



Экономический и Социальный

Distr.
GENERAL

E/CN.17/1999/6/Add.16
6 January 1999
RUSSIAN
ORIGINAL: ENGLISH

КОМИССИЯ ПО УСТОЙЧИВОМУ РАЗВИТИЮ

Седьмая сессия

19-30 апреля 1999 года

ПРОГРЕСС В ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ПРОГРАММЫ ДЕЙСТВИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ МАЛЫХ ОСТРОВНЫХ РАЗВИВАЮЩИХСЯ ГОСУДАРСТВ

Доклад Генерального секретаря

Добавление

Морские перевозки в малых островных развивающихся государствах*

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
I. РОЛЬ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В УСТОЙЧИВОМ РАЗВИТИИ МАЛЫХ ОСТРОВНЫХ РАЗВИВАЮЩИХСЯ ГОСУДАРСТВ	1 - 4	2
II. ОБЗОР НЫНЕШНЕГО ПОЛОЖЕНИЯ В ОБЛАСТИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК 5 - 13 6		
A. Международная торговля малых островных развивающихся государств	6 - 8	7
B. Торговый флот малых островных развивающихся государств	9 - 12	8
C. Изменения в отрасли морских перевозок	13	12
III. РЕКОМЕНДАЦИИ	14	12

* Настоящий доклад был подготовлен Конференцией Организации Объединенных Наций по торговле и развитию. Он представляет собой сжатый обновленный вариант документа E/CN.17/1996/20/Add.4 и является результатом консультаций и обмена информацией между учреждениями Организации Объединенных Наций, заинтересованными правительственными учреждениями и прочими другими организациями и отдельными лицами.

І. РОЛЬ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В УСТОЙЧИВОМ РАЗВИТИИ МАЛЫХ ОСТРОВНЫХ РАЗВИВАЮЩИХСЯ ГОСУДАРСТВ

1. Экономическое развитие, торговля и морские перевозки неразрывно связаны между собой. Это особенно очевидно в отношении развивающихся стран, поскольку экспорт растет быстрее, чем валовой внутренний продукт (ВВП). Например, доля экспорта товаров и услуг в ВВП выросла с 13 процентов в 1970 году до 28 процентов в 1995 году. Этому увеличению экспорта сопутствовал соответствующий среднегодовой прирост реального ВВП. В период 1970-1995 годов по группе развивающихся стран в целом среднегодовые темпы прироста составили 4,3 процента. Среднегодовые темпы роста реального ВВП по группе стран с низким уровнем дохода составили 5,5 процента, а по группе стран с высоким уровнем дохода - 4,1 процента¹.

2. Для расширения внешней торговли необходимы эффективный морской транспорт и портовая инфраструктура. Это особенно важно для тех малых островных развивающихся государств, которые находятся в неблагоприятном географическом и экономическом положении. Данный отрицательный фактор находит отражение в высоких издержках обращения, отсутствии надежных транспортных служб, завышенных тарифах на перегрузку/перевалку, нехватке портовых сооружений, ограниченном регулировании морских перевозок и в отрицательном экономическом эффекте при расширении перевозок во время согласования фрахтовых ставок при заключении судовладельцами картельных соглашений. Например, по оценочным данным, общие затраты малых островных развивающихся государств по фрахту в 1993 году более чем на 55 процентов превышали соответствующий показатель развитых стран с рыночной экономикой в этом же году и более чем на 66 процентов в 1996 году. В таблице 1 сравниваются данные по малым островным развивающимся государствам и другим группам стран, и это сравнение свидетельствует о серьезных различиях между самими малыми островными развивающимися государствами. Кроме того, большинству удаленных малых островов приходится нести еще более высокие расходы по фрахту в процентном отношении к стоимости импорта - с 12 до 18 процентов, что почти вдвое превышает показатель по другим развивающимся странам в целом и почти в три раза по развитым странам.

3. Деятельность Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) в области транспорта, включая морские перевозки, основана на Мидрандской декларации², принятой на девятой сессии ЮНКТАД, которая проходила в Южной Африке в 1996 году. Научно-исследовательская деятельность и техническое сотрудничество ориентированы на связанные с торговлей аспекты морских перевозок, что способствует повышению качества сопутствующих торговле услуг и расширению возможностей малых островных развивающихся государств эффективно участвовать в мировой торговле.

Таблица 1

Примерная сумма расходов по фрахту в общей стоимости
импорта, 1993 и 1996 годы^a

(В млн. долл. США)

Страна	Примерный общий объем расходов по фрахту на перевозку импортных грузов		Стоимость импорта (сиф)		Доля расходов по фрахту, в процентах от общей стоимости импорта	
	1993 год	1996 год	1993 год	1996 год	1993 год	1996 год
Африка						
Сан-Томе и Принсипи	3,90	7,28	22	41	17,76	17,76
Кабо-Верде	24,54	44,20	191	344	12,85	12,85
Коморские Острова	7,20	21,58	56	168	12,84	12,85
Маврикий	217,80	278,48	1 715	2 193	12,70	12,70
Реюньон	383,41	284,95	3 633	2 700	10,55	10,55
Сейшельские Острова	24,30	43,55	189	339	12,84	12,85
	661,15	680,04	5 806	5 785	11,39	11,76
Азия						
Мальдивские Острова	16,60	37,79	185	422	8,95	8,95
Сингапур	4 751,90	7 332,08	85 234	131 506	5,58	5,58
Бахрейн	376,40	434,47	3 825	4 451	9,84	9,76
Кипр	236,20	363,22	2 590	3 984	9,12	9,12
	5 381,10	8 167,56	91 834	140 363	5,86	5,82
Европа						
Мальта	213,80	275,85	2 173	2 803	9,84	9,84
Карибский бассейн и Северная Америка						
Антигуа и Барбуда	21,90	28,74	245	321	8,95	8,95
Багамские Острова	207,50	220,40	3 500	3 720	5,93	5,92
Барбадос	51,40	63,58	574	710	8,95	8,95

/...

Страна	Примерный общий объем расходов по фрахту на перевозку импортных грузов		Стоимость импорта (сиф)		Доля расходов по фрахту, в процентах от общей стоимости импорта	
	1993 год	1996 год	1993 год	1996 год	1993 год	1996 год
Бермудские Острова	52,74	57,22	589	639	8,95	8,95
Доминика	10,30	20,69	115	231	8,95	8,95
Доминиканская Республика	312,90	809,41	2 436	6 300	12,84	12,85
Гренада	12,40	10,83	120	105	10,31	10,32
Гваделупа	309,63	489,25	2 410	3 808	12,85	12,85
Гаити	52,70	112,16	410	873	12,84	12,85
Ямайка	252,00	327,68	2 097	2 726	12,02	12,02
Мартиника	209,55	258,37	1 631	2 011	12,85	12,85
Сент-Китс и Невис	8,90	14,95	100	167	8,95	8,95
Сент-Люсия	28,60	19,79	320	221	8,95	8,95
Сент-Пьер и Микелон	4,20	5,17	43	53	9,76	9,76
Сент-Винсент и Гренадины	8,24	15,94	92	178	8,95	8,95
Тринидад и Тобаго	142,50	177,83	1 448	1 807	9,84	9,84
	1 685,46	2 632,01	16 130	23 870	10,45	11,03
Океания						
Американское Самоа	6,54	5,19	73	58	8,95	8,95
Фиджи	66,23	113,04	720	885	9,20	12,77
Французская Полинезия	88,43	98,10	731	811	12,10	12,10
Гуам	46,57	56,01	385	463	12,10	12,10
Кирибати	1,50	9,66	15	99	9,76	9,76
Науру	12,00	2,33	134	26	8,95	8,95
Новая Каледония	111,77	120,72	924	998	12,10	12,10
Папуа - Новая Гвинея	166,80	215,33	1 299	1 676	12,84	12,85

/...

Страна	Примерный общий объем расходов по фрахту на перевозку импортных грузов		Стоимость импорта (сиф)		Доля расходов по фрахту, в процентах от общей стоимости импорта	
	1993 год	1996 год	1993 год	1996 год	1993 год	1996 год
Соломоновы Острова	16,60	26,43	101	161	16,42	16,42
Тонга	4,96	5,94	61	73	8,14	8,13
Вануату	9,70	19,48	80	161	12,10	12,10
Западное Самоа	9,30	15,44	105	174	8,87	8,87
	540,40	687,67	4 628	5 585	11,68	12,31
Итого по ма- лым островным развивающимся государствам	8 481,9	12 443,1	120 571	178 406	7,03	6,97
Итого по всему миру	201 385	259 940	3 601 481	4 954 040	5,59	5,25
Развитые стра-ны с рыночной экономикой	118 043	151 145	2 600 770	3 604 494	4,54	4,19
Развивающиеся страны - всего	83 342	108 795	1 000 711	1 349 546	8,33	8,06
из них:						
Африка	9 837	12 073	88 979	105 821	11,06	11,41
Америка	15 098	21 929	189 094	309 560	7,98	7,08
Азия ^b	56 951	72 263	707 430	906 714	8,05	7,97
Европа	934	1 842	10 940	21 866	8,54	8,42
Океания	522	688	4 268	5 585	12,23	12,32

Источник: Данные собраны секретариатом ЮНКТАД на основе установленных Международным валютным фондом (МВФ) коэффициентов "стоимость, страхование, фрахт/франко-борт" (сиф/фоб) и Справочника ЮНКТАД по статистике международной торговли и развития.

^a Общемировые оценочные данные и данные по группам стран неполные, поскольку в них включены только сведения по странам - членам МВФ.

^b Данные за 1993 год, включая данные по некоторым странам Океании.

Составными частями комплексного подхода в деле решения транспортных проблем является научно-исследовательская деятельность, техническое сотрудничество и развитие людских ресурсов. Научно-исследовательская деятельность позволяет по-новому взглянуть на методы устранения проблем в области развития. Особое значение в этой связи имеет "Review of Maritime Transport" ("Обзор морских перевозок"), ежегодная публикация ЮНКТАД, содержащая анализ кратко- и среднесрочных тенденций в мировой морской торговле и перевозках. Выпуск "Обзора" за 1997 год³ конкретно посвящен проблемам малых островных развивающихся государств в области морских перевозок, их участию в мировой транспортной деятельности и их положению в качестве пользователей услуг, связанных с морскими перевозками. Результаты таких исследований могут распространяться в рамках учебных программ среди руководителей и других должностных лиц, а также представителей частного сектора в развивающихся странах. Техническое сотрудничество служит средством оказания развивающимся странам, по их просьбе, помощи в осуществлении последующей деятельности. В то же время информация и соображения, поступающие от специалистов по техническому сотрудничеству на местах, позволяют сотрудникам секретариата получить более полное представление о потребностях развивающихся стран и о том, как лучше ориентировать работу секретариата на оказание помощи в удовлетворении этих потребностей; таким образом, техническое сотрудничество становится важным источником идей для исследовательской деятельности и разработки политики.

4. Примером программы в области технического сотрудничества, сочетающей в себе элементы оказания помощи в области разработки политики и подготовки кадров, является недавно заверченный экспериментальный проект по оказанию помощи в связи с обеспечением участия представителей частного сектора. После первоначального осуществления в Таиланде проект подобного рода в настоящее время начат в Индонезии; его цель состоит в том, чтобы охватить на последующем этапе аналогичной деятельностью малые островные развивающиеся государства. Фактически, даже хотя Индонезия не входит в число малых островных развивающихся государств, ряд проблем в области морских перевозок, с которыми сталкивается эта страна, в частности касающихся перевозок между островами, аналогичны проблемам, стоящим перед малыми островными государствами этого региона. В рамках указанных проектов ЮНКТАД оказывает помощь бенефициарам в связи с разработкой политических рамок, благоприятствующих развитию морского сектора, и проводит учебные семинары для представителей транспортных компаний, с тем чтобы помочь им обеспечить предоставление эффективных услуг в области перевозок, а также для пользователей транспортных услуг - чтобы помочь им наиболее полно использовать имеющиеся недорогие транспортные услуги.

II. ОБЗОР НЫНЕШНЕГО ПОЛОЖЕНИЯ В ОБЛАСТИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

5. В данном разделе настоящего доклада содержится анализ международной торговли малых островных развивающихся государств и особенностей их торгового флота. Однако проблемы в области морских перевозок, с которыми сталкиваются различные малые островные развивающиеся государства, по-прежнему неодинаковы. Эта группа является весьма неоднородной с точки зрения географического положения, наличия природных ресурсов и этапов экономического развития. Очевидно, что рынки морской коммерческой деятельности и связанные с морской деятельностью проблемы такой страны, как Сингапур, имеющей исключительно благоприятное географическое положение, занимающей второе место в мире по общему объему контейнерных перевозок, имеющей высококонкурентную индустрию перевозок и ВВП на душу населения в размере почти 25 000 долл. США⁴, значительно отличаются от рынков морской коммерческой деятельности и от связанных с морской деятельностью проблем, существующих в большинстве других малых островных развивающихся государств. Например, доход на душу населения в развивающихся

странах Океании составляет от 543 долл. США (Кирибати) до 2640 долл. США (Фиджи)⁴, и в их международной торговле океанские перевозки значительного места не занимают.

А. Международная торговля малых островных развивающихся государств

6. В 1985-1995 годах темпы роста экспорта малых островных развивающихся государств с общей численностью до пяти миллионов человек в глобальном масштабе в номинальном выражении оставались относительно стабильными (порядка 5 процентов в год). В то же время темпы роста импорта в той же группе малых островных развивающихся государств в номинальном выражении значительно замедлились (с в среднем 8,3 процента в год в 1985-1990 годах до 3,8 процента в 1990-1995 годах), что стало результатом несколько замедлившихся темпов роста ВВП этих стран в первой половине 90-х годов.

7. На развитые страны приходится в среднем две трети от общего объема экспорта малых островных развивающихся государств, а остаток приходится на развивающиеся страны. Лишь в немногих малых островных развивающихся государствах (например, Сейшельские Острова и Тувалу) экспорт товаров в другие развивающиеся страны в 1995 году по своему объему превышал экспорт в развитые страны. В этом году примерно две трети от общего числа малых островных развивающихся государств экспортировали больше товаров в страны Европейского союза (ЕС), чем в какой-либо другой развитый регион, а остающаяся треть в равной степени включала в себя малые островные развивающиеся государства, экспортирующие больше товаров в Северную и Центральную Америку, и страны, экспортирующие больше товаров в Японию. Островные страны, которые особенно значительно увеличили свою долю поставок экспортных товаров в Европу, включают в себя Барбадос, Кабо-Верде, Коморские Острова и Мальдивские Острова, в то время как Доминика и Сан-Томе и Принсипи относятся к числу малых островных развивающихся государств, значительно увеличивших долю своего экспорта товаров в Северную и Центральную Америку.

8. Свой импорт малые островные развивающиеся государства в основном осуществляют из развитых стран, причем его общая пропорциональная доля в 1995 году несколько повысилась (68,5 процента) по сравнению с показателем десятилетней давности (64,8 процента). Для почти половины малых островных развивающихся государств в 1995 году Европейский союз был более крупным источником импорта товаров, чем какой-либо другой регион развитых стран, среди остальных малых островных развивающихся государств примерно половина в большей степени осуществляла импорт из Северной и Центральной Америки, а другая половина - из Японии. К числу малых островных развивающихся государств, в которых в период 1985-1995 годов значительно возросла доля импорта из Северной и Центральной Америки, относятся Ямайка и Тринидад и Тобаго, а Барбадос относится к числу стран, которые за этот же период значительно увеличили объем своего импорта из Европы.

В. Торговый флот малых островных развивающихся государств

9. Наличие флотов, суда которых пользуются правом свободной регистрации, создает статистические искажения при анализе возможностей флотов группы малых островных развивающихся государств. Свободная регистрация - это правовой механизм, который используется для привлечения торговых судов из тех стран, где действуют более жесткие правила в отношении безопасности плавания и существуют более высокие эксплуатационные расходы, в страны, имеющие более гибкую систему регистрации и более низкие регистрационные сборы. Это дает странам свободной регистрации, в случае, если та или иная судоходная компания изберет их местом своего пребывания, такие выгоды, как дополнительные налоговые поступления и новые рабочие места. Вместе с тем основную выгоду по-прежнему извлекают подлинные владельцы

судов, поскольку гражданам стран свободной регистрации по-прежнему принадлежит лишь минимальная доля от общего тоннажа.

10. В группе малых островных развивающихся государств суда свободной регистрации составляют 82,1 процента тоннажа всего имеющегося флота. Поэтому более точный анализ флота этой группы государств следует проводить прежде всего по остальным судам - принадлежащим этим странам, - на которые приходится 30,5 миллиона тонн полной грузоподъемности. Структура этого флота показана в таблице 2, и она свидетельствует о концентрации зарегистрированных судов в Сингапуре, на Антигуа и Барбуде, а также на Сент-Винсенте и Гренадинах и на Барбадосе. На эти четыре государства приходится 96 процентов всего флота малых островных развивающихся государств, не считая основных стран свободной регистрации. Столь высокий процент частично объясняется системой регистрации⁵, в которую включаются суда в 100 брутто-регистрационных тонн и более. Поэтому многие менее крупные суда не включены в общий банк данных компании "Ллойдс мэритайм информейшн сервисиз лтд." (Лондон). В то же время во многих малых островных развивающихся государствах по-прежнему эксплуатируется немало судов грузоподъемностью менее 100 брутто-регистрационных тонн.

11. Вторым качественным фактором является срок службы судов, принадлежащих малым островным развивающимся государствам - в таблице 3 содержатся данные о неблагоприятном распределении судов, принадлежащих малым островным развивающимся государствам, с разбивкой по их возрасту, по сравнению с другими группами стран. Очевидная экономическая и техническая устарелость большей части судов неизбежно ведет к более высоким эксплуатационным расходам, поскольку с годами быстро увеличивается потребность в их текущем и капитальном ремонте, а также учащаются срывы графика движения, снижается надежность и возрастает экологический риск, связанный с эксплуатацией приходящих в негодность судов. Короче говоря, флот малых островных развивающихся государств стареет и нуждается в замене.

12. Другой вывод, который можно сделать из данных о типах и принадлежности судов, заключается в том, что малым островным развивающимся государствам необходимо расширять возможности своего флота для обслуживания собственной торговли. Большинство имеющихся судов (82,1 процента) зарегистрированы в малых островных развивающихся государствах, предлагающих возможность свободной регистрации, и поэтому не удовлетворяют связанные с международной торговлей потребности этих стран.

Таблица 2

Торговые флоты малых островных развивающихся государств по флагу
регистрации^a, группам стран и типам судов^b по состоянию на
31 декабря 1997 года

(Тоннаж полной грузоподъемности)

	Общее число судов	Нефтеналивные танкеры	Суда для перевозки насыпных грузов	Суда для перевозки генеральных грузов ^c	Контейнеровозы	Другие типы судов
Африка						
Сан-Томе и Принсипи	2 492	..	..	1 285	..	1 207
Кабо-Верде	26 689	1 525	..	13 019	7 954	4 191
Коморские Острова	2 138	..	..	1 474	..	664
Маврикий	363 251	84 464	5 137	133 388	130 915	9 347
Реюньон	—	—	—	—	—	—
Сейшельские Острова	4 079	..	..	3 278	..	801
Итого, Африка	398 649	85 989	5 137	152 444	138 869	16 210
Азия						
Мальдивские Острова	145 236	12 679	..	124 882	..	7 675
Сингапур	29 537 419	13 894 128	8 012 579	2 699 573	3 379 025	1 552 114
Бахрейн	276 725	98 512	44 110	98 348	..	35 755
Кипр	36 994 017	6 685 656	20 232 826	6 638 150	2 462 572	974 813
Итого, Азия	66 953 397	20 690 975	28 289 515	9 560 953	5 841 597	2 570 357
Европа						
Мальта	38 006 551	16 665 836	14 818 464	4 873 379	735 435	913 437
Карибский бассейн и Северная Америка						
Антигуа и Барбуда	2 916 330	6 253	294 531	1 490 545	1 088 884	36 117
Багамские Острова	39 287 545	20 449 958	8 266 669	7 356 651	959 292	2 254 975
Барбадос	1 427 315	639 650	402 493	321 660	..	63 512
Бермудские острова	7 392 210	442 034	1 943 287	226 279	547 695	532 915
Доминика	3 076	..	..	2 531	..	545
Доминиканская Республика	10 243	1 635	..	7 549	..	1 059
Гренада	950	..	..	950	..	..
Гваделупа	—	—	—	—	—	—
Гаити	963	..	..	793	..	170
Ямайка	6 112	3 065	..	2 813	..	234
Мартиника	—	—	—	—	—	—
Сент-Китс и Невис	550	..	..	550	..	..
Сент-Люсия	..	..	..	..	..	..
Сент-Пьер и Микелон	—	—	—	—	—	—

/...

	Общее число судов	Нефтеналивные танкеры	Суда для перевозки насыпных грузов	Суда для перевозки генеральных грузов ^c	Контейнеровозы	Другие типы судов
Сент-Винсент и Гренадины	12 385 105	1 959 336	5 542 384	4 109 794	149 292	624 299
Тринидад и Тобаго	8 780	..	..	3 731	..	5 049
Итого, Карибский бассейн и Северная Америка	63 439 179	27 201 931	16 449 364	13 523 846	2 745 163	3 518 875
Океания						
Американское Самоа	—	—	—	—	—	—
Фиджи	29 542	3 605	..	10 940	..	14 997
Французская Полинезия	—	—	—	—	—	—
Гуам	—	—	—	—	—	—
Кирибати	7 054	3 048	..	3 352	..	654
Науру	..	..	..	..	..	..
Новая Каледония	—	—	—	—	—	—
Папуа-Новая Гвинея	66 221	4 380	..	50 878	..	10 963
Соломоновы Острова	6 775	..	..	3 155	..	3 620
Тонга	15 471	..	..	11 319	..	4 152
Вануату	1 846 875	21 502	1 034 371	386 846	..	404 156
Западное Самоа	6 441	..	..	6 066	..	375
Итого, Океания	1 978 379	32 535	1 034 371	472 556	..	438 917
Всего малые островные развивающиеся государства	170 776 155	64 677 266	60 596 851	28 583 178	9 461 064	7 457 796
В процентах от общего числа	100,0	37,9	35,5	16,7	5,5	4,4

Источник: Lloyd's Maritime Information Services (London).

Примечание: Две точки (..) указывают, что число равняется нулю или является незначительным. Прочерк (-) говорит о том, что данных не имеется.

^a Используемые обозначения и порядок представления материала в этой таблице касаются флагов регистрации и не означают выражения Секретариатом Организации Объединенных Наций какого-либо мнения относительно правового статуса той или иной страны или территории либо их органов власти или же относительно делимитации их границ.

^b Суда полной грузоподъемности 100 тонн и более.

^c Включая грузопассажирские суда.

Таблица 3

Срок службы флота малых островных развивающихся государств

/...

по типам судов, по состоянию на 31 декабря 1995 года

(Процент от общего тоннажа полной грузоподъемности)

Группа стран	Тип судна	Всего	0-4 года	5-9 лет	10-14 лет	15 лет и старше	Средний возраст (в годах) ^a	Средний возраст (в годах) 1994 год ^a
По всему миру	Все суда	100	15,6	14	18,2	52,2	14,96	15,00
	Танкеры	100	20,9	12,6	9,6	56,9	14,97	15,35
	Суда для насыпных грузов	100	12,3	15,5	25,9	46,3	14,63	14,58
	Суда для генеральных грузов	100	7,4	10,2	19,8	62,6	17,01	16,61
	Контейнеровозы	100	26	19	17,5	37,5	12,20	12,03
	Все прочие типы судов	100	13,2	16,4	21	49,4	14,80	14,41
Развитые страны с рыночной экономикой	Все суда	100	15,5	14,7	20,1	49,7	14,69	14,75
	Танкеры	100	16,8	10,4	11,6	61,2	15,92	16,29
	Суда для насыпных грузов	100	11,8	17,3	29,6	41,3	14,09	14,04
	Суда для генеральных грузов	100	12,9	14,8	23,2	49,1	14,88	14,42
	Контейнеровозы	100	25,9	19,1	15,7	39,3	12,39	11,71
	Все прочие типы судов	100	16,4	18,9	21,4	43,3	13,75	13,38
Основные страны открытой регистрации	Все суда	100	16,7	11,7	14,5	57,1	15,46	15,81
	Танкеры	100	26,5	11,2	6,5	55,8	14,37	15,28
	Суда для насыпных грузов	100	7,1	10,8	21,9	60,2	16,77	16,76
	Суда для генеральных грузов	100	5,7	12,2	19,8	62,3	17,05	16,84
	Контейнеровозы	100	32,1	15,2	19,6	33,1	11,34	11,78
	Все прочие типы судов	100	12,1	20,00	15,10	52,80	15,07	14,46
Развивающиеся страны (за исключением стран открытой регистрации)	Все суда	100	13,8	18,00	23,20	45,00	14,22	14,31
	Танкеры	100	17,1	16,1	14,5	52,3	14,72	15,50
	Суда для насыпных грузов	100	15,8	25,3	33,2	25,7	11,73	11,78
	Суда для генеральных грузов	100	2,8	6,4	16,4	74,4	18,84	18,20
	Контейнеровозы	100	21,4	21,5	14,7	42,4	13,03	11,18
	Все прочие типы судов	100	11,6	11,9	26,9	49,6	15,21	15,06
Малые островные развивающиеся государства	Все суда	100	4,45	5,44	19,62	70,50	18,33	
	Танкеры	100	7,63	4,44	18,88	69,05	17,92	
	Суда для насыпных грузов	100	3,70	2,46	37,55	56,29	17,14	
	Суда для генеральных грузов	100	3,08	6,89	13,60	76,43	18,99	
	Контейнеровозы	100	17,43	23,46	14,50	44,61	13,55	
	Все прочие типы судов	100	2,57	3,54	30,92	62,97	17,86	

Источник: Составлено на основе данных, полученных от Lloyd's Maritime Information Services (London).

^a При расчете среднего срока службы судов предполагалось, что он распределяется равномерно между нижним и верхним пределами каждой возрастной группы. Для группы 15 лет и более за среднюю точку были взяты 22 года.

Хотя такое положение и дает валютные поступления, создает новые рабочие места для моряков и обеспечивает диверсификацию, оно не вполне соответствует торговым потребностям малых островных развивающихся государств, поскольку большинство готовых изделий перевозится на контейнеровозах или на судах для перевозки генеральных грузов. В 1997 году первый тип судов составлял лишь 5,5 процента всего флота малых островных развивающихся государств, а второй - 16,7 процента. Если из общего числа судов этих двух основных типов (контейнеровозы и суда для перевозки генеральных грузов) исключить суда, зарегистрированные на Антигуа и Барбуда, Багамских Островах, Бермудских Островах, Кипре, Мальте, Сент-Винсенте и Гренадинах, в Сингапуре и Вануату, то флот малых островных развивающихся государств окажется крайне малочисленным.

С. Изменения в отрасли морских перевозок

13. Еще одним фактором, влияющим на транспортные возможности многих малых островных развивающихся государств, являются тенденции к структурной перестройке в международном линейном судоходстве, и особенно к расширению глобализации. За последнее десятилетие между крупными компаниями, осуществляющими контейнерные перевозки, заключен ряд коммерческих соглашений об объединении и сотрудничестве, что привело к концентрации услуг в этой области в руках небольшого числа фирм. Это дало экономический эффект, обусловленный ростом масштабов, и привело к расширению скоординированной системы услуг между основными районами торговли. Однако для малых островных развивающихся государств это повысило потребность в портовых перевалочных услугах, им приходится приобретать суда, оборудованные контейнероподъемниками, вкладывать средства в технологию электронного обмена информацией и готовить управленческий персонал. Без таких инвестиций в инфраструктуру (главным образом в суда и портовые сооружения) способность многих малых островных развивающихся государств вести эффективную торговлю и обеспечивать устойчивое развитие останется крайне незначительной.

III. РЕКОМЕНДАЦИИ

14. Рекомендации, содержащиеся в документе E/CN.17/1996/20/Add.4, сохраняют свое значение и устанавливают минимальные условия, которые должны быть выполнены для обеспечения малых островных развивающихся государств транспортными услугами, необходимыми для сбалансированного структурного развития, а также для расширения их участия в мировой торговле. Необходимо увеличить объем инвестиций в инфраструктуру, суда и в подготовку кадров. Кроме того, необходимо совершенствовать правовые и политические рамки и приводить системы эксплуатационной деятельности в соответствие с международной практикой. Для создания необходимых рамок, благоприятствующих иностранным инвестициям и участию частного сектора в морских перевозках, исключительно важно согласовать нормативные механизмы, хотя бы на региональном уровне, и изучать существующие возможности в области сотрудничества, которые могли бы облегчить для местных и иностранных компаний доступ к морским рынкам и обеспечить конкурентоспособность компаний из малых островных развивающихся государств. Международные организации должны продолжать оказывать малым островным развивающимся государствам помощь в этих областях. Особо следует поддерживать региональные усилия, направленные на развитие региональных морских перевозок.

Примечания

¹ ЮНКТАД, Справочник по статистике международной торговли и развития, 1995 год (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.97.II.D.7), таблицы 6.2 и 6.3.

² См. Материалы Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию, девятая сессия, Мидранд, Южноафриканская Республика, 27 апреля-11 мая 1996 года, доклад и приложения (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № E.97.II.D.4), часть один, раздел А.

³ ЮНКТАД, Review of Maritime Transport, 1997 год (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № E.97.II.D.9).

⁴ ЮНКТАД, Справочник по статистике международной торговли и развития, 1995 год (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.97.II.D.7), таблица 6.1.

⁵ Lloyd's Maritime Information Services (London).
