



**Экономический  
и Социальный Совет**

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.5/2007/6  
28 June 2007

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

---

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта

Двадцатая сессия  
Женева, 13-14 сентября 2007 года  
Пункт 5 предварительной повестки дня

**ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, СВЯЗАННАЯ С МОРСКИМИ ПОРТАМИ**

Доклад о работе совещания по вопросу о морских портах

Записка секретариата

I. МАНДАТ

1. В соответствии с решением WP.5 (ECE/TRANS/WP.5/40, пункт 19) 17 апреля 2007 года секретариат созвал неофициальное совещание группы экспертов от стран и соответствующих международных организаций, занимающихся вопросами морских портов, для формулирования конкретных предложений о будущем участии Рабочей группы в деятельности в данной сфере.

## II. УЧАСТНИКИ

2. На совещании присутствовали: г-н Р. Келлерманн (Председатель Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта - WP.5), г-н Д. Тсамбулас и г-н И. Протопапас (Греция), г-н В. Лукаускас (Литва), г-н С. Асиман (СЕТМО, Испания), г-н Е. Динчер и г-жа С. Яман (Турция), г-н М. Мелетиу и г-жа К. Мазурова (Международная организация труда (МОТ)), г-н П. Верхувен (Европейская организация морских портов (ЕОМП)), г-н Х. Рубиато, г-н Ж. Хофман, г-н В. Валентайн и г-н М. Ассаф (ЮНКТАД), г-н М. Адамантиадис и г-н М. Пезу (секретариат ЕЭК ООН).

3. На совещании присутствовали представители Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Румынии, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Украины, Финляндии, Франции, Американской ассоциации портовых администраций, Организации балтийских портов, Ассоциации портов Черного и Азовского морей, (БАСПА), Организации черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС), Международной ассоциации портов и гаваней, Международной морской организации (ИМО), Европейской комиссии, Всемирного банка, Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), Международного союза железных дорог (МСЖД) и Сообщества европейских железных дорог (СЕЖД).

## III. РАССМОТРЕНИЕ КОНКРЕТНЫХ ВОПРОСОВ

4. Эта тема была внесена на рассмотрение на основе документа с изложением позиции, подготовленного секретариатом (приложение I). В этом документе отражены основные вопросы для обсуждения, связанные с морскими портами. Были также рассмотрены роль WP.5 и ее потенциальный вклад в улучшение функционирования морских портов и гармонизацию нормативно-правовых положений, касающихся их эксплуатации.

5. Председатель WP.5 перечислил основные направления мандата Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН и Рабочей группы. Он подчеркнул, что круг ведения Комитета и его рабочих групп, занимающихся разными видами транспорта, ограничивает их компетенцию вопросами внутреннего транспорта. Он напомнил, что заинтересованность правительств стран-членов в рассмотрении аспектов, касающихся инфраструктуры и соединений морских портов с внутренними районами стран в регионе ЕЭК ООН, рамках WP.5 следует увязать с конкретными элементами ее программы работы. В частности, он сослался на элемент программы, в соответствии с которым WP.5 поручено изучать проблемы взаимодействия между внутренним и морским транспортом, работать над улучшением координации и интеграции между разными видами транспорта в целях создания сбалансированной европейской транспортной системы.

6. Участники приветствовали инициативу правительств расширить повестку дня WP.5 и, таким образом, начать заниматься вопросами, связанными с морскими портами. Они особенно оценили идею изучения возможности взаимодействия морских портов с различными видами внутреннего транспорта. Далее участники подчеркнули необходимость предупреждения дублирования будущей деятельности WP.5 с другими международными организациями, благодаря усилиям которых уже были изучены различные аспекты деятельности сектора морских портов и разработано большое количество законодательных положений, технических стандартов и экономических анализов.
7. Представитель МОТ обратил особое внимание на то, что его организация, накопившая значительный опыт в целом ряде областей, имеющих важное значение для функционирования морских портов, и разработавшая универсально признанные стандарты в других сферах, готова и намерена сотрудничать с WP.5. Представитель ЮНКТАД, также поддержавший эту инициативу и выразивший свою готовность к сотрудничеству, напомнил, что ЮНКТАД уже занималась изучением вопросов морского транспорта и морских портов, охватывающих самые разные аспекты, такие, как взаимодействие с другими видами транспорта, безопасность, конкурентоспособность, оперативная деятельность и управление, технологии и т.д.
8. Представитель ЕОМП проинформировал участников об изменениях, связанных с нормотворческой деятельностью ЕС в области морского транспорта. Он напомнил, что после того, как Европейский парламент отклонил предложение по директиве Европейской комиссии, касающееся портовых услуг, ЕК начинает широкое обсуждение стратегических направлений европейской политики развития портов с участием всех заинтересованных сторон. Такая консультация проводится в форме региональных рабочих совещаний, и, как ожидается, Комиссия представит первые выводы летом 2007 года. На этих рабочих совещаниях планируется рассмотреть следующие вопросы: портовые услуги, финансирование, устойчивое развитие портовых мощностей и экологические вопросы, узкие места внутри портов, узкие места за пределами портов и конкуренция со стороны портов стран, не являющихся членами ЕС, и т.д. Будучи Ассоциацией морских портов государств - членов Европейского союза, ЕОМП также готова к сотрудничеству с WP.5 в ее будущей деятельности, связанной с морскими портами.
9. Представители Турции, Греции и Литвы также выразили поддержку этой инициативы, подчеркнув важность морского сектора и качества его связей с другими видами транспорта для экономики своих соответствующих стран. По их мнению, ввиду быстрой глобализации и динамичного роста мировой торговли аспекты взаимодействия

между морскими портами и другими видами транспорта необходимо изучать более систематически и благодаря этой инициативе можно восполнить явный пробел в охвате транспортных вопросов в рамках ЕЭК ООН.

10. Участники также упомянули о соответствующей работе, проводимой другими органами Организации Объединенных Наций (ЭСКАТО, ЭКЛАК и ЭСКЗА), которые, хотя их деятельность и сосредоточена на своих соответствующих регионах, также могли бы внести вклад в изучение проблемных областей и перспективных направлений в контексте ЕЭК ООН. В этой связи будущее рассмотрение вопросов взаимодействия морских портов с разными видами внутреннего транспорта может оказаться особенно актуальным для проекта ЕЭК ООН–ЭСКАТО ООН по развитию евро-азиатских транспортных связей, а также для последующей работы в рамках проектов ТЕЖ и ТЕА.

11. Представитель Греции подчеркнул особое значение, которое его страна придает морскому транспорту и эффективному функционированию портов, играющих важную роль в греческой экономике. Делая акцент на настоятельной необходимости международного сотрудничества, обмена мнениями и наилучшей практикой, он сообщил о готовности правительства Греции организовать у себя в стране под эгидой ЕЭК ООН международную конференцию по конкретным вопросам, связанным с морскими портами. Он предложил выбрать главную тему конференции, которая соответствовала бы потребностям правительств стран - членов ЕЭК ООН. Для участия в этой конференции следует пригласить представителей правительств, частного сектора и других сторон, занимающихся вопросами морских портов, а также экспертов от других видов транспорта (железнодорожного, автомобильного, интермодального). Путем обмена опытом и наилучшей практикой на конференции следует выработать рекомендации по эффективным практическим мерам, способным укрепить взаимодействие между портами и инфраструктурами других видов транспорта во внутренних районах стран.

#### IV. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО БУДУЩЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ

12. Принимая во внимание круг ведения и сферу компетенции WP.5, участники согласились с тем, что ее возможное участие в рассмотрении вопросов морских портов предпочтительно следует ограничить различными аспектами налаживания связей между морскими портами и внутренними районами, портовых операций, управления портами и их будущего развития. Они пришли к выводу, что в рамках выделенных направлений деятельности следует наметить четкие цели, предложить решения и в конечном счете выработать рекомендации для проблемных областей, мешающих эффективному взаимодействию между морскими портами и другими видами транспорта во внутренних районах. По мнению участников, посредством совместных действий правительств и

других заинтересованных сторон можно устранить выявленные препятствия и в конечном счете повысить эффективность транспортных операций и морских портов.

13. Отмечалось также, что в качестве одного из потенциальных направлений деятельности Рабочая группа могла бы рассмотреть и изучить такие вопросы, как сбор соответствующих статистических данных, анализ и прогноз основных тенденций в региональном контексте. Выполнение подобной работы в интересах правительств независимым органом могло бы оказаться весьма полезным и получило бы достойную оценку. Участники подчеркнули, что в случае принятия такого решения статистическая и аналитическая работа могла бы проводиться Рабочей группой по статистике транспорта (WP.6) в тесном сотрудничестве с WP.5.

14. Прежде чем предпринимать любые возможные действия, в результате которых будут подготовлены и выработаны конкретные рекомендации, стандарты или правовая основа для определенной области, участники сочли, что было бы полезно собрать соответствующие данные о наиболее острых потребностях. Делегат из Турции представил вопросник, который был разработан в его стране и успешно использовался в рамках Организации экономического сотрудничества (ЭКО), для дальнейшего рассмотрения и оценки его потенциальной полезности для такой цели. Участники просили секретариат изучить вопрос о сборе информации. Они согласились с тем, что в случае принятия решения о сборе информации в нем также следует задействовать пользователей услуг морских портов.

15. Кроме того, в качестве важных были выделены и другие вопросы: безопасность портов, реформы, роль различных участников в портовом обслуживании, государственно-частное партнерство в портовых операциях и финансировании, схемы ценообразования для портовых услуг, таможенные процедуры, качество услуг и конкуренция между портами. Однако участники пришли к выводу, что большая часть этих вопросов уже обстоятельно рассматривалась другими органами или организациями и что их возможное обсуждение выходит за рамки круга ведения и компетенции WP.5.

16. Участники поблагодарили правительство Греции за предложение организовать в этой стране международную конференцию по морским портам и высоко оценили такую инициативу. Обсуждая возможные темы конференции и организационные детали, они согласились с тем, что на этой конференции следует рассмотреть конкретные вопросы, касающиеся морских портов и их взаимодействия с внутренним транспортом, а также вопросы, имеющие непосредственное отношение к эффективному функционированию морских портов и их будущему развитию. По мнению участников, такая конференция способствовала бы укреплению взаимодействия между различными видами транспорта и

повышению эффективности транспортных операций во всей цепочке поставок в регионе ЕЭК ООН.

17. Участники решили, что темы для конференции необходимо тщательно отобрать и сосредоточиться на решении соответствующих проблем морских портов, которые имеют отношение к внутреннему транспорту, а также на тех областях, где операции по перевозкам внутренним транспортом могут влиять на эффективность функционирования морских портов. Эти вопросы, возможно, будут выходить за рамки аспектов инфраструктуры и могут охватывать те сегменты операций и управления в морских портах, которые способны оказывать аналогичное влияние на взаимодействие с различными видами внутреннего транспорта.

18. Принимая во внимание тот факт, что такое предложение должно быть рассмотрено и одобрено WP.5 и КВТ, участники согласились с тем, что в ожидании их соответствующих решений, которые будут приняты на сессиях в сентябре 2007 года и в феврале 2008 года, подобную конференцию можно было бы организовать в 2008 году. Кроме того, они решили предложить, в сотрудничестве с секретариатом, проект программы этой конференции (приложение II) для рассмотрения Рабочей группой и КВТ.

19. Для оказания помощи WP.5 в ее будущей деятельности, касающейся морских портов, участники рекомендовали организовать еще одно неофициальное совещание после сентябрьской сессии WP.5 2007 года. На этом неофициальном совещании необходимо рассмотреть отзывы правительств на предложение о проведении такой конференции и будущей работе WP.5 в этой области, а также приступить к ее подготовке. Было также высказано мнение о том, что в ожидании решения WP.5 и КВТ это неофициальное совещание, к работе которого следовало бы привлечь представителей других стран-членов и международных организаций, можно было бы преобразовать в группу экспертов для обеспечения качественной подготовки конференции и продолжения оказания помощи WP.5 в ее будущей деятельности в этой сфере.

20. Кроме того, участники совещания выделили другие важные вопросы, которые могут быть изучены в будущем, но полагали, что они уже рассматривались на ряде других форумов:

- a) схемы ценообразования для услуг морских портов;
- b) качество услуг морских портов, возможно с целью разработки проекта базовых руководящих положений, с помощью которых можно было бы оптимизировать и гармонизировать операции, производимые в морских портах, и механизмы их

взаимодействия с внутренним транспортом; эти руководящие положения должны также охватывать деятельность операторов внутреннего транспорта, связанную с морскими портами;

- c) безопасность цепочки поставок (в рамках концепции общей безопасности); и
- d) таможенные процедуры в морских портах (обзор и возможная гармонизация).

## V. ВЫВОДЫ

21. Совещание приветствовало проявленную инициативу и подтвердило необходимость участия ЕЭК ООН, и особенно WP.5, в изучении вопросов, касающихся морских портов.

22. Совещание определило, что важнейшей областью для возможного участия WP.5 является изучение вопроса об обеспечении транспортных связей морских портов с внутренними районами стран. Эту тему можно было бы обсудить с учетом ряда соответствующих аспектов, резюмированных следующим образом:

- a) маршруты, соединяющие морские порты и их инфраструктуру с внутренними районами стран;
- b) эксплуатация соединений морских портов с внутренними районами;
- c) вопросы управления, включающие два элемента: i) развитие инфраструктуры и ii) развитие людских ресурсов (портовыми технологиями как третьим компонентом операций занимаются другие международные органы, и этот вопрос не требует рассмотрения в рамках WP.5).

23. Совещание также определило и предложило следующий порядок действий:

- a) обмен опытом и наилучшей практикой, в том числе в ходе международной конференции, которую уже любезно предложило провести в своей стране правительство Греции;
- b) разработка статистической базы данных о морских портах ЕЭК ООН с соответствующими показателями, которые позволили бы облегчить аналитическую работу и способствовали бы ее выполнению;

с) анализ ситуации в портах ЕЭК ООН посредством создания перечня видов портовых услуг (в крупных портах ЕЭК), состояния погрузочно-разгрузочного оборудования и мощностей и, что самое главное, проблемных областей, в частности с точки зрения их взаимодействия с различными видами внутреннего транспорта.

24. Участники рекомендовали провести после сентябрьской сессии WP.5 еще одно неофициальное совещание для рассмотрения ее соответствующих решений в этой связи; они предложили также, что в случае принятия решения о проведении международной конференции WP.5 следует рассмотреть возможность создания специальной группы экспертов для координации работы по подготовке конференции в целях обеспечения необходимого качества, актуальности и эффективности ее результатов.

---



## Приложение I

### ИЗЛОЖЕНИЕ ПОЗИЦИИ

#### МОРСКИЕ ПОРТЫ - ВОЗМОЖНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ТЕНДЕНЦИЯМ И ЭКОНОМИКЕ ТРАНСПОРТА ЕЭК ООН (WP.5)

##### I. МАНДАТ

1. На своей девятнадцатой сессии (15 сентября 2006 года) Рабочая группа решила рассмотреть вопросы, касающиеся инфраструктуры морских портов и соединений, связывающих их с внутренними районами в регионе ЕЭК ООН, эксплуатации морских портов, их управления, состояния и будущего развития (ECE/TRANS/WP.5/40, пункт 19). С этой целью Рабочая группа просила секретариат созвать неофициальное совещание экспертов от стран и соответствующих международных организаций, занимающихся проблемами морских портов, с тем чтобы сформулировать конкретные предложения по будущему участию Рабочей группы в этой деятельности.

##### II. ЗНАЧЕНИЕ ПОРТОВ

2. Европейские порты различаются с точки зрения размера, права собственности и управления. Более 90% объема торговли Европы с остальными частями мира, равно как и 43% внутриевропейской торговли, осуществляется через ее морские порты.

3. Морские порты обеспечивают взаимосвязь и зачастую предлагают выбор между различными видами транспорта. Грузы перегружаются с морских судов на железнодорожные, автомобильные транспортные средства и суда внутреннего плавания и наоборот. Часто в портах объединены сети железнодорожных путей, автомобильных дорог, каналов и рек, соединяющих море с внутренними районами стран. Через них проходят большие объемы и потоки грузов в самых разных видах: в контейнерах, на поддонах, в пакетах, рулонах, на прицепах, в закрепленных цистернах, навалом или наливом. Во многих случаях без морских портов невозможна интермодальная перевозка "от двери до двери".

4. В Европе действуют более 1 000 морских портов, обрабатывающих около 3,5 млрд. т грузов в год. Около 700 из этих портов обрабатывают менее чем по 1 млн. т, и только 10 портов в Европе обрабатывают более 50 млн. т каждый. По состоянию на 2004 год в числе 50 крупнейших контейнерных портов в мире 10 портов находятся в Европе, причем Роттердам занимает седьмое место, обрабатывая 8,3 млн. TEU. В 2004 году среди

60 стран, в которых осуществляются контейнерные перевозки, Германия занимала седьмое место в мире и первое место среди 15 европейских стран; на ее долю приходилось 12,5 млн. ТЕУ. Кроме того, ежегодно через европейские морские порты перевозится 350 млн. пассажиров.

5. В среднем портовые расходы составляют только 5-10% от общей стоимости перевозок грузов "от двери до двери", вывозимых из Европы по морю.

6. Приблизительно 350 000 человек в Европе заняты в портах и на работах по их прямому обслуживанию. Стоимость условно чистой продукции портов и непосредственно связанных с ними услуг (за исключением промышленности) составляет около 20 млрд. евро.

7. Законодательство ЕС определяет морской порт как участок берега с прилегающим водным районом, где размещен комплекс сооружений и устройств, главным образом для обслуживания судов, их погрузки-разгрузки, хранения грузов, приема и доставки грузов, а также посадки и высадки пассажиров.

8. В ЕС морские порты являются неотъемлемыми компонентами единого европейского рынка и Трансъевропейской транспортной сети. Внешняя торговля Европы в значительной степени зависит от ее морских портов. Кроме того, для многих островов и периферийных регионов порты служат единственной связью с материковой Европой и остальными частями мира.

9. Для других стран ЕЭК ООН, не являющихся членами ЕС, и в частности для стран Средиземноморского, Черноморского, Балтийского и других регионов, имеющих доступ к морским маршрутам, порты играют еще более важную роль, поскольку их инфраструктура внутреннего транспорта, возможно, не всегда достаточно развита для удовлетворения их возрастающих потребностей.

10. Для некоторых стран в регионе ЕЭК ООН, не имеющих выхода к морю, близость портов может играть ключевую роль в развитии их транспортных инфраструктур и транспортной политики. Эти страны, даже не имея прямого доступа к морю, крайне заинтересованы в эффективном функционировании портов, легком доступе к ним и приемлемых ценах на их услуги для обеспечения своих экспортных и импортных перевозок.

11. Порты в регионе ЕЭК ООН, даже если они расположены в одной и той же стране, могут существенно различаться. Такое разнообразие отражается в географических

характеристиках, объеме и/или виде обслуживаемых перевозок. В Европе имеются устьевые порты, городские порты и островные порты, мегапорты и небольшие порты местного значения, контейнерные порты, промышленные порты, прогулочные и паромные порты, а также рыбные порты. Однако понятие разнообразия выходит за рамки этих видимых характеристик.

12. Порты организованы и управляются совершенно по-разному, что зачастую объясняется старинными традициями. Хотя подобное разнообразие в портовом секторе можно считать одной из его сильных сторон, поскольку это позволяет каждому отдельному порту удовлетворять конкретные рыночные потребности, учитывая при этом различие условий их эксплуатации, оно требует также анализа общих элементов и согласования определенных аспектов в плане облегчения, упрощения и ускорения портовых операций.

### III. ЭЛЕМЕНТЫ ДЛЯ РАССМОТРЕНИЯ

13. Широко распространено мнение о том, что сегодня перед европейскими морскими портами стоят три основные задачи: коммерциализация, необходимость устойчивого развития и глобализация. Возрастающая коммерциализация морских портов уже оказывает значительное воздействие. Этот процесс более глубоко анализируется в новых предложениях ЕС, содержащихся в его "портовом пакете".

14. Кроме того, по всей Европе порты обязаны соблюдать все более жесткие правила и предписания в таких областях, как безопасность и территориальное планирование, что непосредственно связано с растущей потребностью в обеспечении их устойчивого развития.

15. Меняются и потребности потребителей, которые отходят от понятия традиционного порта и предпочитают составлять свое мнение о возможностях порта исходя из его места во всей транспортной цепочке. В ЕС в условиях таможенного союза в результате упразднения пограничного контроля и возникновения эффективных связей с внутренними районами порты из разных стран начинают напрямую конкурировать друг с другом.

#### A. Взаимодействие между морскими портами и внутренним транспортом

16. Морские порты зачастую являются важнейшими пунктами взаимодействия с различными видами внутреннего транспорта. Очень часто, даже в случае достаточной пропускной способности портов и инфраструктур внутреннего транспорта, необходимо улучшать взаимодействие между разными видами транспорта и связь между портами и

внутренними районами, поскольку оно может являться причиной возникновения значительных узких мест. Поэтому проблема доступа из портов во внутренние районы стала одной из ключевых задач планирования транспортной инфраструктуры и в то же время одним из факторов конкуренции.

#### В. Организация работы портов и управление ими

17. Большинство портов по-прежнему управляется государственными портовыми администрациями с плохо сформированными системами стимулов и недостаточными механизмами отчетности.

18. В некоторых странах управлять всеми крупными государственными портами поручено на национальном уровне одному органу (централизация). Для относительно небольшого числа стран, где порты расположены поблизости друг от друга, такая схема не составляет проблем (правилами ЕС допускается управление портами, расположенными на близком расстоянии друг от друга, одним управляющим органом для обеспечения их финансовой жизнеспособности). В других странах был частично или почти полностью завершен процесс децентрализации.

19. Однако многие государственные порты сталкиваются с трудностями при адаптации к изменяющимся потребностям своих клиентов. Для обеспечения основы для развития портовой деятельности необходимо более активное участие частного сектора, более высокий уровень конкуренции и реформа нормативно-правовых систем, с тем чтобы отвечать современным требованиям логистической отрасли и потребителей.

20. Хотя сложный характер портовых операций всегда имел ключевое значение, существующим структурам все труднее приспособляться к быстроизменяющимся техническим и экономическим требованиям, таким как контейнеризация или спрос на доставку грузов точно в срок.

21. В некоторых портах развитию конкуренции мешают наличие исключительных прав, неконтролируемые монополии, основанная на сговоре практика и проблемы трудовых отношений, что в свою очередь негативно отражается на эффективности портов.

#### С. Принадлежность и финансирование портов

22. Во многих странах портовая инфраструктура и оборудование в значительной степени принадлежат государству. Однако некоторые страны заявили о своем намерении изменить эту ситуацию и активнее задействовать частный сектор в механизмах долевого

участия и финансирования портов в будущем. Вместе с тем ряд попыток передать финансирование и права собственности на торговлю, инфраструктуру и оборудование частному сектору успехом не увенчался. Основные причины таких неудач главным образом заключаются в нежелании правительств адекватно делить риски или в нереалистичных требованиях к частному сектору в отношении финансирования всего проекта.

D. Портовые операции и услуги

23. Степень рыночной открытости портовых операций и услуг (лоцманская проводка, буксировка, обработка грузов, обработка контейнеров и т.д.) в странах ЕЭК ООН существенно различается. В некоторых странах эти виды деятельности защищены, и доступ к ним в основном предоставлен только государственному сектору. В других странах процесс открытия этого рынка находится в стадии умеренного развития, поскольку государственный сектор активно задействован в выполнении портовых операций и предоставлении услуг, однако можно отметить и значительное участие частного сектора. Ожидается, что уровень открытости рынка портовых операций будет повышаться. В ряде стран ЕЭК ООН государственный сектор участвует в выполнении некоторых портовых операций и предоставлении услуг, но основная доля приходится на частный сектор. Аналогичная ситуация сложилась в ряде стран ЕЭК ООН, где инфраструктура и оборудование финансируются государственным сектором, тогда как управлением терминалов и их эксплуатацией занимается частный сектор. В странах с незначительным участием частного сектора в портовых операциях и услугах это объясняется не отсутствием надлежащей правовой основы, а скорее, ее неадекватным применением. Недавно во многих странах было принято портовое законодательство, допускающее или даже усиливающее участие частного сектора в портовых операциях через посредство договоров и концессий. Тем не менее фактическая роль такого законодательства по-прежнему ограничена, поскольку иногда правительства не считают подобные вопросы приоритетными или не уделяют им должного внимания, либо же это объясняется тем фактом, что против таких концепций иногда выступают профсоюзы.

24. В некоторых портах имеются примеры разделения труда, когда обработкой грузов на борту судов занимается частный оператор, а их погрузку-разгрузку на причалах осуществляет государственный оператор. Такое распределение функций непосредственно влияет на повышение издержек и сроки обработки грузов.

## E. Ценообразование

25. В ряде стран администрации портов устанавливают свои тарифы самостоятельно с учетом инвестиционных и эксплуатационных издержек, которые приходится нести в портах. Напротив, в других странах портовые тарифы формируются в централизованном порядке и применяются без какого-либо различия во всех портах вне зависимости от особенностей отдельных портов. Некоторые страны занимают промежуточную позицию: администрациям портов разрешено устанавливать собственные тарифы, которые, однако, подлежат одобрению со стороны соответствующих министерств (министерства транспорта и министерства финансов). Что же касается портов, находящихся в частном владении и управляемых частными структурами, то при формировании тарифов в этих портах безусловно существует значительная свобода действий.

## F. Портовая реформа: дерегулирование, коммерциализация и приватизация

26. Для операторов судов и грузов предоставляется широкий диапазон услуг, и многие из них готовы к реформированию. Не существует экономического обоснования для единоличного участия государственного сектора или предоставления ему эксклюзивных прав на оказание таких услуг, как обработка генеральных грузов, хранение грузов, бункеровка и страхование услуг, либо для ограничений в отношении деятельности судовых агентов и экспедиторов на территории портов.

27. По мнению экспертов, в идеальном виде роль портовой администрации должна состоять в том, чтобы выдавать лицензии частным операторам и создавать равные условия конкурентной борьбы. Исключениями являются лоцманская проводка, услуги по буксировке, безопасность портов, санитарная служба, которые должны относиться к сфере компетенции государства либо требуют, по крайней мере, строгого применения предписаний и транспарентного регулирования.

28. В соответствии с наилучшей международной практикой ключевым приоритетом реформы может быть разделение регулятивных и коммерческих функций посредством создания арендуемых портов, особенно в случае крупных портов. Это подразумевает использование трехуровневой институциональной структуры: правительство по-прежнему несет ответственность за политику и планирование развития сектора, независимые портовые администрации управляют портами и регулируют их деятельность, а частные компании предоставляют коммерческие услуги. Модель аренды портов становится в ЕС нормой, и, согласно одному из исследований, эта операционная структура принята в 88 из 100 крупнейших портов в мире. В регионе Средиземноморья арендуемых портов практически нет. В случае портов меньшего размера более

приемлемой представляется модель платных портов, когда оборудование принадлежит портовой администрации, которая сдает его в аренду частным операторам.

29. Эффективность можно повысить за счет конкуренции между портами, однако это влечет за собой дублирование работы служб во внутренних районах. Расположение некоторых портов вполне позволяет им обслуживать прилегающие районы в соседних странах. Однако на практике этого не происходит из-за регламентационных ограничений и особенно из-за прерывания цепочки поставок по причине необходимости проведения контроля на наземных границах.

30. Для обеспечения эксплуатационной эффективности современных контейнерных терминалов и некоторых терминалов для обработки массовых грузов необходима вертикальная интеграция управления портами и их обслуживания. В этих случаях частным операторам могут предоставляться концессии на основе конкурентных торгов и транспарентного регулирования для предупреждения изъятия монопольной аренды. Одним из важных элементов реформы морского транспорта является внедрение механизмов участия частного сектора и конкуренции в сфере портовых услуг.

31. Для проведения институциональных и регулятивных реформ можно использовать широкий диапазон накопленных знаний и передового опыта. Современная практика показала, что перечисленные ниже функции, как правило, должны выполняться разными структурами: i) управление портовой инфраструктурой; ii) осуществление коммерческой деятельности; iii) регулирование портовой деятельности.

32. Часто при таможенной очистке грузов ввиду необходимости соблюдения таможенных процедур и соответствующих правил возникают серьезные проблемы, что приводит к задержкам и увеличению расходов. В качестве пунктов въезда в страну порты не только являются тем местом, где производится перевалка грузов на другие виды транспорта, но также местом, в котором "происходит первый контакт с администрацией".

#### IV. ДРУГИЕ СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ

33. Морской транспорт и, в частности, порты находятся в центре внимания ряда международных организаций. В этом контексте важно упомянуть о Европейской комиссии, ЮНКТАД, Всемирном банке, Международной морской организации (ИМО), Международной организации труда (МОТ), ЭСКАТО и других региональных комиссиях ООН, Международной ассоциации портов и гаваней, Европейской организации морских портов (ЕОМП), Ассоциации портов Черного и Азовского морей (БАСПА), а также других коммерческих отраслевых ассоциациях и академических учреждениях,

занимающихся этими вопросами. Все они способствуют разработке и изучению конкретных аспектов портовых операций и морского транспорта в целом и предоставляют большой объем справочного материала для возможной последующей деятельности в этой области.

## V. ПОТЕНЦИАЛЬНАЯ РОЛЬ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ТЕНДЕНЦИЯМ И ЭКОНОМИКЕ ТРАНСПОРТА ЕЭК ООН

34. Мандат Рабочей группы охватывает широкий диапазон вопросов, связанных с инфраструктурой и маршрутами, соединяющими морские порты с внутренними районами, а также с портовыми операциями, управлением портами, их состоянием и дальнейшим развитием.

35. Для нескольких стран - членов ЕЭК ООН проблема взаимосвязи инфраструктуры морских портов и остальной национальной инфраструктуры внутреннего транспорта является одной из приоритетных сфер деятельности. В частности, в этом наиболее заинтересованы, по всей видимости, страны с быстро развивающимся морским транспортом, которые совсем недавно присоединились к ЕС, а также страны Балтийского, Средиземного и Черного морей. В разных морских портах ситуация существенно различается. Решение проблемы морских портов и их соединений с внутренними районами на национальном уровне требует комплексного подхода с участием национальных проектировщиков, которые должны руководить процессами разработки национальных стратегий развития транспортной инфраструктуры. Основная роль международных организаций заключается в оказании помощи и поддержки в создании гармонизированных, эффективных и устойчивых региональных и общеевропейских сетей транспортной инфраструктуры, которые должны включать инфраструктуру как морского, так и внутреннего транспорта.

36. Можно использовать опыт, накопленный четко организованными, компетентно управляемыми и эффективно эксплуатируемыми портами, в интересах тех национальных портовых администраций, которые могут нуждаться в консультативной помощи и рекомендациях при создании более качественных институциональных, управленческих и эксплуатационных инструментов, направленных на повышение эффективности работы их портов. В этой связи для рассмотрения Рабочей группой WP.5 могут быть предложены следующие конкретные вопросы:



- взаимодействие между морскими портами и наземными видами транспорта;
- схемы организации работы портов и управления ими, портовые администрации, роль управляющих портами;
- принадлежность портов и финансирование инфраструктуры, государственная помощь, государственное финансирование, концессии и практика взимания платы за портовые услуги;
- портовые операции и обслуживание;
- структурные изменения и реформы в портах (дерегулирование, коммерциализация и приватизация), конкуренция внутри портов и между ними;
- участие частного сектора в управлении портами, инвестициях и операциях;
- гармонизация условий работы портов;
- социальная ответственность портов;
- роль порта в логистической цепочке;
- качество портовых услуг;
- экономическая эффективность портов;
- экологические показатели работы портов.

37. WP.5 является именно тем органом, который может служить в качестве панъевропейской платформы для рассмотрения связанных с морскими портами вопросов планирования, управления, организационной и другой политики. По всей видимости, такая платформа, способная объединить все заинтересованные страны ЕЭК ООН, нужна.

38. Кроме того, в контексте развития евро-азиатских транспортных связей рассмотрение важнейших вопросов, касающихся портов, может способствовать дальнейшему развитию и повышению эффективности евро-азиатских транспортных маршрутов, некоторые из которых носят интермодальный характер. Изучение вопросов, касающихся морских портов, в конечном счете может положительно отразиться на качестве услуг и эффективности портовых операций, с тем чтобы лучше отвечать потребностям современной логистической отрасли и потребителей.

39. Потенциальное участие WP.5 в работе над любыми из вышеупомянутых вопросов потребует активных усилий, существенной поддержки и сотрудничества со стороны

заинтересованных стран-членов. Предполагается, что страны-члены, обладающие передовыми ноу-хау в различных сферах деятельности морских портов, будут делиться накопленным опытом. В качестве своего следующего шага WP.5 могла бы попытаться собрать данные о наилучшей практике или подготовить руководство по конкретной теме, что, вероятно, весьма актуально для совершенствования функционирования морских портов и гармонизации портовых операций в регионе ЕЭК ООН.

40. С этой целью можно созвать конференцию для обсуждения важнейших вопросов, касающихся морских портов, которая могла бы предоставить экспертам, занимающимся морскими портами, отличную возможность для первоначального обмена мнениями, опытом и оптимальной практикой, а также для определения возможной роли и будущих направлений деятельности ЕЭК ООН в этой сфере. Готовность одной из стран-членов организовать такую конференцию была бы оценена по достоинству.

Приложение II

Проект

Программа Конференции

Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций -  
правительство Греции

Роль морских портов как связующего звена между внутренним и  
морским транспортом

... 2008 года, Греция

Первый день - утреннее заседание

**Морские порты - взаимодействие между морским и внутренним транспортом**

Правительствам и международным организациям будет предложено изложить свои мнения по тем важным аспектам функционирования морских портов, которые имеют значение для обеспечения эффективной связи между морским и внутренним транспортом, а также по вопросу о роли морских портов в планировании транспортной инфраструктуры и развитии национальных, региональных и глобальных транспортных систем.

Дневное заседание

**Маршруты, соединяющие морские порты с внутренними районами - узкие места или бесперебойная связь с инфраструктурой автомобильного и железнодорожного транспорта?**

Правительствам и неправительственным организациям (национальным, региональным и глобальным ассоциациям портов и/или ассоциациям различных видов транспорта) будет предложено обменяться мнениями и обсудить наилучшую практику и стратегии для устранения узких мест в морских портах, а также в сетях инфраструктуры автомобильного и железнодорожного транспорта, которые мешают эффективному функционированию комплексных транспортных инфраструктур на панъевропейском уровне.

Второй день - утреннее заседание

**Портовые операции и управление портами - ключевой фактор цепочки поставок**

Правительства, международные правительственные и неправительственные организации и основные пользователи обменяются мнениями и обсудят вопрос о важности эффективного функционирования морских портов и предоставления различных портовых услуг, а также их роли в обеспечении эффективных операций и бесперебойной работы цепочки поставок.

Дневное заседание

**Вызовы будущего развития морских портов в глобализующемся мире**

Правительства, представители научного сообщества и/или участники обсудят на этом заседании будущие задачи, стоящие перед морскими портами, и необходимость своевременных действий и интенсивного международного сотрудничества, направленного на создание благоприятной правовой и институциональной основы для решения этих задач.

-----