

ВОСТОЧНАЯ АНАЛИТИКА
Выпуск 3, 2020

EASTERN ANALYTICS
Issue 3, 2020

Russian Academy of Sciences
Institute of Oriental Studies

EASTERN ANALYTICS

Issue 3, 2020

Moscow
2020

Российская Академия наук
Институт востоковедения

ВОСТОЧНАЯ АНАЛИТИКА

Выпуск 3, 2020

Москва
2020

Редакция

В. В. Наумкин

(главный редактор)

В. Я. Белокреницкий

(зам. главного редактора)

А. В. Акимов

Н. Ю. Ульченко

И. В. Федулов

Члены редколлегии

А. К. Аликберов

А. Д. Васильев

А. В. Воронцов

А. Д. Воскресенский

А. С. Железняков

И. Д. Звягельская

В. А. Исаев

В. А. Кузнецов

С. Г. Лузянин

Н. М. Мамедова

Д. В. Мосяков

С. А. Панарин

Д. В. Стрельцов

Т. Л. Шаумян

Ответственный редактор выпуска — А. В. Акимов

Редактор статей на русском языке — Е. Ф. Щепилова

DOI: 10.31696/2227-5568-2020-03

© ФГБУН ИВ РАН, 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ЭКОНОМИКА

- Авдаков И. Ю.*
ТРАНСПОРТ ЯПОНИИ В СОВРЕМЕННОМ МИРЕ 7
- Акимов А. В.*
МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ АЗИИ: КРАТКИЙ СТАТИСТИЧЕСКИЙ ОЧЕРК 15
- Бизязев А. И.*
РЕГУЛИРОВАНИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В ИЗРАИЛЕ 28
- Борисов М. Г.*
ПЕРСПЕКТИВЫ ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА
В АЗИАТСКИХ СТРАНАХ. 41
- Борисова Е. А.*
ДОРОГИ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ. НОВЫЕ ПРОЕКТЫ
МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНЗИТА 51
- Грайворонский В. В.*
ТРАНСПОРТ МОНГОЛИИ 61
- Маркарьян С. Б.*
ЯПОНИЯ: ЕСТЬ ЛИ ШАНС ПОДНЯТЬ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ
СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА? (АНАЛИЗИРУЯ СТАТИСТИКУ) 71
- Марьясис Д. А.*
БАНКОВСКАЯ СИСТЕМА ИЗРАИЛЯ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ
И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ 87
- Осипова М. Г.*
МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ РЕСПУБЛИКИ СИНГАПУР 101

Растяникова Е. В.
МИРОВОЙ РЫНОК РЕСУРСОВ ЦВЕТНОЙ МЕТАЛЛУРГИИ 109

Томберг И. Г.
ТРУБОПРОВОДНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА В ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКЕ
КИТАЯ И ИНТЕРЕСЫ РОССИИ 131

Семенова Н. К., Аристова Л. Б.
ПОРТ ШАНХАЙ: ФАКТОРЫ РАЗВИТИЯ 154

Чеснокова С. В.
ТРАНСПОРТ ИНДОНЕЗИИ 179

ПОЛИТИКА

Митрофаненкова О. Е.
МАРШРУТЫ АФГАНСКОГО НАРКОТРАФИКА
(КОНЕЦ XX В. – НАЧАЛО XXI В.) 190

Сарабьев А. В.
ПУЛ-ФАКТОРЫ ТРУДОВОЙ МИГРАЦИИ
ИЗ АРАБСКОГО МИРА В СТРАНЫ ЕВРОПЫ 202

Федорова И. Е.
К ИРАНО-ИНДИЙСКИМ ОТНОШЕНИЯМ 214

Акимов А. В.*

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ АЗИИ: КРАТКИЙ СТАТИСТИЧЕСКИЙ ОЧЕРК

Akimov Alexander**

ASIAN MARITIME TRANSPORT IN ASIA: A BRIEF STATISTICAL ESSAY

DOI: 10.31696/2227-5568-2020-03-015-027

Аннотация: Дана характеристика состояния морского торгового флота стран Азии по состоянию на 2018 г. Описаны основные тенденции морской международной торговли, охарактеризован состав флота по видам судов, показаны основные направления торговли по группам товаров, перевозимых разными типами судов. Выявлен переход лидерства по тоннажу от танкеров к балкерам, связанный с уменьшением роли нефти в морских перевозках и формированием потоков сырья и углей для черной металлургии в Китай. Показаны самые крупные контейнерные порты мира, среди которых преобладают восточноазиатские. Определены две лидирующие страны удобного флага в Азии – Гонконг и Сингапур. В мировом судостроении на три страны Восточной Азии: КНР, Японию и Республику Корея, – приходится 90% производства судов.

Ключевые слова: морской торговый флот, страны Азии, морская торговля, порты.

Abstract: The article describes the state of the Asian merchant marine fleet as of 2018. The main trends of international Maritime trade are described, the composition of the fleet by types of vessels is characterized, and the main directions of trade by groups of goods transported by different types of vessels are shown. The transition of leadership in tonnage from tankers to bulk carriers is revealed, due to the reduction of the role of oil in sea transportation and the formation of flows of raw materials and coal for the ferrous metallurgy to China. The largest container ports in the world are shown, among which East Asian ports predominate. Two leading flag of convenience countries in Asia have been identified – Hong Kong and Singapore. In the global shipbuilding industry, three East Asian countries – China, Japan, and the Republic of Korea – account for 90% of ship production.

Keywords: merchant marine, Asian countries, sea trade, ports.

Основные тенденции развития морского торгового флота

Среди всех видов транспорта в международной торговле ведущее место уже несколько столетий принадлежит морскому. Он обеспечивает связь между континентами и островными государствами и другими территориями, а также имеет высокую эффективность с точки зрения затрат на преодоление расстояний.

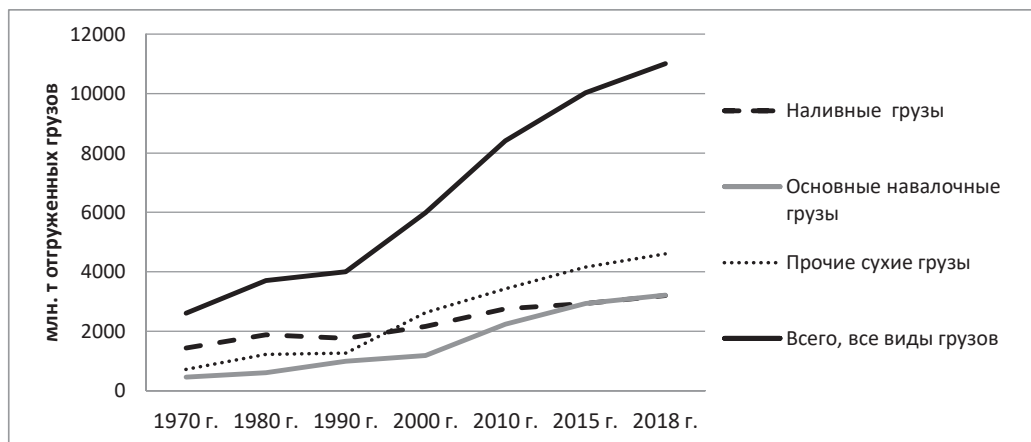
* Акимов Александр Владимирович – д.э.н., зав. отделом экономических исследований ИВ РАН; e-mail: akimovivran@mail.ru. ORCID: 0000-0002-5310-903X.

** Akimov Alexander – professor, Head of Economic Research Department of IOS RAS; e-mail: akimovivran@mail.ru. ORCID: 0000-0002-5310-903X.

В эпоху формирования мирового хозяйства и глобализации мировой экономики значимость морского транспорта постоянно росла. Потребность в перевозках стимулировала инвестиции в судостроение и технический прогресс в этой отрасли. В свою очередь технические достижения в морском транспорте и портовом хозяйстве дают импульс росту перевозок морским путем.

Рисунок 1

Рост мировой морской торговли, млн т.



Наливные грузы – нефть, нефтепродукты, газ и химикаты.

Основные навалочные грузы – железная руда, зерно, уголь, бокситы, глинозем и фосфаты.

С 2006 г. к основным навалочным грузам относится только железная руда, зерно и уголь. Данные по бокситам, глинозему и фосфатам включены в группу прочих сухих грузов.

Прочие сухие грузы – навалочные, не вошедшие в группу основных, контейнерные грузы и генеральные грузы (штучные грузы, например, автомобили, и товар, перевозимый в упаковке, например, мешках или ящиках).

Источник: составлено автором по данным Review of Maritime Transport 2019. United Nations Conference on Trade and Development Sales No. E.19.II.D.20. 31.12.2020. Table 1.3. P. 5.

Международная морская торговля и морской транспорт в настоящее время являются основой мировой торговли и производственной цепочки поставок, более 80% объема мировой торговли товарами осуществляется морским транспортом¹. Морская торговля уже несколько десятилетий устойчиво растет вместе с ростом мировой товарной торговли, который в свою очередь связан с увеличением мирового производства в условиях международного разделения труда и глобализации. При общем росте морских перевозок заметны структурные сдвиги в этом виде деятельности. Если до середины 1990-х годов лидировали наливные грузы, в первую очередь, нефть, то после этого периода на первое место вышли сухие грузы, то есть в основном готовая продукция, а после 2015 г. наливные грузы были оттеснены на третье место основными навалочными грузами, то есть железной рудой, углем и зерном.

¹ Review of Maritime Transport 2019. United Nations Conference on Trade and Development Sales No. E. 19. II. D. 20. 31.01.2020. P. 4.

Снижение роли нефти в перевозках связано с повышением энергоэффективности многих экономик, развитием трубопроводного транспорта и ростом добычи в США, которые продолжительное время были крупным импортером нефти. Рост перевозок сухих грузов в значительной степени связан с развитием китайской обрабатывающей промышленности и экспортом ее продукции в другие страны. Основные навалочные грузы в значительной степени представляют собой сырье для черной металлургии. Колоссальный рост мощностей и производства черных металлов в КНР вызвал к жизни объемные потоки импорта руды и угля в Китай².

Экономический рост в Азии во второй половине XX века сформировал мощные потоки грузовых морских перевозок. Экспортоориентированный экономический рост Японии, островного государства не мог реализоваться без наращивания возможностей морского флота этой страны. Рост значимости нефти в мировом топливно-энергетическом балансе создал интенсивно действующий маршрут экспорта нефти из стран Персидского залива. Наконец, бурный рост китайской экономики сформировал импортный поток сырья и топлива в КНР и экспортный поток готовой продукции из Китая. По основным видам грузов доля Азии представлена в табл. 1.

Таблица 1

Торговля грузами, перевозимыми морским транспортом, по видам грузов в 2018 г.

	Нефть	Другие наливные грузы	Сухие (навалочные, контейнерные и прочие сухие и генеральные грузы)	Всего
Мир в целом	1886	1308	7811	11005
Азия	1014	617	2862	4494
доля Азии в мировых показателях	53,8	47,2	36,6	40,8

Источник: составлено автором по <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx> (Дата обращения - 15.06.2020)

В 2018 году общие объемы морской торговли достигли рекордного уровня в 11 миллиардов тонн. На сухие грузы пришлось около 71% перевезенных в 2018 г. грузов. На первой позиции среди сухих грузов находятся навалочные грузы, основными среди них являются железная руда, зерно и уголь, на которые в 2018 г. пришлось более 40% от общего объема перевозки сухих грузов. На второй позиции находятся прочие сухие грузы и контейнерные грузы. На каждую из этих групп приходится около четверти перевозимых сухих грузов. Около 10% приходится на генеральные грузы.

Наливные грузы обеспечивали 29% от общего объема морской торговли в 2018 г., при том, что почти 50 лет назад этот вид грузов составлял 55%,

² Акимов А. В. Обрабатывающая промышленность стран Востока в мировых показателях: статистический очерк // Экономист. № 4. 2018. С. 10–20.

что соответствовало чрезвычайно важной роли нефти в мировой торговле в то время³.

Основные направления морской торговли

Региональное распределение глобальной морской торговли в 2018 году выглядело следующим образом. От общего объема загруженных товаров 41% и 61%⁴ выгруженных пришелся на Азию. Участие Африки сократилось, особенно с точки зрения погрузки товаров, что отражает снижение значимости традиционных африканских экспортеров жидких и сухих сыпучих грузов. Заметен относительный спад объемов торговли латиноамериканских стран. Напротив, в азиатских странах наблюдается значительный рост внутрорегиональной торговли, в основном основанной на торговле промышленными товарами и отражающей международные цепочки создания добавленной стоимости. Детали, как правило, производятся в одних странах Азии, а готовые изделия собираются в других. Этого не наблюдается в Африке и лишь в ограниченной степени имеется в Латинской Америке, отчасти из-за сходства структуры экономик региона и ограничений в инфраструктуре и услугах морского транспорта.

Ключевым игроком в морском транспорте не только в Азии, но и в мире в целом является КНР. Ситуация в экономике КНР определяет положение на рынке перевозки навалочных грузов и контейнеров. На Китай приходится почти половина прироста мировой морской торговли за последние десять лет. В 2018 г. импорт из КНР морским путем составлял одну четверть мировой морской торговли⁵.

Влияние экономической ситуации в КНР на морскую торговлю ярко проявилось, когда Китай перешел от экстенсивного экономического развития к интенсивным методам. При этом сократилась потребность и импорт железной руды и коксующихся углей, так как потребление продукции черной металлургии уменьшилось. Навалочные грузы для черной металлургии почти два десятилетия обеспечивали устойчивый рост мировой морской торговли.

Что касается морской торговли нефтью, то страны Азии лидируют как в экспорте, так и импорте. На Западную Азию в 2018 г. пришлось 33% мирового производства нефти, большая часть которого пошла на экспорт морским путем, а на Восточную Азию пришлось 36% потребления нефти, доставленной в регион также преимущественно морским путем⁶.

В группе основных навалочных грузов крупнейшим в мире импортером железной руды выступает КНР. На нее в 2018 г. пришелся 71% импорта

³ Review of Maritime Transport 2019. United Nations Conference on Trade and Development. Sales No. E.19.II.D.20. 31.01.2020. P. 4.

⁴ Ibid. P. 9.

⁵ Ibid. P. X.

⁶ Ibid. P. 10. Table 1.6.

железородного сырья. На втором месте Япония (8%). Крупнейшими поставщиками являются Австралия (57%) и Бразилия (26%)⁷. Крупнейшими импортерами угля в Азии являются Китай (19% мирового импорта в 2018 г.), Индия (18%), Япония (15%), Республика Корея (11%), Тайвань (5%). Поставщики – Индонезия (33% мирового экспорта в 2018 г.), Австралия (30%), Россия (11%). Поставки из России осуществляются по железным дорогам⁸.

Зерно импортируют страны Восточной и Южной Азии (45% мирового экспорта в 2018 г.), а также Западной Азии (14%). Поставщиками являются США (26%), Бразилия (23%), Россия (9%), Украина (9%), Аргентина (9%), ЕС (7%), Канада (6%), Австралия (4%)⁹.

Значительная доля глобализированной контейнерной торговли по-прежнему осуществляется через основные контейнерные торговые артерии Восток–Запад, а именно через морской маршрут из Азию в Европу, и транстихоокеанский маршрут. Сохраняет свое значение и трансатлантический канал морской торговли. Однако, поскольку 60% мировой контейнерной торговли приходится на не перечисленные выше магистральные торговые маршруты, все большее значение приобретают второстепенные направления, связанные с торговлей развивающихся стран¹⁰. Из этих других маршрутов наибольшую долю составляют внутрирегиональные потоки, в которых преобладают внутриазиатские передвижения товаров, за которыми в порядке убывания следуют не магистральные торговые маршруты Восток–Запад (например, маршруты Восточная Азия – Южная Азия – Западная Азия), Юг–Юг и Север–Юг.

Самым оживленным торговым маршрутом в 2018 г. оставался транстихоокеанский торговый путь, за которым следовали маршрут Азия–Европа и трансатлантический маршрут. См. табл. 2.

Таблица 2

Основные маршруты мировой контейнерной торговли в 2018 г., млн 20-футовых контейнеров.

Транстихоокеанское направление			торговля между Азией и Европой			Трансатлантическая торговля		
Восточная Азия – Северная Америка	Северная Америка – Восточная Азия	Транс-тихоокеанская торговля	Европа – Восточная Азия	Восточная Азия – Европа	Торговля Азии с Европой	Северная Америка – Европа	Европа – Северная Америка	Транс-атлантическая торговля
20,9	7,4	28,2	7	17,4	24,4	3,1	4,9	8

Источник: составлено автором по Review of Maritime Transport 2019. United Nations Conference on Trade and Development. Sales No. E.19.II.D.20. 31 January 2020, p. 13, Table 1.10.

⁷ Ibid. P. 11. Table 1.8.

⁸ Ibid.

⁹ Ibid.

¹⁰ Ibid. P. 12.

Состав флотов стран Азии

Для морского флота специфической особенностью является регистрация судов под иностранным флагом, если это дает экономические и правовые преимущества по сравнению с национальной регистрацией. Владельцы могут регистрировать свои суда в национальных регистрах, которые часто находятся в ведении государственных администраций, или в открытых реестрах, которые часто управляются частными компаниями в качестве коммерческих операций с сильной ориентацией на обслуживание интересов собственника в качестве конкурентного преимущества. Большинство владельцев предпочитают регистрировать свои суда в другой стране. В регистрационном сегменте традиционно доминируют развивающиеся страны с их открытыми реестрами.

Государства флага призваны играть важную роль в обеспечении устойчивого судоходства, поскольку они осуществляют регулирующий контроль (т. е. применять закон и налагать штрафы в случае его несоблюдения) над мировым флотом по таким вопросам, как обеспечение безопасности жизнедеятельности на море, защита морской среды, а также обеспечение достойных условий труда и быта моряков.

Среди всех стран мира по регистрации судов сохраняют лидерство Панама, Либерия и Маршалловы острова занимающие первое, второе и третье места среди 35 ведущих государств флага по тоннажу, но на четвертом месте Гонконг, а на пятом Сингапур, то есть азиатские страны включились в конкурентную борьбу стран с «удобным флагом»¹¹.

Пять стран владеют более чем половиной мирового флота. На 1 января 2019 г. пятью ведущими экономиками-судовладельцами были Греция, Япония, Китай, Сингапур и Гонконг, на долю которых приходится более 50% мирового тоннажа. Данные за последние пять лет показывают, что Германия, Япония и Республика Корея теряют свои позиции, в то время как Греция, Сингапур, Китай и Гонконг имеют тенденцию к росту.

Более 70% флота (тоннажа) зарегистрировано под иностранным флагом. Однако в меньшинстве стран (10 из 35 ведущих судовладельческих стран) количество судов под национальным флагом, составляет более половины их флота. Это Исламская Республика Иран (98%), Индонезия (93%), Вьетнам (81%), Таиланд (73%), Гонконг (72%), Саудовская Аравия (72%), Малайзия (72%), Индия (66%), Италия (61%) и Сингапур (56%)¹². С точки зрения коммерческой ценности флота в первую пятерку стран-судовладельцев в 2019 году, представляющих 45% от общего мирового объема, входят Греция, Япония, Соединенные Штаты, Китай и Норвегия¹³.

¹¹ Ibid. P. 40. Table 2.8.

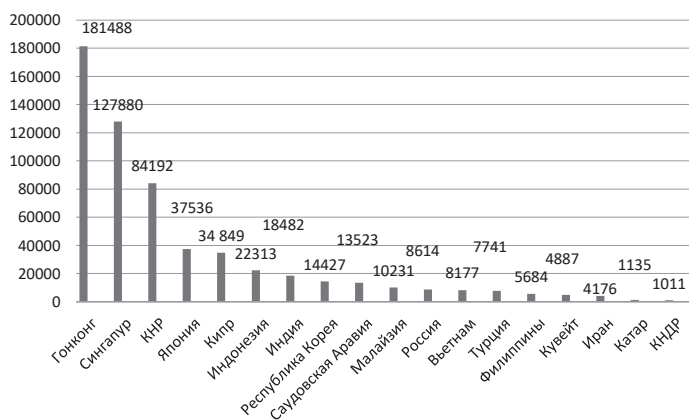
¹² Ibid. P. 37. Table 2.6.

¹³ Ibid. P. 36.

Диаграмма на рис. 2 как раз и отражает ситуацию с регистрацией флота в странах Азии. Гонконг лидирует, за ним следует Сингапур. На третьем месте КНР с тоннажем флота примерно вдвое меньшим, чем в Гонконге. Остальные страны имеют значительно меньшие тоннажи национального торгового флота. Таким образом, видно, что в Азии сформировались свои лидеры «удобного флага». Это Гонконг и Сингапур.

Рисунок 2

Тоннаж флота стран Азии в 2018 г., 1000 дедвейт, страны с тоннажем более 1 млн т. дедвейт

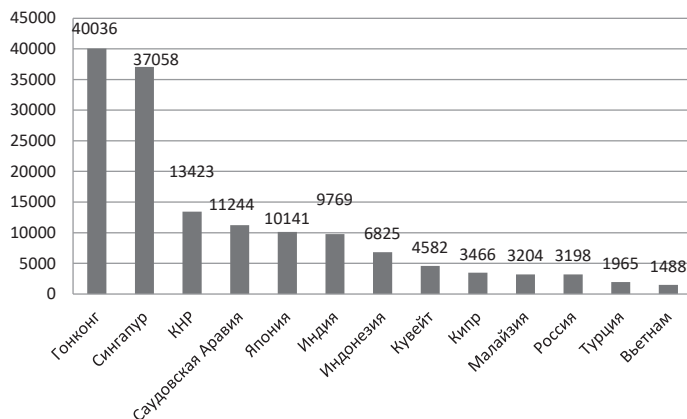


Источник: составлено автором по данным MaritimeProfile по указанным на графике странам Азии, UNCTADSTAT. <http://unctadstat.unctad.org> (Дата обращения – 15.06.2020)

Аналогичная картина наблюдается и по тоннажу танкеров. См. рис. 3.

Рисунок 3

Танкерный флот стран Азии в 2018 г., тыс. т. дедвейт, тоннаж свыше 1 млн т. дедвейт



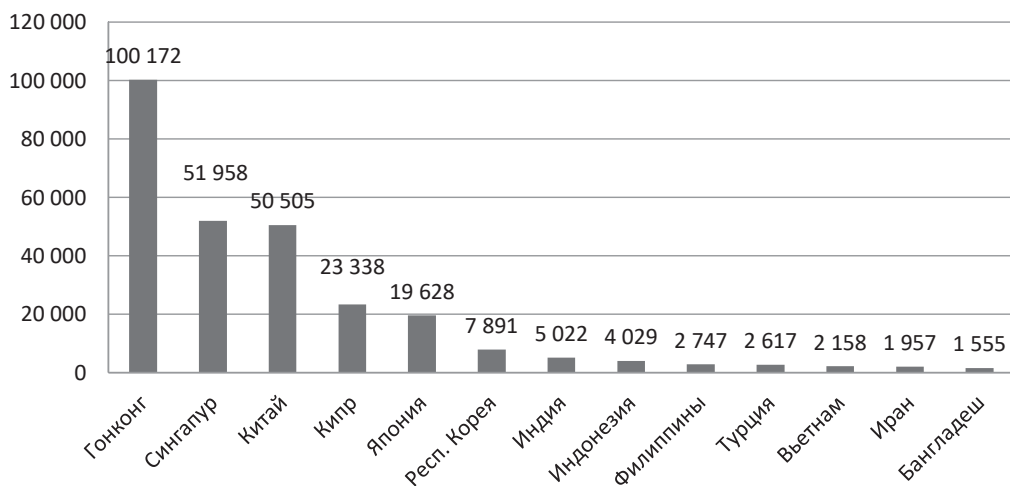
Источник: составлено автором по данным MaritimeProfile по указанным на графике странам Азии, UNCTADSTAT. <http://unctadstat.unctad.org> (Дата обращения – 15.06.2020)

Гонконг и Сингапур остаются лидерами с большим отрывом от всех остальных стран. Важно отметить, что нефтеэкспортирующие страны Персидского залива (Саудовская Аравия и Кувейт) имеют свой танкерный флот, который гарантирует экспортные поставки в случае обострения международной обстановки и дает дополнительные доходы от экспорта транспортных услуг.

Как было отмечено выше, балкерный флот в настоящее время в значительной степени нацелен на обслуживание китайской черной металлургии, обеспечивая импорт австралийской и бразильской железной руды и угля из Индонезии и других стран. Тут тоже Гонконг является безусловным лидером (см. рис. 4), вдвое опережая Сингапур и Китай. Кипр также является страной удобного флага, а относительно высокое место Японии также связано с импортом руды и угля.

Рисунок 4

Балкерный флот стран Азии в 2018 г., тыс. т. дедвейт

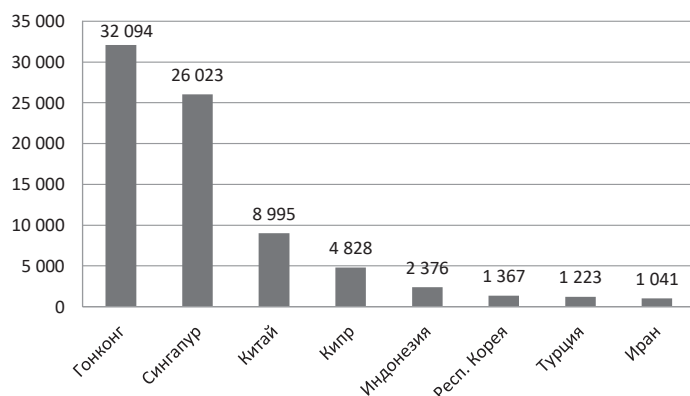


Источник: составлено автором по данным MaritimeProfile по указанным на графике странам Азии, UNCTADSTAT, <http://unctadstat.unctad.org> (Дата обращения – 15.06.2020)

Суда-контейнеровозы, как было отмечено выше, важны для торгового флота Азии по двум причинам. Во-первых, они обеспечивают экспорт из современной мастерской мира, расположенной в Восточной Азии (КНР, Республика Корея, Япония), во-вторых, осуществляют перевозки грузов внутри региона и при перевозке готовой продукции, и при обслуживании международных производственных цепочек. Опять азиатские лидеры удобного флага – Гонконг и Сингапур – лидируют с большим отрывом от остальных, см. рис. 5.

Рисунок 5

Суда-контейнеровозы по странам Азии в 2018 г., тоннаж тыс. т. дедвейт



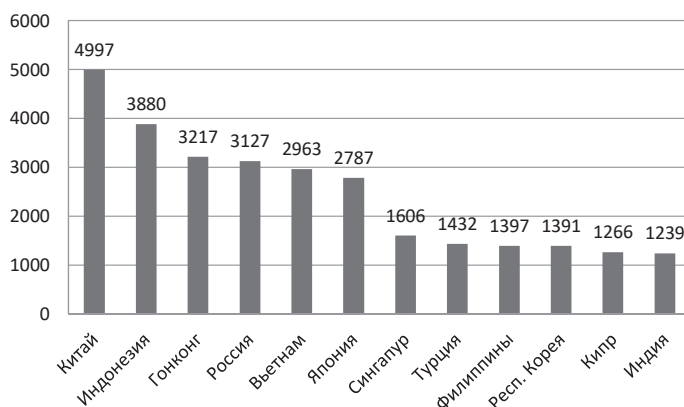
Источник: составлено автором по данным MaritimeProfile по указанным на графике странам Азии, UNCTADSTAT. <http://unctadstat.unctad.org> (Дата обращения – 15.06.2020)

Если рассмотренные выше типы судов были высоко специализированы и в основном обслуживали устойчивые потоки импортных и экспортных товаров, то суда для перевозки генеральных грузов можно назвать универсальными перевозчиками разных грузов как на постоянной основе, так и для одноразовой доставки.

Китай имеет самый крупный флот в Азии для перевозки генеральных грузов (см. рис. 6).

Рисунок 6

Суда для перевозки генеральных грузов по странам Азии в 2018 г., тоннаж тыс. т. дедвейт



Источник: составлено автором по данным MaritimeProfile по указанным на графике странам Азии, UNCTADSTAT. <http://unctadstat.unctad.org> (Дата обращения – 15.06.2020)

Индонезия как островная страна имеет значительный флот для перевозки различных видов грузов. Если в других видах судов Россия находится на весьма скромных позициях, то ее флот для перевозки генеральных грузов находится на четвертом месте в Азии.

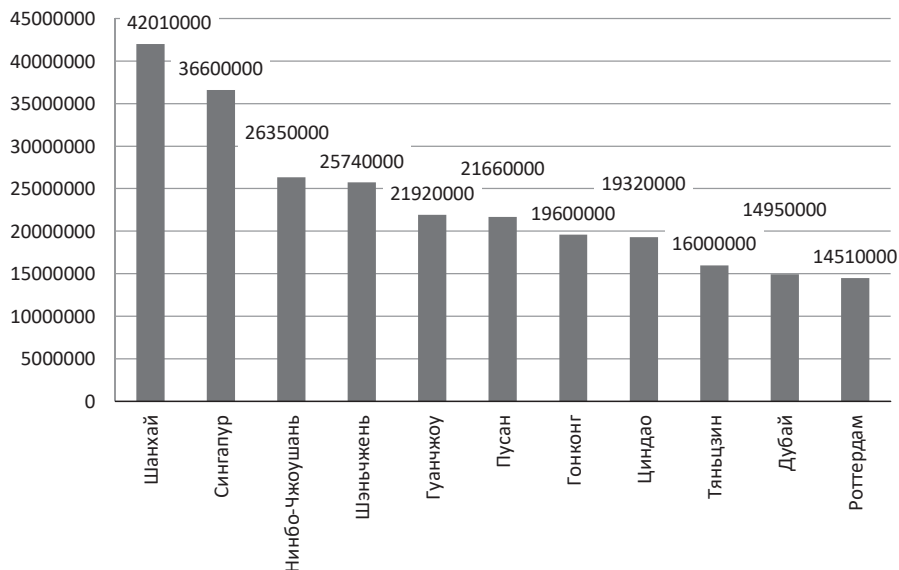
Торговые порты

Среди контейнерных портов мира преобладают азиатские. В первой десятке пять портов КНР, Гонконг, Сингапур, южнокорейский Пусан и Дубай в ОАЭ. Европейский Роттердам только на одиннадцатом месте. См. рис. 7.

В логистических цепочках морского транспорта в целом высока эффективность работы портов, обеспечивающая короткие сроки погрузки и разгрузки судов. В 2018 г. суда проводили в порту меньше суток – в среднем 23,5 часа. Сухогрузы провели в порту 2,05 дня, а контейнеровозы 0,7 дня. Более короткое время пребывания в порту является положительным показателем уровня эффективности порта. Страны с более длительными сроками оборота – это в основном развивающиеся страны или наименее развитые страны. Страны с самыми короткими сроками оборота – это в основном развитые страны с большими объемами портовых перевозок, например, Сингапур в обработке сухогрузов и Китай контейнеровозов¹⁴.

Рисунок 7

Крупнейшие контейнерные порты мира в 2018 г., грузооборот в 20-футовых контейнерах



Источник: составлено автором по Review of Maritime Transport 2019. United Nations Conference on Trade and Development. Sales No. E.19.II.D.20. 31 January 2020. page 17.

¹⁴ Ibid. P. XIII.

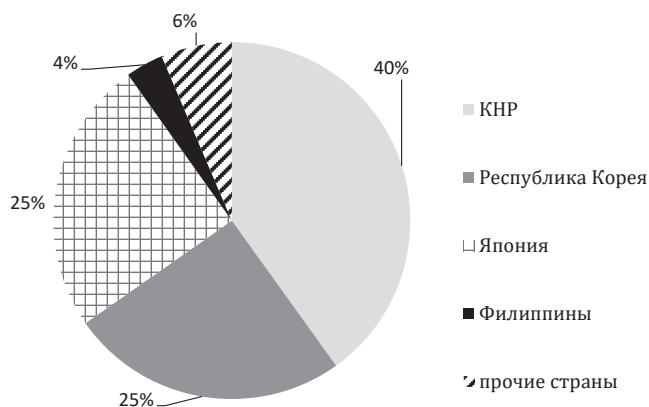
Судостроение

Успехи стран Азии, особенно Восточной, в морской деятельности подкреплены мощным судостроением. Практически все гражданские суда в современных экономических условиях строятся в странах Восточной Азии. КНР, Япония и Республика Корея обеспечили 90% спуска на воду судов в 2018 г. На четвертом месте оказались Филиппины, которые включены в мировой судостроительных кластер Восточной Азии. Все остальные страны, включая европейские и США, которые ранее были лидерами в этой отрасли, сейчас укладываются в шесть процентов, остающихся на долю стран мира за пределами четырех государств Восточной и Юго-Восточной Азии.

В последние годы сухогрузы лидируют среди вводимых в эксплуатацию морских судов. В 2018 г. они составили 26,7% от общего спущенного на воду валового тоннажа, за ними следуют нефтяные танкеры (25%), контейнеровозы (23,5%) и газовозы (13%). С 2014 г. наблюдается тенденция к увеличению нового строительства контейнерных судов и газовозов, а количество построек нефтяных танкеров и сухогрузов сокращается. Это связано с большим спросом на контейнеровозы большой вместимости (свыше 15 000 двадцатифутовых контейнеров) и меньшим спросом на нефтяные танкеры и балкеры в результате переизбытка предложения в этих сегментах¹⁵.

Рисунок 8

Доли стран в мировом судостроении



Источник: Review of Maritime Transport 2019. United Nations Conference on Trade and Development. Sales No. E.19.II.D.20. 31 January 2020. page X1.

Важным фактором, воздействующим на морской транспорт и судостроение, в последние годы стали все более высокие экологические стандарты и требования. С января 2020 г. предельное содержание серы в мазуте снижено

¹⁵ Ibid. P. 32.

с 3,5% до 0,5%¹⁶. Таким образом, помимо кораблестроителей нефтепереработчики также включены в технологическую гонку по созданию все более эффективных и экологически чистых морских судов.

Перспективы морской торговли и морских перевозок

До пандемии Covid-19 ЮНКТАД прогнозировала рост темпов международной морской торговли в 2019–2024 гг. в среднем на 3,5% в год в связи с ростом оборота контейнерных, навалочных грузов, а также сжиженного природного газа¹⁷.

Пандемия коронавируса сократила объем мировой торговли на 3% в первом квартале 2020 г., согласно последним данным ЮНКТАД. Оценка на второй квартал – снижение на 27% по сравнению с предыдущим кварталом, то есть усиление спада¹⁸.

Сокращение торговли вызвано двумя тенденциями, определившимися за время эпидемии. Это сокращение потребительского спроса не только на услуги, но и на товары в условиях падения доходов домохозяйств, а также сжатие инвестиционных программ из-за общего экономического спада.

Можно ожидать меньшего сокращения торговли между странами Азии по сравнению с транстихоокеанской и торговлей с Европой, поскольку эти страны более эффективно справляются с эпидемией.

Высокая степень автоматизации судоходства и портового хозяйства делает эти сферы относительно независимыми от пандемии в их операционной деятельности, поскольку обслуживание осуществляется небольшим количеством занятых, но сокращение потоков товаров по экономическим причинам в значительной степени определяет, как будет развиваться морская торговля.

Литература/References

Акимов А. В. Обработывающая промышленность стран Востока в мировых показателях: статистический очерк // Экономист, № 4, 2018.

COVID-19 triggers marked decline in global trade, new data shows 13 may 2020. <https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=2369>.

MaritimeProfile048 Bahrein. <http://unctadstat.unctad.org>.

MaritimeProfile050 Bangladesh. <http://unctadstat.unctad.org>.

¹⁶ Ibid. P. XII.

¹⁷ Ibid. P. X.

¹⁸ COVID-19 triggers marked decline in global trade, new data shows 13 may 2020. <https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=2369> (дата обращения – 17.09.2020).

- MaritimeProfile096 Brunei. <http://unctadstat.unctad.org>.
- MaritimeProfile156 China. <http://unctadstat.unctad.org>.
- MaritimeProfile196 Cyprus. <http://unctadstat.unctad.org>.
- MaritimeProfile344 Hong Kong. <http://unctadstat.unctad.org>.
- MaritimeProfile356 India. <http://unctadstat.unctad.org>.
- MaritimeProfile360 Indonesia. <http://unctadstat.unctad.org>.
- MaritimeProfile364 Iran. <http://unctadstat.unctad.org>.
- MaritimeProfile368 Iraq. <http://unctadstat.unctad.org>.
- MaritimeProfile376 Israel. <http://unctadstat.unctad.org>.
- MaritimeProfile392Japan. <http://unctadstat.unctad.org>.
- MaritimeProfile408 Korea Peoples Rep. <http://unctadstat.unctad.org>.
- MaritimeProfile410 Korea Rep. <http://unctadstat.unctad.org>.
- MaritimeProfile414 Kuwait. <http://unctadstat.unctad.org>.
- MaritimeProfile422 Lebanon. <http://unctadstat.unctad.org>.
- MaritimeProfile458 Malaysia. <http://unctadstat.unctad.org>.
- MaritimeProfile586 Pakistan. <http://unctadstat.unctad.org>.
- MaritimeProfile608 Philippines. <http://unctadstat.unctad.org>.
- MaritimeProfile634 Qatar. <http://unctadstat.unctad.org>.
- MaritimeProfile643 Russia. <http://unctadstat.unctad.org>.
- MaritimeProfile682 Saudi Arabia. <http://unctadstat.unctad.org>.
- MaritimeProfile702 Singapur. <http://unctadstat.unctad.org>.
- MaritimeProfile704 Viat Nam. <http://unctadstat.unctad.org>.
- MaritimeProfile760 Syria. <http://unctadstat.unctad.org>.
- MaritimeProfile784 UAE. <http://unctadstat.unctad.org>.
- MaritimeProfile792 Turkey. <http://unctadstat.unctad.org>.
- Review of Maritime Transport 2019. United Nations Conference on Trade and Development. Sales No.E.19.II. D. 20. 31.12.2020.