



联合国
贸易和发展会议

Distr.
GENERAL

TD/B/CN.4/57
TD/B/CN.4/GE.1/7
9 April 1996
CHINESE
Original: ENGLISH

贸易和发展委员会
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报告

会议于1996年3月18-22日在日内瓦万国宫举行

目 录

<u>章 次</u>	<u>段 次</u>
导 言.....	1 - 5
一、港口现代化和发展.....	6 - 15
二、培训和技术援助.....	16 - 25
三、专家组第二届会议闭幕全体会议议项.....	26 - 31
四、组织事项.....	32 - 35

附 件

- 一、结论
- 二、主席的总结
- 三、关于港口质量管理和信息技术的圆桌会议
- 四、出席情况

导 言

1. 政府间港口专家组根据发展服务部门常设委员会(航运)1994年7月第二届会议提出、后来得到贸易和发展理事会赞同的建议,于1996年3月18-22日在日内瓦万国宫举行会议。

2. 政府间专家组第二届会议的职权范围是评估工作方案的执行进度、审查港口效率、现代化和发展方面的任何新问题或未决问题,从而提出建议。

3. 本届会议期间,政府间专家组举行了3次正式会议和7次非正式会议。另外还举行了两次圆桌会议(见附件三)。

开幕发言

4. 服务发展司负责人说,许多国家派高级官员和港务局长参加会议表明它们对贸发会议的信任。他向代表们通报了本组织目前经费拮据的情况,请他们在提议进一步的任务授权时考虑到这种情况。有效率的运输和通信网是世界经济全球化的必要组成部分,其特征之一是从海路运输的制成品的价值和数量急剧增加。在这个高度竞争的环境里,许多国家的政府为了利用新机会而调整了港口政策。专家组所审议的主要问题是港口现代化和发展 - 包括战略性港口定价、取消管制、商品化、私有化、港口发展的资金供应和区域合作以及对贸发会议秘书处培训和技术合作活动的评估等问题。为了协助发展中国家和过渡中国家拓展贸易和促进国家经济发展,实现港口现代化和发展极其重要。他说,贸发会议在捐助国的支持下,正在通过港口管理和培训以及技术合作向国际港口界提供支助,他尤其促请注意贸发会议在重建索马里北部港口方面持续发挥作用。

5. 主席在介绍性发言中提醒说,本次会议的目的是研讨一些因素,这些因素可以促进港口和有关港口服务的有效管理和可持续发展、促进具有竞争力的海运服务、并且加强贸易能力。他说,在空前需要提高经济效率的时候审议港口管理问题正当其时。有些港口不但不能促进贸易,反而阻碍贸易。港口已经逐渐形成与分布全球的后勤链条挂钩的多维系统,各国政府已经认识到统筹计划总体运输环节是顺利取得与港口有关的经济绩效的关键。与此同时,出现了港务局的管理职能和商业职能日益分离的趋势。他提请专家组本届会议侧重审议六个关键问题;港口在促进贸易和经济发展方面的先行作用;通过运输和通讯网络促进出口;让私营部门参加港口的业务经营和发展;管制职能的处理;政府和劳工之间的伙伴关系;作为促进贸易发展和环境保护的一个因素的区域合作。

第一章

港口现代化和发展 (议程项目 3)

6. 为审议本项目,政府间专家组备有下列文件:
“港口组织和管理;贸发会议秘书处的报告”(TD/B/CN.4/GE.1/6)。
7. 此外,下列贸发会议出版物可供与会者索取;
“战略性港口定价”(UNCTAD/SDD/PORT/2);
“比较分析港口的取消管制、商业化和私有化”(UNCTAD/SDD/PORT/3);
“港口发展筹资”(UNCTAD/SDD/PORT/4);
“区域港口合作的可能性”(UNCTAD/SDD/PORT/5);
“港口的推销手段”(UNCTAD/SHIP/494(12))。
8. 港口科负责人介绍议程项目3说,港口管理人员必须对他们的业务活动和财务绩效持灵活态度、起先行作用、自主而且负责,才能在目前高度竞争性环境中使他们的港口适存和繁荣。他还向专家组通报了通过《港口通讯》和根据多方面的特别要求宣传秘书处工作的情况。
9. 法国代表强调了以法文向与会者分发贸发会议港口文件的重要性。
10. 中国代表介绍了中国港口部门所取得的进展。国家作了大量的基本建设投资,进行了体制和管理改革。港口成了集散站,而不光是船货的转运点。上述措施提高了港口的生产率,使得集装箱运输量迅速增加,虽然这种运输在海运总量中只占一小部分。中国必须加强港口能力才能从自由化和全球化中获益。中国希望在有关港口政策的讨论中获取教益,期望参加专家组将来召开的会议。
11. 斯里兰卡代表扼要说明了科隆坡港口发展情况,以及转运对于港口贸易的重要性。由于政府认识到必须进行良好管理以便维持港口竞争力,正在考虑让私营部门参加。
12. 俄罗斯联邦代表指出;自政府间专家组第一届会议以来,俄罗斯联邦发生了许多变化,特别是很多海港已经私有化。另外,为确保航行安全,保护海洋环境以及国家在港口按照国际标准控制外国船舶,在大海港都成立了港务管理局。中欧和东欧国家对港务活动都表现了极大的兴趣。他强调有必要向俄罗斯的参与者提供贸发会议的港务文件。

13. 委内瑞拉代表介绍了在委内瑞拉港口改革如何提高了全国港口系统的生产率,并提请注意两个重要教训:必须有一个适用于港口的全面法律制度;必须控制私有港口经营者的数目以作为确保服务质量的一种手段。专家组会议提供了交流意见和汲取别国经验的宝贵论坛。

14. 印度尼西亚代表说,印度尼西亚大约有120个商业港口和500个非商业港口,为全国的13,500个岛屿服务,商业港口由四个港口公司管理。他介绍了Tanjung Perak港处理国际和岛际运输的情况(Surabaya),说明了该港的扩大计划。据预测,TanjungPerak港将在公元2000年达到饱和状态,到时候集装箱运输量将为250万TEU,为了解决这个问题,已经计划由民间和政府集资兴建一个卫星港,以一条100公里长的收费公路同雅加达连接。

15. 国际劳工组织(劳工组织)的代表介绍了劳工组织如何对劳工问题采取三方谈判方式,向专家组通报说,它将于1996年5月20—24日在日内瓦举行关于社会问题和劳工问题的会议。在港口改革方面,人力资源管理将是港口行管理人员所处理的主要问题。

第二章

培训和技术援助

(议程项目 4)

16. 为审议本项目,政府间港口专家组有下列文件:

“港口组织和管理;贸发会议秘书处的报告”(TD/B/CN.4/GE.1/6)。

17. 港口科负责人在介绍本项目时说,工作方案的成功取决于研究、培训和技术援助活动的结合。他说,已经进行了大量调查研究,可以在经费有着落时据以举行政策讨论会。他介绍了秘书处在组织和举行讨论会方面的活动,感谢比利时和法国等捐助国的参加。最近的调查表明将不断需要培训材料,海运培训方案拟订了关于现代港口管理的中级管理证书课程。他介绍了秘书处在港口部门的技术援助活动,主要是从1993年起重建索马里的港口,在这一点上,他感谢印度若干港口借调港务官员参加项目工作。最后,他指出预报货物信息系统项目对港口管理人员的好处,有了精确的信息,就能够提高运输环节的效率。

18. 印度代表确认,他愿意就索马里项目和其它类似项目同贸发会议合作。他说,在索马里项目中,印度官员同时从事行政管理和指导工作,往往在危险境况中工作。他又说,秘书处编写的实用《港口发展手册》需要刷新,为此寻求捐助。

19. 斯里兰卡代表表示赞赏贸发会议的培训和技术援助工作。在培训方面,由于工艺和体制变革迅速,务必不要认为经验即知识。培训也需要研讨某一组织的战略性目标。1982年在科隆坡为斯里兰卡的三个商业港口成立了培训中心,对公营和私营部门的人员进行培训。在所提供培训中还需要增加干港、行销和法律问题等新科目。

20. 罗马尼亚代表说,康斯坦察海运培训中心最近参加了海运培训方案,由欧盟的灯塔方案资助,他认为贸发会议所进行的培训价格廉宜。今年将在外国和本地专家的参与下举行四次讨论会,海运培训的另一一些成员可以参加自由港问题讨论会。

21. 摩洛哥代表说,摩洛哥在1983年参加了海运培训方案,对所取得的结果感到满意。他着重指出,作为港口组织人力资源发展方案的一部分继续进行的培训大大地促进了港口的重新组织。

22. 坦桑尼亚联合共和国代表赞赏世界银行和欧洲联盟提供的技术援助,这种

援助提高了管理人员的效率和技能。他强调在完成援助以后应该有适当的管理环境使获得的改进持续下去。

23. 埃及代表指出,为了对付变革,必须进行培训,亚历山大培训中心在几年前参加了海运培训方案。本国人员和苏丹人员认为这项培训很有价值。该中心目前提供游船运输培训。

24. 秘鲁代表说,研究和培训中心多年来在卡亚俄进行业务活动,从贸发会议的帮助得到好处。随着秘鲁的体制改革,目前正在研究该中心的私有化问题。

25. 国际劳工组织(劳工组织)代表说,为了培训码头工人和监管人员新近成立的港口工人培养方案中有关集装箱装卸的模式,在肯尼亚和坦桑尼亚联合共和国试验以后,已经快要完成。这个港口工人培养方案由荷兰政府提供经费,打算同贸发会议密切合作执行。

第三章

专家组第二届会议闭幕全体会议议项

A. 专家组的结论

26. 政府间专家组在1996年3月22日星期五举行的第二届会议闭幕全体会议上通过了结论草案(TD/B/CN.4/GE.1/L.5)。(结论案文见附件一)

B. 主席的总结

27. 主席介绍了他对专家组关于议程项目3和4的讨论的总结(TD/B/CN.4/GE.1/L.4)。

28. 法国代表说,法国代表团意识到各国在港口领域的合作的重要性,因此鼓励欧洲联盟成员国和欧洲联盟委员会一起为发展中国家或过渡中国家旨在改善港口组织的所有项目提供援助。

29. 政府间专家组注意到主席的总结,决定将总结作为其报告的附件(总结的案文见附件二)。

C. 闭幕发言

30. 服务发展司负责人说,专家组第二届会议表明,专家组可对发展中国家海运业的发展作出宝贵贡献。在第九次贸发大会筹备工作的范围内,各国政府不妨考虑按照研究组的建议继续支持政府间专家组以及有关的研究、培训和技术援助活动。

31. 主席说,港口对促进经济发展和世界贸易可起重大作用。专家组会议的启示是:港口和有关的一系列后勤工作在各国政府政策和投资决策中必占据突出地位;在筹资手段有限的情况下更应当如此。全世界的港口处于不同发展阶段,私人部门参与的程度也或多或少有所不同,但各种制度都占有自己的位置,它们都有一个共同点,那就是必须促进而不是阻碍运输。

第四章

组织事项

A. 会议开幕

32. 政府间港口专家组第二届会议于1996年3月18日在日内瓦万国宫由服务发展司负责人Mr. R. Vogel代表贸发会议秘书长主持开幕。

B. 选举主席团成员

(议程项目 1)

33. 在1996年3月18日星期一举行的第二届会议第一次全体会议上，政府间专家组选举第二届会议主席团成员如下：

主席：Mr. J. Hayes (澳大利亚)

副主席：Mr. A. Alfred (斯里兰卡)

报告员：Mr. M. de Azeredo (巴西)

C. 通过议程和安排工作

(议程项目 2)

34. 政府间专家组还在第二届开幕全体会议上通过本届会议临时议程(TD/B/CN.4/GE.1/5)如下：

1. 选举主席团成员
2. 通过议程和安排工作
3. 港口现代化和发展
4. 培训和技术援助
5. 其他事项
6. 通过政府间专家组报告

D. 通过政府间港口专家组的报告
(议程项目 6)

35. 政府间专家组在1996年3月22日星期五举行的第二届会议闭幕全体会议上通过了经过一些修正的报告草稿(TD/B/CN.4/GE.1/L.3),并授权补全报告案文以反映闭幕全体会议的议项。

附 件 一

结 论

港口--正在出现的发展伙伴关系

导 言

1. 政府间港口专家组1993年举行的第一届会议在结论中指出的生产全球化趋势还在继续,由此形成了对运输服务的巨大需求。在这种高度竞争性环境中,必须有一个高效率的港口网络,包括运输和通信系统。运输经营人要求港口服务可靠价廉。海港是各种形式运输的中介,一般都是综合运输中心。此外,海港也是多功能的贸易和工业区,既涉及货物的中转,也涉及装卸、生产制造和分销。事实上,港口是多层面的系统,只有结合在全球运销后勤系统之中才能充分运转。高效率的港口不仅要有适当的基础结构、上层建筑和设备,而且要有良好的通信,尤其要有一支认真熟练行的管理队伍和积极训练有素的工人队伍。

2. 几十年来,港口组织在不断演变:从充当经济政策工具的、完全由政府控制的机构演变成效率较高的组织办法,包括港口地主组织办法,对公私营部门的机构进行协调,有时还包括全私营化的组织。在所有这些情况中,都需要政府发挥作用,为处理安全和环境等事关国家和国际的问题提供管理基础,协调港口发展,包括与内地的联系。管理活动与商业活动分开的趋势正在增大,前者仍由政府 and 公共部门负责,后者逐步向自由市场力量开放。在政府不再参与港口商业活动而把较多责任转交给私营部门的情况下,公平竞争规则就变得很重要。

3. 港口现代化的务实办法之一是,由政府鼓励私营部门参加开发和扩展项目。通过“建营转”(建造、经营、转让)和“建营有”(建造、取得所有权经营)等合营安排进行私人资本投资的方法可满足货物装卸能力及辅助服务方面的需要,也是使管理技术现代化的途径。这种安排有助于保证项目的商业可行性。不过,迄今取得的经验证明,私营部门不大可能愿意在防波堤和进港航道等公用基础设施方面投资。就此而言,政府、公、私营部门之间促进发展的伙伴关系是一种新出现的必要趋势。

4. 专家组认为,发达国家因具备必要的基础而在某些领域成功地实行了私有

化,而如要鼓励发展中国家也这样做则需慎重,因为它们可能基本上不具备后勤、法律和金融基础。

A. 一般性建议

(一) 体制改革

5. 为保证效率,政府需审查本国港口的体制结构,以了解目前的结构是否足以适应这个新环境的要求,尤其是在推行出口导向型发展的情况下是否适足。如要通过调整或改革来提高港口对市场的反应能力,就需要修改或建立可对港口产生影响的全面的法律基础,以保证较高的开发和经营效率、顺应自由市场力量。

(二) 促进贸易

6. 港务局需作预先行动,这就需有一定的自主权,以争取在促进贸易方面发挥重要作用,而为此应采用新型的管理技术、实行商业规则。这样可提高运输系统的效率,从而为出口商品获得新市场。

(三) 战略性港口定价

7. 目前有一种政府干预港口定价的趋向,有时不利于港口发展方案获取所需资金。专家组一方面承认,在发展中(国家)港口可能须为本国利益而以半商业化方式经营的情况下,政府确需在定价决定中保持主要的发言权,另一方面又认为,在港口实现财政自足并能表明灵活的(战略性)定价有助于增进贸易时,应放松控制。在竞争中,港口也需要同样的灵活性。专家组建议在制定港口定价政策时考虑到战略性港口定价原则。

(四) 港口合作

8. 具体区域内港口之间的合作以及有共同利益或共同贸易的港口之间的合作显然正在增加。在有些情况下,国家间的双边协定把有关港口聚拢起来。在另一些情况下,专项安排--如,姐妹港关系--为技术交流提供重要的途径。专家组认为,在

遵行国际规章方面最需要开展合作,建议各国政府确认Legiport等论坛的合作形式在发展方面的重要作用。

(五) 培训和技术援助

9. 国际社会应特别注意帮助受战争破坏的国家在停战后修复港口以及修复遭受自然灾害破坏的港口。这些国家的经验表明,港口的作用很重要,既可以提供就业机会,又可获得收入,可用以帮助国内进行经济恢复。

10. 如果没有受过适当技能培训、主动积极的工人队伍,港口就不可能高效率运行。专家组认为培训是最重要的投资,建议各国政府在公营和私营部门内以及可能时两者合作执行有关方案,此种方案要为工人提供适当的培训,同时又要求工人承诺作为伙伴与管理部門一起保证港口能提供服务。

11. 专家组认为,贸发会议在港口领域开展的工作,即,研究、培训和技术合作,对于许多港口的高中级管理人员已产生了效益,这项工作应当继续,并建议各国政府在制订有关贸发会议工作的方案时考虑到这一点。

B. 具体建议

12. 鉴于港口业变化迅速,高效率的港口对促进贸易和投资很重要,贸发会议秘书处应保持其工作方案,这一工作方案有助于港口的发展和现代化,为此宜更新重要的背景研究报告、发表关于当前议题的新的专论、继续通过《港口通讯》和其他媒体向非正式的港口信息中心点网络散发有关资料。这个方案应与各区域委员会和国际机构(海事组织、劳工组织)合作开展。

13. 政府间港口专家组会议是一个有价值的论坛,可供国际港口界讨论港口的发展,并为秘书处提供工作指导,因此,建议每两年开会一次。

14. 鉴于政府间专家组会议所用贸发会议背景报告以及港口管理问题专论对发展中国家和转型期国家所有港口都十分重要,应将这些文件译为尽可能多的联合国正式语文,并在开会前发给专家。

15. 专家组认为应优先研究下列新议题:

- 港口作业的质量管理;
- 在港口内发展促进贸易的增值服务;
- 海洋环境制度的可能发展对港口的经济影响;

- 港口法律制度比较分析。

16. 在具备资源的前提下,应优先制订战略规划、战略性定价和质量管理等方面的培训方案。专家组特别指出了贸发会议海运培训方案对转型期国家和发展中国家的宝贵贡献,鼓励捐助国为此方案提供捐助。

附件二

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)Caude先生的介绍。该港务局对运输系统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费用。为了说明这种办法,列举了原油和集装箱的例子,表明在考虑过境总费用时,港口之间的差异并不重要。在计算单位费用时,待处理的货物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先生的介绍。定价要符合港务局自给自足的财务目标,用分析性成本核算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依据。根据客户意见,适当调整服务质量和价格的对应关系。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。由于需要不断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,在确定收费率方面需要考虑到的一个重要因素是,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、州或国家政府缴纳的捐税。另外,普遍认为,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问题。发展中国家和转型期国家的许多有关部门对本国用户以当地货币收费,对国际用户则以硬通货收费,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确定收费率的方式有一定影响。与政府有关的货运量较大的港务局,在边远地区保持有港口设施的港务局、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一般在收费率上都受政府的严格控制。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,担心收费水平会影响生活费用,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基础,会上发现,港务局的收费就是税收的看法正在失去普遍性。最近的一项欧洲联盟裁决说,港务局是为其提供的服务索取补偿的企业,因此可按最适合其行业的方法自由确定收费率。另外的一致意见是,港务局不应借助其垄断力谋求不公平优势。

7. 关于解除限制、商业化和私有化问题,专家组听取了Naumof先生(罗马尼亚)的介绍。他说,罗马尼亚在正在进行的改革中取得了一些成就。现在约有500个商业机构负责货物装卸、疏浚、修理、停泊、拖曳和维护活动。所有这些机构都是通过招标挑选的,由私人供资。在有些情况下,采用了管理方/雇员方购买全部产权的办法。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,港口目前是在地主港务局制度下管理的。在这一过程中出现缺点的原因是,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)的介绍。他说,对高收费的不满引起了一场诉讼,这场诉讼导致了15年后新南威尔士州的海运服务局的关闭。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如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管理的情况下运转。

9. 许多港口提到了自己的港口改革经验,委内瑞拉(Sahafino先生)和巴西(Pimenfal先生)代表作了介绍。在许多情况下,中央政府都把港口所有权下放给地方政府,这往往是政府开放经济的总政策的结果。明显的是,港口的管理结构需要有一个制约基础。因此,与其说放宽管制不如说改进管制。有几位专家说,港口改革是一个过程,它需要采取一种适合每个国家和港口具体条件的实际办法。这种过程共有的一个特点是,将责任从经营性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基础。在某些国家,首先是颁布港口法,如在巴西;在其他一些国家,则采用将权力从联邦级下放到地方的一般性法律。在另一些国家,采用了分阶段立法的办法,如在波兰,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,现在缺少有关法规。

10. 另外,港口改革显然需要大量时间。而且,对任何改革来说,必须明确目标是促进贸易,同时使经营获利和可持续下去。港务局的目标是有充分的能力和高效的服务。需要在影响港口业务的其他领域进行辅助性的立法工作,改进海关、劳务和其他方面的法律是港口改革取得成功的一个先决条件。在法国,改革的组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长达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,特别是在为发展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,除了有关各方的供资承诺之外,人们还认为需要检验装卸区的建造和经营技术专长,以防金融投机。

12. 港口改革的目标是提高港口效率。一个重要问题是对港口经营人的管理。经营人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,提高效率的需要使调动和训练工作人员队伍成为重点。一般来说,起用私人部门意味着较为精简的机构,这就可能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,承租人须按同样条件退还土地。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,专家组听取了法国一些港口的代表的发言。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:重新安排会计和财务工作;制定新费率;劳动力发展计划;更新港口条例;改善港口统计和制定商业政策。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商定的为在欧盟南部地区建立一个稳定、发展和自由贸易区在地中海实行合作的理由和范围。法国充当运输和通信中心。海运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。她介绍了14个地中海港口用ESCALE软件加速船舶周转的情况,介绍了恢复贝鲁特港和在加沙地带建设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。她扼要介绍了该港口与非洲和加勒比海一些港口在这一领域的合作情况。

18. 国际城市和港口协会的代表Delsalles先生介绍了该协会的作用,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在遵守区域规划和发展方面的重要作用等一些重要问题。

19. Pimentel先生(巴西)介绍了四大深水港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。这一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、经营情况等千差万别,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年成立了欧洲海港组织。迅速变化的环境,要求港口不断合作,尤其是在规章制度问题方面的合作。

21. 西非和中非港口管理协会的代表 Daniels 先生介绍了该协会的合作情况。该协会为成员港交流商业化经验提供了有用的论坛。除例行会议外,该协会还发起分区域国际研讨会。

22. Ait Jafour先生(摩洛哥)介绍了北非港口管理机构联合会的合作情况。联合会7个国家的成员着重于协调立法、规章和政策,举办研讨会,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,他请港务局、与港口有关的机构和组织以及学术机构的有关专业人员参加将于1996年年底在卡萨布兰卡(摩洛哥)举办的研讨会,这次研讨会是为了促进实现协会的主要目标,即发展港口法这一法律的专门分支。

24. 一些专家的发言表明各港口也在分区域一级进行大量合作。南部非洲、黑海、波罗的海和地中海等地的港口都有合作,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，并强调必须将商业概念纳入许多港口实行的传统管理法。一些国家报告了双边合作情况，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。对相互竞争的港口是否可以合作意见不一，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防止使用非标准船舶也是必要的。

25. 与会者对贸发会议秘书处提出的培训中级管理人员的新证书课程以及港口高级管理人员培训考察表示赞赏。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。

附 件 三

关于港口质量管理和信息技术的圆桌会议

专家组在第一届会议上建议在举行下届会议之前举行一次高级别的讨论会。秘书处安排举行了两次圆桌会议以介绍利用港口质量管理和信息技术的实例。这为了解这些领域最近的发展情况提供了机会,这些发展对提供高效运输和增值的港口服务正在变得十分重要。秘书处感谢下列人士及其组织的慷慨支持,他们在圆桌会议上都作了情况介绍。

Ummo Bruns
纽约和新泽西港务局

Jot Visser
Van Ommeren 油轮港(鹿特丹)

Manuel Guerra
Valencia港务局

Alain Gauthier
Sofrmer(巴黎)

Daniel Thomas
Rouen港务局

Bertrand Waucquez
Hessenatie集团(安特卫普)

Jean Denel/Paul Scherrer
Havre港务局

Ignacio de Cárdenas
Paceco España S.A.

Bruno Carpentier
马赛港务局

Miguel Angel Pesquera
Santander港务局

Fernando Fernández Melle
Director of PORTEL(西班牙)

附件四

出席情况¹

1. 下列贸发会议成员国派代表出席了会议:

阿尔及利亚	加纳	挪威
安哥拉	希腊	秘鲁
澳大利亚	危地马拉	波兰
巴林	几内亚	罗马尼亚
比利时	几内亚-比绍	俄罗斯联邦
贝宁	海地	塞内加尔
玻利维亚	洪都拉斯	塞拉利昂
巴西	印度	斯洛伐克
喀麦隆	印度尼西亚	西班牙
中国	以色列	斯里兰卡
科特迪瓦	意大利	苏丹
丹麦	日本	多哥
吉布提	肯尼亚	突尼斯
埃及	马耳他	土耳其
芬兰	摩洛哥	大不列颠及北爱尔兰联合王国
法国	缅甸	坦桑尼亚联合共和国
加蓬	纳米比亚	美利坚合众国
冈比亚	荷兰	乌拉圭
德国	尼日利亚	委内瑞拉

¹ 参加人员名单见TD/B/CN.4/GE.1/INF.2。

2. 下列专门机构和有关组织派代表出席了会议：
国际劳工组织
世界贸易组织
3. 下列非政府组织派代表出席了会议：
特别类：
国际港埠协会
国际城市和港口协会
4. 欧洲海港组织、北美港口管理协会、西非和中非港口管理协会应秘书处特别邀请参加了会议。

专 家

Ummo Bruns 先生，纽约和新泽西港务局

Ignacio de Cardenas 先生，Paceco España S.A.

Bruno Carpentier 先生，马赛港务局

Jean Denel 先生，Havre 港务局

Fernando Fernandez Melle 先生，Director PORTEL

Alain Gauthier 先生，Sofrmer, (巴黎)

Manuel Guerra 先生，Valencia 港务局

Miguel Angel Pesquera 先生，Santander 港务局

Daniel Thomas 先生，Rouen 港务局

Paul Scherrer 先生，Havre 港务局

Jot Visser 先生，Co-ordinator Operations, Van Ommeren 油轮港(鹿特丹)

Bertrand Waucquez 先生，Hessenatie 集团(安特卫普)

XX XX XX XX XX