



## Информационная записка

### ВНИМАНИЕ

Материалы, содержащиеся в настоящем пресс-релизе и соответствующем докладе, не должны цитироваться или кратко излагаться в прессе, по радио и телевидению или в электронных СМИ до

**07 ч 00 мин по Гринвичу 3 октября 2018 года**

**(03 ч 00 мин в Нью-Йорке, 09 ч 00 мин в Женеве, 12 ч 30 мин в Дели, 15 ч 00 мин в Гонконге)**

UNCTAD/PRESS/IN/2018/6\*

*Язык исходного документа: английский*

## МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ И АФРИКА

### **Демографический рост и региональная интеграция могут способствовать увеличению морских перевозок в Африке при условии улучшения морского сообщения, портового хозяйства и доступа к внутренним регионам**

*Женева, 3 октября 2018 года* – Слабая интеграция Африки в мировую торговлю находит отражение в состоянии ее сектора морских перевозок, хотя это означает существование огромных возможностей для континента, имеющего наиболее молодое население по возрастной структуре и занимающего второе место в мире по численности населения.

#### Морские перевозки

Внешняя торговля Африки со странами других континентов во многом зависит от состояния морских перевозок и работы портов. Хотя на африканские страны приходится примерно 2,7% мировой торговли по стоимости, их доля выше в объеме мировых морских перевозок, в частности она составляет 7% по экспортным грузам и 5% по импортным. Несмотря на то, что треть африканских стран не имеют выхода к морю, морской транспорт остается основным каналом связи с мировыми рынками.

Структура морских перевозок африканских стран определяется высокой степенью концентрации их внешней торговли и ее ограниченной диверсификацией. В частности, в 2017 году 40% экспортных грузов, перевозимых морем, приходилось на сырую нефть, тогда как более двух третей импортных грузов составляли сухие грузы (сухие массовые и контейнерные грузы), а еще почти 20% – нефтепродукты и газ.

Европейский союз остается крупнейшим торговым партнером Африки, хотя его доля в ее торговле сократилась с примерно половины в 1995 году до одной трети в 2017 году.

---

\* **Контактная информация:** пресс-центр ЮНКТАД, телефон, +41 22 917 58 28, +41 79 502 43 11, электронная почта: [unctadpress@unctad.org](mailto:unctadpress@unctad.org), <http://unctad.org/press>

Чтобы получать наши материалы для прессы, пожалуйста, зарегистрируйтесь на странице: <http://unctad.org/en/Pages/RegisterJournalist.aspx>.

В последние годы доля торговли с Соединенными Штатами Америки снизилась, в то время как доля торговли с Китаем возросла: Китай и азиатские страны в целом постепенно вытесняют ЕС и США в торговле африканских стран. Это открывает новые возможности для континента как потребительского рынка, а также как возможного региона с обрабатывающим производством, примером чего может служить развитие текстильной и швейной промышленности в Эфиопии.

На африканские порты приходится 4% мирового объема контейнерных грузов, значительную часть которых составляют импортируемые промышленные товары. Судходный сектор и порты африканских стран не всегда соответствуют глобальным тенденциям и стандартам. Помимо четырех контейнерных терминалов в Марокко, Египте и Южной Африке, среди 100 крупнейших контейнерных портов мира больше нет других африканских портов.

### **Структура спроса и предложения**

Диверсификация экономики африканских стран и создание благоприятных условий для более значительной интеграции в региональные и глобальные производственно-сбытовые цепочки могут способствовать расширению контейнерных перевозок, увеличению грузооборота портов в Африке и ее превращению в экспортера контейнерных грузов. Однако для этого недостаточно лишь соответствующей торговой политики и инициатив в области региональной интеграции, таких как Соглашение о свободной торговле на Африканском континенте.

Такие усилия должны дополняться развитием контейнерных портов и транспортных сетей африканских стран, связывающих их внутренние районы, путем улучшения инфраструктуры и услуг и повышения эффективности до международных стандартов. Это предполагает, в частности, повышение показателей производительности: в среднем производительность работы кранов составляет около 20 перестановок контейнеров на один кран в час в Западной Африке, 25–30 в Южной Африке и 35–40 в Азии.

Показатели развития морского транспортного сообщения, от которого в значительной степени зависит уровень транспортных издержек, в Африке ниже средних мировых показателей. Состояние морского транспортного сообщения африканских стран во многом определяется их географическим положением. Наилучшее транспортное сообщение имеют страны, расположенные по углам континента, где находятся крупные перевалочные порты, связанные с международными морскими путями, в частности в Марокко, Египте и Южной Африке. За ними следуют страны с субрегиональными грузовыми центрами, в частности Джибути, Того и Маврикий (см. диаграмму). Благодаря сочетанию государственных и частных инвестиций, проведению реформ в области портового хозяйства и улучшению транзитных перевозок с соседними странами, не имеющими выхода к морю, этим странам удалось добиться наилучших показателей обслуживания линейным судостроением среди африканских стран.

Выступая на протяжении многих лет крупным пользователем и импортером услуг морского транспорта, африканские страны предпринимают усилия для расширения своего участия в качестве поставщика таких услуг. Однако эта цель пока еще не достигнута, поскольку на африканские страны приходится небольшая часть мирового флота и в число 35 стран, располагающих наиболее крупным флотом в 2017 году, не входила ни одна из африканских стран. Данные о судах, плавающих под национальным флагом, также подтверждают это. Только Либерия входит в число стран с крупнейшим флотом по флагам регистрации, занимая третье место после Панамы и Маршалловых Островов по тоннажу судов, зарегистрированных под национальным флагом.

Структура предложения и спроса африканских стран в секторе морских перевозок свидетельствует об их потенциальных возможностях в качестве как пользователей, так и поставщиков услуг морского транспорта. Для того чтобы реализовать этот потенциал

им следует использовать возможности, связанные с перспективами экономического роста и их сравнительными преимуществами, такими как большие ресурсы дешевой рабочей силы и наличие длинной береговой линии, для привлечения и размещения предприятий морского транспорта.

### **Путь вперед**

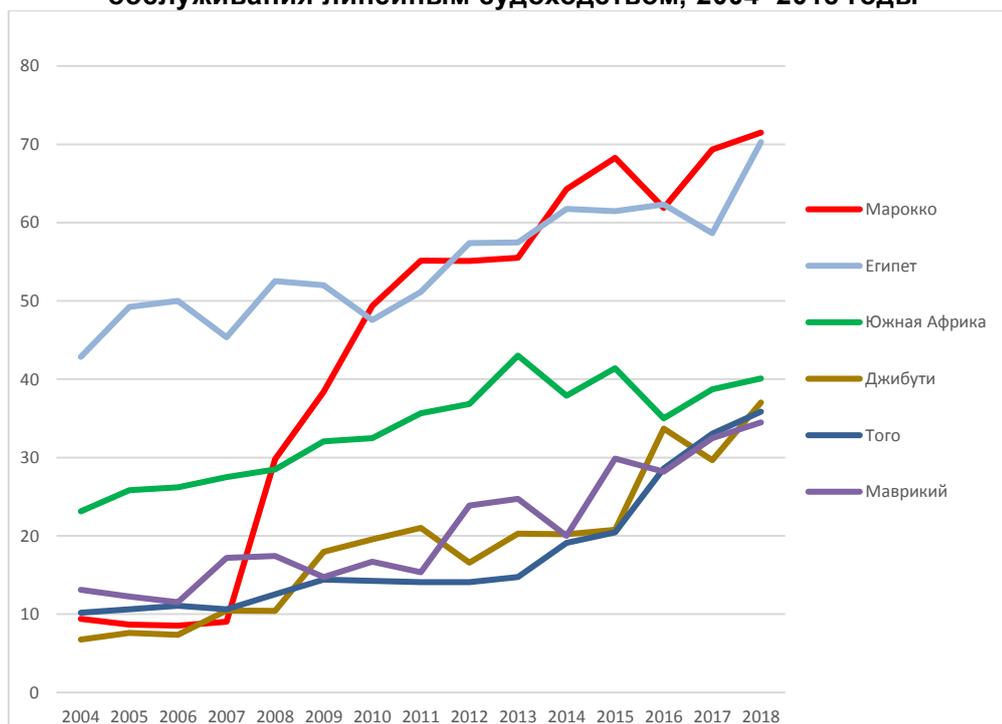
Хотя многочисленные проблемы не позволяют странам континента полноценно занять свое место на мировой экономической сцене, целый ряд позитивных факторов указывает на то, что Африка является спящим гигантом. К факторам, благоприятствующим раскрытию потенциала африканских стран, относятся устойчивый экономический рост, демографический дивиденд, увеличивающиеся инвестиции и финансовые обязательства, связанные с развитием транспортной инфраструктуры, в частности со стороны Китая.

ЮНКТАД поддерживает африканские страны в этих усилиях по линии нескольких стратегических программ. К ним относятся программы технической помощи по управлению портовым хозяйством, по упрощению процедур торговли и по развитию устойчивых систем грузовых перевозок, а также тесное сотрудничество с Африканским союзом в целях создания зоны свободной торговли на Африканском континенте. В рамках своей программы АСОТД, которая реализуется в большинстве африканских стран, ЮНКТАД активно поддерживает также осуществление реформ в таможенной сфере.

Для того чтобы помочь Африке полностью раскрыть свой потенциал, требуется осуществление целого пакета мер, включая целенаправленные усилия национальных, региональных и международных партнеров, согласующиеся с целями в области устойчивого развития и всеми тремя аспектами устойчивого развития применительно к упрощению процедур перевозок и торговли. В частности, необходимо:

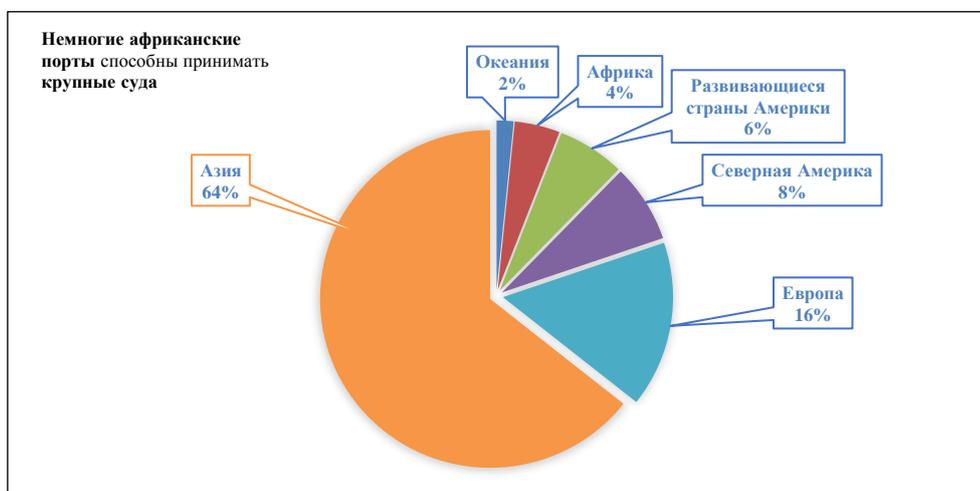
- подготовить африканские порты к принятию более крупных судов путем проведения дноуглубительных работ и установки соответствующего перегрузочного оборудования;
- улучшить транспортное сообщение с внутренними районами и странами, не имеющими выхода к морю, путем развития смешанных перевозок и транспортных коридоров и создания инфраструктуры внутреннего транспорта;
- использовать соответствующие технологии, включая цифровые, для упрощения процедур перевозок и торговли, повышения эффективности, совершенствования процессов, улучшения транспарентности, обеспечения безопасности и надежности транспортных систем;
- улучшить морское и наземное транспортное сообщение для снижения транспортных расходов и укрепления положения африканских стран в рамках мировых сетей морских перевозок. Это должно также включать создание благоприятной нормативно-правовой среды, способствующей упрощению транспортных и торговых процедур в транзитных перевозках, путем унификации регулирующих положений, в том числе на автомобильном и железнодорожном транспорте;
- способствовать расширению участия стран в различных секторах морской отрасли путем поощрения кооперации между предприятиями морского транспорта, благодаря чему морские перевозки и портовые операции могли бы содействовать развитию смежных секторов услуг, в том числе в рамках концепции синей экономики.

**Диаграмма 1 - Шесть африканских стран с наиболее высоким показателем индекса обслуживания линейным судоходством, 2004–2018 годы**



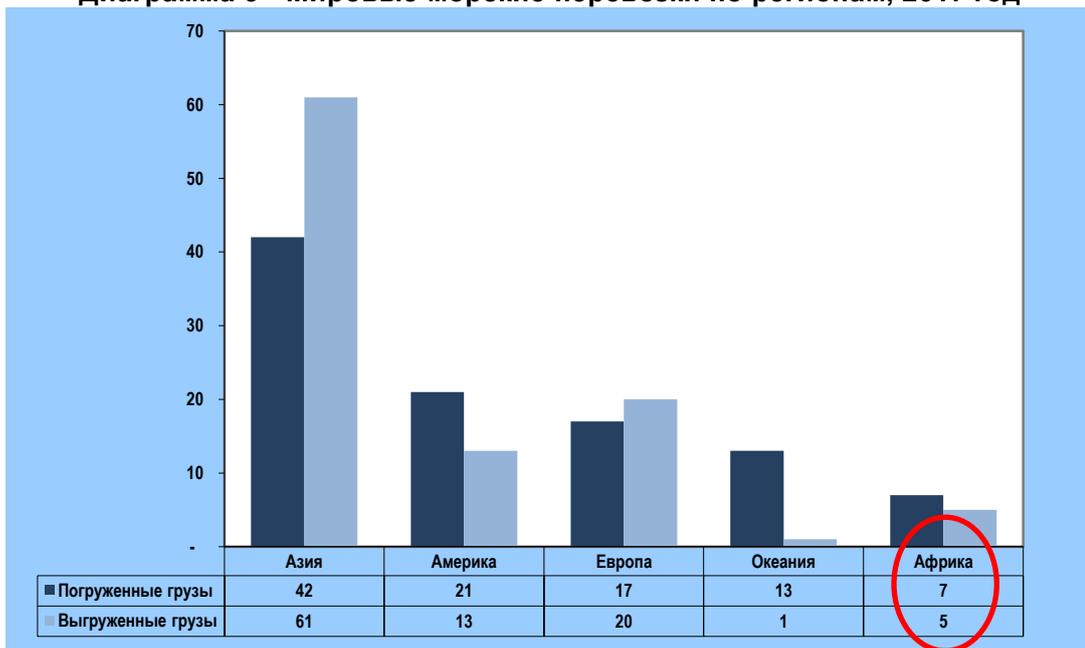
Источник: База данных ЮНКТАД по индексу обслуживания линейным судоходством:  
<http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=92>.

**Диаграмма 2 - Грузооборот контейнерных портов мира, 2017 год**



Источник: ЮНКТАД, Обзор морского транспорта, 2018 год.

**Диаграмма 3 - Мировые морские перевозки по регионам, 2017 год**



Источник: ЮНКТАД, *Обзор морского транспорта, 2018 год*.

\*\*\* \*\* \*\*\*