

Distr.
GENERAL

UNCTAD/SDTE/TLB/5
31 March 2003

RUSSIAN
Original: FRENCH

КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Реформы и роль частного сектора в африканских портах

Доклад секретариата ЮНКТАД

Резюме

Одним из ключевых факторов участия африканских стран в международной торговле является развитие портов. До недавнего времени африканские порты находились под государственной монополией и в большинстве случаев характеризовались низкой производительностью, недостаточными инвестициями и плохим качеством обслуживания. В результате расходы на морскую перевозку в странах региона были одними из самых высоких в мире, что способствовало низкому уровню конкурентоспособности африканской продукции на международном рынке. Для решения этих проблем потребовалось начать институциональные реформы и открыть частным партнерам доступ к портовым операциям. Первые шаги на пути развития партнерства между частным и государственным секторами были сделаны в конце 90-х годов, при этом чаще всего они предпринимались под давлением региональной конкуренции и/или международных финансовых учреждений.

Ввиду различий в уровнях развития и исторических особенностей африканских стран довольно сложно выделить типовую модель реформ и партнерства государственного и частного секторов на континенте. Формы сотрудничества с частным сектором многообразны и неодинаковы в разных регионах, а также внутри одной и той же страны. Благодаря наличию политической воли к обеспечению регионального развития наибольшего прогресса в деле передачи портовых операций в ведение частного сектора достигли страны восточной и южной частей Африки.

Пока еще рано приводить какие-либо значимые итоговые данные для анализа результатов сотрудничества государственного и частного секторов на работу портов. Вместе с тем уже в первый год деятельности частных операторов было отмечено значительное улучшение основных показателей, проявившееся в увеличении производительности контейнерных терминалов, росте грузооборота, повышении эффективности обслуживания и т.д., а также усиление внутрирегиональной конкуренции. Тем не менее некоторые порты по-прежнему испытывают на себе неблагоприятные последствия (задержки, утрата грузов и т.д.) деятельности других партнеров (таможенных органов, службы безопасности и т.д.) и недостаточного технического развития наземного транспорта, например железнодорожного и автомобильного транспорта.

Если говорить о среднесрочной перспективе, то почти все африканские порты движутся в направлении самостоятельного управления с разделением регулирующих и эксплуатационной функции. С учетом ограниченного грузооборота в большинстве африканских портов, а также риска превращения государственной монополии в частную целесообразной считается концепция порта, сдающего в эксплуатацию свои портовые мощности".

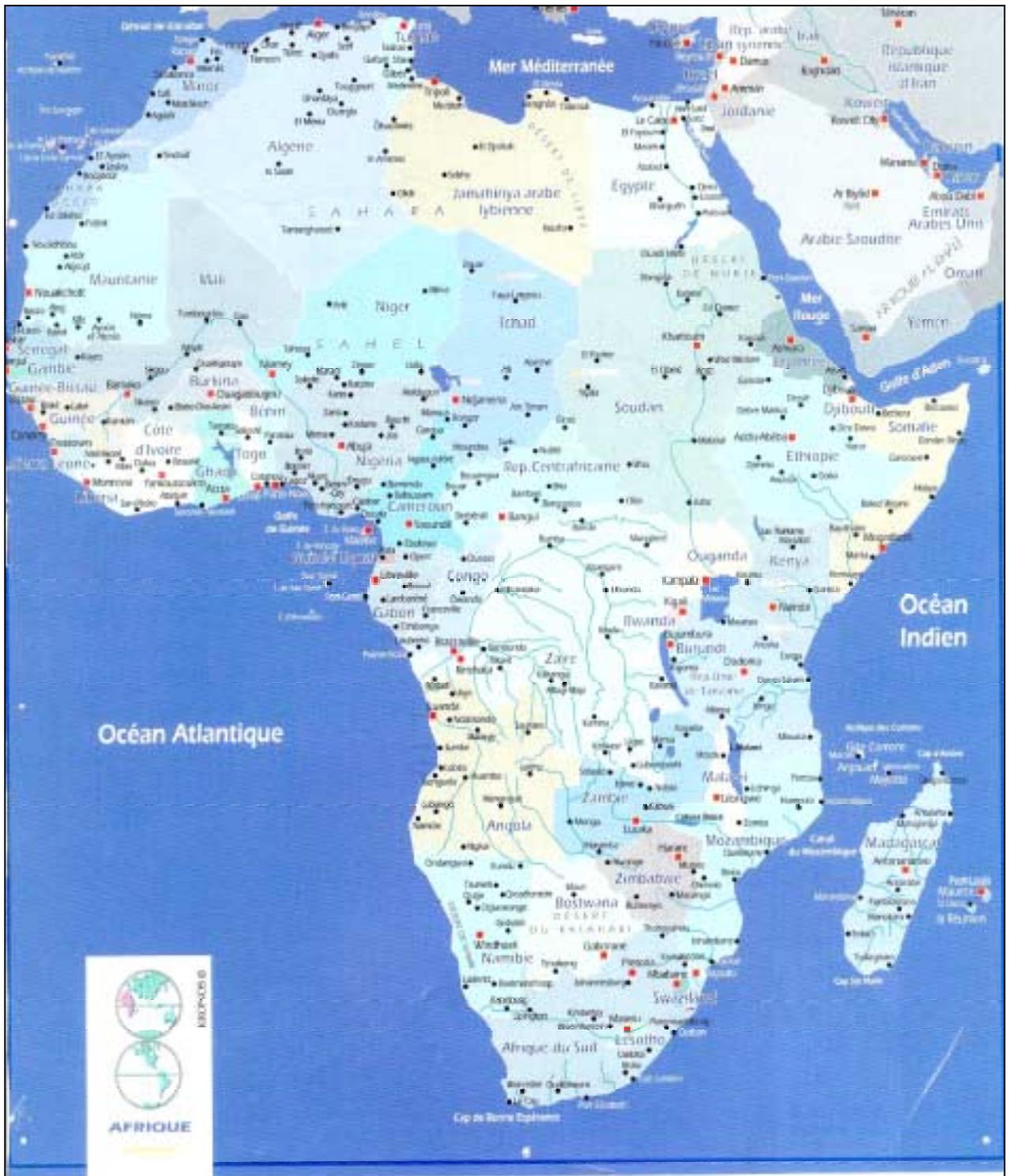
СОДЕРЖАНИЕ

		<u>Стр.</u>
Резюме		1
Карта африканских портов.....		4
Сокращения		5
	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
Введение	1 - 4	7
I. Глобализация и реформы в области портов.....	5 - 10	8
II. Общее положение портов в Африке	11 - 14	11
III. Расходы на морские перевозки и портовая инфраструктура ...	15 - 18	14
IV. Методы и формы участия частного сектора в работе африканских портов	19 - 22	16
V. Положение в регионе и партнерство частного и государственного секторов.....	23 - 28	20
VI. Реформы, направленные на коммерциализацию африканских портов.....	29	23
VII. Последствия участия частного сектора для занятости	30 - 32	24
VIII. Показатели результативности работы после передачи портовых операций в частные руки.....	33 - 39	25
IX. Ограниченность частных инвестиций в африканских портах .	40 - 42	30
X. Рамки для ведения переговоров и правила конкуренции.....	43 - 45	31
XI. Перспективы приватизации портовой инфраструктуры	46 - 47	33
Заключение	48 - 51	35

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Стр.</u>
<i>Таблицы</i>	
1. Положение в области морского транспорта в Африке	11
2. Модели управления портами до и после реформ.....	13
3. Примеры партнерства частного и государственного секторов в африканских портах	17
4. Институциональные формы участия частного сектора.....	19
5. Региональная конкуренция и поток контейнерных грузов в африканских портах, осуществляющих реформы	21
6. Примеры коммерциализации портов	23
7. Результаты передачи функций управления портом Джибути частному сектору.....	28
8. Сопоставление показателей работы контейнерных терминалов, управляемых органами с разным статусом.....	29
9. Схема реструктуризации и партнерства с частным сектором в порту Мапуту	32
10. Будущие проекты, предусматривающие участие частного сектора.....	34
<i>Диаграммы</i>	
1. Участие частного сектора в осуществлении портовых операций и эксплуатации оборудования.....	22
2. Классификация выгод, полученных после привлечения частного сектора.....	26
<i>Приложения</i>	
I. Выдержка из Белой книги о коммерческой политике портов Южной Африки.....	37
II. Выдержка из документа "Новое партнерство в интересах развития Африки" (НЕПАД).....	40
III. Сопоставление положения в некоторых африканских портах.....	41
IV. Поток контейнерных грузов в африканских портах в 1997-2000 годах .	43
V. Адреса в Интернете некоторых африканских портов и региональных организаций	44
Библиография.....	45

Карта африканских портов



Сокращения

АГПАЕА	Ассоциация по управлению портами восточной и южной частей Африки
АГПАОК	Ассоциация по управлению портами Западной и Центральной Африки
АПГГ	Администрация портов и гаваней Ганы
АФОРКХ	Африканский форум органов по регулированию коммунального хозяйства
ДФЭ	двадцатифутовый эквивалент
ИКТС	"Интернешнл контейнер терминал сервисез"
КТСЮА	Комиссия по транспорту и связи стран южной части Африки
КФМ	"Компания ди портуш и каминьюш ди ферру ди Мозамбик"
КХКЛ	"Карго хэндлинг корпорейшн лтд."
МАМ	Морская администрация Маврикия
МАП	Международная ассоциация портов
МВФ	Международный валютный фонд
МПДК	"Мапуту порт девелопмент компани"
НЕПАД	Новое партнерство в интересах развития Африки
ОАСП	Общеафриканская ассоциация сотрудничества между портами
ОМАОК	Морская организация Западной и Центральной Африки
ОУПГГ	Орган управления портами и гаванями Габона
ПАД	Портовая администрация Дубая
ПАМ	Портовая администрация Маврикия
САДК	Сообщество по вопросам развития южной части Африки
САПО	Южноафриканская компания портовых операций
СЭП	"строительство-эксплуатация-передача"
ТИКТС	"Танзания интернешнл контейнер терминал сервисез"
УТФП	Управление торгового флота и портов Туниса
УЭП	Управление по эксплуатации портов
ХПХ	"Хатчинсот порт холдингз"
ЮАПНА	Союз портовых администраций Северной Африки
ЮНКТАД	Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию

Выдержка из интервью, данного Генеральным директором Портовой администрации Южной Африки и Председателем АГПАЕА Сиябонгой Гамой в декабре 2001 года для Бюллетеня Ассоциации по управлению портами восточной и южной частей Африки (АГПАЕА) (выпуск за первый квартал 2002 года): *"Концепция портовой администрации, сдающей в эксплуатацию частному сектору свои портовые мощности и дающей ему возможность заниматься погрузочно-разгрузочными работами, начинают действительно приносить свои плоды. Благодаря ей руководство портов имеет достаточно времени для того, чтобы анализировать результативность работы портов и возможные способы ее совершенствования и повышения эффективности и таким образом по-настоящему придать новую динамику их работе"*.

Выдержка из Абиджанской декларации, принятой на первой Общеафриканской конференции портов (10-12 декабря 2001 года): Конференция "подтверждает необходимость принятия африканскими государствами и субрегиональными экономическими группами согласованной политики в области развития транспортной инфраструктуры в целом и портов в частности (через которые проходят 90% внешнеторговых грузов стран континента) с учетом их функций в качестве платформ для осуществления торговых операций; призывает к развитию партнерства между государственным и частным секторами в вопросах финансирования портовой инфраструктуры и управления ею".

Введение

1. На своей десятой сессии (Бангкок, 12-19 февраля 2000 года) Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД-Х) обратилась к секретариату с просьбой продолжать оказывать развивающимся странам помощь в решении проблем, связанных с предоставлением международных транспортных услуг, с тем чтобы они могли более эффективно участвовать в процессе глобализации. Расходы на морские и наземные перевозки в них чрезмерно высоки и являются серьезным препятствием для доступа на зарубежные рынки. Порты играют ключевую роль в облегчении международной торговли, выступая местом стыковки различных видов транспорта и единственной точкой доступа к международному товарообмену. Значительное влияние на стоимость перевозки товаров оказывают уровень развития инфраструктуры и качество портовых услуг. Поэтому улучшение показателей работы портов может содействовать улучшению состояния внешней торговли страны. До настоящего времени деятельность ЮНКТАД в этой области была направлена главным образом на повышение эффективности существующих портовых мощностей путем подготовки и распространения исследований и технических докладов, а также осуществления проектов группового обучения и оперативных проектов.

2. Однако в последние годы произошли значительные изменения в институциональной структуре портов, в том числе в связи с повышением роли частного сектора. Во второй половине 2001 года ЮНКТАД провела обследование¹ среди 50 африканских портов, основной целью которого было изучение различных форм участия частного сектора в управлении портами и в их развитии, а также приватизированных секторов. Проведенное обследование преследовало также цель проанализировать влияние партнерства между государственным и частным секторами на занятость, цены на предоставляемые услуги, показатели производственной деятельности и взаимоотношения между государственным и частным секторами.

¹ Обследование, посвященное изучению опыта участия частного сектора в работе африканских портов, было проведено с помощью соответствующего вопросника и охватывало 50 портов всех регионов континента. Было получено 34 ответа по 46 портам. В 2000 году на долю этих портов, согласно оценкам, приходилось 92% общего потока контейнерных грузов. В двадцатифутовом эквиваленте (ДЭФ), прошедших через все африканские порты, ответы были представлены (даже в случае портов, находящихся в частном управлении) портовыми администрациями или министерствами, в чьем ведении находятся порты. Результаты данного обследования опубликованы не будут.

3. На основе результатов этого обследования в настоящем исследовании анализируются институциональные изменения, происшедшие в портовом секторе Африканского континента, а также приводится информация о выбранных направлениях реформ и их влиянии на основные показатели. Цель заключается в том, чтобы предоставить директивным органам и администрации африканских портов, намечающих проекты по привлечению частных операторов к осуществлению портовых операций, полезную информацию с учетом опыта портов, работающих в аналогичных условиях.

4. В 1995 году секретариат ЮНКТАД провел исследование², в котором для руководящих кадров портов сформулированы рекомендации по вопросам дерегулирования, использования коммерческих методов работы и приватизации применительно к портам. Затем в 1998 году было подготовлено еще одно исследование³, в котором содержались рекомендации относительно приватизации портовых объектов, касавшиеся главным образом договоров о передаче в долгосрочную концессию портовых терминалов, обычно на 20 и более лет. Ценность данного исследования заключалась также в том, что в нем были даны показатели оценки возможных последствий применения различных вариантов и элементов, облегчающие выбор наиболее подходящих подходов. Кроме того, в исследовании рассматривался вопрос о финансовых и производственно-хозяйственных показателях деятельности, без которых невозможно должным образом осуществить процесс приватизации.

I. Глобализация и реформы в области портов

5. В 90-е годы процесс глобализации с его широкомасштабными тенденциями к дерегулированию и либерализации вызвал изменения в структуре мировой экономики. Под его влиянием появились новые проблемы и возможности и в портовом секторе: портам все чаще приходится, реагируя на происходящие процессы, выступать в качестве комплексных транспортных центров и логистических платформ, а также приспособливаться к изменениям в отрасли (контейнеризация, укрупнение судов, внедрение новых коммуникационных технологий и т.д.), что требует значительных инвестиций в оборудование⁴. Чтобы адаптироваться к таким новым условиям,

² UNCTAD, *Comparative analysis of deregulation, commercialization and privatization of ports* (UNCTAD/SDD/PORT/3), 1995.

³ UNCTAD, *Guidelines for Port Authorities and Governments on the privatization of port facilities* (UNCTAD/SDTE/TIB/1), 1998.

⁴ Например, в настоящее время стоимость современного порталного крана для контейнеров превышает 6 млн. евро.

характеризующимся слияниями, созданием союзов, налаживанием кооперационных связей между предприятиями и т.д., сектор морских перевозок начал осуществлять стратегии, направленные на внедрение новшеств, повышение производительности и снижение издержек.

6. Ввиду размера инвестиций, необходимых для развития портов и высокой стоимости их финансирования, особенно в условиях роста контейнеризации, государственные органы и портовые администрации во всех регионах мира столкнулись с неотложной необходимостью осуществления новых реформ и эффективных стратегий для привлечения частного финансирования. Партнерство с частным сектором обеспечит повышение эффективности услуг, а также соответствующую эксплуатацию и обновление оборудования и его надлежащую производительность.

7. На протяжении последнего десятилетия как в развивающихся, так и в развитых странах проводились реформы в области управления портами с участием частного сектора, при этом использовались самые разные методы: от передачи управленческих функций и разного рода концессий до частичной или полной приватизации. Некоторые развивающиеся страны, например Аргентина и Чили, стали первопроходцами в приватизации инфраструктуры и портовых операций⁵. Снова возник вопрос о традиционных методах управления. Вовлечение частных предприятий в процесс управления привело к пересмотру организационной структуры портов. Деятельность частного сектора постепенно охватывала все портовые операции, которые традиционно находились в ведении государственного сектора, и теперь портовая администрация все чаще выступает в роли органа, сдающего в эксплуатацию свои портовые мощности.

⁵ Согласно определению ЮНКТАД "приватизация - это передача прав собственности на имущество или услуг из государственного сектора в частный" (UNCTAD/SDTE/TIB/1).

8. Такое открытие доступа национальным и иностранным частным операторам⁶ дало портам возможность использовать практический опыт частного сектора, прежде всего крупных операторов, работающих с большим числом портов, в вопросах управления, налаживания контактов, модернизации информационных систем и привлечения средств для финансирования инвестиций и технического обслуживания инфраструктуры. По данным Всемирного банка, только в 2000 году объем инвестиций частного сектора в портовые проекты, реализуемые в развивающихся странах, составил 2 632 млн. долл. США против 304 млн. долл. США в 1992 году. Среди основных результатов сотрудничества частного и государственного секторов следует отметить прежде всего повышение производительности операций, увеличение грузопотока, снижение портовых издержек и т.д. Благодаря ряду примеров успешного опыта, в частности в Буэнос-Айресе⁷ и Панаме, в настоящее время признается, что партнерство частного и государственного секторов в осуществлении портовых операций, помимо всего прочего, ведет к уменьшению административного бюрократизма, и многочисленных звеньев контроля.

9. Международным финансовым учреждением, к которому развивающиеся страны чаще всего обращаются за советами и/или кредитами при осуществлении стратегий, направленных на открытие частному сектору доступа к портовым операциям, особенно в рамках программ структурной перестройки, является Всемирный банк. Сознвая новые задачи и острую необходимость в подготовке кадров в данной сфере, Банк разработал в 2001 году Руководство по реформе в области портов, в котором представлена модель развития портового сектора. Оно призвано содействовать успешной реализации директивными органами или органами, на которые возложено осуществление реформ, стратегий реформирования системы управления и развития портов. В нем анализируются различные методы участия частного сектора, а также правовые и хозяйственные последствия их применения для портов. Удобное в использовании руководство содержит описание инструментария и конкретных примеров партнерства государственного и частного секторов и состоит из восьми модулей, посвященных, в частности, роли портов, возможным вариантам развития портов, финансовым последствиям реформ и социальным реформам. Оно имеется на КД-ПЗУ и в Интернете (<http://www.worldbank.org/html/fpd/transport/ports/toolkit.htm>).

⁶ По данным Международной ассоциации портов (МАП), "приватизированными являются менее 10% портов мира, а остальные порты в подавляющем большинстве случаев имеют смешанную структуру, включающую портовую администрацию и частную компанию-концессионер" (Заключительный доклад Рабочей группы МАП по институциональным реформам, апрель 1999 года).

⁷ См. "Global Economic Prospects", Banque mondiale, 2002.

10. В январе 2002 года Ассоциация по управлению портами восточной и южной частей Африки (АГПАЕА) организовала на Маврикии совместно со Всемирным банком семинар, посвященный этому руководству. Цель совещания заключалась в том, чтобы, с одной стороны, ознакомить руководящие кадры портов региона с данным инструментом, разъяснив как его использовать, а с другой стороны, осуществить обмен опытом в налаживании партнерства между частным и государственным секторами.

II. Общее положение портов в Африке

11. В Африке порты являются исключительно важными субъектами национальной экономики стран: они играют первостепенную роль в облегчении процесса интеграции стран континента в международный рынок, поскольку на морские перевозки приходится 90% внешней торговли Африки. Таким образом, существование эффективно работающего порта - это нечто большее, чем просто необходимость. Процесс реформ не обошел континент стороной, хотя, в отличие от Латинской Америки и Восточной Азии, размах реформ здесь меньше. В начале 2000 года данный процесс ускорился.

Таблица 1 - Положение в области морского транспорта в Африке

Население (млн. чел.)	819,8	При общей площади 30 328 662 км ² Африканский континент, на котором находятся 53 страны, в том числе 38 стран, имеющих выход к морю, и 15 стран без выхода к морю, насчитывает 80 портов, обслуживающих международные и региональные перевозки. В 2001 году эти порты обработали 750 млн. т грузов и нефтепродуктов (из которых 27% приходилось на Южную Африку), что составляет 6,3% мирового грузопотока. Данный показатель весьма скромнен по сравнению с показателями других развивающихся стран, где объемы перевозок являются гораздо более значительными: в Азии он в семь раз больше, в Латинской Америке - в два раза. Эти порты, являющиеся членами региональных ассоциаций (АГПАЕА, АГПАОК и ЮАПНА), в декабре 2001 года объединились в Общеафриканскую ассоциацию сотрудничества между портами (ОАСР).
ВВП (млн. долл. США)	518,9	
ВВП на душу населения (долл. США)	633	
Импорт (сиф, млн. долл. США)	126,8	
Экспорт (фоб, млн. долл. США)	105,2	
Сальдо торгового баланса (млн. долл. США)	-21,6	
Сальдо торгового баланса (% от объема экспорта)	-20,5%	
Объем внешней торговли в % от ВВП	44,7%	
Объем морских перевозок в 2001 году (млн. т)	750	
Транспортные расходы в % от стоимости импорта в 2001 году	12,97	
Транспортные расходы в % от стоимости импорта (сиф) в Южной Африке в 2001 году	10,55	

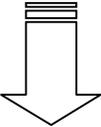
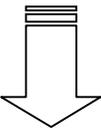
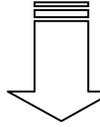
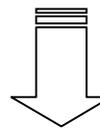
Источник: секретариат ЮНКТАД.

12. Органы, которым подведомственны африканские порты, приступили к осуществлению реформ и начали привлекать к участию в этом процессе частный сектор (на разных этапах) в зависимости от того, какая модель управления портами преобладала (модель франкоговорящих или англоговорящих стран) (таблица 2). Первоначально они, как правило, проводили институциональные реформы, предоставляя портам статус самостоятельного предприятия и переводя их на принципы коммерческого управления.

Впоследствии немалое число стран привлекли частных операторов к эксплуатации портов и управлению ими. Первопроходцем в этом деле был Мозамбик, где приватизация была начата в конце 90-х годов и затронула все порты страны. К концу 2002 года свое портовое оборудование передали в концессию всего восемь стран Африки, находящихся к югу от Сахары.

13. Кроме того, эти реформы во многих случаях были начаты под давлением региональной конкуренции или международных финансовых учреждений в целях прежде всего повышения эффективности и производительности работы портов. Следует отметить, что в Африке в других транспортных секторах, например в области аэропортов и железных дорог, реформы носили более смелый характер, что объясняется геостратегическим положением, экономическим значением и сложностью портовой деятельности, требующей участия многочисленных операторов.

Таблица 2 - Модели управления портами до и после реформ

<p>Преобладающая модель</p> <p>Портовая администрация</p> <p>Конкуренция</p> <p>Реформы в области портов</p> <p>Партнерство с частным сектором</p>	<p>Модель франкоговорящих стран</p>  <p>Порт, сдающий в эксплуатацию свои портовые мощности (<i>Landlord</i>): Погрузочно-разгрузочные, стивидорные, складские и прочие операции выполняют частные операторы</p> <p><i>Открытая конкуренция</i> Примеры: Сенегал, Кот-д'Ивуар, Джибути, Бенин, Камерун и т.д.</p>  <p>Нет разделения между функциями регулирования и осуществлением операций</p> <ul style="list-style-type: none"> - Концессия терминалов - Привлечение частного сектора к строительству новых терминалов 	<p>Модель англоговорящих стран</p>  <p>Порт-оператор: контроль за всеми операциями и управление ими осуществляет сама портовая администрация</p> <p><i>Слабая конкуренция</i> Примеры: Гана, Нигерия, Кения, Танзания и т.д. Другие группы: Марокко, Тунис, Судан и т.д.</p>  <p>Разделение между функциями регулирования и осуществлением операций</p> <ul style="list-style-type: none"> - Концессия терминалов - Передача погрузочно-разгрузочных и иных операций в руки частного сектора
---	---	---

14. Обследование ЮНКТАД (см. выше сноску 1) показало, что частный сектор участвует в работе 24 портов (70,6%), 7 портов (17,6%) планируют привлечь к работе частных операторов до 2005 года, а остальные порты, т.е. 11,8%, не предоставили конкретной информации. В качестве первоочередных целей налаживания партнерства с частным сектором портовые администрации стран Африки указали прежде всего повышение производительности, эффективности и качества обслуживания (45%), модернизацию инфраструктуры (17%) и привлечение частных инвесторов (17%). Во вторую очередь они указали привлечение частных инвесторов (25%), а также - в равной мере - повышение производительности (20%) и сокращение портовых издержек (20%).

III. Расходы на морские перевозки и портовая инфраструктура

15. Сопоставление африканских стран с другими развивающимися странами Латинской Америки и Азии позволяет констатировать, что конкурентоспособность африканских стран на международном рынке ограничивается рядом факторов и что одним из узких мест в доставке товаров является транспортный сектор. Действительно, африканские импортеры и экспортеры сталкиваются с высокими расходами на морские и наземные перевозки. В среднем доля транспортной составляющей⁸ в стоимости внешнеторговых товаров в этих странах на 47% выше, чем в других развивающихся странах, и более чем в два раза выше, чем в развитых странах, где она оценивается в 5,21%. Проблема чрезмерно высоких транспортных расходов наиболее остро стоит в 15 странах континента, не имеющих выхода к морю⁹. По данным Всемирного банка¹⁰, стоимость морской перевозки контейнера из Балтимора в Дар-эс-Салам или Дурбан составляет соответственно 1 000 и 2 500 долл. США. Однако при доставке такого же контейнера в Бужумбуру (Бурунди) и Мбабане (Свазиленд) общая стоимость перевозки достигает соответственно 10 000 и 12 000 долл. США. Согласно одному из исследований ЮНКТАД¹¹, посвященному странам Сообщества по вопросам развития южной части Африки (САДК), не имеющим выхода к морю, наземный транспорт является гораздо более дорогим видом транспорта по

⁸ В Африке (без учета Южной Африки) расходы на транспортировку и страхование в 2001 году составляли 12,97% стоимости импортируемых товаров (в ценах каф); см. *Обзор морского транспорта*, 2002 год (таблица 14), ЮНКТАД.

⁹ В 2001 году доля транспортной составляющей у этих стран оценивалась в 20,8%, т.е. в четыре раза превышала средний мировой показатель.

¹⁰ "Prospects for Development", Banque mondiale, 2002.

¹¹ "East Africa: Transport cost, competitiveness and export performance", документ, подготовленный Е. Мбули для *Совещания по вопросам торговли и транспорта*, Занзибар, 6-8 декабря 2001 года.

сравнению с остальными: например, при перевозке контейнера с импортным грузом расходы на его наземную перевозку могут в 4 раза превышать расходы на его морскую перевозку. Такие дополнительные расходы, серьезно сказывающиеся на конкурентоспособности стран, объясняются не только расстоянием. В портах чрезмерно высокие расходы обусловлены главным образом существованием длинных очередей, простоями, низкой производительностью, а также недостаточностью и неэффективностью обслуживания.

16. Портовая инфраструктура находится в целом в хорошем состоянии, но из-за нехватки государственных ресурсов возможности ее обновления и технического обслуживания являются ограниченными и не позволяют адаптировать их работу к условиям усиливающейся конкуренции в данном секторе. Согласно нашему обследованию, 59% африканских портов оснащены контейнерными терминалами, и в 2000 году поток контейнерных грузов, проходящих через порты континента, составил, по оценкам, 7,2 млн. ДФЭ, или 3,5% их мирового объема¹².

17. В то же время в другом обследовании ЮНКТАД¹³, которое было проведено в 1989 году в четырех странах, указывалось, что "успехи более заметны в тех случаях, когда порты, даже находящиеся под государственным контролем, имеют перед собой цели и могут использовать коммерческие концепции, основанные на принципах гибкости и адаптации к рыночным изменениям". Это обследование, хотя оно было проведено достаточно давно, продемонстрировало, что конкурентоспособность африканских портов ограничивается прежде всего влиянием факторов институционального характера и неадекватным управлением.

а) Институциональные трудности вкратце могут быть сформулированы следующим образом:

- таможенное оформление товаров занимает в портах много времени из-за неэффективности действий других партнеров¹⁴;

¹² Bulletin sur les Transports no. 21, CNUCED 2001.

¹³ "Human Resources and Institutional Development in African Ports", UNCTAD, mars 1990 (RAF/89/028).

¹⁴ Наблюдающаяся с июня 2001 года перегруженность порта Лагос была вызвана главным образом введением новых таможенных процедур и привела к переориентации перевозок на порты соседних стран и увеличению расходов.

- процедуры устарели, и не хватает людских ресурсов;
- при расчетах с соседними странами, не имеющими выхода к морю, существуют трудности, связанные с обменными курсами.

b) Что касается управления, то менеджеры не имеют достаточной свободы действий для введения новых методов управления вследствие политического вмешательства и многочисленных проверок со стороны государственных органов, в результате чего у компетентного персонала нет соответствующей мотивации.

18. Помимо таких трудностей на работе большинства африканских портов сказываются также другие внешние факторы, которые оказывают неблагоприятное влияние как на развитие портов, так и на привлечение частных партнеров. К этим факторам относятся прежде всего:

- a) узость местных рынков: если не считать некоторых стран, например Южной Африки, Египта и Нигерии, то в большинстве портов общий объем обрабатываемых грузов составляет менее 10 млн. т в год, и лишь в 10 портах общий поток контейнерных грузов превышает 200 000 ДФЭ в год;
- b) недостаточное развитие системы наземных перевозок по автомобильным и железным дорогам, снижающее эффективность усилий по улучшению логистики портов;
- c) местные социально-правовые условия.

IV. Методы и формы участия частного сектора в работе африканских портов

19. В этом контексте в конце 90-х годов перед африканскими странами встал вопрос о том, как портовым администрациям повысить производительность и конкурентоспособность портов. Чтобы адаптироваться к новым требованиям рынка в условиях жестких бюджетных ограничений, портовые администрации, нередко под сильным давлением со стороны международных финансовых организаций (МВФ и Всемирного банка), приступили к осуществлению реформ в целях создания в портах самостоятельной, коммерческой и динамичной системы управления с передачей различных функций другим субъектам. В условиях усиления конкуренции и технологических изменений обойтись без партнерства с частным сектором стало невозможно.

20. Страны континента все лучше понимают значение сотрудничества с частным сектором¹⁵ в качестве средства получения дополнительных финансовых ресурсов для модернизации портов и источника опыта в области управления и повышения производительности, накопленного частными предприятиями, главным образом иностранными.

Выдержка из главы документа "Новое партнерство в интересах развития Африки (НЕПАД)", посвященной вопросам инфраструктуры: "Налаживание и укрепление партнерских отношений между государственным и частным секторами и предоставление концессий на строительство, расширение и эксплуатацию портов, автомобильных и железных дорог и морских коммуникаций".

21. Первые наиболее крупные приватизационные проекты были осуществлены в конце 90-х годов главным образом в регионе восточной и южной частей Африки, что выглядело контрастом по сравнению с положением в западной и северной частях континента. К настоящему времени полномасштабное вовлечение частного сектора в процессы управления портами и их развития, особенно вовлечение международных операторов, работающих с большим числом портов, достигнуто в трех странах (таблица 3): Джибути, Мозамбике и Танзании. Методы вовлечения частного сектора, круг охватываемых операций, используемое оборудование и процесс осуществления реформ различались между этими тремя странами.

Таблица 3 - Примеры партнерства частного и государственного секторов в африканских портах

	Дата	Вид договора	Период	Операторы	Инвестиционная программа
1 - Мозамбик, порт Бейра	октябрь 1998 года	концессия	25 лет	"Корнелдер де Мозамбик"	13 млн. долл. США
2 - Мозамбик, порт Накала	январь 2000 года	концессия	15 лет	СКДН	52 млн. долл. США ^a
3 - Танзания, контейнерный терминал в порту Дар-эс-Салам	апрель 2000 года	концессия	10 лет	ИКТС/ХПХ	6,5 млн. долл. США
4 - Международный автономный порт Джибути	май 2000 года	управление	20 лет	Международный порт Дубай	54 млн. долл. США
5 - Мозамбик, порт Мапуту	сентябрь 2000 года	концессия	15 лет	"Мерси докс" (МПДК)	50-100 млн. долл. США

^a Объем инвестиций для всего "Накальского коридора развития".
Источник: секретариат ЮНКТАД.

¹⁵ В программе НЕПАД особый упор делается на важном значении частных инвестиций для улучшения инфраструктуры и развития континента (см. www.NEPAD.org).

22. Согласно обследованию, наиболее широко распространенной формой партнерства государственного и частного секторов является концессия (СЭП), на долю которой приходится 40% всех проектов участия частного сектора в работе африканских портов, затем следуют контракты на управление и приватизацию, составляющие соответственно 25,3% и 22,7%. Сдача оборудования в аренду операторам используется лишь в 9% портов. Различные формы сотрудничества с частным сектором в портах африканских стран можно отнести к следующим основным группам:

- a) контракты на управление всеми портовыми операциями: Джибути;
- b) передача в концессию существующих терминалов: Дар-эс-Салам, Бейра, Дуала и т.д.;
- c) передача в концессию новых терминалов (контейнерных, для массовых грузов и т.д.): Дакар, Абиджан, Ломе и т.д.

Таблица 4 - Институциональные форматы участия частного сектора

<p>Контейнерный терминал порта Дар-эс-Салам (Танзания)</p> <p>В 1998 году правительство Танзании разработало план приватизации портов, и в августе 1999 года в рамках этого процесса были проведены торги. В апреле 2000 года консорциуму "Танзания интернешнл контейнер терминал сервисез" (ТИКТС) была предоставлена десятилетняя концессия на управление контейнерным терминалом порта Дар-эс-Салам; он начал свою деятельность в августе 2000 года. В состав ТИКТС входят:</p> <p>1 - "Интернешнл контейнер терминал сервисез" (ИКТС) и "Интернешнл холдингз корп.": 70% и 2 - местное предприятие "Вертекс файнэншл сервисез" (30%).</p> <p>В соответствии с заключенными с администрацией соглашениями ТИКТС должен:</p> <ul style="list-style-type: none"> * ежегодно вносить арендную плату в размере 3,68 млн. долл. США; * оплачивать сбор в размере 13 долл. США за каждый обрабатываемый в терминале контейнер; * сокращать на протяжении пяти последующих лет расходы на обработку контейнеров на 3% год; * добиться производительности 20 движений в час в течение второго-четвертого годов эксплуатации и 25 - в течение пятого-десятого годов эксплуатации; * провести работы по модернизации контейнерного терминала на сумму 6,5 млн. долл. США; * обеспечивать техническое обслуживание оборудования. <p>В июне 2001 года ИКТС продала свою долю акций компании "Хатчинсон порт холдингз" (ХПХ).</p>	<p>Порт Мапуту (Мозамбик)</p> <p>Три основных порта Мозамбика, Мапуту, Бейра и Накала, представляют собой узловые перевалочные центры крупной региональной транспортной системы. В сентябре 2000 года власти Мозамбика передали управление портом Мапуту в частные руки, подписав соглашение о его передаче в концессию на 15 лет с консорциумом в составе:</p> <p>1 - трех международных компаний ("Мерси докс энд харбор" (18,3%), "Скранска" (16,3%) и "Лисконт" (14,8%) и</p> <p>2 - "Компания ди портуш и каминьюш ди ферру ди Мозамбик" (КФМ), доля которой составляет 33%, и компанией "Жесториш ди Мозамбик" (16%). Новая компания называется "Мапуту порт девелопмент компани" (МПДК). Все материальное имущество остается собственностью государства, и основные положения соглашений предусматривают:</p> <ul style="list-style-type: none"> * арендную плату в размере 5 млн. долл. США в год; * отчисления в размере 10% валового дохода в течение первых 5 лет, а затем - 12,5% и 15% в каждый последующий пятилетний период. <p>В ходе этого процесса была произведена реструктуризация КФМ, являющейся крупнейшим работодателем в Мозамбике, и предполагается преобразовать ее в холдинг, на который будет возложен контроль за концессионными договорами в отношении портов и железных дорог страны.</p>
--	--

V. Положение в регионе и партнерство частного и государственного секторов

23. Согласно нашему обследованию, наиболее значительные показатели участия частного сектора были отмечены в Северной Африке и в регионе восточной и южной частей Африки, где они составили соответственно 41,7% и 37,5%. В регионе восточной и южной частей Африки это является результатом проявляющейся на региональном уровне политической воли правительств стран - членов САДК¹⁶, которые признали ограниченность имеющихся у них финансовых и технических средств и соответствующих знаний для модернизации и повышения эффективности их национальных и региональной транспортных систем¹⁷. В своем протоколе по транспорту¹⁸ они подчеркнули необходимость создания благоприятных и либеральных условий для стимулирования процесса развития партнерства с частным сектором в хозяйственной деятельности и в сфере инвестиций. Применительно к портовому хозяйству САДК рекомендует своим членам использовать в рамках партнерства между частным и государственным секторами модель порта, сдающего в эксплуатацию свои портовые мощности¹⁹.

24. Следует отметить, что в регионе САДК находятся порты, отличающиеся наибольшей открытостью по отношению к частным - местным и международным - операторам, например порты Дар-эс-Салам, Мапуту, Накала и т.д. Эти порты получают также выгоды от широкомасштабной региональной стратегии, которая предусматривает создание ряда региональных коридоров с участием частного сектора: коридора Мапуту, коридора Уолфиш-Бей, тазарского (Танзания-Замбия) и Накалского (Малави-Мозамбик) коридоров развития.

25. Важнейшими факторами, стимулирующими реформы в африканских портах и привлекающими частный сектор, являются региональная конкуренция за осуществление выгодных транзитных перевозок и перевалочных операций для внешней торговли соседних стран, не имеющих выхода к морю, а также значительный потенциал портов. Из таблицы 5 видно, что наибольший прогресс в осуществлении реформ, направленных на открытие доступа частному сектору, был достигнут в тех портах, которые обслуживают

¹⁶ За исключением Республики Джибути, которая не является членом САДК.

¹⁷ 24-26 апреля 2002 года Комиссия по транспорту и связи стран южной части Африки (КТСЮА) организовала форум, посвященный инвестициям в транспортном секторе (см. вебсайт www.satcc.org).

¹⁸ Тот же источник.

¹⁹ Эту же модель рекомендует своим членам АГПАЕА; см. АГПАЕА, Newsletter, 2-ème trimestre 2002.

значительный район внутри континента и работают в условиях сильной региональной конкуренции. В таких портах доля транзитных грузов является довольно значительной: в порту Джибути, например, в настоящее время доля операций с грузами, предназначенными для Эфиопии, составляет 75%.

Таблица 5 - Региональная конкуренция и поток контейнерных грузов в африканских портах, осуществляющих реформы

Порты	Соседние страны, не имеющие выхода к морю	Порты-конкуренты	Транзитные грузы ^a %	ДФЭ 2000
Абиджан	Мали, Буркина-Фасо, Нигер	Дакар, Tema, Котону, Ломе, Лагос	10,4 ^b	434 600
Дакар	Мали	Абиджан, Банжул, Конакри	3,5	165 000
Дар-эс-Салам	Бурунди, Руанда, Уганда, Конго, Малави	Бейра, Мапуту, Найроби, Дурбан	17	118 000
Джибути	Эфиопия	Асэб, Бербера, Найроби, Аден	75	127 100
Дуала	Центральноафриканская Республика, Чад	Калабар, Порт-Харкорт	7,5	126 900
Дурбан	Ботсвана, Лесото, Малави, Свазиленд, Замбия, Зимбабве	Мапуту	-----	1 291 100
Мапуту	Малави, Замбия, Зимбабве, Свазиленд	Дар-эс-Салам, Дурбан		34 871
Момбаса	Бурунди, Руанда, Уганда, Судан, Демократическая Республика Конго	Дар-эс-Салам, Мапуту	16	236 900
Тема	Буркина-Фасо, Мали, Нигер	Абиджан, Котону, Лагос, Ломе	2,3	209 500

^a Доля в общем объеме грузов, обработанных в 2000 году.

^b В 2000 году объем транзитных грузов, предназначенных для Буркина-Фасо и Мали, составил 7% всего грузооборота порта Абиджан.

Источник: секретариат ЮНКТАД.

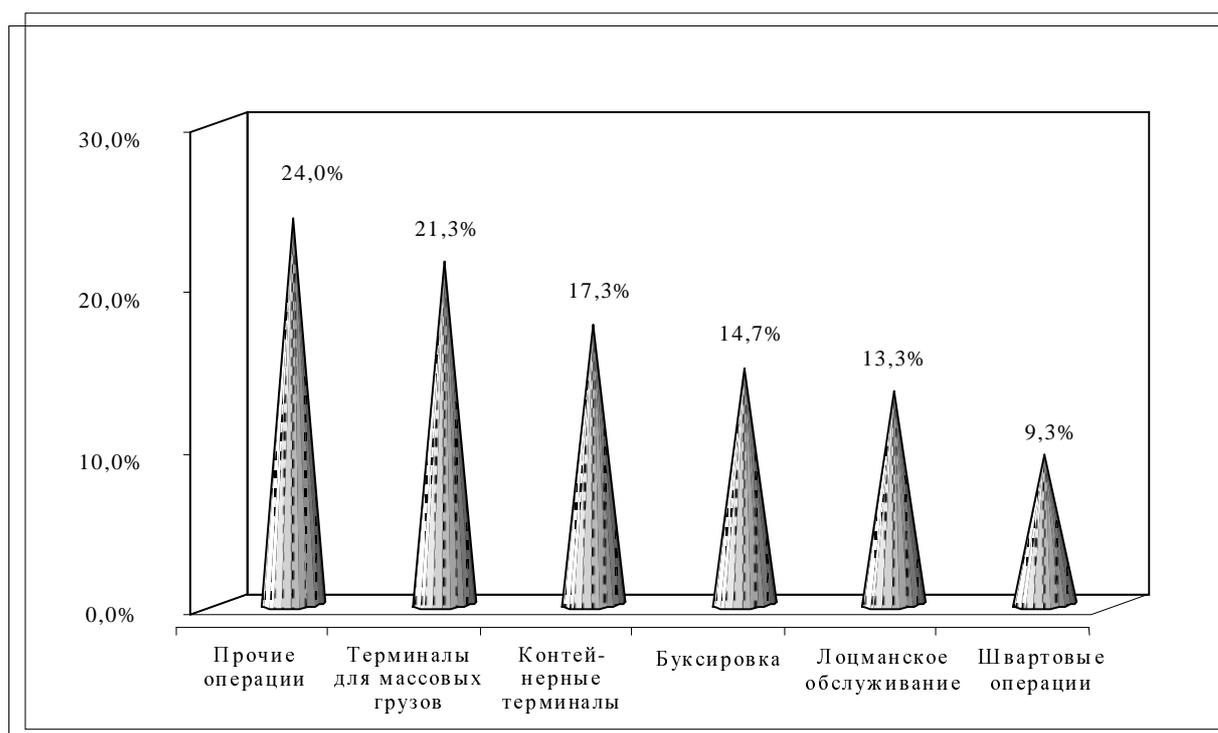
26. Обращает на себя также внимание особенно значительное присутствие предприятий частного сектора или их интерес в случае портов, которые уже вложили средства в портовую инфраструктуру, например в контейнерные терминалы. Контейнерные терминалы существуют во всех портах, перечисленных в вышеприведенной таблице, и в каждом из них, за исключением Мапуту, годовой объем контейнерных грузов превышает 100 000 ДФЭ.

27. Согласно обследованию, с точки зрения структуры деятельности 24% инвестиций частных операторов приходится на "прочие" операции (погрузочно-разгрузочные работы, автопогрузчики, нефтяные терминалы и т.д.), на операции, связанные с терминалами для массовых грузов и 17,3% – на операции, связанные с контейнерными терминалами. Из всех ответивших на вопросник портов контейнерным терминалом располагают

59% портов, а из портов, сотрудничающих с частным сектором, такой терминал имеют 88% портов. Среди последних 57% привлекли частных операторов к операциям, связанным с контейнерными терминалами. Эти операции были организованы в рамках 14 проектов в 12 портах на условиях концессии (64%), контракта на управление (21%) и – в равной мере – приватизации и аренды (по 7%).

28. Открытие доступа частному сектору объясняется также и другими не менее важными факторами, такими, как финансовое положение страны и стратегии экономического развития. Например, в национальной экономике трех стран, порты которых в наибольшей степени открыты для частного сектора (Танзания, Мозамбик и Джибути), нет достаточных финансовых средств и осуществляются программы структурной перестройки.

Диаграмма 1 - Участие частного сектора в осуществлении портовых операций и эксплуатации оборудования



VI. Реформы, направленные на коммерциализацию африканских портов

29. В настоящее время все африканские порты являются государственной собственностью (см. приложение III "Сопоставление положения некоторых африканских портов"), при этом статус государственного порта (монополия на все операции) имеет меньшинство портов. Вместе с тем во всех регионах континента изучается вопрос о проведении институциональных реформ или они уже осуществляются, и одновременно с этим принимаются меры для привлечения местных и международных частных операторов к участию в управлении операциями и сооружении или расширении специализированных терминалов, в частности в Абиджане, Коэге (Южная Африка), Дакаре, Момбасе и Ломе. Разрабатываемые институциональные реформы, например программы реформы в Южной Африке²⁰, Камеруне, Гане (июль 2002 года) или Марокко (конец 2002 года), обычно предусматривают два этапа (таблица 6), заключающиеся в следующем:

а) разделение регулирующих функций и коммерческих операций. Регулирующие функции осуществляет портовая администрация, а операциями занимается самостоятельный субъект частного права (департамент, отдел, компания и т.д.), применяющий методы коммерческого управления;

б) преобразование портовой администрации в орган, который имеет в собственности лишь инфраструктуру и выполняет регулиющую роль и который правомочен передавать в концессию или аренду все или часть своих объектов частным операторам.

Таблица 6 - Примеры коммерциализации портов

Порт-Луи (Маврикий)

1 августа 1998 года вступил в силу новый закон, предусматривающий преобразование Морской администрации Маврикия (МММ) в Портовую администрацию Маврикия (ПАМ). ПАМ сдает в эксплуатацию свои портовые мощности, а единственным оператором Порт-Луи является компания "Карго хэндлинг корпорейшн лтд." (КХКЛ). КХКЛ была создана в октябре 1983 года как частная публичная компания, акции которой принадлежат государству (60%) и ПАМ (40%). В январе 1999 года ПАМ передала КХКЛ в концессию на пять лет контейнерный терминал Маврикия и в мае 1990 года продала ей портовое оборудование. В январе 2000 года ПАМ подготовила новый пересмотренный тариф, а в октябре 2001 года - план развития людских ресурсов. В настоящее время правительство проводит переговоры с международными частными операторами по поводу продажи им доли ПАМ.

²⁰ См. в приложении I выдержку из документа "White paper on national commercial ports policy, 6 March 2002".

Гана

В сентябре 2001 года Администрация портов и гаваней Ганы (АПГГ) приступила к осуществлению первого этапа своей программы приватизации, предусматривающей частичную передачу погрузочно-разгрузочных операций частным компаниям на основе концессии. Второй этап будет осуществляться с июля по декабрь 2002 года, и АПГГ станет органом, сдающим в эксплуатацию свои портовые мощности и осуществляющим регулирующие функции, и будет также обеспечивать взимание платежей с концессионеров. По завершении этого этапа порт Tema будет полностью приватизирован.

Южная Африка

Недавние реформы, проведенные в марте 2001 года, привели к разделению государственной компании "Портнет" на два органа с созданием Портовой администрации Южной Африки, на которую возложены функции регулирования, и Южноафриканскую компанию портовых операций (САПО), которая занимается самими операциями. Оба субъекта являются самостоятельными организациями. Такое разделение функций - первый этап, после которого будет осуществлена передача в концессию частным компаниям портовых операций в семи южноафриканских портах. В настоящее время завершается подготовка нового закона, в соответствии с которым Портовая администрация будет сдавать в эксплуатацию свои портовые мощности. Сейчас САПО осуществляет управление всеми контейнерными терминалами, 77% терминалов для генеральных грузов и 35% терминалов для массовых грузов. Остальные портовые мощности эксплуатируют частные операторы на основе договоров аренды.

VII. Последствия участия частного сектора для занятости

30. Согласно результатам обследования ЮНКТАД, после принятия мер по привлечению частного сектора в разных портах были отмечены²¹ рост (35%), стагнация (35%) и снижение (30%) уровня занятости по сравнению с периодом до начала реформ. Снижение уровня занятости наблюдалось лишь в портах - членах АГПАЕА, а ее рост - только в портах других двух групп (АГПАОК и ЮАПНА). Эти различия, возможно, объясняются тем, что в регионе АГПАЕА находятся страны, которые добились наибольшего прогресса в осуществлении политики по привлечению частного сектора (Джибути, Мозамбик и Танзания).

31. В Мозамбике в ходе приватизационных реформ компания КФМ начала осуществлять крупную программу по сокращению рабочих мест в портах и на железных дорогах: в компании занято более 18 000 работников, численность которых должна была

²¹ В обследовании не изучался вопрос о реформе в сфере занятости, и основное внимание было уделено влиянию партнерства между частным и государственным секторами на уровень занятости.

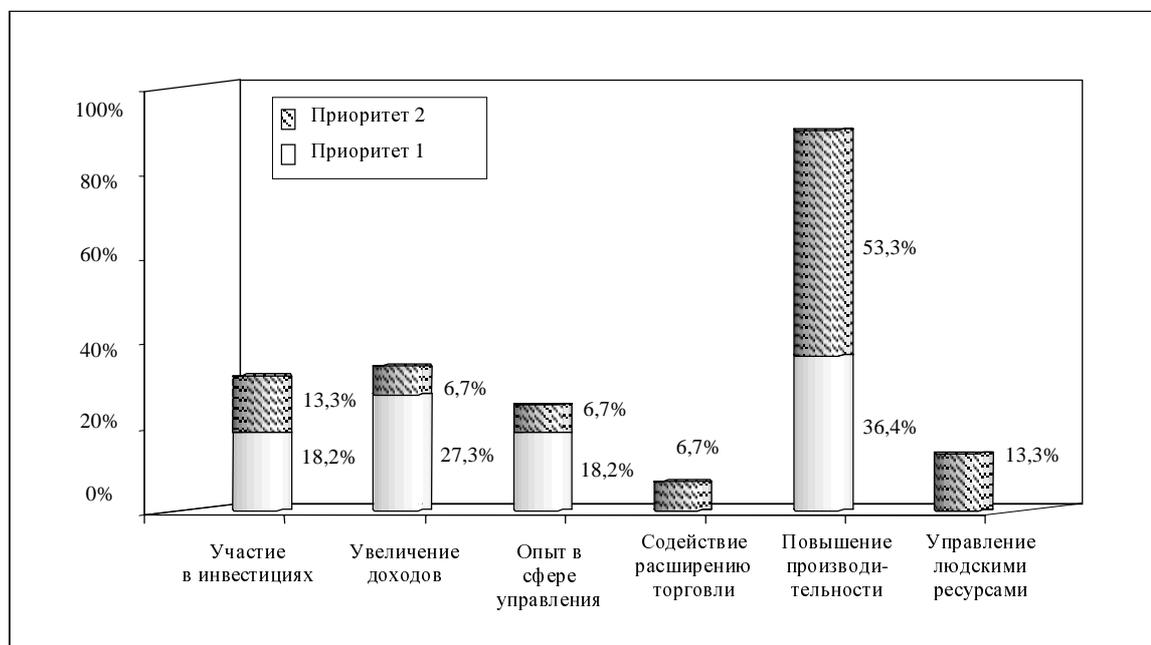
сократиться более чем на 60%. В этой связи КФМ создала техническую группу по кадровым вопросам, которая осуществляет контроль за программой увольнений и социальной интеграции в сотрудничестве с концессионерами. Программа рассчитана на три года, и для ее реализации благодаря взносам правительства (20 млн. долл. США), КФМ (13 млн. долл. США) и Всемирного банка (100 млн. долл. США) предусмотрено выделить 133 млн. долл. США, из которых 80 млн. долл. США будет предназначено для финансирования выходных пособий и программ профессиональной интеграции работников. В порту Мапуту до начала привлечения частного сектора общую численность работников (составляющую, по оценкам, 2 000 человек) планируется сократить на 40%.

32. В Танзании новый оператор контейнерного терминала порта Дар-эс-Салам обязался с согласия портовой администрации уволить весь персонал, численность которого, согласно оценкам, составляет 600 чел., и выплатить им выходные пособия. Затем оператор наймет на работу 300 работников из числа уволенных. В Джибути заинтересованные стороны никаких заявлений по поводу программы увольнений не делали, и вопрос о реформе трудовых соглашений в порту пока еще изучается.

VIII. Показатели результативности работы после передачи портовых операций в частные руки

33. На вопрос о положительных последствиях сотрудничества с частным сектором "приватизированные" порты ответили, что полученные результаты соответствуют ожиданиям, которые они возлагали, начиная процесс привлечения частного сектора к портовым операциям. При классифицировании результатов выясняется, что в обоих случаях (приоритет 1 и приоритет 2) на первом месте среди данных ответов находится повышение производительности (соответственно 36,4% и 53,3%). В то же время такой мало выделяемый в качестве цели реформ элемент, как увеличение доходов портов, при оценке первостепенных выгод, связанных с открытием доступа для частного сектора, получил 27,3%. К другим положительным результатам привлечения частного сектора относятся его участие в инвестиционных расходах и использование его опыта в области управления.

Диаграмма 2 - Классификация выгод, полученных после привлечения частного сектора



34. Наконец, присутствием частных операторов довольны 65% администрации портов, наладивших партнерские отношения с частным сектором. Остальные администрации, т.е. 35%, своего мнения не выразили, при этом о своей неудовлетворенности частным сектором не заявил ни один порт. С другой стороны, среди недостатков участия частного сектора в портовых операциях были отмечены такие аспекты, как увольнение персонала и неконкурентное поведение (по 33% ответов), а также (25%) утрата администрацией контроля над портовыми операциями. Были упомянуты и другие аспекты, например трудности общения между государственными органами, в чьем ведении находятся порты, и частными операторами.

35. Как представляется, пока еще нет конкретных данных, позволяющих проанализировать влияние участия частного сектора на производительность и показатели работы портов в странах континента: опыт в этом плане начал накапливаться сравнительно недавно. В то же время некоторые сопоставимые данные до и после осуществления реформ, полученные из ответов на вопросник, представляются обнадеживающими, и их можно резюмировать следующим образом:

- a) сокращение среднего времени стоянки судов на 9-17%;
- b) прирост годового объема контейнерных грузов от 10% в порту Алжир до 219% в порту Котону;
- c) улучшение количества показателя обрабатываемых контейнеров в час на 118% в Джибути, на 103% в Порт-Луи и на 21,2% в Порт-Саиде.

36. Об улучшении результатов (таблица 7), выразившемся в повышении эффективности операций и росте производительности, свидетельствуют и другие, не связанные с проведенным обследованием предварительные данные по некоторым портам, управляемым предприятиями частного сектора. В этих портах уже в первый год после передачи в частные руки значительно вырос общий объем грузооборота, а прирост объема перевалочных операций выразился двузначными цифрами (см. выше таблицу 6). Такие показатели были достигнуты благодаря совершенствованию методов управления операциями и созданию системы эксплуатации и технического обслуживания существующего оборудования при незначительном объеме новых капиталовложений в инфраструктуру.

37. Вместе с тем другие порты континента, управляемые независимыми государственными структурами, имеющими статус частной компании, также достигли результатов, сопоставимых с результатами портов, находящихся в частном управлении. В качестве примера можно привести управляемый компанией КХКЛ контейнерный терминал Порт-Луи, порты Намибии, управляемые компанией "Нампорт", и Ле-Пор (остров Реюньон). Сопоставление показателей работы контейнерных терминалов портов Дар-эс-Салам и Порт-Луи (таблица 8) свидетельствует о том, что приватизация является не единственным способом повышения результативности работы порта: наилучшим примером в этом плане является порт Сингапур. Государственные предприятия могут добиваться аналогичных, а иногда и лучших результатов, если их деятельность ориентирована на результаты и если они обладают самостоятельностью в принятии решений.

**Таблица 7 - Результаты передачи функций управления портом
Джибути частному сектору**

В условиях сильной конкуренции с портом Аден (управляемым компанией "Йеминвест")^а власти Джибути подписали 8 мая 2000 года соглашение с Портовой администрацией Дубая (ПАД) об эксплуатации и развития порта. Речь идет о контракте на управление сроком 20 лет. Цель властей заключается в оздоровлении практики управления, улучшении качества оказываемых услуг и развитии свободной зоны.

Грузооборот и показатели работы порта Джибути
(в млн. тонн)

ОБЩИЙ ГРУЗООБОРОТ	2000	2001	2001/ 2002
Число судов	1 124	1 018	-9,4%
Общий грузооборот	4 027	4 199	4,3%
Перевалочные операции	380	541	42,4%
Транзитные грузы	3 004	3 135	4,4%
КОНТЕЙНЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ			
ДФЭ	127 126	147 908	16,3%
Тонны	1 040	1 275	22,6%
ДФЭ, импортные транзитные грузы	46 179	49 774	7,8%
ДФЭ, экспортные транзитные грузы	13 393	15 230	13,7%
ДФЭ, перегружаемые грузы	29 532	36 224	22,7%
ДФЭ, порожние контейнеры	33 369	40 957	22,7%
ДФЭ, груженные контейнеры	89 104	101 228	13,6%
Средний срок нахождения контейнера в порту (дни)	20	20	0,0%
Расходы при ввозе контейнера (долл. США/ДФЭ)	253	253	-
Время обслуживания (судо-сутки)	0,56	0,56	-
Время стоянки судов (судо-сутки)	1,32	1,64	25,0%
Эффективность (число движений крана в час)	20	24	20,0%
Занятость причалов (%)	58%	56%	-3,4%
Среднегодовой показатель времени нахождения контейнеров в порту (дни)	25	25	-

Источник: Портовая администрация Джибути

который получила Аэропортовая администрация Дубая.

Уже в первом году после передачи порта в частное управление (июнь 2000 года - июнь 2001 года) были отмечены исключительные результаты по обработке транзитных грузов (+14%) и перевалочным операциям (+86,7%), а средняя производительность (число контейнеров в час) контейнерного терминала возросла на 118%.

В конце 2001 года, несмотря на относительную стагнацию общего грузооборота (основная его часть приходится на эфиопские транзитные грузы (75%), объем которых достиг рекордного уровня в 1999 году^б), поток контейнерных грузов и перевалочные операции значительно возросли (соответственно на 22,6% и 22,7%) после трех лет непрерывного снижения. Во втором квартале 2002 года средняя производительность иногда достигала 31 движения в час.

^а Контейнерным терминалом Адена с марта 1999 года управляет совместное предприятие компаний "ПСА корпорейшн лтд." и "Йемен холдинг лтд.". В 2001 году поток контейнерных грузов возрос на 52%, при этом доля перевалочных операций в нем составила 77%. К настоящему времени объем инвестиций в оборудование достиг более 65 млн. долл. США.

^б Вследствие перенесения в середине 1998 года всех морских перевозок внешнеторговых грузов Эфиопии из порта Асэб в порт Джибути.

Являющееся собственником правительство Джибути не вмешивается в процесс управления, которое передано в ведение управляющего органа, который получает вознаграждение в зависимости от достигнутых результатов. В своих планах ПАД предусматривала увеличить мощности порта со 125 000 ДФЭ до 300 000 ДФЭ - прежде всего за счет улучшения оборудования по перегрузке контейнеров и оптимального управления существующей портовой инфраструктурой. Первыми мероприятиями ПАД стали меры в области информатизации и подготовки кадров, стоимость которых оценивается в 2 млн. долл. США.

Для целей управления ПАД создала центральную группу руководства в составе генерального директора и финансового контролера, которые будут постоянно находиться в порту. К этому следует добавить краткосрочные командировки экспертов, организуемые с целью улучшения эксплуатации конкретных объектов. В среднесрочной перспективе власти Джибути рассчитывают на то, что в порт Джибути будут перенесены некоторые операции, осуществляемые в Дубае, и он станет опорной точкой порта Дубай на Африканском континенте. С тем же расчетом в июне 2002 года был проведен тендер в отношении контракта на управление аэропортом Джибути,

Таблица 8 - Сопоставление показателей работы контейнерных терминалов, управляемых органами с разным статусом

Показатели результативности	Контейнерный терминал Порт-Луи ^а			Контейнерный терминал Дар-эс-Салама		
	декабрь 1999	декабрь 2000	2000/1999	2000	2001	2001/2000
ДФЭ	127 131	150 185	18,1%	111 500	135 400	21,4%
Тонны	1 135 441	1 296 882	14,2%	1 205 800	1 389 700	15,3%
ДФЭ, порожние контейнеры	34 593	45 004	30,1%	28 449	34 213	20,3%
ДФЭ, груженые контейнеры	92 538	105 181	13,7%	83 051	101 187	21,8%
Время обслуживания (судо-сутки)	0,85	0,72	-15,9%	1,2	0,7	-39,2%
Оборачиваемость (судо-сутки)	0,11	0,07	-39,8%	0,2	0,2	-10,0%
Время стоянки судов (судо-сутки)	0,96	0,78	-18,6%	1,4	0,9	-37,9%
Производительность обслуживания судов (число движений/судно/дни)	291	379,4	30,4%	210	371	76,7%
Эффективность (число движений крана в час)	14,4	17,8	23,6%	16	14,2	-11,2%
Занятость причалов (%)	49,4	42,8	-13,4%	48	44	-8,3%
Среднегодовой показатель времени нахождения контейнеров в порту (дни)	6,5	6	-7,7%	26	17	-35,5%

^а За исключением данных по терминалам I и II.

Источник: Портовые администрации Маврикия и Танзании и секретариат ЮНКТАД.

38. Через год после начала деятельности частного оператора контейнерный терминал Дар-эс-Салама достиг впечатляющих результатов: увеличился объем контейнерных перевозок и резко возрос объем перевалочных операций (таблица 8). Значительно возросла эффективность работы терминала - почти на 80%, а среднее время нахождения контейнеров в порту уменьшилось с 26 до 17 дней. К настоящему времени значительно улучшилась средняя производительность, и скорость обработки контейнеров составляет 19-20 контейнеров в час²². За год эксплуатации концессионер добился прибыли в размере 11 млн. долл. США. Менее чем за один год эксплуатации (февраль-декабрь 1999 года) контейнерного терминала Порт-Луи (Маврикий) компанией КХКЛ эффективность его работы увеличилась более чем вдвое, а время ожидания судов в порту уменьшилось более

²² *Containerisation International* (сентябрь 2002 года).

чем наполовину, снизившись с 0,24 до 0,11 дня. В следующем году показатели работы продолжали улучшаться, и производительность возросла более чем на 30%. В настоящее время показатели работы портов Порт-Луи и Ле-Пор (Реюньон) сопоставимы с аналогичными показателями развитых стран и составляют соответственно 19,5 и 22 движений крана в час.

39. Вышеприведенные результаты свидетельствуют о том, что хорошие показатели могут быть также достигнуты при разделении регулирующих функций и функций по осуществлению портовых операций с передачей последних независимому государственному органу, применяющему коммерческие методы управления. Такая форма управления портами, основанная на сдаче портовой администрацией своих портовых мощностей в эксплуатацию в частные руки служит альтернативой частному управлению для малых портов, которым трудно привлечь частный сектор к управлению портовым хозяйством и его развитию и объем грузооборота которых является ограниченным, чтобы вызвать конкуренцию среди операторов.

IX. Ограниченность частных инвестиций в африканских портах

40. В 1990-1999 годах Африканский континент получил лишь 5% от общего притока частных инвестиций частным сектором на развитие инфраструктуры в развивающихся странах оцениваемого в 579,2 млрд. долл. США²³. На транспортный сектор пришлось только 8% совокупного притока частных инвестиций в инфраструктуру африканских стран, тогда как для сектора связи и энергетики доля составила соответственно 47 и 40%. Согласно одному из исследований Всемирного банка, в 1990-1998 годах в африканских странах к югу от Сахары в партнерстве с частным сектором реализовывалось 4 проекта в области портов, стоимость которых оценивалась в 32 млн. долл. США, а в Латинской Америке и Карибском бассейне в этот же период насчитывалось 48 проектов на сумму 2,4 млрд. долл. США.

41. В настоящее время имеется мало достоверных данных для оценки объема инвестиций частного сектора в африканских портах. Результаты обследования ЮНКТАД также недостаточны для того, чтобы можно было дать точные оценки о секторах, в которые направлялись частные инвестиции, и об объеме инвестиций. В то же время из ответов на вопросник следует, что в течение пяти последних лет частный сектор вкладывал средства главным образом в погрузочно-разгрузочное оборудование, на долю которого приходится 55,6% инвестиционных операций в размере от 800 000 долл. США до 30 млн. долл. США. Затем следуют вложения в инфраструктуру (22,2%) и в технические средства информационных систем (16,7%).

²³ Второе совещание Африканского форума органов по регулированию коммунального хозяйства (АФОРКХ), 2-3 мая 2001 года, Аккра (Гана).

42. Такой низкий уровень участия частного сектора в инвестициях в оборудование африканских портов объясняется не только ограниченным грузооборотом и узостью рынка, но и другими факторами, которые проявляются даже в случае осуществления наиболее радикальных реформ и связаны с существующими структурами финансирования:

а) местные банки не склонны выдавать долгосрочные кредиты;

б) подход международных финансовых учреждений к оценке страновых рисков весьма неблагоприятен для финансирования долгосрочных проектов на континенте.

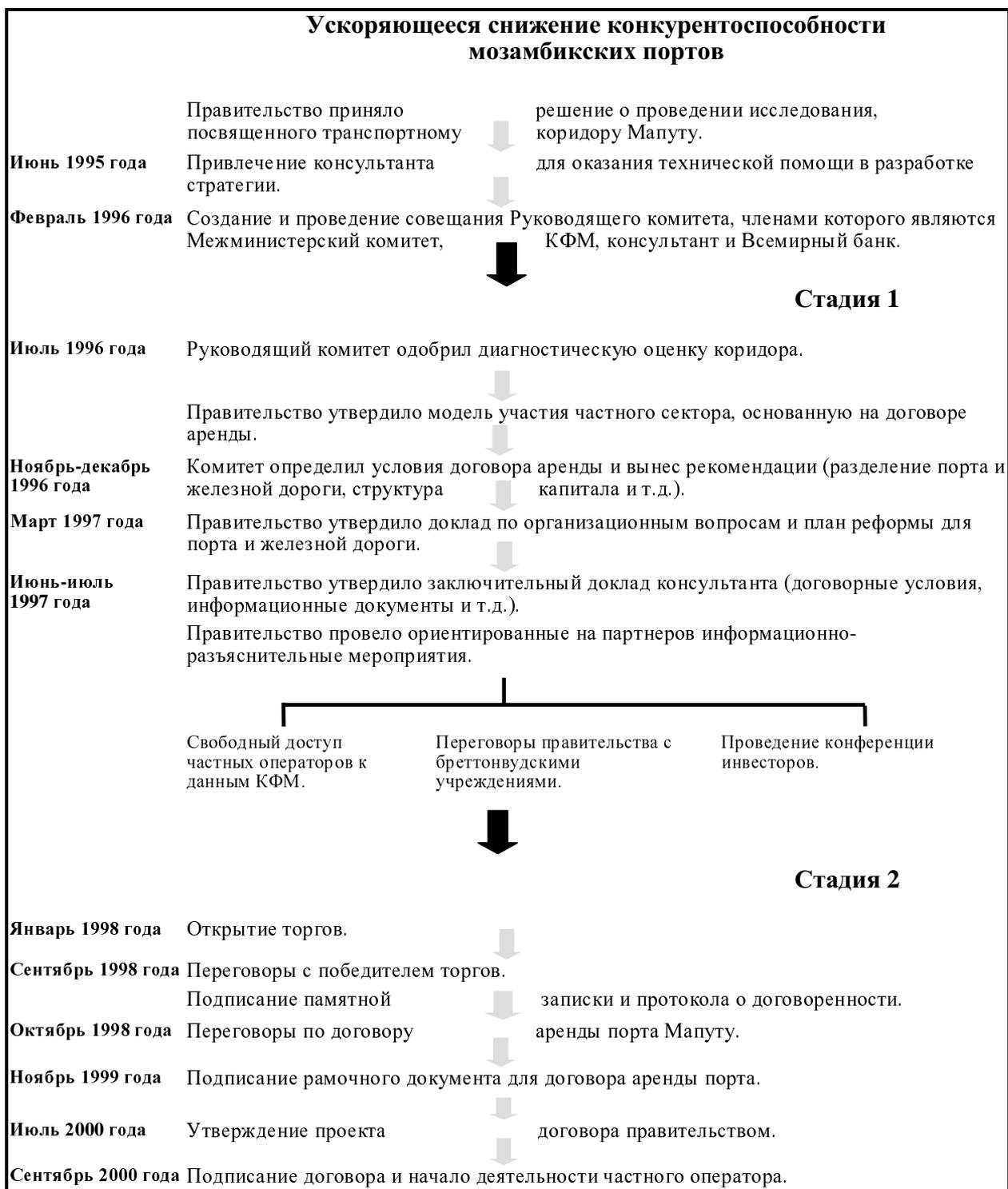
Вследствие этого местные частные компании с трудом находят необходимое финансирование на внутреннем рынке, а крупные международные компании, хотя и располагают достаточными финансовыми возможностями, неохотно идут на инвестирование крупных сумм. Таким образом, этим приходится заниматься органам государственной власти, которые берут на себя решение инвестиционных проблем, выступая гарантами по долгосрочным кредитам, получаемым в таких финансовых учреждениях, как Всемирный банк, Западноафриканский банк развития и т.д. Такие кредиты нередко выдаются при условии передачи финансируемого оборудования и операций в концессию частным партнерам.

Х. Рамки для ведения переговоров и правила конкуренции

43. Рамки для ведения переговоров между частными операторами и государственным сектором во многих случаях не способствуют привлечению частных предприятий. В некоторых проектах партнерства имели место значительные задержки в осуществлении реформ (таблица 9) и сильно затрагивался процесс переговоров. Это отражалось на жизнеспособности проектов и снижало уровень доверия партнеров. В крайних случаях такие задержки приводили к уходу частных операторов, как, например, в порту Момбаса²⁴, где в сентябре 1997 года соответствующее соглашение было аннулировано. Еще одним определяющим элементом любой стратегии партнерства с национальными или зарубежными частными операторами является наличие стабильных социально-правовых, административных и политических условий, обеспечивающих существование компетентных учреждений и четких правовых норм.

²⁴ В сентябре 1996 года компания "Филикстоу порт консалтант ЛТС" подписала с Администрацией портов Кении контракт на управление портом Момбаса в течение 15 месяцев.

Таблица 9 - Схема реструктуризации и партнерства с частным сектором в порту Мапуту



Источник: "Компания ди портуш и каминьюш ди ферру ди Мозамбик" (КФМ).

44. Тем не менее из-за ограниченной конкуренции, обусловленной узостью рынка, важно создать соответствующие институциональные нормы и рамки²⁵, для того чтобы использовать выгоды из присутствия частного сектора в порту, не допуская превращения государственной монополии в частную в случае существования единственного частного оператора или сговора между операторами. Согласно обследованию, адекватным с точки зрения конкуренции сводом регламентационных норм располагают 56,5% портов, уже работающих в партнерстве с частными предприятиями. 16,7% портов, еще не открытых для частного сектора, имеют регламентационную базу, позволяющую не допустить монополистической практики. С другой стороны, в случае Мозамбика правовая база оказалась недостаточной для того, чтобы защитить клиентов портов от злоупотреблений монопольным положением (повышение цен, практика сговора и т.д.).

45. Что касается установления цен, то результаты обследования свидетельствуют о том, что механизмы контроля за ценами существуют в 91% "приватизированных" портов. Вопросы применения и обеспечения соблюдения нормативных положений такого рода относятся к компетенции министерств транспорта (35%), портовых администраций (35%) и других административных органов (30%).

XI. Перспективы приватизации портовой инфраструктуры

46. В ближайшие годы число проектов сотрудничества с частным сектором в африканских портах будет значительным (таблица 10). В настоящее время почти все страны континента в той или иной мере осуществляют реформы в целях коммерциализации системы управления портами и/или привлечения частных операторов к управлению ими. Такие программы также связаны с инвестиционными проектами по модернизации оборудования и портовых систем.

47. На западе континента отмечается ускорение темпов реализации проектов, связанных с осуществлением реформ и налаживанием партнерства между государственным и частным секторами, главным образом с участием операторов, работающих с большим числом портов ("Боллоре", "Пи энд Оу", "Мерси" и т.д.), в целях сооружения новых терминалов и модернизации существующего оборудования. Примерами в данном плане являются порты Дуала, Абиджан, Котону, Дакар, Тема и т.д. Эти процессы вызваны усилением на региональном уровне конкуренцией за обслуживание торговли соседних стран, не имеющих выхода к морю, и превращение в региональные транспортные узлы.

²⁵ Более подробная информация по регламентационным аспектам содержится в документе *"Guidelines for Port Authorities and Governments on the privatization of port facilities"* (UNCTAD/SDTE/TIB/1), CNUCED 1998.

Таблица 10 - Будущие проекты, предусматривающие участие частного сектора

Страны	Порты	Проекты с участием частного сектора
Южная Африка	Кейптаун	Фруктовый терминал (СЭП).
Бенин	Котону	Проект строительства нового контейнерного терминала.
Камерун	Дуала	Разработка концессионного контракта на управление операциями и обслуживание контейнерного терминала порта Дуала.
Кот-д'Ивуар	Абиджан	* В октябре 2001 года было подписано соглашение о расширении порта Абиджан, предусматривающее сооружение контейнерного терминала и создание свободной промышленной зоны. Инвестиции частного концессионера оцениваются в 118 млн. долл. США. * 30 ноября 2001 года были объявлены торги на передачу в концессию контейнерного терминала Вриди.
Джибути	Джибути	Строительство терминала для массовых грузов.
Кения	Момбаса	Правительство одобрило программу реструктуризации порта Момбаса: * Частный сектор примет участие в создании двух новых контейнерных терминалов. * Передача погрузочно-разгрузочных операций с генеральными грузами частному сектору.
Нигерия	Лагос, Порт-Харкорт	* Подготовка процедур для приватизации портового сектора. * Экспериментальный проект по передаче в концессию международному оператору контейнерного терминала Лагоса. * Пересмотр старого закона.
Сенегал	Дакар	* Расширение контейнерного терминала; расходы оцениваются в 34 млн. долл. США. * Проект строительства порта для минерального сырья.
Того	Ломе	* Строительство нового контейнерного терминала частными операторами ("Экомарин"). * Проект, предусматривающий предоставление концессии на операции с генеральными грузами.

Источник: секретариат ЮНКТАД.

Заключение

48. Таким образом настоящее исследование показывает, что, хотя все африканские порты остаются в государственной собственности, почти все они, как и порты остальных стран мира, приступили к осуществлению реформ, направленных на коммерциализацию портовой деятельности и поощрение участия частного сектора во всех портовых операциях. Политическое руководство стран признает положительное влияние мер по уменьшению участия государственных органов и налаживанию партнерских отношений между частным и государственным секторами в портах на конкурентоспособность экспорта благодаря сокращению издержек и повышению эффективности операций.

49. С открытием доступа к правовым операциям для частных партнеров в таких портах, как Джибути и Мапуту, уже в первый год повысилась производительность, возрос объем грузооборота (особенно объем перевалочных операций), стало эффективным обслуживание и увеличился объем инвестиций. Но следует также отметить, что подобные результаты были достигнуты также в портах, управляемых государственными организациями, которые пользуются управленческой и финансовой самостоятельностью и деятельность которых при этом ориентирована на достижение результатов, например, в портах Порт-Луи и Уолфиш-Бей. Результаты работы этих портов свидетельствуют о возможности применения альтернативного подхода в подавляющем большинстве портов Африканского континента, которым в силу ограниченного грузооборота трудно привлечь частные инвестиции и которые сталкиваются с проблемой нахождения баланса между сугубо частной и государственной формами управления из-за опасности превращения государственной монополии в частную. Таким образом, для большинства портов континента наиболее подходящим вариантом является модель порта, сдающего в эксплуатацию свои портовые мощности, при управлении операциями независимым подразделением (частным и/или государственным) портовой администрации.

50. Из обследования ЮНКТАД следует, что положительные результаты, ожидаемые от реформ в области портов, не могут быть достигнуты без координации действий с остальными звеньями транспортной цепочки и другими партнерами портов, поскольку в противном случае отдача от реформ может оказаться гораздо меньше. В этой связи в рамках региональной транспортной политики отмечается тенденция к увязыванию реформ в области портов с другими проектами по модернизации и приватизации железных и автомобильных дорог. В частности, это относится к созданию транспортных коридоров Мапуту и Бейры, проектам укрепления железных дорог в Сенегале, восстановлению железной дороги Аккра-Тема в Гане, т.е. к проектам, которые также нацелены на облегчение выхода к морю соседним странам, не имеющим береговой линии.

51. Кроме того, клиенты африканских портов часто жалуются на нерегулярность, ненадежность обслуживания и блокирование деятельности из-за частых случаев перегруженности портов и многочисленных административных мер, принимаемых в одностороннем порядке. Чтобы воспользоваться положительными результатами реформ в области портов, африканские власти должны взять на вооружение комплексные стратегии, привлекая к участию в их реализации весь государственный аппарат и всех партнеров портов, частных и государственных.

Приложение I

Выдержка из Белой книги о коммерческой политике портов Южной Африки (Национальный департамент транспорта, 6 марта 2002 года)

A. Основные принципы, предусмотренные в Белой книге о национальной политике в области транспорта

Рекомендуются четыре основных направления политики в области портов:

1. учреждение национальной администрации;
2. учреждение независимого органа регулирования;
3. отделение функций портовой администрации от функций, связанных с осуществлением операций; и
4. обеспечение низких издержек, высокого уровня обслуживания и свободного выбора грузоотправителей при осуществлении портовых операций посредством создания конкурентоспособной коммерческой портовой системы.

B. Ключевые элементы новой портовой системы

1. Нынешняя Национальная портовая администрация, входящая в состав "Транснета", будет выведена из него в соответствии с программой реструктуризации "Транснета", одобренной министром государственных предприятий.
2. После вывода из состава "Транснета" Национальная портовая администрация получит статус нового государственного предприятия.
3. "Национальная портовая администрация" будет выполнять в южноафриканских портах функции собственника портовой территории и объектов инфраструктуры портов.
4. С помощью договоров аренды и концессии необходимо добиваться более широкого участия в портовых операциях предприятий частного сектора.
5. Договоры аренды или концессии будут предоставляться путем проведения торгов.

6. Процесс проведения торгов будет носить транспарентный характер и основываться на четко определенной группе целей/задач, критериев и поддающихся количественной оценке результатов.

C. Роль Национальной портовой администрации Южной Африки

Национальная портовая администрация будет отвечать за управление коммерческой системой национальных портов. В целях превращения в орган, сдающий в эксплуатацию свои портовые мощности, Национальная портовая администрация не будет участвовать в портовых операциях (например, в погрузочно-разгрузочных операциях и в операциях на терминале).

Национальная портовая администрация будет собственником территории портов, а терминалы, объекты инфраструктуры, такие, как здания, мастерские, участки с покрытиями, железнодорожные пути, системы обслуживания терминалов и коммунальные системы (водоснабжение, снабжение электроэнергией, канализация, теплокоммуникационные системы и т.д.), а также необходимое погрузочно-разгрузочное оборудование, например краны, могут приобретаться и/или строиться, управляться и/или эксплуатироваться операторами в соответствии с договорами аренды или концессии с Национальной портовой администрацией. Это также предполагает, что Национальная портовая администрация не будет работодателем для персонала, занятого погрузочно-разгрузочными работами.

D. Частный сектор в южноафриканских портах

Политика страны в области портов направлена на обеспечение в долгосрочном плане положительных результатов для всего национального хозяйства. Правительство поставило перед собой цель расширить участие частного сектора в портовых операциях и создать условия для конкуренции между портами и внутри них. Конкуренция между различными операторами терминалов будет осуществлена на основе:

- a) качества услуг
 - время стоянки судов;
 - услуги, связанные с портовыми операциями, и финансовые или технические услуги;
 - интермодальность, модели расходов и эффективности;
- b) обслуживания и эффективности операций
 - использование;
 - технология.

Е. Основы нормативно-правового регулирования деятельности в портах

Считается целесообразным принять в той или иной форме правила осуществления надзора, с тем чтобы Национальная портовая администрация могла обеспечивать реализацию основных направлений стратегий портов страны; а также содействовать в процессе развития портов и осуществления реформ усилению конкуренции, для того чтобы конкурентоспособность южноафриканских коммерческих портов и предприятий, особенно экспортеров, ни в коем случае не оказалась под угрозой. В нормах регулирования деятельности портов должно проводиться различие между техническим, природоохранным и социальным надзором и надзором экономическим.

Приложение II

Выдержка из документа "Новое партнерство в интересах развития Африки" (НЕПАД)

iv) Транспорт

Цели

- Сокращение задержек в процессе трансграничного перемещения людей, товаров и услуг;

сокращение времени ожидания в портах;
- стимулирование экономической деятельности и трансграничной торговли путем улучшения наземных транспортных коммуникаций;
- увеличение объема воздушных пассажирских и грузовых перевозок между субрегионами Африки.

Меры

- Создание целевых групп по таможенным и миграционным вопросам в целях согласования процедур пересечения границы и визовых формальностей;
- налаживание и укрепление партнерских отношений между государственным и частным секторами и предоставление концессий на строительство, расширение и эксплуатацию портов, автомобильных и железных дорог и морских коммуникаций;
- содействие согласованию стандартов и норм, касающихся отдельных видов транспорта, и более широкое использование смешанных перевозок;
- сотрудничество с региональными организациями в создании транспортных коридоров как зон развития;
- содействие налаживанию партнерских отношений между государственным и частным секторами в области рационализации воздушных перевозок и создание потенциала в области управления воздушным движением.

Приложение III

Сопоставление положения в некоторых африканских портах

Страны	Основные порты	Модель организации	Портовые администрации	Комментарии
Южная Африка	Дурбан, Кейптаун, Порт-Элизабет	Техническое обеспечение и обслуживание	Южноафриканская компания портовых операций	Разделение регулирующих функций и операций Некоторые операции в настоящее время передаются частному сектору
Бенин	Котону	Портовые мощности сдаются в эксплуатацию	Автономный порт Котону	Контейнерный терминал: "Маерск" Некоторые операции в настоящее время передаются частному сектору
Камерун	Дуала	Портовые мощности сдаются в эксплуатацию и техническое обеспечение	Портовая администрация Камеруна	Контейнерный терминал, управляемый компанией "Маерск"
Кот-д'Ивуар	Абиджан	Техническое обеспечение и обслуживание	Автономный порт Абиджан	Погрузочно-разгрузочные работы переданы частному сектору Программа передачи в концессию контейнерных терминалов и нового оборудования
Джибути	Джибути	Портовые мощности сдаются в эксплуатацию	Портовая администрация Джибути	Всем портом управляет международная компания "Портовая администрация Дубая"
Египет	Порт-Саид, Александрия	Обслуживание	Министерство транспорта	----
Габон	Порт-Жангиль, Либревиль-Овендо	Техническое обеспечение и обслуживание	Орган управления портами и гаванями Габона (ОУПГГ)	Порты управляются Советом управляющих, а погрузочно-разгрузочные работы переданы частным предприятиям
Гана	Тема	Портовые мощности сдаются в эксплуатацию и техническое обеспечение	Орган управления портами и гаванями Ганы	Разделение регулирующих функций и операций
Кения	Момбаса	Техническое обеспечение и обслуживание	Администрация портов Кении (АПК)	Некоторые операции в настоящее время передаются частному сектору
Маврикий	Порт-Луи	Портовые мощности сдаются в эксплуатацию и техническое обеспечение	Администрация портов Маврикия	Контейнерный терминал эксплуатируется компанией "Карго хэндлинг корпорейшн лтд." (независимое государственное предприятие)
Марокко	Касабланка, Мохаммедия	Обслуживание	Управление по эксплуатации портов (УЭП)	Подведомственно министерству сельского хозяйства, обустройства территории и охраны окружающей среды

Страны	Основные порты	Модель организации	Портовые администрации	Комментарии
Мозамбик	Мапуто Накала Бейра	Портовые мощности сдаются в эксплуатацию Портовые мощности сдаются в эксплуатацию Портовые мощности сдаются в эксплуатацию	"Компания ди портуш и каминьюш ди ферру ди Мозамбик (КФМ)"	"Корнелдер де Мозамбик" СКДН "Мерси докс" (МПХК)
Намибия	Людериц, Уолфиш-Бей	Техническое обеспечение и обслуживание	Администрация портов Намибии ("Нампорт")	Терминал для массовых грузов находится в управлении частных компаний
Нигерия	Лагос, Порт-Харкорт и др.	Обслуживание	Администрация портов Нигерии (АПН)	В декабре 2001 года с портом Антверпена подписан протокол о договоренности с целью проведения аудиторской проверки нигерийских портов для облегчения приватизации АПН
Сенегал	Дакар	Техническое обеспечение и обслуживание	Автономный порт Дакар	Погрузочно-разгрузочные работы переданы частному сектору
Танзания	Дар-эс-Салам	Портовые мощности сдаются в эксплуатацию	Администрация портов Танзании	Контейнерный терминал: "Хатчинсон порт холдингз"
Того	Ломе	Портовые мощности сдаются в эксплуатацию и техническое обеспечение	Автономный порт Ломе	Контейнерный терминал: "Делмас"
Тунис	Тунис	Обслуживание	Управление торгового флота и портов (УТФП)	УТФП подведомственно министерству транспорта. В настоящее время власти завершают работу над юридическими документами в целях привлечения частных предприятий к портовым операциям (например, пересмотр свода правил порта)

Источник: Портовые администрации стран и секретариат ЮНКТАД.

Приложение IV

Поток контейнерных грузов в африканских портах в 1997-2000 годах

Места в 2000 году	Порты	Страны	Классификация ЮНКТАД	Региональные ассоциации	Всего ДФЭ 1997 год	Всего ДФЭ 1998 год	Всего ДФЭ 1999 год	Всего ДФЭ 2000 год
1	Дурбан	Южная Африка	Южная Африка	АГПАЕА	941 733	1 079 692	969 085	1 291 100
2	Александрия	Египет	Северная Африка	ЮАПНА	397 327	515 963	628 724	601 987
3	Думьят	Египет	Северная Африка	ЮАПНА	606 973	309 088	432 329	583 060
4	Порт-Саид	Египет	Северная Африка	ЮАПНА	415 694	269 915	410 728	527 896
5	Абиджан	Кот-д'Ивуар	Западная Африка	АГПАОК	416 100	468 727	463 835	434 654
6	Кейптаун	Южная Африка	Южная Африка	АГПАЕА	316 383	329 428	331 766	394 913
7	Касабланка	Марокко	Северная Африка	ЮАПНА	210 687	245 382	280 982	311 695
8	Порт-Элизабет	Южная Африка	Южная Африка	АГПАЕА	180 000	205 134	250 846	242 718
9	Момбаса	Кения	Восточная Африка	АГПАЕА	230 047	248 451	232 510	236 928
10	Алжир	Алжир	Северная Африка	ЮАПНА	120 836	162 454	190 325	216 052
11	Радис	Тунис	Северная Африка	ЮАПНА	127 421	161 584	201 653	214 770
12	Тема	Гана	Западная Африка	АГПАОК	140 260	169 687	197 900	169 679
13	Дакар	Сенегал	Западная Африка	АГПАОК	110 836	115 039	149 000	165 000
14	Порт-Луи	Маврикий	Восточная Африка	АГПАЕА	116 956	136 417	144 269	157 420
15	Ле-Пор	Реюньон (Франция)	Восточная Африка	АГПАЕА	123 734	145 286	146 172	154 389
16	Апапа	Нигерия	Западная Африка	АГПАОК	98 101	102 339	137 540	131 466
17	Джибути	Джибути	Восточная Африка	АГПАЕА	148 872	136 217	128 791	127 126
18	Дуала	Камерун	Западная Африка	АГПАОК	116 835	118 374	120 772	126 958
19	Дар-эс-Салам	Танзания	Восточная Африка	АГПАЕА	103 432	108 362	106 304	117 912
20	Порт-Судан	Судан	Восточная Африка	АГПАЕА	61 318	69 708	82 244	94 182
21	Котону	Бенин	Западная Африка	АГПАОК	54 293	57 441	58 882	81 862
22	Таматаве	Мадагаскар	Восточная Африка	АГПАЕА	53 067	62 078	66 513	67 062
24	Ломе	Того	Западная Африка	АГПАОК	47 855	47 521	50 246	57 350
25	Конакри	Гвинея	Западная Африка	АГПАОК	40 459	43 753	50 688	44 431
26	Оран	Алжир	Северная Африка	ЮАПНА	33 426	42 107	41 984	41 984
27	Либревиль	Габон	Западная Африка	АГПАОК	36 651	26 958	38 211	40 059
28	Такоради	Гана	Западная Африка	АГПАОК	24 752	29 341	37 843	39 805
29	Мапуту	Мозамбик	Восточная Африка	АГПАЕА	17 536	23 982	30 340	34 871
30	Бейра	Мозамбик	Восточная Африка	АГПАЕА	37 522	36 090	32 737	34 498
31	Уолфиш-Бей	Намибия	Восточная Африка	АГПАЕА	25 025	31 606	32 818	33 700
32	Агадир	Марокко	Северная Африка	ЮАПНА	19 374	15 197	26 745	29 817
33	Банжул	Гамбия	Западная Африка	АГПАОК	19 649	25 240	30 003	28 743
34	Нуакшот	Мавритания	Западная Африка	АГПАОК	22 864	18 364	19 130	27 665
35	Скида	Алжир	Северная Африка	ЮАПНА	9 000	11 799	22 646	25 453
36	Накала	Мозамбик	Восточная Африка	АГПАЕА	10 733	14 722	19 493	25 207
37	Ист-Лондон	Южная Африка	Южная Африка	АГПАЕА	26 518	27 542	32 263	24 078
38	Лобиту	Ангола	Западная Африка	АГПАОК	8 326	20 200	21 000	23 573
39	Пуэнт-Нуар	Конго	Западная Африка	АГПАОК	13 306	21 200	15 431	22 000
40	Виктория	Сейшельские Острова	Восточная Африка	АГПАЕА	16 100	21 100	18 898	19 700
41	Танжер	Марокко	Северная Африка	ЮАПНА	12 108	15 131	15 241	16 758
42	Массауа	Эритрея	Восточная Африка	АГПАЕА	10 144	13 161	13 121	13 000
43	Асэб	Эритрея	Восточная Африка	АГПАЕА	34 756	14 479	268	300
Всего I (43 порта)					5 569 539	5 753 138	6 329 017	7 102 834
Всего II (оценка по остальным портам)					86 875	100 361	133 141	151 291
Всего III = I+II					5 656 414	5 853 499	6 462 158	7 254 125
Порты наименее развитых стран (НРС)					832 090	871 613	923 086	1 017 751

Примечание: Данные, выделенные курсивом, представляют собой оценку секретариата ЮНКТАД.
Источник: Секретариат ЮНКТАД.

Приложение V

Адреса в Интернете некоторых африканских портов и региональных организаций

<i>Общезафриканская ассоциация сотрудничества между портами (ОАСП)</i>	www.afriports.org
<i>Ассоциации по управлению портами восточной и южной частей Африки (АГПАЕА)</i>	www.pmaesa-agpaea.org
<i>Восточная Африка</i>	
Джибути	www.port.dj
Кения	www.kenya-ports.com
Маврикий	www.mauport.com/ http://mpa.intnet.mu
Реюньон	www.reunion.port.fr
Танзания	www.tanzaniaports.com
<i>Южная часть Африки</i>	
Южная Африка	www.portnet.co.za
Мозамбик	www.cfmnet.co.mz
Намибия	www.namport.com
<i>Союз портовых администраций Северной Африки (ЮАПНА)</i>	
Алжир	
Аннаба	www.annaba-port.com
Скикда	www.skikda-port.com
Алжир	www.portalger.com.dz
Беджая	www.portdebejaia.com.dz
Оран	www.oran-port.com
Египет	www.rafimar.com www.imsalex.com
Марокко	www.odep.org.ma
<i>Ассоциация по управлению портами Западной и Центральной Африки (АГПАОК)</i>	www.pmawca-agpaoc.org
<i>Морская организация Западной и Центральной Африки (ОМАОК)</i>	www.mowca.org
Ангола	www.eplobito.com
Камерун	www.cameroonports.com
Кабо-Верде	http://www.enapor.cv
Конго	www.congoport-papn.com
Кот-д'Ивуар	www.paa-ci.org
Габон	www.ifrance.com/websystemes/oprag
Гамбия	www.gamport.gm
Гвинея	www.eti-bull.net/pac/
Сенегал	www.tpsnet.org www.rapide-pana.com
Нигерия	www.nigeria-ports.com
Того	www.togoport.com

Библиография

- CNUCED, "Review of progress in the development of transit transport systems in Eastern and Southern Africa" (UNCTAD/LDC/115, 20 juillet 2001)
- CNUCED, "Comparative analysis of deregulation, commercialization and privatization of ports" (UNCTAD/SDD/PORT/3), 1995
- CNUCED, "Guidelines for port authorities and governments on the privatization of port facilities" (UNCTAD/SDTE/TIB/1), 1998
- CNUCED, Bulletin des Transports, Nos. 20 et 21 (2000 et 2001)
- CNUCED, "Human resources and institutional development in African ports" (RAF 89 028, mars 1990)
- ЮНКТАД, *Обзор морского транспорта, 2002 год*, Женева, 2001 год
- Banque Mondiale, "Global economic prospects and the developing countries 2002"
- Banque Mondiale, "Public policy for the private sector", World Bank Group, Nos. 100, 167, 193, 196, 222 et 223
- САДК, документы "Форума по инвестициям в транспортном секторе", организованного КТСЮЛ, Виндхук, Намибия, 24-26 апреля 2001 года
- SADC, "Protocol on transport, communications and meteorology", Maputo, 1998
- НЕПАД, документ имеется на вебсайте www.nepad.org
- СЕА, "Rapport d'évaluation de la 'Deuxième décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique" UNTACDA II (ECA/RCID/042/01)
- Southern Africa Transport Network, "Comparative Transit Transport Cost Analysis", septembre 2001, ARD-RAISE Consortium
- Afrique du Sud, "White paper on national commercial ports policy", National Department of Transports, 6 mars 2002
- Kenya, "An overview of port commercialisation: the African experience", Kenya Ports Authority (KPA), Mombasa, Kenya, 28-30 avril 1998, (ECA/RCID/23/97)
- Bakr, Mohamed A., "A model in privatization, successful change management in the ports of Saudi Arabia"

Crook, Gary, "Evolution du cadre institutionnel et réforme portuaire", Première conférence panafricaine des ports, Abidjan (10-12 décembre 2001)

Hoffman, J., Isa, P., Pérez, G., "Trade and maritime transport between Africa and South America", Transport Unit of ECLAC, mars 2001

Mbuli, Ernest, "East Africa : transport cost, competitiveness and export performance", Trade and Transport Meeting, Zanzibar (6-8 décembre 2001)

Containerisation International, août, septembre et octobre 2002

International Journal of Maritime Economics, Vol. 3, No. 2, juin 2001

Jeune Afrique L'Intelligent, No. 2161 (10-16 juin 2002)