ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

TD

КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Distr.
GENERAL

TD/419
17 January 2008

RUSSIAN
Original: ENGLISH

Двенадцатая сессия
Аккра, Гана
20-25 апреля 2008 года

ИТОГИ СОВЕЩАНИЯ "ГЛОБАЛИЗАЦИЯ ПОРТОВЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ: ВОЗМОЖНОСТИ И ЗАДАЧИ ДЛЯ РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН"

Предсессионное мероприятие, Женева, 12 декабря 2007 года

Записка, подготовленная секретариатом ЮНКТАД

Резюме обсуждений

1. В ходе этого предсессионного мероприятия были рассмотрены возможности и задачи, возникающие перед развивающимися странами в связи с наблюдающейся в последнее время глобализацией портовых логистических услуг. В работе совещания приняли участие 76 представителей правительств, международных организаций, научных кругов и отрасли из более чем 42 стран.

2. В условиях развития мировой торговли и сектора логистических услуг морские перевозчики, принимая решение о выборе порта захода, учитывают такие ключевые факторы, как местонахождение, эксплуатационная эффективность, политические условия и надлежащее управление. Наличие железнодорожной и автомобильной инфраструктуры вблизи складских мощностей и производственных и распределительных центров выступает дополнительным фактором, повышающим привлекательность портов. Морским перевозчикам приходится также решать задачи, связанные с "экологичным судоходством", экологически благоприятными операциями и конкуренцией за использование земельных ресурсов и государственных средств.

3. В связи с развитием логистического обеспечения портов было отмечено, что увеличение грузопотока оказывает давление на портовую инфраструктуру и повышает эксплуатационные требования. Поскольку экономическое развитие невозможно без надлежащей портовой инфраструктуры, совершенно очевидно, что устойчивый рост торговли потребует дальнейшего увеличения пропускной способности контейнерных терминалов. Уровень загрузки существующих мощностей мировых терминалов достигнет, по прогнозам, 95% в 2011 году, т.е. возникнет проблема их перегруженности. Нынешняя динамика роста контейнерных перевозок и предполагаемый рост спроса в будущем означают, что страны пытаются ликвидировать отставание в создании мощностей по обработке контейнеров. Во всем мире развитие контейнерных терминалов связано с такими ограничениями, как: a) длительные сроки реализации проектов от планирования до строительства; b) экологические требования и требования в отношении безопасности и охраны; c) наземное транспортное сообщение и d) ограниченное число естественных глубоководных районов. Во многих случаях при предоставлении новых концессий возникают также проблемы, связанные с приватизацией, нехваткой квалифицированной рабочей силы и ненадлежащим управлением.

4. По вопросу о наземном транспортном сообщении с глобальными сетями было отмечено, что затраты на наземный транспорт могут быть в два-три раза выше затрат на морские перевозки. К основным узким местам относятся: задержки перевозчиков, инфраструктурные ограничения для грузовых автомобилей и железнодорожных составов при въезде на терминалы и внутри них, меры безопасности, часы работы государственных служб, таких как таможенные службы, и отсутствие дополнительных услуг (например, по ремонту контейнеров). В качестве примеров была представлена информация о мерах, принятых портом Роттердам для решения проблем перегруженности и задержек, а также усилия порта Дуйсбург по превращению в транспортный узел для внутренних районов.

5. В связи с ожидаемыми выгодами от процесса глобализации услуг на терминалах было отмечено, что логистическое обслуживание морских перевозок имеет крайне важное значение для стран и регионов, в которых подавляющее большинство грузов перевозится морем. В 2000-2007 годах грузооборот индийских портов практически удвоился. К 2012 году объем контейнерных грузов, по прогнозам, возрастет более чем в два раза. Для решения возникающих в этой связи задач индийское правительство выступило с рядом инициатив в рамках партнерства между государственным и частным секторами в целях развития логистического обеспечения портов и увеличения пропускной способности других портов. Вместе с тем формирующиеся рынки представляются привлекательными для международных операторов терминалов с точки зрения размещения инвестиций с учетом существующего потенциала роста во многих

развивающихся странах, низких издержек и удовлетворительной доходности инвестиций. При принятии решения о выходе на определенный рынок эти операторы учитывают такие важные факторы, как существование надлежащего процесса концессий, определение четкой роли портовой администрации и органа, регулирующего деятельность портов, наличие подробного плана реформы в области рабочей силы и гибкость тарифных схем.

6. Был также обсужден вопрос о многосторонних переговорах по грузовым логистическим услугам в рамках Генерального соглашения по торговле услугами. Было отмечено, что, хотя переговоры зашли в тупик, все страны, включая развивающиеся, должны выиграть от более значительной либерализации грузовых логистических услуг. Была представлена информация о возможных рисках, связанных с тем, что нынешние концессии в отношении контейнерных терминалов пока не охватываются и не защищены каким-либо соглашением Всемирной торговой организации по услугам.

7. Обзор перспектив развития сектора и возможных тенденций продемонстрировал важность сотрудничества между государственным и частным секторами в развитии терминалов. Было отмечено, что, хотя развитие портов во многом определяется мировой торговлей, необходимо обеспечить, чтобы планирование портового хозяйства рассматривалось в увязке с другими национальными, региональными и международными сетями. Должна быть разработана национальная политика инвестиций в транспортную отрасль, учитывающая интересы всех заинтересованных сторон.

8. Было высказано мнение о том, что некоторые виды практики в портовом секторе отрицательно сказываются на эффективности транспорта (например, бесплатное хранение, загрузка контейнеров в портах и ограничения на перевозку порожних контейнеров между портами). Следует провести обзор национальной практики работы портов в целях устранения ограничительных процедур, факторов неэффективности, задержек и узких мест и содействия укреплению сотрудничества между различными видами транспорта.

9. Было отмечено, что по мере продвижения вперед на переговорах ВТО по логистическим услугам директивные органы, по всей видимости, будут иметь лучшее представление о выгодах, связанных с либерализацией услуг и, в соответствующих случаях, с участием частного сектора.

10. Было подчеркнуто, что транспортные трудности, с которыми сталкиваются развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, связаны во многом со степенью доступности и уровнем эффективности портовой инфраструктуры и услуг в соседних

странах транзита. Было рекомендовано, чтобы эксперты по вопросам логистики направили документально подкрепленное послание непосредственно правительствам.

11. В заключение было высказано мнение о том, что правительственная политика в транспортном секторе имеет ключевое значение для поддержки усилий в области торговли и развития и она должна быть направлена прежде всего на:

a) принятие согласованных мер, в рамках которых развитие транспорта и портов рассматривается как часть политики в области развития и которые способствуют расширению занятости, оказанию дополнительных услуг и увеличению торговли;

b) формирование надлежащей регулирующей рамочной основы, способствующей вовлечению частного сектора в логистическое обслуживание портов на основе партнерства между государственным и частным секторами или других механизмов; и

c) принятие надлежащих мер по облегчению процедур, направленных на устранение ограничительных процедур, факторов неэффективности, задержек и узких мест.

12. Участники совещания высказали мнение о том, что ЮНКТАД следует и впредь содействовать повышению информированности и углублению понимания среди директивных органов в отношении вышеупомянутых вопросов в целях разработки подходящей регулирующей рамочной основы, обеспечивающей сохранение контроля со стороны правительств за развитием портов и в то же время при необходимости - привлечение частного сектора. Это может быть реализовано с помощью таких направлений работы, как изучение и анализ соответствующих конкретных тем, проведение технических совещаний для обмена мнениями и опытом и оказание в ответ на поступающие запросы технической помощи и осуществление деятельности по укреплению потенциала.
