным секторами в целях развития.

4. Группа отмечает, что, хотя развитым странам удалось в некоторых случаях осуществить приватизацию благодаря наличию необходимых условий, развивающимся странам следует осторожно подходить к приватизации, поскольку у них может отсутствовать необходимая для этого логистическая, правовая и финансовая основа.

A. Общие рекомендации

i) Институциональные реформы

5. В интересах обеспечения эффективности правительствам следует изучить институциональную структуру своих портов с целью определения, соответствует ли существующая структура сложившимся новым условиям, в частности в случае осуществления стратегий развития, основанных на расширении экспорта. При возникновении необходимости в проведении перестройки или внесении определенных изменений, с тем чтобы порт более гибко реагировал на потребности рынка, необходимо пересмотреть или создать комплексную правовую основу, способствующую более эффективному развитию и функционированию портов с учетом факторов свободного рынка.

ii) Содействие развитию торговли

6. Портовые администрации должны проявлять активный подход, предполагающий определенную автономию, с тем чтобы играть важную роль в содействии расширению торговли. В этой связи необходимо использовать современные методы управления и коммерческие принципы. Это будет способствовать повышению эффективности транспортной цепи, благодаря чему может стать возможным выход на новые экспортные рынки.

iii) Стратегическое ценообразование в деятельности портов



7. Правительства, как правило, вмешиваются в механизм ценообразования в области портов, что в некоторых случаях приводит к отрицательным последствиям с точки зрения наличия у портов ресурсов для осуществления программ их развития. Признавая необходимость обеспечения важной роли правительств в принятии решений по вопросам цен в тех случаях, когда с учетом национальных интересов развивающиеся порты должны продолжать функционировать, несмотря на свою нерентабельность, Группа считает, что контроль должен быть ослаблен, если порт достиг самоокупаемости и может продемонстрировать, что гибкое (стратегическое) ценообразование будет содействовать расширению торговли. Конкурирующие порты должны обладать одинаковой степенью гибкости. Группа рекомендует учитывать принципы стратегического ценообразования при разработке ценовой политики в области портов.

iv) Сотрудничество между портами

8. Не вызывает сомнений расширение сотрудничества между портами в рамках отдельных регионов, а также между портами, имеющими общие интересы или обслуживающими общие направления перевозок. В некоторых случаях это сотрудничество получило развитие в результате двусторонних соглашений, заключенных между странами. В других случаях различные конкретные механизмы, такие, как установление рабочих отношений между портами, выступают ценным инструментом для обмена техническими знаниями. Группа считает, что сотрудничество имеет важнейшее значение в области соблюдения международных нормативных положений, и рекомендует правительствам признать важную роль сотрудничества в процессе развития, включая в рамках таких механизмов, как "Легипорт".

v) Подготовка кадров и техническая помощь

9. Международное сообщество должно уделить особое внимание восстановлению портового хозяйства в истерзанных войной странах после прекращения военных действий, а также в странах, пострадавших от стихийных бедствий. Как показывает опыт этих стран, порты могут играть важную роль в расширении занятости и генерировании доходов, содействуя тем самым экономическому восстановлению страны.

10. Необходимым условием эффективной работы порта является наличие рабочей силы с соответствующей подготовкой, заинтересованной в повышении производительности труда. Группа считает, что инвестиции в подготовку кадров имеют крайне важное значение, и рекомендует правительствам содействовать осуществлению в рамках государственного и частного секторов – и по возможности при обеспечении сотрудничества между ними – программ, предлагающих соответствующую профессиональную подготовку в обмен на готовность рабочей силы развивать партнерские отношения с руководством портов в интересах обеспечения надлежащей работы портов.

11. По мнению Группы, управленческие работники старшего и среднего звена во многих портах смогли воспользоваться результатами работы, проделанной ЮНКТАД в области портов, включая исследовательскую работу и деятельность по подготовке кадров и развитию технического сотрудничества, и эту работу следует продолжить. В данной связи Группа рекомендует правительствам учитывать это при принятии решений относительно программы работы ЮНКТАД.

В. Конкретные рекомендации

12. С учетом быстрых изменений, происходящих в портовом секторе, и значения эффективных портов для содействия расширению торговли и ускорению развития секретариату ЮНКТАД следует продолжить осуществление своей программы работы, вносящей свой вклад в развитие и модернизацию портов, и, в частности, обновить наиболее важные справочные исследования, подготовить новые монографии по актуальным вопросам и продолжить распространение информации через Информационный бюллетень по вопросам портов (Ports Newsletter) и другие каналы в рамках информационной сети координационных центров по вопросам портов. Эта программа должна осуществляться в сотрудничестве с региональными комиссиями и международными учреждениями (ИМО и МОТ).

13. Совещание Межправительственной группы экспертов в области портов представляет собой ценный форум для международного портового сектора, на котором обсуждаются изменения в области портового хозяйства и определяются направления для дальнейшей работы секретариата, и поэтому рекомендуется проводить совещания этого органа раз в два года.

14. С учетом важности справочных материалов ЮНКТАД, используемых на совещаниях Межправительственной группы, и монографий по вопросам управления портами для всех портов в развивающихся странах и странах с переходной экономикой, эти документы должны переводиться на как можно большее число официальных языков Организации Объединенных Наций и распространяться среди экспертов до проведения совещаний.

15. По мнению Группы, в проводимых исследованиях следует уделить приоритетное внимание следующим новым темам:

- Управление качеством в деятельности портов;
- Развитие в портах операций, связанных с созданием добавленной стоимости, в качестве инструмента, содействующего расширению торговли;
- Возможные изменения в режимах, регулирующих вопросы морской среды, и их экономические последствия для портов;

- Сравнительный анализ правовых режимов для портов.

16. При условии наличия необходимых ресурсов первостепенное внимание следует уделить разработке учебных программ по вопросам стратегического планирования, стратегического ценообразования и управления качеством. В частности, Группа отметила ценную помощь, оказываемую в рамках программы ЮНКТАД ТРЕЙНМАР странам с переходной экономикой и развивающимся странам, и предложила донорам обеспечить финансирование этой программы.

## Приложение II

### РЕЗЮМЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ

1. Группа заслушала выступление г-на Кода из администрации порта Гавр (Франция) по вопросу о стратегическом ценообразовании в деятельности порта. Администрация порта проводит оценку системы установления цен на каждом этапе логистической цепочки, допускающей проведение переговоров с грузоотправителями и судовладельцами по поводу общей стоимости транзита отдельных грузов. Для иллюстрации данного подхода были приведены примеры нефти и контейнеров, свидетельствующие о том, что с точки зрения общих транзитных издержек разница между портами незначительна. Важным переменным фактором при подсчете удельных издержек является объем обрабатываемых грузов. Кроме того, было отмечено, что тарифные ставки включают два компонента: государственный, который распространяется на всех пользователей и не может становиться предметом переговоров, и коммерческий, который Совет полномочен корректировать с учетом условий рынка.
2. Группа также заслушала выступление г-на Н'Зи Н'Гессана из администрации порта Абиджан (Кот-д'Ивуар). Система установления цен приведена в соответствие с поставленной перед администрацией порта целью достижения финансовой самообеспечиваемости, и для контроля и сокращения затрат используется система аналитического учета издержек. Уровни цен устанавливаются также на основе плана долгосрочного развития порта. Администрация порта учитывает мнения пользователей, пытаясь найти надлежащее соотношение между качеством предоставляемых услуг и ценами на них. Наконец, при установлении некоторых цен, особенно при обработке экспортных грузов, учитываются цели национального развития. Определенные трудности при установлении цен связаны с необходимостью и впредь привлекать транзитные грузы стран, не имеющих выхода к морю.
3. По мнению администраций многих портов, важную роль при установлении тарифов играет такой фактор, как необходимость погашения кредитов, привлеченных для финансирования работ по расширению портов, а также внесения вклада на муниципальном уровне (например, Роттердам отчисляет на эти цели 8% своих ожидаемых поступлений, а Антверпен - 15%) или на государственном или национальном уровне. Кроме того, было достигнуто общее мнение относительно того, что устанавливаемые тарифы должны обеспечивать получение достаточных средств для покрытия издержек, не сдерживая при этом развитие торговли.
4. Хотя было высказано общее согласие с тем, что качество предлагаемых услуг играет более важную роль, чем цены на них, было также отмечено, что порты нередко конкурируют между собой по ценам. Вопрос о характере и сумме надбавки за качество следует рассматривать конкретно в каждом отдельном случае. Многие администрации портов в развивающихся странах и странах с переходной экономикой взимают плату за свои

услуги с национальных пользователей в местной валюте, а с международных пользователей в твердой валюте, иногда предусматривая возможность оплаты в местной валюте по обменному курсу на момент предоставления услуги. Администрации портов согласились с тем, что ценовые преимущества не должны обеспечиваться в ущерб задачам охраны окружающей среды. Участники пришли к единому мнению относительно того, что наиболее оптимальным инструментом контроля над ценами является конкуренция.

5. Социально-экономическое развитие страны оказывает определенное влияние на методы установления тарифов. Администрации портов, в которых значительная доля грузов приходится на государственные грузы и которые имеют портовые службы в отдаленных местах, вносят финансовый вклад в функционирование других портов (например, для покрытия затрат на осуществление дорогостоящих дноуглубительных работ) или расположены в странах с нестабильной экономикой, как правило, функционируют в условиях жесткого правительственного контроля над уровнем тарифов. Вмешательство правительственных органов в вопросы ценообразования, в том числе при установлении тарифов администрациями портов и сборов за обработку грузов, объясняется, в частности, тем, что правительства могут опасаться нежелательного воздействия таких сборов на стоимость жизни, осуществлять субсидирование того или иного слаборазвитого региона или стремиться обеспечить сбалансированность доходов и расходов на национальном уровне. С другой стороны, порты, расположенные в странах со зрелой и стабильной экономикой, шире полагаются на решения коммерческих сторон, особенно при установлении сборов за обработку грузов. Однако даже в этом случае в ряде стран существуют специальные органы, занимающиеся рассмотрением возможных жалоб.

6. Заканчивая обсуждение этого аспекта, Группа рассмотрела вопрос о правовой основе установления цен и пришла к выводу о том, что точка зрения, согласно которой тарифы администрации портов представляют собой налоги, перестает быть общепринятой. В постановлении, недавно принятом в Европейском союзе, говорится о том, что администрации портов являются предприятиями, получающими вознаграждение за предоставляемые услуги, и поэтому имеют право свободно устанавливать тарифы в зависимости от коммерческих условий. Было также высказано общее мнение о том, что администрации портов не должны добиваться необоснованных преимуществ, используя в этих целях свои монопольные права.

7. Обсуждая вопрос о дерегулировании, коммерциализации и приватизации, Группа заслушала выступление г-на Наумофа (Румыния). Он рассказал о прогрессе, достигнутом в процессе осуществляемой в Румынии реформы. В настоящее время осуществлением операций по обработке грузов, дноуглубительных и ремонтных работ, операций по швартовке и буксировке и эксплуатационных работ занимаются около 500 коммерческих предприятий. Отбор этих предприятий производился на основе торгов, и все они финансируются из частных источников. В ряде случаев использовался метод выкупа предприятия его сотрудниками/руководством. Управление портовой инфраструктурой общего пользования, включая волноломы, портовую акваторию, подходные каналы, причалы,

портовые проезды, вспомогательные службы порта и телекоммуникационные сети, возложено на четыре самостоятельные государственные предприятия, отвечающие соответственно за порт Констанца, морской участок Дуная, речной участок Дуная и судоходные каналы. Таким образом, управление деятельностью портов осуществляется в настоящее время на основе режима, при котором портовая администрация выступает в качестве арендодателя. Недостатки такой системы обуславливаются нехваткой инвесторов, которые вкладывали бы средства в осуществление на территории порта грузовых операций и промышленной деятельности, связанных с созданием добавленной стоимости, недостаточными размерами капитала, которыми располагают румынские компании, нестабильной ситуацией в Югославии и медленным изменением прежней практики централизованного принятия решения.

8. Группа также заслушала выступление г-на Хейза (Австралия). Он отметил, что неудовлетворенность по поводу высоких сборов стала причиной развития процесса, который через 15 лет завершился закрытием Совета по морским перевозкам Нового Южного Уэльса. В ходе этого периода было значительно сокращено число занятых; три новых портовых корпорации, созданных для управления деятельностью портов Нового Южного Уэльса, должны стать рентабельными коммерческими предприятиями, перед которыми поставлена задача максимального увеличения чистой стоимости государственных активов и содействия расширению перевозок с должным учетом нужд местного населения и необходимости охраны окружающей среды. По мнению оратора, слепая приверженность приватизации не всегда оправдана. На практике эффективное функционирование портов может обеспечиваться как в полностью государственных портах, например в Сингапуре, так и в полностью частных – например в Гонконге. В заключение он отметил, что ни один порт в мире не может обойтись без государственного регулирования.

9. Представители многих портов рассказывали об опыте реформы портового хозяйства; с сообщениями по этому вопросу выступили также представители Венесуэлы (г-н Сабатино) и Бразилии (г-н Пиментел). Во многих случаях, нередко в рамках проведения общей государственной политики по либерализации экономики, проводится децентрализация системы принадлежности портового хозяйства в результате его передачи в ведение правительств правительствам штатов. При этом вполне определенно ощущается необходимость принятия конкретной нормативной основы для административной структуры порта. Поэтому правильнее было бы говорить не о дерегулировании, а об изменении регулирования. Ряд экспертов указали, что реформа портового сектора представляет собой процесс, требующий прагматического подхода, который должен отвечать специфическим условиям соответствующей страны и отдельных портов. Одной из общих особенностей этого процесса является переход от администрации порта, занимающейся оперативной деятельностью, к администрации, выступающей в качестве арендодателя, а это требует соответствующей законодательной основы. В ряде случаев, как, например, в Бразилии, вначале принимается законодательство в области портов; в некоторых других странах принимается общее законодательство, например о передаче полномочий с федерального уровня на уровень штатов. В других случаях применяется поэтапный законодательный

подход, как, например, в Польше, где порты были вначале преобразованы в компании, полностью принадлежащие правительству страны, а затем, спустя несколько лет в парламент был внесен законопроект с предложением о создании некоммерческой публичной компании, или в Румынии, где в настоящее время полностью исчерпаны возможности действующего законодательства, предусматривающего создание коммерческих предприятий, и требуется его дальнейшее развитие.

10. Становится также ясно, что процесс реформы деятельности портов требует значительного времени. Кроме того, при осуществлении любых реформ важно четко представлять себе цель содействия развитию торговли при одновременном обеспечении рентабельности и тем самым стабильности деятельности. Перед администрацией порта стоит задача обеспечения надлежащих мощностей и предложения эффективных услуг. Необходимо принятие дополнительных законодательных актов в других областях, оказывающих влияние на работу портов, и одним из необходимых условий успешного осуществления реформы портового сектора является совершенствование законодательных актов по таможенным, трудовым, бюджетно-финансовым, торговым и другим вопросам. Во Франции одним из компонентов реформы стало изменение законодательства о государственной собственности. Внесенные поправки допускают аренду на срок до 90 лет, залог портовых территорий, являющихся общим достоянием, и выплату возмещения в случае эвикции.

11. Было достигнуто общее мнение о том, что для успешного осуществления реформ портового хозяйства необходимо налаживание партнерских отношений между государственным и частным секторами, особенно в связи с финансированием планов развития. Порты все чаще используют новые методы финансирования, например СЭП. Однако при этом было отмечено, что с целью предупреждения финансовых спекуляций следует обеспечивать не только финансовое участие заинтересованных сторон, но и проверку их технических ноу-хау, необходимых как для сооружения, так и для эксплуатации терминалов.

12. Целью реформы в области портов является повышение их эффективности. Одним из важных вопросов является регулирование деятельности портовых операторов, число которых на первых этапах данного процесса порой велико и которые не располагают достаточными ресурсами. Это требует прагматического подхода. Во всех случаях в условиях необходимости обеспечения эффективности ключевое значение приобретают хорошая подготовка и энтузиазм работников. В целом участие частного сектора означает сокращение занятости, что приводит к возникновению проблемы трудоустройства избыточной рабочей силы. В качестве путей разрешения этой проблемы упоминались выплата выходных пособий при увольнении по сокращению штатов и переподготовка кадров.

13. По вопросу о финансировании деятельности по развитию портов было достигнуто значительное совпадение мнений относительно условий, необходимых для привлечения частного капитала. В ряде портов широко применяется практика аренды на 20-25 лет с



ее возможным продлением, а в случае осуществления крупных инвестиций допускается заключение арендных соглашений на еще более длительный срок. Представитель из порта Роттердам рассказал о том, что этот порт предоставляет арендатору только участок портовой территории, подъездной путь и причальную стенку, взимая за это установленную сумму. Эта сумма индексируется, и арендатор обязан вернуть участок территории в прежнем состоянии. Перед получением арендатором соответствующего участка и после его сдачи проводится экологическая экспертиза, и арендатор несет ответственность за загрязнение в любой форме. В других странах, в частности в Египте и Марокко, ввиду крупных размеров требующихся инвестиций и длительных периодов погашения финансирование развития портов осуществляется государством.

14. Государственная помощь по типу помощи, предлагаемой Европейским союзом на цели развития транспортных сетей, может влиять на конкурентоспособность портов в результате снижения издержек на внутреннем транспорте. Однако было сочтено, что такая помощь необходима некоторым портам, которые нерентабельны в силу своего особого географического положения и необходимость сохранения которых диктуется более широкими национальными интересами, как, например, в Греции и Норвегии.

15. Рассматривая вопрос о сотрудничестве, Группа заслушала ряд сообщений представителей нескольких французских портов. Г-н Фуржо из администрации порта Нант – Сен-Назер рассказал о сотрудничестве его порта с администрацией порта Джибути в рамках конвенции, подписанной правительствами двух стран. Это сотрудничество предусматривает оказание финансовой помощи в сумме до 8 млн. французских франков, и между двумя администрациями портов подписан дополнительный протокол. В качестве главного объекта сотрудничества выделено осуществление плана развития предприятий. В числе основных проведенных мероприятий были названы: реорганизация бухгалтерских и финансовых служб; разработка нового тарифа; план развития трудовых ресурсов; обновление правил, регулирующих деятельность портов; улучшение портовой статистики и разработка коммерческой политики. Работа по составлению нового упрощенного тарифа, заключению соглашения с профсоюзом и принятию новых правил полностью завершена.

16. Г-н Вайзмэн из Французского управления портов представил обоснование целесообразности сотрудничества в Средиземноморье и очертил круг возможностей такого сотрудничества в соответствии с политикой Европейского союза в целях создания зоны стабильности, развития и свободной торговли в южном регионе Союза. Франция выполняет координирующие функции в вопросах транспорта и связи. Осуществляются два проекта по вопросам безопасности судоходства и установления связей между компьютерными сетями.

17. С сообщением о развитии сотрудничества в области портов в Средиземном море выступила г-жа Романи из администрации порта Марсель. Она рассказала об использовании программного обеспечения ESCALE в целях ускорения оборачиваемости судов в 14 средиземноморских портах, о планах модернизации порта Бейрут и создании нового

порта в секторе Газа, а также о программе Европейского союза МАРТРАНС, которая позволит упростить и стандартизировать передачу компьютерных данных, связанных с морскими перевозками в Средиземноморье. С сообщением о сотрудничестве в области гидрографии выступила г-жа Фуркасси из администрации порта Бордо. Она подчеркнула, что гидрография имеет важное значение для администрации портов при обеспечении безопасного прохода судов в порты и из них, и отметила выгоды, которые могут быть получены благодаря снижению затрат на осуществление дноуглубительных работ. Она охарактеризовала сотрудничество, осуществляемое ее портом в этой области с рядом африканских и карибских портов.

18. Представитель Международной ассоциации городов и портов г-н Дельсалль рассказал о роли Ассоциации, отметив необходимость обсуждения представителями портов и городов таких важных проблем, как реконверсия утративших свое значение участков портов на цели коммерческого использования или жилищного строительства, усиление внимания вопросам охраны окружающей среды и важная роль портов в вопросах регионального планирования и развития.

19. Г-н Пиментел (Бразилия) рассказал об осуществляющемся в одном из штатов страны сотрудничестве четырех крупных глубоководных портов и двух железнодорожных компаний в целях создания экспортно-импортного коридора в Центральной Бразилии. Этот проект сотрудничества направлен на содействие расширению экспорта из региона.

20. С сообщением о сотрудничестве между европейскими портами выступил председатель Европейской организации морских портов (ЕОМП) г-н Суйкенс. Основной особенностью европейских портов является их крайняя неоднородность с точки зрения размеров, местоположения, методов управления, характера операций и т.д., однако в 1972 году порты начали сотрудничать на неофициальной основе в рамках Европейской комиссии, а в 1993 году создали ЕОМП. В быстро меняющихся условиях сохраняется необходимость в сотрудничестве между портами, особенно в вопросах, касающихся действующего регулирования.

21. С сообщением о сотрудничестве в рамках Ассоциации по управлению портами Западной и Центральной Африки выступил представитель Ассоциации г-н Даньелз. Ассоциация выступает ценным форумом для обмена информацией об опыте, накопленном ее членами в области коммерциализации. Помимо регулярных совещаний Ассоциация также организует международные семинары в своем субрегионе.

22. О сотрудничестве в рамках Союза портовых администраций Северной Африки рассказал г-н Аит Джафур (Марокко). Члены из семи стран Союза уделяют основное внимание согласованию законодательства, регулирования и политики, проведению семинаров и подготовки технико-экономических обоснований для приобретения компьютерного оборудования.

23. О деятельности Ассоциации правых экспертов по вопросам портов ("Легипорт") рассказал генеральный секретарь Ассоциации г-н Резентель, пригласивший заинтересованных специалистов из администраций портов, связанных с портами ведомств и организаций и научных кругов принять участие в семинаре, который должен быть организован в Касабланке (Марокко) в конце 1996 года, в целях содействия достижению главной цели Ассоциации, заключающейся в развитии законодательства по вопросам портов в качестве специального раздела права.

24. Выступления ряда экспертов показали, что между портами осуществляется весьма активное сотрудничество на субрегиональном уровне. Имеются примеры сотрудничества между портами в южной части Африки, в Черном море, в Балтийском море, в Средиземноморье и, в рамках Американской ассоциации портовых администраций, в Латинской Америке. Латиноамериканские участники выступили в поддержку деятельности "Легипорт" и подчеркнули необходимость внедрения коммерческих принципов в преобладающее во многих портах традиционное административное право. Представители ряда стран рассказали о сотрудничестве на двустороннем уровне, например между Нидерландами и Индией и между Бельгией и Китаем, при этом было отмечено, что во многих странах для этого имеются налаженные каналы, например во Франции – министерство по вопросам сотрудничества. Высказывались разные мнения относительно возможности сотрудничества между конкурирующими портами, однако при этом отмечалась важная роль обмена информацией по вопросам безопасности. Кроме этого, чрезвычайно важно развивать сотрудничество между портами в целях содействия прекращению эксплуатации судов, не отвечающих принятым стандартам.

25. Участники высоко оценили разработанные в ЮНКТАД новый учебный курс для руководителей среднего звена, по окончании которого слушатели получают соответствующее свидетельство, и обзорный учебный курс для руководящих работников портов. При этом высказывались пожелания относительно необходимости принятия комплексного подхода к подготовке кадров с охватом ряда областей управления, необходимости разработки учебных программ с учетом специфических потребностей отдельных портов, важности создания в портах собственных возможностей для подготовки персонала и важности изменения отношения к подготовке кадров без отрыва от производства. Многие развивающиеся страны отметили позитивные результаты, полученные ими в плане наращивания потенциала по подготовке кадров благодаря участию в программе Трейнмар.

Приложение III

СОВЕЩАНИЯ "ЗА КРУГЛЫМ СТОЛОМ" ПО ВОПРОСАМ УПРАВЛЕНИЯ КАЧЕСТВОМ  
И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИНФОРМАЦИОННОЙ ТЕХНОЛОГИИ В ПОРТАХ

На своей первой сессии Группа рекомендовала провести перед своей следующей сессией семинар на высоком уровне. Секретариат организовал проведение двух совещаний "за круглым столом", на которых была представлена информация по вопросам управления качеством и использования информационной технологии в портах. Эти совещания позволили участникам ознакомиться с последними тенденциями в этих областях, приобретающих важнейшее значение для осуществления эффективных перевозок и предоставления связанных с созданием добавленной стоимости портовых услуг. Секретариат выразил признательность следующим лицам и их организациям за любезно оказанную ими поддержку в виде выступлений на проведенных совещаниях "за круглым столом":

Уммо Бранс  
Портовая администрация Нью-Йорка и Нью-Джерси

Йот Виссер  
Терминалы для наливных грузов "Ван Оммерен" (Роттердам)

Мануэль Герра  
Администрация порта Валенсия

Ален Готье  
"Софрмер" (Париж)

Даниель Тома  
Администрация порта Руан

Бертран Вауквез  
Группа "Хессенати" (Антверпен)

Жан Денель/Поль Шеррер  
Администрация порта Гавр

Игнасио де Карденас  
Компания "Пасеко Эспанья"

Бруно Карпентье  
Администрация порта Марсель

Мигель Анхель Пескера  
Администрация порта Сантандер

Фернандо Фернандес Мелье  
Директор, ПОРТЕЛЬ (Испания)

**Приложение IV**

**УЧАСТНИКИ 1/**

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

Австралия	Китай
Алжир	Кот-д'Ивуар
Ангола	Мальта
Бахрейн	Марокко
Бельгия	Мьянма
Бельгия	Намибия
Бенин	Нигерия
Боливия	Нидерланды
Бразилия	Норвегия
Венесуэла	Объединенная Республика Танзания
Габон	Перу
Гаити	Польша
Гамбия	Российская Федерация
Гана	Румыния
Гватемала	Сенегал
Гвинея	Словакия
Гвинея-Бисау	Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии
Германия	Соединенные Штаты Америки
Гондурас	Судан
Греция	Сьерра-Леоне
Дания	Того
Джибути	Тунис
Египет	Турция
Израиль	Уругвай
Индия	Финляндия
Индонезия	Франция
Испания	Шри-Ланка
Италия	Япония
Камерун	
Кения	

---

1/ Список с фамилиями участников см. в документе TD/B/CN.4/GE.1/INF.2.

2. На сессии были представлены следующие специализированные учреждения и приравненные к ним организации:

Международная организация труда  
Всемирная торговая организация

3. На сессии были представлены следующие неправительственные организации:

Специальная категория

Международная ассоциация портов и гаваней  
Международная ассоциация городов и портов

4. По специальному приглашению секретариата в работе сессии приняли участие представители следующих организаций:

Европейская организация морских портов  
Североафриканская ассоциация по управлению портами  
Ассоциация по управлению портами Западной и Центральной Африки

ЭКСПЕРТЫ

Г-н Уммо Бранс, портовая администрация Нью-Йорка и Нью-Джерси  
Г-н Игнасио де Карденас, компания "Пасеко Эспанья"  
Г-н Бруно Карпентье, администрация порта Марсель  
Г-н Жан Денель, администрация порта Гавр  
Г-н Фернандо Фернандес Мелье, директор, ПОРТЕЛЬ  
Г-н Ален Готье, "Софрмер", Париж  
Г-н Мануэль Герра, администрация порта Валенсия  
Г-н Мигель Анхель Пескера, администрация порта Сантандер  
Г-н Даниель Тома, администрация порта Руан  
Г-н Поль Шеррер, администрация порта Гавр  
Г-н Йот Виссер, координатор операций, терминалы для наливных грузов  
"Ван Оммерен", Роттердам  
Г-н Бертран Вауквез, группа "Хессенати", Антверпен

-----