



ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ КОМИССИЯ ДЛЯ АЗИИ И ТИХОГО ОКЕАНА

Комитет по регулированию процесса глобализации

Третья сессия, часть I
12-14 сентября 2006 года
Бангкок

**МЕЖСЕКТОРАЛЬНЫЙ ВОПРОС В ОБЛАСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ
ПРОЦЕССА ГЛОБАЛИЗАЦИИ, КАСАЮЩИЙСЯ ТОРГОВЛИ И ТРАНСПОРТА:
СОДЕЙСТВИЕ РАЗВИТИЮ СУХОПУТНЫХ ПОРТОВ ДЛЯ ТОГО, ЧТОБЫ
ВНУТРЕННИЕ ОБЪЕКТЫ СМОГЛИ ВОСПОЛЬЗОВАТЬСЯ ВЫГОДАМИ
ПРОЦЕССА ГЛОБАЛИЗАЦИИ**

(Пункт 4 предварительной повестки дня)

Записка секретариата

РЕЗЮМЕ

Сохраняющиеся высокие темпы роста экономики стран – членов ЭСКАТО зачастую затеняют вопрос о географическом распределении такого роста и процветания в силу того, что основная их часть приходится не на внутренние центры, а прибрежные районы. Мощной движущей силой такого явления является сосредоточение экономической деятельности и услуг вокруг морских портов, что в свою очередь привлекает экономические факторы производства, особенно мобильную рабочую силу с характерным для этого процесса самовосстановлением. Размещение имеющих разветвленную подъездную сеть сухопутных портов в стратегически выгодных внутренних районах может стимулировать развитие локальных производственных центров, непосредственно содействуя повышению темпов роста путем создания большего числа рабочих мест и эффективного и, следовательно, более конкурентоспособного экспорта из региона и импорта в него. Комитету предлагается поделиться накопленным опытом успешного развития сухопутных портов и их потенциальных выгод, а также дать секретариату дальнейшие указания по вопросам, определенным в части IV.

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Стр.</i>
I. ВВЕДЕНИЕ	1
A. Глобализация и дисбалансы роста	1
B. Определение понятия «сухопутный порт»	2
C. Сухопутные порты и процесс глобализации	2
D. Трансазиатские железные дороги, Азиатские автомобильные дороги и интермодальные перевозки	4
II. ОПЫТ СОЗДАНИЯ СУХОПУТНЫХ ПОРТОВ И ПЕРВЫЕ СВИДЕТЕЛЬСТВА ВЫГОД ДЛЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА	5
A. Факторы спроса и предложения, сказывающиеся на строительстве сухопутных портов	5
B. Оценка будущих потребностей в сухопутных портах в Азии	7
C. Опыт создания сухопутных портов, накопленный развитыми странами	8
D. Опыт строительства сухопутных портов в регионе ЭСКАТО	9
III. ТРЕБОВАНИЯ К УСПЕШНОМУ РАЗВИТИЮ СУХОПУТНЫХ ПОРТОВ	10
A. Возможные роли государственного и частного секторов	11
B. Создание благоприятных условий на основе соответствующей политики	11
C. Поощрение всестороннего участия государственного сектора	12
IV. ВОПРОСЫ ДЛЯ РАССМОТРЕНИЯ	13

I. ВВЕДЕНИЕ

A. Глобализация и дисбалансы роста

1. За прошедшее десятилетие страны – члены ЭСКАТО получили существенные выгоды от процесса глобализации. Несмотря на то, что часто приводятся примеры Китая и Индии (где темпы роста стабильно превышают, соответственно, 8 процентов и 5 процентов), высокие экономические показатели также продемонстрировали Республика Корея, Сингапур, Таиланд и совсем недавно Российская Федерация и Республика Казахстан. Кроме того, высокие экономические показатели отмечались, например, в таких наименее развитых странах региона, как Бангладеш и Камбоджа, в каждой из которых ежегодные темпы роста составили около 5 процентов. Многие из этих успехов стали результатом направления высококвалифицированных кадров в сельскохозяйственное производство и обрабатывающую промышленность, обслуживающие экспорт. В результате все более наукоемкий экспорт стран Азии продается на рынках всего мира.

2. Однако при более тщательном рассмотрении этого регионального успеха обнаруживается, что в целом самые большие выгоды получают прибрежные районы региона, а по мере продвижения от побережья внутрь страны отмечается снижение уровней развития.¹ На этот процесс оказывают воздействие многие факторы, в том числе более высокие издержки выхода на международные рынки и ведение деловой активности в отсутствие надлежащих коммуникаций, что зачастую делает внутренние объекты менее конкурентоспособными.

3. Исторически экономический рост и торговля в странах концентрировались вокруг морских портов. С увеличением объемов торговли морские порты стали привлекать как факторы производства, так и связанные с ними услуги, что в свою очередь содействовало дальнейшему повышению темпов и объемов капиталовложений. Тем не менее, в течение нескольких последних десятилетий в большинстве индустриально развитых стран значительный акцент делается на развитии комплексных сетей перевозок, коммуникаций и энергоснабжения, что улучшает доступ к внутренним районам и, следовательно, распределение выгод экономического роста.

4. Вступление в силу Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог и утверждение Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог свидетельствуют о том, что Азии удалось добиться значительного успеха в создании новых возможностей, которые позволят распространить выгоды глобализации на внутренние районы и среди более широких слоев населения.

5. В 2001 году на Конференции министров ЭСКАТО по инфраструктуре, которая проходила в Сеуле, была принята декларация, в которой была обозначена перспектива дальнейшего развития региона, нацеленная на то, чтобы международная, комплексная и интермодальная сеть перевозок обеспечивала доступ ко всем частям региона, включая страны, не имеющие выхода к морю. Опираясь на успех Проекта по развитию инфраструктуры наземного транспорта в Азии (АЛТИД) в плане разработки и формализации сети Азиатской автомобильных дорог и сети Трансазиатской железных дорог в качестве необходимых основ этой системы, Конференция впервые рассмотрела перспективу объединения различных видов перевозок, с тем чтобы создать в регионе комплексную систему перевозок, объединяющую порты, железные дороги, автомобильные дороги и внутренние водные пути, а также повысить качество оказываемых услуг.

¹ См., например, карты плотности ВВП из проекта «G-Econ» Йельского университета (Nordhaus and colleagues, 2006 www.econ.yale.edu/~nordhaus/GEcon/Gecon_data_v1.htm).

6. В ходе работы Конференции основное внимание министры уделили вопросу об уменьшении транспортных издержек. Такая перспектива может стать основой развития центров экономического роста, расположенных вдали от побережий. Она открывает возможность для того, чтобы те же самые экономические стимулы, которые действуют в отношении портов, могли быть задействованы для активизации экономического роста внутренних объектов как центров для обрабатывающих отраслей промышленности и сельского хозяйства. Содействие развитию сухопутных портов может оказаться в итоге одним из важных средств достижения этой цели.

В. Определение понятия «сухопутный порт»

7. Несмотря на различные концепции, названия и определения сухопутных портов и аналогичных объектов, для целей настоящего документа термин «сухопутный порт» означает определенный внутренний объект, в котором происходит сосредоточение и распределение товаров, функции которого аналогичны морскому порту и который включает службы таможенной очистки. Операции морского порта, которые в обычных условиях могли бы выполнять такие сухопутные порты, включают: перегрузку контейнеров (и, возможно, перевалку грузов); интермодальные инфраструктурные сообщения; географическое объединение независимых компаний и органов, занимающихся перевозкой грузов (включая, например, экспедиторов грузов, перевозчиков, операторов перевозки); и предоставление сопутствующих услуг, таких, как таможенные инспекции, уплата налогов, хранение, техническое обслуживание и ремонт, банковские услуги и использование средств информационно-коммуникационной технологии.

8. Несмотря на то, что большое число контейнерных складов и погранпереходов в регионе отвечает этим характеристикам, секретариат не предполагает и не ожидает, что все эти объекты перейдут в категорию сухопутных портов в силу лишь определения этого вида объектов инфраструктуры (или их перспектив в плане содействия экономическому росту).

С. Сухопутные порты и процесс глобализации

9. Создание сухопутных портов позволило бы отправителям грузов вести деятельность по сосредоточению и распределению грузов, а также осуществлять экспортно-импортные процедуры на внутренних объектах, расположенных сравнительно недалеко от промышленных и сельскохозяйственных предприятий. Возможность оформления необходимых документов и выполнения процедур на таких объектах уменьшила бы перегруженность магистралей и сократила бы задержки при пересечении границ и в портах, снизив тем самым издержки совершения сделок для экспортеров и импортеров. Эта перспектива особенно важна для стран, не имеющих выхода к морю, и не расходится с задачами, поставленным в Алматинской программе действий.²

10. Однако, как и в случае с развитием экономической деятельности вокруг прибрежных районов и портов, сухопутный порт может содействовать получению более весомых выгод, благодаря привлечению аналогичных сопутствующих услуг и обрабатывающих отраслей, а также, в долгосрочной перспективе, содействию развитию центров обработки и предоставления услуг. Развитие этих объектов в таком направлении особенно пошло бы на пользу мелким и средним предприятиям в результате появления возможности для совместных закупок и оказания услуг по сосредоточению и распределению грузов. На

² Алматинская программа действий была принята на Международной конференции министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и стран-доноров и представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок, которая проходила 28-29 августа 2003 года в Алматы, Казахстан. См. A/CONF.202/3.

диаграмме 1 показан процесс разрастания функций сухопутных портов,³ который начинается с таких обеспечивающих добавочную стоимость услуг, как упаковка, маркировка и хранение, и который далее охватывает логистические услуги, а затем полномасштабную обработку импорта/экспорта и приводит к созданию промышленных парков или специальных экономических зон для сборки и обработки промышленных изделий, а также обработки продуктов сельскохозяйственного производства.

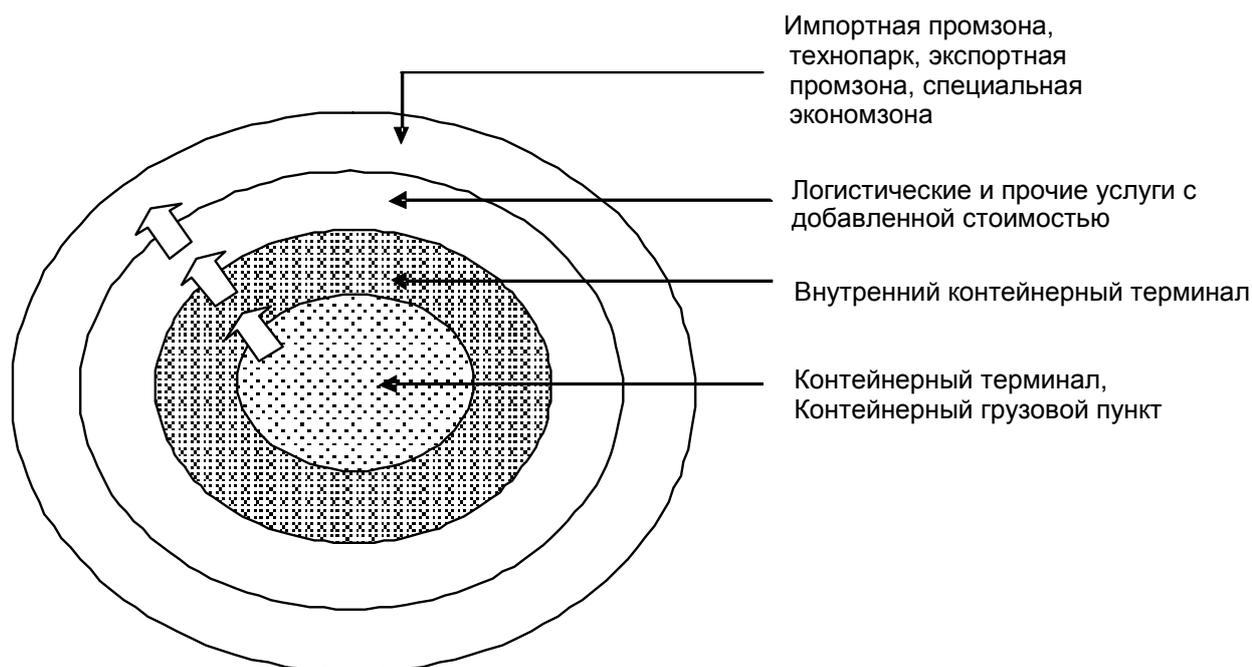


Диаграмма 1. Возможное расширение функций внутреннего интермодального объекта

Примечание: Заштрихованная область указывает на тот минимальный набор услуг, который должен оказываться сухопутным портам.

11. В этой связи успех работы сухопутного порта безусловно будет зависеть от нескольких факторов, включая место его расположения, которое должно находиться недалеко от действующих или потенциальных центров производства или потребления, международный спрос на местные товары, поддержку со стороны национальных правительств и партнерские связи между органами местного самоуправления и деловыми кругами.

12. Хотя может иметь место некоторое естественное географическое перемещение ресурсов из прибрежных районов по мере того, как производители будут стремиться воспользоваться выгодами новых, удаленных от моря объектов, ощутимую прибавку к темпам роста можно получить напрямую, снижая издержки сделок, особенно для экспортеров (что ведет к повышению уровня экспортной конкурентоспособности), и косвенно – за счет выгод от повышения производительности, когда производители

³ Диаграмма 1 также преследует цель разъяснить терминологию использованных понятий для разграничения объектов, оказывающих различные услуги и выполняющих различные функции.

организуют свои системы производства и распределения более эффективно. В итоге сухопутные порты могли бы потенциально выступать в качестве «полюсов роста», как и морские порты, что позволило бы создать новые рабочие места, повысить уровень жизни, а также улучшить распределение доходов в географическом плане. Это также позволило бы получить дополнительную отдачу, благодаря сдерживанию миграции населения в районы побережья.

13. Накопленный ранее в регионе опыт строительства сухопутных портов указывает, что потенциальные социальные выгоды превышали небольшую финансовую отдачу от сухопутных портов.⁴ Это позволяет предположить, что лидирующие позиции правительства в таких областях, как планирование, доступ и возможность подключения к информационным сетям, могут сыграть важную роль в обеспечении успеха работы сухопутных портов, особенно на начальных этапах. Хотя прямые выгоды для занятости от создания сухопутных портов скорее всего будут ограниченными (в основном они будут приходиться на этап строительства), существенного увеличения числа новых рабочих мест, возможно, удастся добиться косвенным образом в результате увеличения объема оказываемых дополнительных услуг.

14. Развитие сети сухопутных портов в качестве центров перегрузки может содействовать также увеличению объема перевозок скорее по железным, нежели по автомобильным дорогам, что будет сопряжено с существенными экологическими выгодами. Эта потенциальная возможность выступает в качестве важнейшего аргумента европейских политиков в пользу развития сухопутных портов. Например, по оценкам Швейцарии и Германии,⁵ внешние издержки⁶ перевозок грузов по автомобильным дорогам примерно в четыре раза превышают объем таких издержек при перевозках по железным дорогам.⁷ Все чаще энергетические издержки выступают в качестве дополнительного важного фактора в пользу перехода к более широкому использованию железнодорожного транспорта.

D. Трансазиатские железные дороги, Азиатские автомобильные дороги и интермодальные перевозки

15. Широкий охват сетями Трансазиатских железных дорог и Азиатских автомобильных дорог в регионе ЭСКАТО указывает на то, что они могут стать полезной «отправной точкой» при рассмотрении вопроса о месторасположении сухопутных портов. Например, в Межправительственном соглашении по сети Трансазиатских железных дорог, которое было принято ЭСКАТО на ее шестьдесят второй сессии в апреле 2006 года, определены станции с контейнерными терминалами для обработки соответствующих нормам Международной организации по стандартизации (ИСО) контейнеров длиной по крайней мере 20 футов. Эти станции показаны на диаграмме 2.

⁴ “Implementation completion report (SCL-44440) on a loan in the amount of US\$ 71 million to the People’s Republic of China for a container transport project”, 18 November 2005, World Bank, Washington D.C., http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/IW3P/IB/2005/12/01/000090341_20051201111641/Rendered/PDF/33620.pdf. Справочная информация размещена также на веб-сайте, посвященном проекту по контейнерным перевозкам Китая: <http://web.worldbank.org/external/projects/main?pagePK=104231&piPK=73230&theSitePK=40941&menuPK=228424&Projectid=P003653>.

⁵ *External costs of transport (accidents, environmental and congestion costs) in Western Europe*; study on behalf of the International Railway Union, Paris, conducted by INFRAS Zurich and IWW University of Karlsruhe, March 2000.

⁶ Включая негативные внешние факторы, обуславливаемые дорожно-транспортными происшествиями, местным загрязнением воздушной среды, изменением климата из-за антропогенных выбросов парниковых газов, изменением рельефа и «восходящими» и «нисходящими» последствиями.

⁷ 88 евро на каждую 1 000 тонно-км по автомобильным дорогам по сравнению с 19 евро для грузоперевозки по железным дорогам.

16. Эти терминалы, имеющие сообщение с системой автомобильных дорог, заслуживают тщательного рассмотрения в качестве потенциальных мест расположения сухопутных портов, что позволит создать их сеть, дополняемую аналогичными сетями внутри стран, которая вошла бы в международную, комплексную систему интермодальных перевозок в регионе.

II. ОПЫТ СОЗДАНИЯ СУХОПУТНЫХ ПОРТОВ И ПЕРВЫЕ СВИДЕТЕЛЬСТВА ВЫГОД ДЛЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА

A. Факторы спроса и предложения, сказывающиеся на строительстве сухопутных портов

17. В 2005 году в Европе действовало примерно 200 сухопутных портов, оказывающих важные логистические услуги промышленности и торговле. В Соединенных Штатах Америки насчитывается примерно 370 крупнейших внутренних контейнерных терминалов и по крайней мере 200 меньших по размеру терминалов. А в регионе ЭСКАТО имеется лишь 100 таких объектов, несмотря на различия в географическом положении и численности народонаселения, что в первую очередь говорит о том, что Азия, на первый взгляд, недостаточно полно обеспечивается поставками.

18. В значительной мере такое несоответствие в Азии может быть объяснено разными целями сооружения сухопутных портов. Во многих странах Азии сухопутные порты в основном являются, скорее, главным средством уменьшения перегрузки морских портов, чем инструментом развития внутренних районов. В этой связи контейнерная пропускная способность морских портов является хорошим ориентиром для определения предположительного числа сухопутных портов во многих странах Азии – существенно лучшим ориентиром, нежели такие показатели, как, например, ВВП. По оценкам секретариата, в регионе ЭСКАТО имеется один сухопутный порт в расчете на миллион контейнеров в 20-футовом эквиваленте, которые обрабатываются в соответствующем морском порту той или иной страны.

19. Однако это не отражает положения, сложившегося во всех странах Азии. Например, в нескольких странах Центральной Азии имеется ряд сухопутных портов с мощностями для обработки контейнеров, однако многие из таких объектов в настоящее время недоиспользуются и требуют модернизации. Кроме того, в Индии чаще используются внутренние контейнерные терминалы, при этом лишь один из 140 000 контейнеров в 20-футовом эквиваленте обрабатывается в морских портах.

СОЗДАНИЕ СЕТИ – СОДЕЙСТВИЕ РАЗВИТИЮ ВНУТРЕННИХ РАЙОНОВ РЕГИОНА



Диаграмма 2: Станции сети Трансазиатских железных дорог с контейнерными терминалами для обработки соответствующих нормам ИСО контейнеров длиной по крайней мере 20 футов.

20. В отличие от этого в Европе и Соединенных Штатах Америки контейнерная пропускная способность морских портов служит плохим индикатором числа сухопутных портов в той или иной стране, что позволяет сделать вывод о том, что, особенно в Европе, важную роль играют центры не только производства, но и потребления, и что грузы, которые проходят через один из европейских морских портов, обычно предназначены не одной, а нескольким европейским странам. Размеры, производимая продукция и скученность городов (а также вопросы логистического обслуживания) в Европе также занимают более значительное место в плане определения количества и места расположения сухопутных портов. Например, ориентировочно один сухопутный порт приходится на каждый город, выпуск продукции которого превышает 2,5 млн. долл. США,⁸ а также в тех случаях, когда город обслуживает больший по размерам район с выходом производства на уровне 30-50 млн. долл. США. Отмечается, что сухопутные порты увеличиваются в размерах в местах с очень высоким уровнем ВВП и плотности населения и обычно располагаются на расстоянии 10 000 км² друг от друга.

В. Оценка будущих потребностей в сухопутных портах в Азии

21. Исходя из предположения, что Азия будет постепенно прибегать к использованию сухопутных портов для развития внутренних районов (в отличие от строительства в целях уменьшения перегруженности морских портов), секретариат рассчитывает, что к 2015 году для удовлетворения общей потребности примерно в 312 сухопутных портах региону потребуется дополнительно 200 таких объектов (диаграмма 3). Эта оценка опирается (и, следовательно, чутко реагирует на это) на предположение о том, что в регионе будет происходить переход от использования взаимосвязи между числом сухопутных портов и контейнерной пропускной способностью морских портов к применению концепции, которая получила распространение в индустриально развитых странах (взаимосвязь паритета покупательной способности, месторасположения, народонаселения и развития логистической базы, о которой говорилось в разделе II.A.).



Диаграмма 3: Составленный ЭСКАТО прогноз потребностей в сухопутных портах в Азии в 2015 году

22. Секретариат считает, что эти прогнозы занижены: не учитывается «переходный» период: при рассмотрении контейнерной пропускной способности в качестве доминантного фактора оценка потребностей составляет 275 сухопутных портов в 2015 году. Более того, в случае если этот прогноз (312 сухопутных портов) окажется верным, то к 2015 году лишь в двух странах, Китае и Индии, число сухопутных портов превысит число таких объектов, которые в настоящее время построены в Германии.⁹

23. В ином случае, если предположить более быстрый переход ситуации, аналогичной ситуации в Европе, и внести приблизительные коррективы в отношении имеющихся и будущих портовых мощностей, то долгосрочный спрос на сухопутные порты в регионе ЭСКАТО составит около 600-700. Однако результат в этом отношении будет зависеть от целого ряда факторов, в том числе от того, будет ли государственная политика ориентирована на развитие сухопутных портов (этот вопрос обсуждается далее в разделе III).

С. Опыт создания сухопутных портов, накопленный развитыми странами

24. Правительства в Европе на национальном и особенно местном уровнях успешно содействовали развитию сухопутных портов, придав непрерывный характер этой деятельности, при этом темпы сооружения сухопутных портов начали возрастать с 1995 года. Например, в Германии органы местного самоуправления в партнерстве с частными компаниями вышли на лидирующие позиции в строительстве сухопутных портов зачастую в конкурентной борьбе с соседними регионами.

25. В Европейском Союзе обнаруживаются значительные расхождения в средних размерах сухопутных портов (обычно с пропускной способностью от 40 000 до 1,9 млн. в 20-футовом эквиваленте в год), занимаемой ими площади (обычно от 30 до 200 гектаров), числе компаний (обычно 25-100), а также по общему числу рабочих мест в них (приблизительно 7 000 – 37 000 человек).¹⁰ В странах с высокими уровнями урбанизации обычно обнаруживается больше сухопутных портов, несколько меньших по своим размерам: в Испании 23, Бельгии 9, Швейцарии 4 и Словении 3.

26. Даже в самых малых странах Европейского Союза можно найти по крайней мере один сухопутный порт. Правила, определяющие деятельность общего рынка, в данном случае значительно упрощают работу сухопутных портов в плане того, что зачастую они обслуживают территорию, которая переходит национальные границы, что таким образом упрощает выбор оптимального места расположения и не требует учета международных рисков, связанных с доступом к рынкам других стран.

27. Особое внимание в Европе уделяется в последнее время также концепции «логистических центров», имеющих функции и мощности, которые сходны с функциями и мощностями сухопутных портов, определение которых приводится в настоящем документе: Логистические центры могут быть определены как:

«...территория[и], на которой различными операторами ведется вся деятельность, относящаяся к перевозкам, логистическим услугам и распределению товаров как для целей национального, так и международного транзита. Построенные на такой территории здания и сооружения могут находиться во владении таких операторов или

⁹ По оценкам секретариата, к 2015 году потребности в сухопутных портах составят: в Китае – 130, Индии – 69, Казахстане – 10, Республике Корея – 12, Шри-Ланке – 4, Таиланде – 3, Бангладеш – 2 и в других странах по одному.

¹⁰ Источники: ISL Gutachten (в основном данные по Германии, а также другим странам Европы) и веб-сайты логистических центров (<http://www.freight-village.com>), UIRR и другие.

сниматься ими в аренду. Кроме того, в целях соблюдения правил свободной конкуренции логистический центр должен обеспечивать беспрепятственный доступ всех компаний, участвующих в вышеупомянутых видах деятельности. ... В целях поощрения интермодальных перевозок для перегрузки товаров предпочтительно, чтобы логистический центр пользовался услугами различных видов транспорта (автомобильного, железнодорожного, морского, внутреннего водного, воздушного)».¹¹

28. Набирающие силу в Северной Америке, Австралии и других развитых странах тенденции аналогичны тенденциям в Европе, несмотря на различия в политической организации, географии и государственных стратегиях, касающихся ведения предпринимательской деятельности. В Австралии все более активно пропагандируются методы интермодальных перевозок для перемещения грузов между штатами и в международных масштабах, при этом несколько правительств штатов устанавливают целевые задания по перемещению грузов по железным дорогам (обычно 30-40 процентов связанных с портами перемещений контейнеров). Эти стратегии направлены как на повышение уровня конкурентоспособности австралийского экспорта, так и на снижение импортных издержек и на усиление участия внутренних регионов в производстве продукции с добавленной стоимостью.

Д. Опыт строительства сухопутных портов в регионе ЭСКАТО

29. Как указывалось в разделе II.A, в регионе ЭСКАТО строительство сухопутных портов зачастую обуславливается необходимостью уменьшения перегрузки мощностей морских портов. Тем не менее, в этом контексте из стран региона существенно выделяется Индия, где «Контейнер Корпорэйшн» («Конкор», предприятие правительства Индии) является оператором свыше 20 сухопутных портов и их владельцем (в 1989 году их насчитывалось лишь семь).¹² Эти сухопутные порты оказывают целый ряд комбинированных услуг, а также услуги внутренних и международных терминалов. Особенно динамично развиваются сухопутные порты в районе Дели. Например, внутренний контейнерный терминал «Тугхлакабад» вышел на полную мощность 360 000 единиц в 20-футовом эквиваленте в год. На макроуровне национальная политика в области развития Индии нацелена на разработку и учет соответствующих железнодорожных коридоров для мультимодальных высокоскоростных перевозок грузов. В ней также подчеркиваются экологические выгоды, которые будут получены от создания комплексной национальной системы перевозок. Кроме того, соответствующие железнодорожные коридоры, в том числе между Мумбаем и Дели, рассматриваются в качестве основного решения в деле уменьшения перегруженности портов Индии и обслуживания территории вокруг столицы.

30. В соседнем Непале построены три сухопутных порта: в приграничных городах Биратнагар, Бхайрахава (автомобильная подъездная дорога) и Биргундж (железная подъездная дорога) для облегчения таможенной очистки импортных и экспортных контейнерных грузов. Площадь самого крупного внутреннего контейнерного терминала, расположенного в Биргундже, составляет почти 38 гектаров, а его максимальная мощность – 200 000 единиц в 20-футовом эквиваленте в год. Этот терминал имеет железнодорожное сообщение с индийским пограничным городом Раксаул. Терминал в Биргундже оснащен оборудованием для железнодорожной/автомобильной перегрузки, хранения и таможенной очистки контейнерных, штучных и насыпных грузов, которые перевозятся по железным дорогам.

¹¹ См. <http://www.freight-village.com>.

¹² «Конкор Индия», www.concorindia.com

31. В Республике Корея построено или запланировано построить семь сухопутных портов. В 2000 году недалеко от порта Пусан был построен внутренний контейнерный терминал Янсан, который вышел на полную мощность 1,4 млн. единиц в 20-футовом эквиваленте в год. Внутренний контейнерный терминал Уиванг расположен в автомобильном и железнодорожном коридоре, связывающим Пусан и Сеул, и обрабатывает около 45 процентов контейнерных отправок в Сеул. Республика Корея построила также два терминала для перегрузки 1 000 000 единиц в 20-футовом эквиваленте в год, которые смогут обрабатывать 750 000 единиц грузов в 20-футовом эквиваленте, перевозимых по железной дороге. Правительство Республики Корея планирует создать дополнительные сухопутные порты в районах Хонам, Ённам и центральном районе Республики Корея в соответствии с задачей превращения страны в «международный логистический узел Северо-Восточной Азии».

32. В Пакистане сухопутный порт был создан в Файсалабаде с автомобильным и железнодорожным сообщением с Лахором, Исламабадом, Пешаваром и Карачи. По данным «Файсалабад Драй Порт Траст» этот сухопутный порт обрабатывает 25 000 единиц контейнерных экспортных грузов и 5 500 единиц контейнерных импортных грузов. Терминал в Файсалабаде предоставляет стимулы для экспортеров и предлагает льготные тарифы терминала для импортеров.

33. В Таиланде самым крупным внутренним объектом такого рода является внутренний контейнерный терминал Ладкрабанг. План сооружения этого сухопутного порта разрабатывался параллельно с проектом строительства глубоководного морского порта в городе Лэмчабанг. Этот объект рассматривался в качестве резервного терминала для обслуживания растущих промышленных интересов Бангкока и его пригородов. Как следствие этого для его строительства было выбрано место недалеко от промышленной зоны Ладкрабанг в 30 километрах к востоку от Бангкока и 120 километрах от порта Лэмчабанг. Строительство этого сухопутного порта велось компанией «Стэйт рэйлвей оф Тайлэнд» и было завершено в 1995 году. Экспортные грузы, которые предназначены для отправки из порта Лэмчабанг, перегружаются в контейнеры в этом сухопутном порту и перевозятся по автомобильной дороге и железной дороге до порта (в отношении импорта в Таиланд грузопоток идет в обратном направлении), при этом контейнерная пропускная способность в настоящее время превышает 1 млн. единиц в 20-футовом эквиваленте в год. Внутренний контейнерный терминал Ладкрабанг также предоставляет услуги международных перевозок и поддерживает сообщения с соседними странами, включая Лаосскую Народно-Демократическую Республику и Мьянму.

III. ТРЕБОВАНИЯ К УСПЕШНОМУ РАЗВИТИЮ СУХОПУТНЫХ ПОРТОВ

34. Успешное развитие сухопутных портов будет зависеть от целого ряда факторов, в том числе: спроса на местную продукцию на международных рынках; соответствующего разграничения сфер ответственности и сотрудничества между властями (федеральными и местными) и местными деловыми сообществами; благоприятных условий для предпринимательской деятельности и прямых иностранных инвестиций; гибкой системы сообщений с международными рынками посредством морских портов и/или сухопутных маршрутов (несколько вариантов выбора маршрутов); и комплексного и скоординированного подхода, предусматривающего участие государственных органов, определяющих политику в области торговли, транспорта, таможенного контроля и электросвязи. Два более важных для правительств вопроса освещаются ниже.

А. Возможные роли государственного и частного секторов

35. Успешный международный опыт как владения морскими портами, так и их эксплуатации указывает на широкое распространение модели с разграничением функций государственного владения и регламентирования в сочетании с управлением частными операторами и менеджерами: на глобальном уровне такая форма организации хозяйственной деятельности используется примерно в 90 из 100 крупнейших контейнерных и морских портов, в том числе в Азии. Участие государства все чаще отмечается в таких областях, как регламентирование деятельности портов, модернизация объектов транспортной инфраструктуры на путях сообщения с портами; и поддержание конкуренции в этом секторе. Как указывалось выше, накопленный странами Азии опыт строительства сухопутных портов носит более неоднородный характер, при этом используются различные подходы к организации их хозяйственной деятельности (например, «Конкор» в Индии примерно на 60 процентов принадлежит государству по сравнению с внутренним контейнерным терминалом «Кюнджин» в Республике Корея, где около 25 процентов активов компании принадлежит государству).

36. Тот факт, что для управления морскими портами и их эксплуатации обычно привлекаются частные компании, не вызывает удивления, т.к. у них имеются более значительные стимулы и навыки оказания логистических услуг, которые обеспечивают более эффективную по сравнению с государственными компаниями организацию работы портов. Такая модель дает дополнительную макроэкономическую выгоду, поддерживая конкурентоспособность портов и не слишком ограничивая объемы торговли из-за неэффективности или нехватки инвестиций, а также не требуя государственных средств, которые с большей отдачей могут быть вложены в другие предприятия. Оставляя за рамками обсуждения перспективы вмешательства государства в регионе, можно отметить, что строительство сухопутных портов должно быть ориентировано главным образом на повышение качества объектов инфраструктуры и услуг, оказываемых тем, кто нуждается в грузовых перевозках. Обеспечение успеха в деятельности сухопутных портов на такой основе также в значительной степени зависит от увязывания транспортной инфраструктуры с торговлей и услугами по облегчению перевозок – областями, в которых правительству отводится важная роль.

В. Создание благоприятных условий на основе соответствующей политики

37. Участие государства также включает разработку политики, благоприятной для развития таких внутренних центров роста (диаграмма 4). Помимо транспортных и региональных аспектов необходимо координировать стратегии, которые непосредственно связаны с выполнением этой задачи, включая: торговую политику и стратегии в области прямых иностранных инвестиций (ПИИ); нормативную базу и конкурентоспособность; и политику, определяющую цену рабочей силы, капитала и земли. Действительно, роль «разделения» влияния между государственным и частным секторами в этой области сопоставима с ролью аналогичного разделения, которое позволяет развивать торгово-промышленные комплексы как центры экономического роста.



Диаграмма 4: Области политики, определяющие успешную работу сухопутных портов

38. Некоторые из потенциальных выгод строительства сухопутных портов могут включать: снижение транспортных издержек и, следовательно, повышение конкурентоспособности экспортной продукции; увеличение объема предлагаемых деловым предприятиям логистических и сопутствующих услуг и их более широкое использование; возможности для создания новых рабочих мест в силу необходимости увеличения объема услуг по обеспечению поставок в сухопутные порты; экологические выгоды в случае поощрения перехода к использованию преимущественно железнодорожных перевозок; и уменьшение притока мигрантов в прибрежные районы.

С. Поощрение всестороннего участия государственного сектора

39. Использование всестороннего и комплексного подхода в отношении государственных министерств поможет обеспечить в долгосрочной перспективе успех усилий, направленных на создание сухопутных портов в качестве внутренних центров экономического роста. На первых этапах такая деятельность может включать:

- a) сообщения между объектами транспортной инфраструктуры и их обслуживание (министерства транспорта, финансов);
- b) проведение политики, благоприятствующей предпринимательской деятельности (министерства внутренней и внешней торговли, финансов);
- c) оказание государственных услуг и мероприятия органов государственного управления по облегчению операций (таможенные органы, министерства торговли и налоговые государственные органы);
- d) регулярные железнодорожные перевозки между внутренними контейнерными терминалами и морскими портами (управления железных дорог, министерство транспорта).

40. С развитием услуг вокруг сухопутных портов и их переходом в категорию зон обработки экспортной продукции и промышленных зон, возможно, потребуется принять дополнительные меры на государственном уровне в целях:

a) надлежащего планирования землепользования и зонирования (министерство планирования);

b) экономически эффективного и надежного энергоснабжения (министерство энергетики);

c) экономически эффективного и надежного водоснабжения (министерство водоснабжения/общественных работ); и

d) обеспечения возможности подключения к информационно-коммуникационным сетям (министерство связи, технологии).

IV. ВОПРОСЫ ДЛЯ РАССМОТРЕНИЯ

41. Вопрос, освещенный в настоящем документе, будет находиться в центре внимания в ходе Конференции министров по транспорту, которая будет проводиться 6-11 ноября 2006 года в Пусане, Республика Корея. Хотя на начальном этапе, когда происходит планирование, строительство сухопутных портов и обеспечение сообщений между ними, такая инициатива может возглавляться министерствами транспорта, для обеспечения успеха в долгосрочной перспективе потребуется всестороннее и комплексное участие всех министерств.

42. Участникам предлагается информировать Комитет о ходе в странах строительства внутренних портов и центров экономического роста вдали от прибрежных районов и изложить факторы, которые, как представляется, играют ключевую роль в обеспечении успеха, такие, как партнерские связи между государственным и частным секторами в строительстве таких терминалов и их эксплуатации.

43. Кроме того, Комитету предлагается дать руководящие указания в отношении:

a) соответствующей роли национальных правительств, органов местного самоуправления и частного сектора в содействии превращению сухопутных портов в центры экономического роста, включая меры поощрения других министерств и учреждений к тому, чтобы они участвовали в дальнейшем анализе вопроса о создании сухопутных портов;

b) целесообразности и форм оказания секретариатом совместно с Азиатским банком развития и субрегиональными организациями, такими, как Ассоциация государств Юго-Восточной Азии и другими участниками, включая Специальную программу для экономик Центральной Азии (СПЕКА), помощи в разработке стратегий развития сухопутных портов. Эта деятельность могла бы включать анализ «передовой практики» и обмен ею, а также осуществление экспериментальных проектов со странами-членами.