



## ПРЕСС-РЕЛИЗ

UNCTAD/PRESS/PR/2011/051\*  
Original: English

### РАЗВИВАЮЩИЕСЯ СТРАНЫ ОБРЕТАЮТ НОВУЮ РОЛЬ НА РЫНКЕ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

#### Развивающиеся страны Азии в авангарде растущей индустрии судоходства

Женева, 23 ноября 2011 года – Глобализация рынка морских перевозок дает судоходным компаниям возможность подбирать себе партнеров, предлагающих наиболее выгодные условия. Это, как отмечает ЮНКТАД в своем последнем **Обзоре морского транспорта**<sup>1</sup>, ведет к снижению затрат на международные перевозки и прямым выгодам для мировой товарной торговли.

В 2010 году спрос на услуги морского транспорта, и особенно на перевозку сухих массовых грузов и контейнеров, увеличился. Общий объем морских коммерческих перевозок достиг, согласно оценкам, 8,4 млрд. тонн.

Со стороны предложения 2010 год ознаменовался вводом в строй рекордного по тоннажу количества новых судов: аналогичный показатель 2009 года был превышен на 28%, что привело к росту мирового торгового флота на 8,6%. В январе 2011 года его суммарная грузоподъемность достигла почти 1,4 млрд. т дедвейта (т-дедвейта), что на 120 млн. т дедвейта больше, чем в 2010 году. Тоннаж спущенных на воду судов составил за год 150 млн. т дедвейта, из которых 30 млн. т дедвейта пришлось на замену судов, списанных на слом и иным образом выведенных из эксплуатации.

Впечатляющих успехов в секторе международного морского транспорта добились развивающиеся страны, о чем свидетельствуют ежегодно публикуемые ЮНКТАД уже более 40 лет **обзоры морского транспорта** (ОМТ). Сегодня судоходная индустрия развивающихся стран уже отнюдь не ограничивается обслуживанием экспорта сырья в промышленно развитые страны. Более того, за последние десятилетия расширилось участие этих стран в глобальных производственно-сбытовых цепях, что привело к резкому росту импорта ими сырьевой и промежуточной продукции.

---

\* **Контактное лицо:** г-жа Кэтрин Сибут, пресс-атташе, Группа ЮНКТАД по связи и информации, тел.: +41 22 917 5828, электронная почта: [unctadpress@unctad.org](mailto:unctadpress@unctad.org), Интернет: <http://www.unctad.org/press>.

<sup>1</sup> **Обзор морского транспорта за 2011 год** (в продаже под № R.11.II.D.4, ISBN 978-92-1-055223-3) можно приобрести в секциях продаж Организации Объединенных Наций по указанным ниже адресам или у агентов Организации Объединенных Наций по продажам во многих странах. Цена – 95 долл. США (жителям развивающихся стран предоставляется скидка 50%, а жителям наименее развитых стран – скидка 75%). Жители стран Европы, Африки и Западной Азии могут направлять заказы или запросы по следующему адресу: United Nations Publication/Sales Section, Palais des Nations, CH-1211 Geneva 10; факс: +41 22 917 0027; электронная почта: [unpubli@un.org](mailto:unpubli@un.org), а жители стран Северной и Южной Америки и Восточной Азии – по адресу: United Nations Publications, Two UN Plaza, DC2-853, New York, NY 10017, U.S.A.; телефон: 1 212 963 8302 или 1 800 253 9646; факс: 1 212 963 3489; электронная почта: [publications@un.org](mailto:publications@un.org), Интернет: <http://www.un.org/publications>. Текст доклада в формате pdf можно бесплатно скачать на вебсайте.

За период с 1970 по 2010 год доля развивающихся стран в общемировом объеме импорта, обслуживаемого морским транспортом, возросла с 18 до 56%. Крупнейшими в мире контейнерными портами сейчас являются Шанхай, Гонконг (Китай) и Сингапур, и, согласно [индексу обслуживания линейным судоходством \(ИОЛС\) ЮНКТАД](#), развивающиеся страны Азии имеют наивысшие показатели обеспеченности морскими перевозками.

Однако если, с одной стороны, консолидация в секторе контейнерных морских перевозок позволила повысить их общую эффективность, то, с другой стороны, она же, возможно, привела к ослаблению переговорных позиций некоторых участников рынка, который в итоге стал менее эффективным для участвующих в торговле более мелких государств. По данным ЮНКТАД, в июле 2011 года число прибрежных стран, потребности которых в линейных перевозках обеспечиваются тремя или менее судоходными компаниями, достигло 35, тогда как еще пять лет назад таких стран было всего 25.

В докладе внимание заостряется также на вступившей в силу в сентябре 2011 года Международной конвенции об аресте судов, согласованной под эгидой ЮНКТАД на конференции высокого уровня в рамках Международной морской организации Объединенных Наций (ИМО) в 1999 году.

За последние десятилетия развивающиеся страны значительно расширили свою деятельность на море, став ее компетентными участниками, в том числе и в областях, весьма сложных как с коммерческой, так и с технической точек зрения. Заняв на первом этапе прочные рыночные позиции в качестве поставщиков судовых экипажей и услуг по регистрации судов, они сегодня заявляют о себе практически во всех основных секторах морских перевозок.

Как подчеркивается в специальной главе **Обзора морского транспорта**, опубликованного ЮНКТАД в этом году, развивающиеся страны не только пользуются услугами морского транспорта, но и все шире участвуют в их предоставлении как операторы морских портов, судостроители, изготовители контейнеров и перевозчики оборудования.

В таких секторах, как судостроение (Китай и Республика Корея), демонтаж судов (Бангладеш) и предоставление судовых экипажей (Филиппины), развивающиеся страны сегодня обеспечивают более трех четвертей общего объема предложения на мировом рынке. Компании из Дубая, Гонконга (Китай) и Сингапура являются операторами контейнерных терминалов во многих морских портах как развитых, так и развивающихся стран.

Вместе с тем значительное число наименее развитых стран (НРС) до сих пор не могут стать полноправными участниками коммерческой деятельности на море, для которой все более необходимы передовой технологический потенциал и наличие крупных промышленных или сервисных комплексов. Эти страны сталкиваются с двоякой проблемой: в то время как им необходимо модернизировать портовые сооружения для приема более крупнотоннажных судов, количество регулярных рейсов, выполняемых в порты этих стран, сокращается, ослабляя фактор конкуренции.

Для сохранения своей конкурентоспособности судоходные компании как развитых, так и развивающихся государств все более нуждаются в товарах и услугах, производимых в развивающихся странах. Еще в 1970-е годы судовладельцы стали пользоваться услугами стран свободной регистрации, набирая для своих судов экипажи в странах с более дешевой рабочей силой. В последние десятилетия эти компании также перешли к строительству судов на верфях развивающихся стран, так как суда, построенные в Европе или Соединенных Штатах, зачастую обходятся слишком дорого.