



Экономический и Социальный Совет

Distr.
GENERAL

E/CN.17/1996/20/Add.4
29 February 1996
RUSSIAN
ORIGINAL: ENGLISH

КОМИССИЯ ПО УСТОЙЧИВОМУ РАЗВИТИЮ
Четвертая сессия
18 апреля — 3 мая 1996 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. МЕТОДОЛОГИЯ И СТРУКТУРА ДОКЛАДА	1—2	3
II. РОЛЬ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В УСТОЙЧИВОМ РАЗВИТИИ МАЛЫХ ОСТРОВНЫХ РАЗВИВАЮЩИХСЯ ГОСУДАРСТВ	3—9	3
III. ОБЗОР ПОЛОЖЕНИЯ В ОБЛАСТИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ	10—19	7
A. Международная торговля малых островных развивающихся государств	11—13	8
B. Торговый флот малых островных развивающихся государств	14—17	8
C. Изменения в отрасли морских перевозок	18—19	12
IV. РЕКОМЕНДАЦИИ	20—23	13
A. Национальный уровень	21	13
B. Региональный или субрегиональный уровни	22	15
C. Международный уровень	23	17
V. ВЫВОДЫ	24	18
<u>Приложение.</u> Срок службы флотов малых островных развивающихся государств по типам судов, по состоянию на 1 июля 1995 года		20

I. МЕТОДОЛОГИЯ И СТРУКТУРА ДОКЛАДА

1. Основные координаторы Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) и Международной морской организации (ИМО), действуя в рамках имеющихся ресурсов, обратились к ряду различных международных, национальных и региональных организаций с просьбой оказать содействие в обновлении информации. Обследование было начато в сентябре 1995 года, и им были охвачены 25 организаций. Круг вопросов включал:

- a) определение задач, стоящих перед конкретными малыми островными развивающимися государствами в области транспорта, связи и карантина;
- b) определение того, что необходимо сделать для претворения в жизнь положений главы XII Программы действий по обеспечению устойчивого развития малых островных развивающихся государств;
- c) определение того, что делается сегодня на национальном, региональном и глобальном уровнях для решения этих задач;
- d) подготовка рекомендаций относительно путей и средств устранения расхождений между положениями пунктов b) и c) и принятие в этих целях соответствующих мер;
- e) контроль за выполнением рекомендаций;
- f) представление, в случае необходимости, доклада Комитету по устойчивому развитию.

2. На данный момент от организаций системы Организации Объединенных Наций и от других международных организаций получено очень мало ответов. Поэтому представленная в настоящем докладе информация основывается на опыте собственных внутренних источников ЮНКТАД и на результатах их исследований. В случае получения дополнительной информации будет выпущено дополнение. Структура настоящего доклада включает обзор международной торговли малых островных развивающихся государств, анализ состояния торгового флота и рекомендации относительно стратегии в области морских перевозок.

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

3. Экономическое развитие, торговля и морские перевозки неразрывно связаны между собой. Это особенно очевидно в отношении развивающихся стран, поскольку доля экспорта в их валовом внутреннем продукте (ВВП) непрерывно растет. Например, доля экспорта товаров и услуг в ВВП выросла с 17 процентов в 1960 году до 30 процентов в 1993 году. Этому

увеличению экспорта сопутствует соответствующий среднегодовой прирост реального ВВП. В период 1970—1993 годов по группе развивающихся стран в целом среднегодовые темпы прироста составили 3,7 процента, а среднегодовые темпы роста реального ВВП по группе стран с низким уровнем дохода — 5,2 процента^{1/}. Таким образом, экспорт является важным фактором устойчивого развития.

4. Для участия в торговле, увеличения ее объема и расширения торговых связей 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 более чем на 45,5 процента превышают соответствующий показатель развитых стран с рыночной экономикой. 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: от 12 до 18 процентов, что почти вдвое превышает показатель по другим развивающимся странам в целом.

Таблица 1

Примерная сумма расходов по фрахту в общей стоимости импорта, 1993 год^{a/}

(в млн. долл. США)

Страна	Примерный общий объем расходов по фрахту на перевозку импортных грузов	Стоимость импорта (с.н.ф.)	Доля расходов по фрахту, в процентах от общей стоимости импорта
Багамские Острова	207,5	3 500	5,93
Кипр	236,5	2 590	9,12
Коморские Острова	7,2	56	12,84
Маврикий	217,8	1 715	12,70
Сан-Томе и Принсипи	3,9	22	17,76
Сейшельские Острова	24,3	189	12,84

Таблица 1 (продолжение)

Страна	Примерный общий объем расходов по фрахту на перевозку импортных грузов	Стоимость импорта (с.и.ф.)	Доля расходов по фрахту, в процентах от общей стоимости импорта
Антигуа и Барбуда	21,9	245	8,95
Барбадос	51,4	574	8,95
Доминика	10,3	115	8,95
Доминиканская Республика	312,9	2 436	12,84
Гренада	12,4	120	10,31
Гаити	52,7	410	12,84
Ямайка	252,0	2 097	12,02
Сент-Китс и Невис	8,9	100	8,95
Сент-Люсия	28,6	320	8,95
Сент-Винсент и Гренадины	8,24	92	8,95
Тринидад и Тобаго	142,5	1 448	9,84
Бахрейн	376,4	3 825	9,84
Мальдивские Острова	16,6	185	8,95
Сингапур	4 751,9	85 234	5,58
Мальта	213,8	2 173	9,84
Фиджи	74,8	634	11,79
Кирибати	1,5	15	9,76
Папуа — Новая Гвинея	166,8	1 299	12,84
Соломоновы Острова	16,6	101	16,42
Тонга	4,96	61	8,4
Вануату	9,7	80	12,10
Самоа	9,3	105	8,87
Итого по малым островным развивающимся государствам	7 241,1	109 741	6,60
Всего в мире	201 385	3 601 481	5,59
Развитые страны с рыночной экономикой	118 043	2 600 770	4,54

Таблица 1 (продолжение)

Страна	Примерный общий объем расходов по фрахту на перевозку импортных грузов	Стоимость импорта (с.и.ф.)	Доля расходов по фрахту, в процентах от общей стоимости импорта
Развивающиеся страны, всего	83 342	1 000 711	8,33
из них в:			
Африке	9 837	88 979	11,06
Америке	15 098	189 094	7,98
Азии	56 951	707 430	8,05
Европе	934	10 940	8,54
Океании	522	4 268	12,23

Источник: Данные собраны секретариатом ЮНКТАД на основе установленных Международным валютным фондом (ВМФ) коэффициентов с.и.ф./ф.о.б. и Справочника ЮНКТАД по статистике международной торговли и развития.

Примечание:

2/ Общемировые данные и данные по группам стран неполные, поскольку в них включены только сведения по странам — членам ВМФ.

5. Деятельность ЮНКТАД по совершенствованию сектора морских перевозок в развивающихся странах сосредоточена в двух широких областях. Первая область — это разработка на международном уровне политики по обеспечению равноправного участия всех групп стран в мировых морских перевозках. К этому кругу вопросов относятся международное законодательство по судоходству и морским перевозкам, защита интересов грузоотправителей, развитие торгового флота, смешанные перевозки и развитие портового хозяйства. Достиженные в этой основной области ощутимые результаты позволили заключить ряд международных соглашений.

6. Особое значение для малых островных развивающихся государств имеет охрана морской среды. Необходимо бороться с загрязнением морской среды грузовыми судами и, что еще серьезнее, пассажирскими и круизными судами, и следует принять меры для предотвращения дальнейшего ухудшения морской среды. Особенно важно безотлагательно принять необходимые меры, содействующие созданию портовых приемных устройств для сбора остатков нефтяных и химических веществ и мусора с судов, как это указано в приложениях к Международной конвенции о предупреждении загрязнения сбросами с судов 1973 года и в Протоколе к ней 1978 года (МАРПОЛ 73/78).

7. Чтобы обеспечить осуществление положений вышеуказанной Конвенции, ЮНКТАД и ИМО установили сотрудничество в разработке финансового инструмента с целью обеспечить финансирование инвестиций и функционирование портовых служб по сбору отходов. Основа такого сотрудничества была заложена на совещании Совета ИМО в июне 1994 года и впоследствии, в июле 1994 года, принята к сведению Постоянным комитетом ЮНКТАД по развитию секторов услуг: морские перевозки.

8. Во исполнение этой договоренности секретариаты ЮНКТАД и ИМО подготовили документ, озаглавленный "Приемные сооружения" (SPI 3/4), который был представлен Рабочей группе по взаимосвязи судно/порт на ее третьей сессии, проходившей 24—28 октября 1994 года в штаб-квартире ИМО. В этом документе упоминается об установленных в Конвенции требованиях, касающихся приемных сооружений в портах, и четко указывается на необходимость не ограничиваться постройкой и оборудованием таких сооружений, а создать механизм, который стимулировал бы фактическое использование судами имеющихся сооружений и распределял инвестиционные и эксплуатационные расходы по приемным сооружениям по принципу материальной ответственности источника загрязнения.

9. Вторая область — это техническое сотрудничество и развитие людских ресурсов. И то и другое служит важным дополнением деятельности ЮНКТАД по проведению исследований, анализа политики и межправительственных обсуждений. Научные исследования помогают лучше разобраться в методах решения проблем развития; в рамках учебных программ с результатами этих исследований можно знакомить руководителей и других должностных лиц 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. В прошлом программа технического сотрудничества ЮНКТАД была в основном нацелена на развивающиеся страны ввиду их особых потребностей. Эта программа по-прежнему относится и к малым островным развивающимся государствам.

III. ОБЗОР ПОЛОЖЕНИЯ В ОБЛАСТИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ

10. В данном разделе дается анализ международной торговли малых островных развивающихся государств и особенностей их торгового флота. Однако проблемы в области морских перевозок, с которыми сталкиваются различные государства этой группы, не одинаковы. Группа весьма неоднородна с точки зрения географического положения, наличия природных ресурсов и этапов экономического развития. Поэтому проблемы такой страны, как Сингапур, имеющей исключительно благоприятное географическое положение, занимающей

второе место в мире по объему контейнерных перевозок^{2/} и с ВВП 20 000 долл. США на душу населения^{3/}, совсем иные, нежели у многих других малых островных развивающихся государств. Например, доход на душу населения в развивающихся странах Океании колеблется от всего лишь 447 долл. США (Кирибати) до 2222 долл. США (Фиджи)^{4/}.

А. Международная торговля малых островных развивающихся государств

11. Спрос на услуги по перевозке грузов определяется международной торговлей. Для более развитых островных государств характерно значительное преобладание продукции обрабатывающей промышленности (80 процентов), а во многих менее развитых странах велика доля сырьевых товаров.

12. Обзор международной торговли малых островных развивающихся государств стоимостном выражении свидетельствует о сдвигах, происшедших как в структуре, так и в направленности импорта и экспорта. Что касается структуры, то в 1988—1994 годах общий объем экспорта ежегодно возрастал в среднем на 11,5 процента, при этом стремительнее всего росла доля изделий обрабатывающей промышленности (среднегодовые темпы прироста составляли 17,2 процента)^{5/}. Изменения в структуре торговли отражают увеличение доли продукции обрабатывающей промышленности и сокращение экспорта продовольствия. За период 1988—1994 годов изменилось и направление экспорта. Например, в 1988 году около 56 процентов экспорта малых островных развивающихся государств приходилось на развитые страны с рыночной экономикой. Однако к 1994 году доля развитых стран сократилась до 44,5 процента и наоборот — доля развивающихся стран в экспорте малых островных государств выросла с 39,9 процента в 1988 году до 51,8 процента в 1994 году^{6/}.

13. В 1988—1994 годах общий объем импорта ежегодно возрастал в среднем на 8,9 процента^{7/}. Наибольшая доля импорта — 81 процент в 1994 году — по-прежнему приходится на промышленные товары. Она даже выросла по сравнению с 69 процентами в 1988 году. Что касается других групп товаров, то импорт продовольствия и топлива остался на прежнем уровне; однако доля сельскохозяйственных сырьевых товаров сократилась на 34,3 процента, а руд и металлов — выросла на 30 процентов. В период 1988—1994 годов импорт из развитых стран с рыночной экономикой сократился (на 8,3 процента), а из развивающихся стран вырос (на 15 процентов). Тем не менее развитые страны с рыночной экономикой все еще остаются основными источниками импорта, и их доля в общем объеме в 1994 году составляла 55 процентов. Развивающиеся страны и социалистические страны Азии увеличили свою долю до 41 и 3,2 процента, соответственно.

В. Торговый флот малых островных развивающихся государств

14. Наличие флотов, суда которых пользуются правом так называемой 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 где более высокие эксплуатационные расходы, в страны, имеющие более гибкую систему регистрации и более низкие регистрационные сборы. Это дает странам свободной регистрации такие выгоды, как дополнительные налоговые поступления и новые рабочие места, в случае если та или иная судоходная компания изберет их местом своего пребывания. Вместе с тем основную выгоду при этом по-прежнему извлекают подлинные владельцы судов, поскольку гражданам стран свободной регистрации принадлежит лишь минимальная доля их тоннажа (см. таблицу 2).

Таблица 2

Тоннаж судов, принадлежащих гражданам страны регистрации и зарегистрированных в этой стране, в общем количестве судов, включенных в наиболее крупные свободные и международные регистры, по состоянию на 31 декабря 1994 года^{a/}

(в тыс. тонн полной грузоподъемности)

Страна регистрации	Общий тоннаж судов, зарегистрированных в стране или включенных в регистр	Тоннаж судов, находящихся во владении граждан страны регистрации и зарегистрированных в ней	Доля судов, принадлежащих гражданам страны, в общем числе зарегистрированных в ней судов (в процентах)
Либерия	91 764	0	0,0
Панама	86 460	0	0,0
Кипр	35 785	2 856	8,0
Багамские Острова	34 697	187	0,5
Международный морской регистр Норвегии	31 533	29 676	94,1
Международный морской регистр Дании	6 170	6 039	97,9
Бермудские Острова	4 493	0	0,0

Источник: На основе данных, полученных от компании "Lloyd's Maritime Information Service Ltd.", London.

Примечание:

^{a/} Суда грузоподъемностью 1000 брутто-регистрационных тонн и более.

15. В группе малых островных развивающихся стран суда свободной регистрации составляют 77,2 процента тоннажа всего имеющегося флота. Поэтому более точный анализ

флота этой группы государств следует проводить прежде всего по остальным судам, на которые приходится 30,6 млн. т полной грузоподъемности. Структура этого флота показана в таблице 3, и она свидетельствует о концентрации зарегистрированных судов в Сингапуре, на Антигуа и Барбуде, а также на Сент-Винсенте и Гренадинах. В упомянутых карибских государствах также имеются возможности для свободной регистрации судов. На эти три государства приходится 95 процентов всего флота малых островных развивающихся государств, не считая основных стран свободной регистрации. Столь высокий процент частично объясняется системой регистрации^{8/}, в которую включаются суда в 100 брутто-регистрационных тонн и менее. Поэтому многие менее крупные суда не включены в общий банк данных компании "Ллойдз мэритайм информэйшн сервисиз лтд.". Тем не менее во многих малых островных развивающихся государствах эксплуатируется немало судов грузоподъемностью менее 100 брутто-регистрационных тонн. Например, на Мальдивских Островах перевозки грузов между атоллами осуществляют 250—350 "дхони" (небольшие суда с полной грузоподъемностью 50—75 т)^{9/}. А в Карибском море в начале 90-х годов торговые рейсы совершали примерно 400—500 небольших судов (с полной грузоподъемностью 200—300 т)^{10/}. Аналогичным образом в Папуа — Новой Гвинее для перевозок между островами эксплуатировалось 200—300 частных судов^{11/}.

16. Вторым качественным фактором является срок службы судов, принадлежащих малым островным развивающимся государствам. Семьдесят процентов торговых судов находятся в эксплуатации по 15 и более лет. Из-за такого возраста судов приходится нести более высокие эксплуатационные расходы, 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. Иными словами, флот малых островных развивающихся государств стареет и требует замены. В таблице 4 приведены в сжатом виде данные о возрасте судов с разбивкой по их типам, а в приложении к настоящему докладу содержится более подробная информация по странам.

17. Другой вывод, который можно сделать исходя из данных о типах и принадлежности судов, состоит в том, что малым островным развивающимся государствам необходимо расширять возможности своего флота для обслуживания собственной торговли. Это было бы желательно, поскольку большинство судов (77,2 процента) принадлежит владельцам из других стран. 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 перевозятся на контейнеровозах или на судах для перевозки генеральных грузов. Первый тип судов составляет лишь 3,6 процента всего флота малых островных развивающихся государств, а второй — 17,5 процента (см. таблицу 3). Если из этих двух основных типов судов (контейнеровозы и суда для перевозки генеральных грузов) исключить суда, зарегистрированные в Сингапуре и в двух карибских странах, в которых имеются возможности для свободной регистрации (Антигуа и Барбуде и Сент-Винсенте и Гренадинах), то флот малых островных развивающихся государств окажется крайне малочисленным.

Таблица 3

Торговые флоты островных развивающихся государств по флагу регистрации^{а/}, группам стран и типам судов^{б/}, по состоянию на 31 декабря 1994 года

(тоннаж полной грузоподъемности)

	Общее число судов	Нефтеналивные танкеры	Суда для перевозки насыпных грузов	Суда для перевозки генеральных грузов ^{в/}	Контейнеровозы	Другие типы судов
Багамские Острова	35 740 833	19 604 600	7 523 744	5 923 633	905 637	1 783 219
Кипр	39 325 233	8 876 343	21 791 666	6 562 318	1 274 668	820 238
Кабо-Верде	32 320	562	..	28 001	..	3 757
Коморские Острова	2 959	..	..	2 295	..	664
Маврикий	301 082	..	203 750	85 043	..	12 289
Сан-Томе и Принсипи	2 277	..	..	1 285	..	992
Сейшельские Острова	3 721	..	..	2 825	..	896
Антигуа и Барбуда	1 982 504	3 711	154 253	1 326 325	454 119	44 096
Барбадос	114 253	76 219	..	20 005	..	18 029
Куба	542 991	102 249	632	298 463	..	141 647
Доминика	2 833	..	..	2 833	..	..
Доминиканская Республика	11 852	1 635	..	9 251	..	966
Гренада	555	..	..	555	..	..
Гаити	170	..	..	..	..	170
Ямайка	10 545	3 292	..	7 253	..	..
Сент-Китс и Невис	550	..	..	550	..	..
Сент-Люсия	2 279	..	..	2 279	..	..
Сент-Винсент и Гренадины	8 595 448	1 749 929	3 353 395	2 944 655	223 267	324 202
Тринидад и Тобаго	17 037	..	..	7 524	..	9 513
Бахрейн	243 347	98 297	13 143	98 759	..	33 148
Мальдивские Острова	106 808	12 679	19 536	66 937	..	7 656
Сингапур	18 520 025	8 893 630	5 626 138	1 889 004	1 494 500	616 753
Мальта	26 267 730	10 646 168	10 923 409	3 669 158	450 363	578 632
Фиджи	27 385	4 705	..	11 078	..	11 602
Кирибати	4 674	..	..	3 980	..	694
Науру	..	..	..	..	..	..
Папуа — Новая Гвинея	51 051	5 044	..	42 313	..	3 694
Соломоновы Острова	5 746	..	..	3 155	..	2 591
Тонга	12 307	..	..	11 043	..	1 264
Тувалу	77 164	..	..	18 519	..	58 645
Вануату	2 569 838	21 833	1 669 670	498 349	29 890	350 096
Самоа	6 501	..	..	6 066	..	435
Итого по малым островным развивающимся государствам	134 582 018	50 100 896	51 279 336	23 543 454	4 832 444	4 825 888
Процент от общего числа	100	37,2	38,1	17,5	3,6	3,6

Источник: "Lloyd's Maritime Information Services Ltd.", London.

Примечания:

^{а/} 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.

^{б/} Суда полной грузоподъемностью 100 т и более.

^{в/} Включая грузопассажирские суда.

Таблица 4

Срок службы флота малых островных развивающихся государств по типам судов,
по состоянию на 1 июля 1995 года^{a/}

(процент от общего тоннажа полной грузоподъемности)

Группа стран	Тип судна	Всего	0—4 года	5—9 лет	10—14 лет	15 лет и более	Средний возраст (в годах) ^{b/}
В среднем по всей группе	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, Ltd.", London.

Примечания:

^{a/} Исключая страны свободной регистрации. Группа стран свободной регистрации, как она определяется в обзоре ЮНКТАД "Review of Maritime Transport", включает Багамские Острова, Бермудские Острова, Кипр, Либерию и Панаму.

^{b/} 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.

С. Изменения в отрасли морских перевозок

18. Еще одним фактором, влияющим на транспортные возможности многих малых островных развивающихся государств, являются тенденции в структурной перестройке в международном линейном судоходстве. 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 меньшего числа фирм. Это дало экономический эффект в связи с ростом масштабов и привело к расширению скоординированной системы услуг между основными районами торговли. Однако для малых островных развивающихся государств это привело к росту потребности в портовых перевалочных услугах, им приходится приобретать суда, оборудованные контейнероподъемниками, вкладывать средства в технологию электронного обмена информацией и готовить управленческий персонал. Кроме того, 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 останутся крайне незначительными.

19. В заключение следует отметить, что сегодня малые островные развивающиеся государства как никогда зависят от торговли и эффективности служб морских перевозок. Однако их возможности в этой области продолжают ухудшаться из-за неприспособленности и старения судов, возрастающей концентрации отрасли в руках все меньшего числа компаний, занимающихся линейными перевозками, и роста числа основных портов, где должна производиться перевалка грузов.

IV. РЕКОМЕНДАЦИИ

20. Хотя малые островные развивающиеся государства во многом отличаются друг от друга, имеется ряд рекомендаций, касающихся сектора морских перевозок, использование которых могло бы на выборочной основе рассмотреть каждое государство-член.

A. Национальный уровень

21. Странам рекомендуется:

- a) содействовать инвестированию в современные суда путем проведения финансовой политики, поощряющей инвестиции. Сюда относятся, в частности, налоговые скидки на быструю амортизацию, инвестиционные кредиты и налоговые льготы для моряков;
- b) совершенствовать административную систему в области безопасности морских перевозок и охраны окружающей среды путем подготовки кадров по линии ИМО и направления правительственных должностных лиц на стажировку и обучение в специализированных профессионально-технических и академических заведениях, например во Всемирном морском университете в Мальмё;
- c) поощрять развитие судоремонтных мощностей путем финансовых льгот и освобождения от уплаты таможенных пошлин на ввоз основного оборудования;
- d) создавать и обновлять приемные сооружения для сбора отходов с судов;
- e) укреплять и поощрять советы грузоотправителей, с тем чтобы они служили центрами защиты их интересов;
- f) поддерживать инвестирование в инфраструктуру портов путем прямого предоставления займов или гарантирования займов по линии учреждений, занимающихся вопросами развития;

- g) изучить — применительно к малым островным государствам, расположенным на архипелагах, — необходимость введения системы лицензирования и почтовых субсидий для частных судовладельческих компаний;
- h) ратифицировать конвенции Организации Объединенных Наций в области морских перевозок, а именно: Конвенцию о кодексе поведения линейных конференций, Конвенцию Организации Объединенных Наций об условиях регистрации судов, Конвенцию Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов, Конвенцию Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбургские правила) и Международную конвенцию о морских залогах и ипотечках 1993 года;
- i) обеспечить дополнительную профессиональную подготовку по вопросам управления для работников частного и государственного секторов;
- j) поэтапно вывести из эксплуатации отслужившие свой срок суда и запретить импорт судов, срок службы которых превышает 15 лет и которые не отвечают минимальным нормам ИМО в отношении безопасности плавания;
- k) повышать управленческую квалификацию работников в рамках программы развития людских ресурсов, предназначенной для национального персонала портов;
- l) активно участвовать в совещаниях ЮНКТАД и ИМО, касающихся вопросов глобальной политики в области морских перевозок, развития портового хозяйства и безопасности морских перевозок/охраны окружающей среды от загрязнения;
- m) совершенствовать процедуры, связанные с безопасностью мореплавания и охраной окружающей среды:
- i) рассмотреть вопрос о применении международных документов, утвержденных Парижским меморандумом взаимопонимания о контроле государств порта^{12/}, включая Международную конвенцию о грузовых ватерлиниях 1966 года, Протокол 1988 года к Международной конвенции о грузовых ватерлиниях 1966 года, Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море 1974 года, протоколы 1978 и 1988 годов к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, Международную конвенцию о предупреждении загрязнения сбросами с судов 1973 года с внесенными в нее изменениями в Протоколе 1978 года, Международную конвенцию о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года, Конвенцию о международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 года и Конвенцию о минимальных нормах на торговых судах 1976 года (Конвенция МОТ № 147).

В. Региональный и субрегиональный уровни

22. Для регионального и субрегионального уровней даются следующие рекомендации:

- a) расширение возможностей региона или субрегиона в области мореплавания путем:
 - i) присоединения к Конвенции о кодексе поведения линейных конференций;
 - ii) образования внутререгиональной линейной конференции по вопросам линейного фрахта;
 - iii) предотвращения дальнейшего импорта в регион устаревших судов;
 - iv) совершенствования и согласования морского законодательства различных малых островных развивающихся государств на субрегиональном и национальном уровнях в целях создания правовой основы для повышения эффективности морских перевозок;
- b) повышение качества обслуживания в области внутренних региональных морских перевозок путем:
 - i) учреждения в региональных банках развития отдела финансирования морских перевозок на партнерских началах с одним из иностранных банков, занимающихся ипотекой судов;
 - ii) обеспечения первоочередного обслуживания у причала судов, перевозящих скоропортящиеся пищевые продукты;
 - iii) первоочередного обслуживания у причала постоянных торговых партнеров;
 - iv) совершенствования радиосвязи между судами и берегом;
 - v) создания небольших региональных ассоциаций судовладельцев;
- c) снижение общих расходов на морские перевозки за счет совершенствования их инфраструктуры. Для этого следует принять следующие меры:
 - i) изучить и устранить причины перегруженности портов;
 - ii) пересмотреть и упорядочить процедуры таможенного досмотра и оформление документов;

- iii) изучить и усовершенствовать методы работы персонала портов;
 - iv) критически изучить вопрос о будущих капиталовложениях в наиболее крупные проекты развития портового хозяйства;
- d) защита интересов грузоотправителей путем:
- i) создания во всем регионе советов грузоотправителей;
 - ii) поощрения проведения открытых конференций по линейным судам для обслуживания регионов;
 - iii) поощрения советов грузоотправителей и небольших ассоциаций судовладельцев к использованию услуг какого-либо центра морских транспортных перевозок;
 - iv) поощрения грузоотправителей к тому, чтобы согласовывать выгодные ставки непосредственно с судовладельцами в отношении косвенных услуг на существующих маршрутах Север—Север и Север—Юг, а также обеспечения надлежащего обслуживания при перевозке грузов, требующих особого обращения;
 - v) поощрения чартерных соглашений об аренде части грузовых отсеков и услуг по перевалке/перегрузке с требуемой частотой;
 - vi) поощрения сотрудничества между торговыми фирмами в плане объединения грузов объемом меньше объема контейнера по соображениям экономии и удобства и ведения переговоров для согласования более выгодных ставок;
 - vii) содействия обмену информацией и сведениями о состоянии рынка между торговыми фирмами в целях выявления возможности сотрудничества при получении услуг в области морских перевозок и других транспортных услуг, а также создания баз данных для хранения информации о доступных услугах в области морских перевозок, особенно в отношении возможностей использования маршрутов Юг—Юг;
 - viii) поощрения совместного обсуждения торговыми фирмами их потребностей в перевозках по маршрутам Юг—Юг с местными транспортными компаниями, судоходными компаниями и предпринимателями, заинтересованными в инвестировании морских перевозок;

- ix) поощрения торговых фирм к заключению соглашений о минимальном размере партии груза, подлежащего перевозке, с целью обоснования необходимости создания и совершенствования соответствующих служб;
- e) совершенствование управленческих навыков и знаний в области морских перевозок в регионе путем:
- i) создания центра морских транспортных перевозок с подразделениями: административным отделом по безопасности морских перевозок и отделом экономической политики;
 - ii) организации на субрегиональном уровне краткосрочных учебных курсов по вопросам морских перевозок и управления портовым хозяйством в рамках таких схем, как программа "Трэйнмар" (ЮНКТАД);
 - iii) поощрения региональных судоходных компаний к созданию совместных предприятий с иностранными судовладельцами с включением в соответствующее соглашение в качестве одного из основных компонентов развернутого положения о подготовке кадров;
 - iv) активного участия в деятельности региональных ассоциаций по управлению портовым хозяйством;
- f) совершенствование процедур, касающихся безопасности мореходства и охраны окружающей среды путем:
- i) изучения рабочей силы для определения потребностей подготовки кадров в регионе и, по мере необходимости, расширения региональных возможностей в области профессиональной подготовки кадров;
 - ii) введения системы проверки уровня подготовки и выдачи квалификационных свидетельств;
 - iii) совершенствования и ужесточения процедур инспекционной проверки судов, зарегистрированных в регионе.

C. Международный уровень

23. Поскольку развитие инфраструктуры и приобретение необходимых средств для морских транспортных перевозок требуют крупных инвестиций, усилия, предпринимаемые малыми островными развивающимися государствами на национальном и региональном уровнях,

должны дополняться международной помощью. Международному сообществу настоятельно рекомендуется:

а) оказывать малым островным развивающимся государствам помощь в обеспечении инвестиций для развития инфраструктуры портов, приобретения современных судов для внутрирегиональных перевозок, создания в портах приемных сооружений для сбора отходов с судов и повышения управленческих и функциональных навыков персонала в области морских перевозок;

б) оказывать поддержку региональным усилиям малых островных развивающихся государств по совершенствованию региональных морских перевозок, включая вопросы безопасности мореплавания и охраны окружающей среды.

V. ВЫВОДЫ

24. Совершенствование возможностей малых островных развивающихся государств в области морских перевозок в контексте устойчивого развития потребует принятия многосторонних мер. К ним относятся и решения, которые должны быть приняты отдельными государствами. Однако, для того чтобы добиться в этой сфере экономических и политических результатов, необходимо также, чтобы малые островные развивающиеся государства осуществляли сотрудничество на региональном и международном уровнях. И наоборот: без координации отдельные государства этой группы по-прежнему будут оставаться в зависимости от более крупных групп стран, уже занимающих господствующее положение в экономике и регулировании морских перевозок.

Примечания

^{1/} Справочник по статистике международной торговли и развития, 1994 год (Издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.95.II.D.15), таблица 6.2.

^{2/} Review of Maritime Transport, 1994 (Издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № E.95.II.D.17), р. 34.

^{3/} Справочник по статистике международной торговли и развития, 1994 год..., таблица 6.1.

^{4/} Там же.

^{5/} Секретариат ЮНКТАД, на основе данных, полученных от Статистического отдела Секретариата Организации Объединенных Наций.

6/ Справочник по статистике международной торговли и развития, 1994 год...
таблица 3.2.

7/ Там же, таблица 3.3.

8/ Lloyd's Maritime Information Services Ltd., London.

9/ UNCTAD, Inter-Island Maritime Information System project report (MDV/89/005), 1990.

10/ UNCTAD consultant's report, Problems of Inter-Island Transport (UNCTAD/
RDP/LDC/32), 1990.

11/ Там же.

12/ The Memorandum of Understanding on Port State Control, annual report, 1992, p. 39.

ПриложениеСрок службы флотов малых островных развивающихся государств по типам судов,
по состоянию на 1 июля 1995 года

(доля в общем тоннаже полной грузоподъемности судна, в процентах)

Группа стран	Тип судна	Всего	0—4 года	5—9 лет	10—14 лет	15 лет и более	Средний возраст (в годах) ^{2/}
Американское Самоа	Все суда	100	0,0	0,0	100,0	0,0	12,00
	Танкеры	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Суда для перевозки насыпных грузов	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Суда для перевозки генеральных грузов	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Контейнеровозы	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Все другие суда	100	0,0	0,0	100,0	0,0	12,00
	Антигуа и Барбуда	Все суда	100	30,6	9,3	32,4	27,7	11,25
Танкеры		100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
Суда для перевозки насыпных грузов		100	0,0	0,0	67,5	32,5	15,25
Суда для перевозки генеральных грузов		100	23,4	10,4	32,8	33,4	12,48
Контейнеровозы		100	53,9	9,8	22,9	13,4	7,46
Все другие суда		100	18,3	0,0	40,4	41,3	14,30
Аруба		Все суда	100	0,0	0,0	100,0	0,0	12,00
	Танкеры	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Суда для перевозки насыпных грузов	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Суда для перевозки генеральных грузов	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Контейнеровозы	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Все другие суда	100	0,0	0,0	100,0	0,0	12,00
	Багамские Острова	Все суда	100	12,7	12,5	15,2	59,6	16,07
Танкеры		100	15,2	15,3	6,0	63,5	16,07
Суда для перевозки насыпных грузов		100	7,9	7,1	28,9	56,1	16,47
Суда для перевозки генеральных грузов		100	11,2	8,2	26,2	54,4	15,91
Контейнеровозы		100	16,3	8,6	0,5	74,6	17,40
Все другие суда		100	9,2	21,5	26,4	42,9	14,30

Таблица (продолжение)

Группа стран	Тип судна	Всего	0—4 года	5—9 лет	10—14 лет	15 лет и более	Средний возраст (в годах) ^{a/}
Бахрейн	Все суда	100	39,9	0,0	1,2	58,9	13,90
	Танкеры	100	98,7	0,0	0,0	1,3	2,26
	Суда для перевозки насыпных грузов	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Суда для перевозки генеральных грузов	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Контейнеровозы	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Все другие суда	100	0,6	0,0	8,7	90,7	21,01
Барбадос	Все суда	100	2,3	4,3	67,9	25,5	14,11
	Танкеры	100	0,0	0,0	100,0	0,0	12,00
	Суда для перевозки насыпных грузов	100	0,0	0,0	100,0	0,0	12,00
	Суда для перевозки генеральных грузов	100	3,4	13,4	20,3	62,9	17,28
	Контейнеровозы	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Все другие суда	100	11,0	0,0	39,2	49,8	15,88
Кабо-Верде	Все суда	100	2,6	2,7	8,1	86,6	20,27
	Танкеры	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Суда для перевозки насыпных грузов	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Суда для перевозки генеральных грузов	100	3,2	0,2	0,0	96,6	21,33
	Контейнеровозы	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Все другие суда	100	0,0	16,3	52,8	30,9	14,28
Коморские Острова	Все суда	100	0,0	16,9	0,0	83,1	19,47
	Танкеры	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Суда для перевозки насыпных грузов	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Суда для перевозки генеральных грузов	100	0,0	21,8	0,0	78,2	18,73
	Контейнеровозы	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Все другие суда	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
Острова Кука	Все суда	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Танкеры	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Суда для перевозки насыпных грузов	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Суда для перевозки генеральных грузов	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Контейнеровозы	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Все другие суда	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00

/...

Таблица (продолжение)

Группа стран	Тип судна	Всего	0—4 года	5—9 лет	10—14 лет	15 лет и более	Средний возраст (в годах) ^{2/}
Куба	Все суда	100	0,9	5,9	6,7	86,5	20,27
	Танкеры	100	0,0	19,9	5,1	75,0	18,51
	Суда для перевозки насыпных грузов	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Суда для перевозки генеральных грузов	100	1,6	3,3	10,7	84,4	20,12
	Контейнеровозы	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Все другие суда	100	0,0	1,8	0,0	98,2	21,73
	Кипр	Все суда	100	8,5	5,0	17,8	68,7	17,77
Танкеры		100	21,0	7,7	11,0	60,3	15,55
Суда для перевозки насыпных грузов		100	3,0	2,0	19,2	75,8	19,18
Суда для перевозки генеральных грузов		100	4,0	0,7	18,3	67,0	17,77
Контейнеровозы		100	41,8	7,0	28,0	23,2	9,79
Все другие суда		100	7,2	11,7	24,3	56,8	16,38
Доминика		Все суда	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Танкеры	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Суда для перевозки насыпных грузов	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Суда для перевозки генеральных грузов	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Контейнеровозы	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Все другие суда	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Доминиканская Республика	Все суда	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
Танкеры		100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
Суда для перевозки насыпных грузов		100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
Суда для перевозки генеральных грузов		100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
Контейнеровозы		100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
Все другие суда		100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
Фиджи		Все суда	100	0,7	0,2	30,0	69,1	18,83
	Танкеры	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Суда для перевозки насыпных грузов	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Суда для перевозки генеральных грузов	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Контейнеровозы	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Все другие суда	100	1,6	0,4	66,3	31,7	14,99

Таблица (продолжение)

Группа стран	Тип судна	Всего	0—4 года	5—9 лет	10—14 лет	15 лет и более	Средний возраст (в годах) ^{2/}	
Гренада	Все суда	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00	
	Танкеры	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	
	Суда для перевозки насыпных грузов	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	
	Суда для перевозки генеральных грузов	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00	
	Контейнеровозы	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	
	Все другие суда	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00	
	Ганги	Все суда	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
Ганги	Танкеры	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	
	Суда для перевозки насыпных грузов	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	
	Суда для перевозки генеральных грузов	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00	
	Контейнеровозы	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	
	Все другие суда	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00	
	Ямайка	Все суда	100	0,0	0,0	46,1	53,9	17,39
		Танкеры	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
Суда для перевозки насыпных грузов		100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	
Суда для перевозки генеральных грузов		100	0,0	0,0	100,0	0,0	12,00	
Контейнеровозы		100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	
Все другие суда		100	0,0	0,0	100,0	0,0	12,00	
Кирибати		Все суда	100	17,3	0,0	24,2	58,5	16,12
	Танкеры	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00	
	Суда для перевозки насыпных грузов	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	
	Суда для перевозки генеральных грузов	100	32,6	0,0	30,5	36,9	12,43	
	Контейнеровозы	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	
	Все другие суда	100	5,8	0,0	94,2	0,0	11,42	
	Мальдивские Острова	Все суда	100	0,4	0,0	3,4	96,2	21,58
Танкеры		100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00	
Суда для перевозки насыпных грузов		100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00	
Суда для перевозки генеральных грузов		100	0,6	0,0	5,3	94,1	21,35	
Контейнеровозы		100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	
Все другие суда		100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00	

/...

Таблица (продолжение)

Группа стран	Тип судна	Всего	0—4 года	5—9 лет	10—14 лет	15 лет и более	Средний возраст (в годах) ^{a/}
Мальта	Все суда	100	4,7	8,0	12,4	74,9	18,62
	Танкеры	100	7,5	5,9	7,4	79,2	18,88
	Суда для перевозки насыпных грузов	100	2,0	10,7	18,4	68,9	18,16
	Суда для перевозки генеральных грузов	100	2,8	3,3	11,3	82,6	19,82
	Контейнеровозы	100	22,2	15,8	1,6	60,4	15,03
	Все другие суда	100	0,1	19,6	14,6	65,7	17,58
	Маршалловы Острова	Все суда	100	7,2	0,8	10,5	81,5	19,39
Танкеры		100	9,0	0,0	2,6	88,4	19,94
Суда для перевозки насыпных грузов		100	4,9	2,4	20,4	72,3	18,62
Суда для перевозки генеральных грузов		100	0,0	12,8	45,2	42,0	15,56
Контейнеровозы		100	0,0	0,0	40,7	59,3	17,93
Все другие суда		100	0,0	2,0	98,0	0,0	11,90
Маврикий		Все суда	100	0,0	38,3	43,2	18,5	11,94
	Танкеры	100	0,0	0,0	100,0	0,0	12,00
	Суда для перевозки насыпных грузов	100	0,0	0,0	96,1	3,9	12,39
	Суда для перевозки генеральных грузов	100	0,0	50,9	4,6	44,5	13,91
	Контейнеровозы	100	0,0	100,0	0,0	0,0	7,00
	Все другие суда	100	1,4	15,8	0,0	82,8	19,35
	Микронезия, Федеративные Штаты	Все суда	100	0,0	1,4	0,0	98,6	21,79
Танкеры		100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
Суда для перевозки насыпных грузов		100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
Суда для перевозки генеральных грузов		100	0,0	1,6	0,0	98,4	21,76
Контейнеровозы		100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
Все другие суда		100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
Науру		Все суда	100
	Танкеры	100	..	..	..	..	..
	Суда для перевозки насыпных грузов	100	..	..	..	..	..
	Суда для перевозки генеральных грузов	100	..	..	..	..	..
	Контейнеровозы	100	..	..	..	..	..
	Все другие суда	100	..	..	..	..	..

Таблица (продолжение)

Группа стран	Тип судна	Всего	0—4 года	5—9 лет	10—14 лет	15 лет и более	Средний возраст (в годах) ^{2/}
Нидерландские Антильские Острова	Все суда	100	3,8	8,6	58,8	28,8	14,07
	Танкеры	100	0,0	18,5	59,2	22,3	13,31
	Суда для перевозки насыпных грузов	100	0,0	0,0	83,1	16,9	13,69
	Суда для перевозки генеральных грузов	100	7,0	9,1	41,8	42,1	15,06
	Контейнеровозы	100	0,0	33,9	0,0	66,1	16,92
	Все другие суда	100	2,5	4,8	78,3	14,4	12,95
	Ниуэ	Все суда	100
Палау	Танкеры	100	..	..	..	..	..
	Суда для перевозки насыпных грузов	100	..	..	..	..	..
	Суда для перевозки генеральных грузов	100	..	..	..	..	..
	Контейнеровозы	100	..	..	..	..	..
	Все другие суда	100	..	..	..	..	..
	Все суда	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Танкеры	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
Папуа — Новая Гвинея	Суда для перевозки насыпных грузов	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Суда для перевозки генеральных грузов	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Контейнеровозы	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Все другие суда	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Все суда	100	12,8	50,0	15,0	21,7	10,37
	Танкеры	100	0,0	0,0	44,1	55,9	17,59
	Суда для перевозки насыпных грузов	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
Сент-Китс и Невис	Суда для перевозки генеральных грузов	100	15,3	59,5	10,4	14,8	8,98
	Контейнеровозы	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Все другие суда	100	0,0	13,0	30,7	56,3	16,98
	Все суда	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Танкеры	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Суда для перевозки насыпных грузов	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Суда для перевозки генеральных грузов	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
Контейнеровозы	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	
Все другие суда	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	

Таблица (продолжение)

Группа стран	Тип судна	Всего	0—4 года	5—9 лет	10—14 лет	15 лет и более	Средний возраст (в годах) ^{2/}	
Сент-Люсия	Все суда	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00	
	Танкеры	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	
	Суда для перевозки насыпных грузов	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	
	Суда для перевозки генеральных грузов	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00	
	Контейнеровозы	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	
	Все другие суда	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00	
	Сент-Винсент и Гренадины	Все суда	100	4,5	2,3	10,5	82,7	19,71
Сент-Винсент и Гренадины	Танкеры	100	0,3	0,0	3,8	95,9	21,56	
	Суда для перевозки насыпных грузов	100	7,0	2,9	11,4	78,6	19,00	
	Суда для перевозки генеральных грузов	100	1,9	2,4	11,1	84,6	20,15	
	Контейнеровозы	100	47,9	0,0	27,9	24,2	9,63	
	Все другие суда	100	0,1	8,3	24,9	66,7	18,25	
	Сан-Томе и Принсипи	Все суда	100	0,0	0,0	29,9	70,1	19,01
	Сан-Томе и Принсипи	Танкеры	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
Суда для перевозки насыпных грузов		100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	
Суда для перевозки генеральных грузов		100	0,0	0,0	14,0	86,0	20,60	
Контейнеровозы		100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	
Все другие суда		100	0,0	0,0	46,8	53,2	17,32	
Сейшельские Острова		Все суда	100	5,6	0,0	0,0	94,4	20,88
Сейшельские Острова		Танкеры	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Суда для перевозки насыпных грузов	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	
	Суда для перевозки генеральных грузов	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00	
	Контейнеровозы	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	
	Все другие суда	100	24,5	0,0	0,0	75,5	17,10	
	Сингапур	Все суда	100	21,5	27,3	17,5	33,8	11,87
	Сингапур	Танкеры	100	21,6	37,1	6,2	35,1	11,50
Суда для перевозки насыпных грузов		100	28,8	21,7	34,5	15,0	9,54	
Суда для перевозки генеральных грузов		100	3,5	4,2	19,7	72,6	18,70	
Контейнеровозы		100	20,2	20,5	10,0	49,3	13,89	
Все другие суда		100	12,1	28,2	30,7	29,0	12,28	

Таблица (продолжение)

Группа стран	Тип судна	Всего	0—4 года	5—9 лет	10—14 лет	15 лет и более	Средний возраст (в годах) ^{a/}
Соломоновы Острова	Все суда	100	0,0	3,5	15,9	80,6	19,89
	Танкеры	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Суда для перевозки насыпных грузов	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Суда для перевозки генеральных грузов	100	0,0	0,0	2,6	97,4	21,74
	Контейнеровозы	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Все другие суда	100	0,0	7,7	32,1	60,2	17,64
	Токелау	Все суда	100
Танкеры	100	..	..	..	..	..	..
Суда для перевозки насыпных грузов	100	..	..	..	..	..	..
Суда для перевозки генеральных грузов	100	..	..	..	..	..	..
Контейнеровозы	100	..	..	..	..	..	..
Все другие суда	100	..	..	..	..	..	..
Тонга	Все суда	100	1,2	0,0	1,6	97,2	21,60
	Танкеры	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Суда для перевозки насыпных грузов	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Суда для перевозки генеральных грузов	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
	Контейнеровозы	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Все другие суда	100	4,3	0,0	5,9	89,8	20,55
	Тринидад и Тобаго	Все суда	100	0,0	6,6	9,0	84,4	20,11
Танкеры	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00	
Суда для перевозки насыпных грузов	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	
Суда для перевозки генеральных грузов	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00	
Контейнеровозы	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	
Все другие суда	100	0,0	14,9	20,5	64,6	17,72	
Тувалу	Все суда	100	0,0	6,5	34,9	58,6	17,54
	Танкеры	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Суда для перевозки насыпных грузов	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Суда для перевозки генеральных грузов	100	0,0	17,1	59,1	23,8	13,53
	Контейнеровозы	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
	Все другие суда	100	0,0	0,0	20,1	79,9	19,99

/...

Таблица (продолжение)

Группа стран	Тип судна	Всего	0—4 года	5—9 лет	10—14 лет	15 лет и более	Средний возраст (в годах) ^{a/}	
Вануату	Все суда	100	5,4	21,6	30,9	42,1	14,59	
	Танкеры	100	7,9	0,0	0,0	92,1	20,42	
	Суда для перевозки насыпных грузов	100	5,2	23,7	28,0	43,1	14,61	
	Суда для перевозки генеральных грузов	100	7,5	20,4	51,5	20,6	12,29	
	Контейнеровозы	100	0,0	0,0	100,0	0,0	12,00	
	Все другие суда	100	3,1	19,7	15,0	62,2	16,93	
	Виргинские Острова (США)	Все суда	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00
В среднем по каждой группе	Танкеры	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	
	Суда для перевозки насыпных грузов	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	
	Суда для перевозки генеральных грузов	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	
	Контейнеровозы	100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00	
	Все другие суда	100	0,0	0,0	0,0	100,0	22,00	
	Все суда	100	4,81	6,11	19,56	69,53	18,17	
	Танкеры	100	8,63	4,97	16,45	69,95	17,88	
Суда для перевозки насыпных грузов	100	3,92	4,70	33,83	57,54	17,13		
	Суда для перевозки генеральных грузов	100	3,47	7,33	15,16	74,04	18,69	
		Контейнеровозы	100	18,39	17,78	21,05	42,77	13,55
		Все другие суда	100	2,83	5,16	29,72	62,29	17,69

Источник: Составлено на основе данных, полученных от компании "Lloyd's Maritime Enformation Services Ltd.", London.

Примечание:

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