

КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

**ЮНКТАД**



# ОБЗОР МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

2015 год



ОРГАНИЗАЦИЯ  
ОБЪЕДИНЕННЫХ  
НАЦИЙ

КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

**ЮНКТАД**



# ОБЗОР МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

2015 год



ОРГАНИЗАЦИЯ  
ОБЪЕДИНЕННЫХ  
НАЦИЙ

Нью-Йорк и Женева, 2015 год

## ПРИМЕЧАНИЕ

*Обзор морского транспорта* является периодической публикацией, выпускаемой секретариатом ЮНКТАД с 1968 года в целях повышения прозрачности рынков морских перевозок и анализа соответствующих тенденций. Любые фактографические или редакционные изменения, которые могут оказаться необходимыми в свете замечаний, высказанных правительствами, будут отражены в исправлении, которое будет выпущено позднее.

\*

\*\*

Условные обозначения документов Организации Объединенных Наций состоят из прописных букв и цифр. Когда такое обозначение встречается в тексте, оно служит указанием на соответствующий документ Организации Объединенных Наций.

\*

\*\*

Употребляемые обозначения и изложение материала в настоящем издании не означают выражения со стороны Организации Объединенных Наций какого бы то ни было мнения относительно правового статуса той или иной страны, территории, города или района или их властей или относительно делимитации их границ.

\*

\*\*

Материалы, содержащиеся в настоящем издании, можно свободно цитировать или перепечатывать, однако при этом необходимо делать соответствующую оговорку со ссылкой на условное обозначение документа (UNCTAD/RMT/2015). Экземпляр издания, содержащего цитируемый или перепечатываемый материал, следует направлять в секретариат ЮНКТАД по адресу Palais des Nations, CH-1211 Geneva 10, Switzerland.

UNCTAD/RMT/2015

ИЗДАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

В продаже под № R.15.II.D.6

IISBN 978-92-1-112892-5

eISBN: 978-92-1-057410-5

ISSN 0252-5453

---



## ВЫРАЖЕНИЕ ПРИЗНАТЕЛЬНОСТИ

*Обзор морского транспорта, 2015 год*, был подготовлен ЮНКТАД. Координатором работы над обзором был Ян Хоффманн, административную поддержку и форматирование текста обеспечивала Венди Хуан, а общее руководство подготовкой Обзора осуществляла Анна Миру. Авторами являются Регина Асариотис, Хассиба Бенамара, Ян Хоффманн, Анила Премти, Рикардо Санчес, Винсент Валентайн, Гордон Вилмсмейер и Фрида Юсеф.

Редактирование публикации осуществили Дениз Барки и Джон Роджерс. Дизайн обложки – Софи Комбетт. Компьютерную верстку текста обеспечивала Натали Лорио.

Составители выражают искреннюю признательность за ценные замечания и предложения, представленные следующими рецензентами: Селин Бакро, Джеймс Коулдуэлл, Тревор Кроу, Махин Фагфури, Петер Фауст, Марко Фугацца, Хван Ги Сун, Никола Местр, Син Охината, Тансуг Ок, Ричард Олорунтоба, Кристофер Полссон, Саринка Парри-Джоунз, Сон Дон Ук, Патрисия Сурден и Андре Сточниол. Кроме того, составители выражают благодарность Владиславу Шувалову за рецензирование всего текста публикации.

## СОДЕРЖАНИЕ

Примечание .....	ii
Выражение признательности.....	iii
Перечень таблиц, диаграмм и вставок .....	v
Сокращения .....	vii
Пояснения.....	viii
Группы судов, используемые в <i>Обзоре морского транспорта</i> .....	ix
Резюме.....	x
<b>1. РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК .....</b>	<b>1</b>
A.    Мировое экономическое положение и перспективы .....	2
B.    Мировые морские перевозки.....	5
C.    Экологичные и устойчивые системы морских перевозок .....	24
<b>2. СТРУКТУРА, ПРИНАДЛЕЖНОСТЬ И РЕГИСТРАЦИЯ МИРОВОГО ФЛОТА.....</b>	<b>33</b>
A.    Структура мирового флота.....	34
B.    Принадлежность и эксплуатация мирового флота.....	40
C.    Распределение контейнерного флота и обслуживание линейным судоходством .....	44
D.    Регистрация судов .....	46
E.    Судостроение, сдача судов на слом и новые заказы .....	48
<b>3. ФРАХТОВЫЕ СТАВКИ И ЗАТРАТЫ НА МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ .....</b>	<b>53</b>
A.    Факторы, определяющие стоимость морской перевозки .....	54
B.    Стоимость международных перевозок .....	61
C.    Конъюнктура на рынках морских перевозок в последнее время .....	64
<b>4. ПОРТЫ .....</b>	<b>75</b>
A.    Порты и связанные с ними проекты .....	76
B.    Международные операторы терминалов .....	80
C.    Задачи в области устойчивого развития, стоящие перед портами .....	84
<b>5. ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ И ИЗМЕНЕНИЯ В ОБЛАСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ .....</b>	<b>91</b>
A.    Важные изменения в области транспортного права .....	92
B.    Изменения в области регулирования, касающиеся сокращения выбросов парниковых газов от международного судоходства, и другие природоохранные вопросы.....	96
C.    Другие правовые вопросы и изменения в области регулирования, касающиеся перевозок.....	103
D.    Положение дел в связи с конвенциями.....	111
E.    Упрощение процедур торговли и устойчивое развитие .....	112

## ПЕРЕЧЕНЬ ТАБЛИЦ, ДИАГРАММ И ВСТАВОК

### Таблицы

1.1	Мировой экономический рост, 2012–2015 годы (годовые изменения в процентах).....	2
1.2	Динамика физического объема товарной торговли, 2012–2014 годы (годовые изменения в процентах).....	4
1.3	Динамика международных морских перевозок, отдельные годы (млн. погруженных тонн).....	7
1.4 а)	Мировые морские перевозки в 2006–2014 годах в разбивке по видам грузов, группам стран и регионам (млн. тонн).....	8
1.4 б)	Мировые морские перевозки в 2006–2014 годах в разбивке по видам грузов, группам стран и регионам (млн. тонн) (доля в процентах).....	10
1.5	Нефть и природный газ: основные производители и потребители, 2014 год (доля мирового рынка в процентах).....	17
1.6	Некоторые основные сухие массовые грузы и сталь: крупнейшие производители, потребители, экспортеры и импортеры, 2014 год (доля мирового рынка в процентах).....	19
1.7	Оценка контейнерных грузопотоков на основных направлениях контейнерных перевозок Восток–Запад, 2009–2014 годы (млн. ДФЭ и годовые изменения в процентах).....	22
2.1	Структура мирового флота по основным типам судов, 2014–2015 годы (данные по состоянию на начало года, тыс. т дедвейта; доля в процентах выделена курсивом).....	35
2.2	Возрастная структура мирового торгового флота в разбивке по типам судов, по состоянию на 1 января 2015 года (в процентах от общего числа судов и общего дедвейта).....	38
2.3	Принадлежность мирового флота по состоянию на 1 января 2015 года (т дедвейта).....	41
2.4	50 крупнейших компаний линейных перевозок, по состоянию на 1 мая 2015 года (количество судов и общая вместимость эксплуатируемых судов в ДФЭ).....	42
2.5	Использование контейнеровозов на отдельных маршрутах, 1 мая 2015 года.....	45
2.6	35 флагов регистрации с наиболее крупным зарегистрированным флотом, по состоянию на 1 января 2015 года (т дедвейта).....	47
2.7	Распределение провозной способности различных типов судов в тоннах дедвейта по группам стран их регистрации, январь 2015 года (данные по состоянию на начало года, в процентах от совокупного дедвейта, годовые темпы роста в процентных пунктах указаны курсивом).....	48
2.8	Поставки новых судов: основные типы судов и страны постройки, 2014 год (тыс. бр.-рег. т).....	49
2.9	Тоннаж судов, проданных, согласно сообщениям, на слом, в разбивке по основным типам судов и странам разборки, 2014 год (тыс. бр.-рег. т).....	49
3.1	Рынки и ставки тарифов в секторе контейнерных перевозок.....	66
3.2	Индексы Балтийской биржи для танкеров.....	68
3.3	Общий обзор рынка танкерного тоннажа: спотовые ставки на перевозку светлых и темных нефтепродуктов, 2010–2014 годы (шкала «Уорлдскейл»).....	69
4.1	Поток контейнерных грузов через порты 80 развивающихся стран/территорий и стран с переходной экономикой в 2012–2014 годах (в ДФЭ).....	79
4.2	Крупнейшие 20 контейнерных терминалов и их грузооборот в 2012–2014 годах (в ДФЭ и изменения в процентах).....	80
4.3	Наиболее производительные международные терминалы, 2014 год (число перестановок контейнеров в расчете на одно судно в час по судам всех размеров).....	81
4.4	Ведущие порты мира по показателям производительности, 2014 год (число перестановок контейнеров в расчете на одно судно в час по судам всех размеров и темпы роста в процентах).....	82
5.1	Договаривающиеся стороны ряда международных конвенций по морскому транспорту, по состоянию на 30 июня 2015 года.....	112
5.2	Примеры статей СУПТ, осуществлению которых может способствовать достижение ЦУР и которые могут содействовать реализации ЦУР.....	113

## Диagramмы

1.1	Индексы промышленного производства ОЭСР, мирового валового внутреннего продукта, мировой товарной торговли и международных морских перевозок (1975–2014 годы) (базовые 1990 год = 100) .....	6
1.2	Международные морские перевозки, отдельные годы (млн. погруженных тонн) .....	7
1.3.	Структура международных морских перевозок, 2014 год .....	12
1.4 а)	Мировые морские перевозки в разбивке по группам стран, 2014 год (доля в процентах от мирового объема грузов).....	13
1.4 б)	Участие развивающихся стран в мировых морских перевозках, отдельные годы (доля в процентах от мирового объема грузов).....	13
1.4 с)	Мировые морские перевозки в разбивке по регионам, 2014 год (доля в процентах от мирового объема грузов) .....	14
1.5	Грузооборот морского транспорта в разбивке по видам грузов, 2000–2015 годы (млрд. тонно-миль).....	16
1.6 а)	Мировые контейнерные перевозки, 1996–2015 годы (млн. ДФЭ и годовые изменения в процентах) .....	21
1.6 б)	Оценка контейнерных грузопотоков на основных направлениях контейнерных перевозок Восток–Запад, 1995–2014 годы (млн. ДФЭ) .....	23
1.6 с)	Распределение мировых контейнерных перевозок по отдельным направлениям, 2014 год (доля в процентах от мировых перевозок в ДФЭ) .....	23
2.1	Среднегодовые темпы роста мирового флота, 2000–2014 годы (дедвейт, в процентах) .....	34
2.2	Структура мирового флота по основным типам судов, 1980–2015 годы (данные по состоянию на начало года, доля в процентах от совокупного дедвейта) .....	35
2.3	Годы заключения контракта на постройку судов (в т дедвейта), поставленных в 2014 году.....	36
2.4	Структура мирового флота по типам судов в зависимости от года постройки (по состоянию на 1 января 2015 года, т дедвейта).....	37
2.5	Доля новых судов (по количеству судов), оснащенных системами обработки балластных вод, в разбивке по основным типам судов, 2007–2014 годы .....	39
2.6	Присутствие компаний линейного судоходства: среднее число компаний в расчете на одну страну и средняя контейнеровместимость используемых судов (в ДФЭ) в расчете на одну компанию и на страну, 2004–2015 годы .....	46
2.7	Мировой объем заказов на новые суда, 2000–2015 годы (тыс. т дедвейта) .....	50
3.1.	Факторы, определяющие стоимость морской перевозки .....	54
3.2.	Статистическая корреляция между статьями СУПТ ВТО и показателями эффективности торговли .....	56
3.3	Отсутствие взаимосвязи между расстоянием и стоимостью морской перевозки .....	57
3.4	Взаимосвязь между стоимостью перевозки и ИОЛСДС, 2012 и 2013 годы .....	58
3.5	Стоимость перевозки и экономия, обусловленная эффектом масштаба .....	60
3.6	Стоимость международных перевозок: транспортные расходы в процентах от стоимости импорта, средние показатели за десятилетний период для отдельных групп стран, 1985–2014 годы .....	62
3.7	Динамика спроса и предложения на рынке морских контейнерных перевозок, 2000–2015 годы (годовые темпы прироста) .....	65
3.8	Индекс Балтийской биржи для балкерного тоннажа, 2012–2015 годы базисный год индекса – 1985 год = 1 000 пунктов) .....	70
3.9	Динамика суточных доходов в секторе балкеров, 2008–2015 годы (долл. в день) .....	71
5.1	Индекс развития человеческого потенциала (ИРЧП) и количество мер по упрощению процедур торговли, указанных в уведомлениях как относящихся к категории А .....	115

## Вставки

1.1	Примеры добровольного саморегулирования в сфере морских перевозок.....	25
5.1	Положение дел в настоящее время в области стандартов серии ИСО 28000 .....	107

## СОКРАЩЕНИЯ

ВВП	валовой внутренний продукт
ВТамО	Всемирная таможенная организация
ВТО	Всемирная торговая организация
ДФЭ	двадцатифутовый эквивалент
ИБК	Инициатива по обеспечению безопасности контейнерных перевозок
ИМО	Международная морская организация
ИОЛС	индекс обслуживания линейным судоходством (ЮНКТАД)
ИОЛСДС	индекс обслуживания линейным судоходством в двустороннем сообщении (ЮНКТАД)
ИРЧП	индекс развития человеческого потенциала
ИСО	Международная организация по стандартизации
КБМ	Комитет по безопасности на море (ИМО)
КЗМС	Комитет по защите морской среды (ИМО)
ККЭЭ	конструктивный коэффициент энергоэффективности
Кодекс ОСПС	Кодекс по охране судов и портовых сооружений
Конвенция МАРПОЛ	Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов
Конвенция ОВВ	Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ
Конвенция ПДНВ	Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты
Конвенция СОЛАС	Международная конвенция по охране человеческой жизни на море
Конвенция УБВ	Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими
КСАВ	«Компания судамерикана де вапорес»
КТМС	Конвенция о труде в морском судоходстве
МОРАГ	малые островные развивающиеся государства
МОТ	Международная организация труда
НРС	наименее развитая страна
ОЭСР	Организация экономического сотрудничества и развития
ПГ	парниковый газ
ПРООН	Программа развития Организации Объединенных Наций
РКВ	район контроля выбросов
РКИКООН	Рамочная конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата
СПГ	сжиженный природный газ
СУПТ	Соглашение об упрощении процедур торговли (ВТО)
УЭО	уполномоченный экономический оператор
ЦУР	цель в области устойчивого развития
ЭКЛАК	Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна
ЮНКТАД	Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию
CH <sub>4</sub>	метан
CO	окись углерода
CO <sub>2</sub>	диоксид углерода
C–ТРАТ	Таможенно-торговое партнерство по борьбе с терроризмом (Соединенные Штаты Америки)
N <sub>2</sub> O	закись азота
NO <sub>x</sub>	окислы азота
SO <sub>2</sub>	диоксид серы
SO <sub>x</sub>	окислы серы



## ПОЯСНЕНИЯ

- В *Обзоре морского транспорта, 2015 год*, представлены данные и события за период с января 2014 года по июнь 2014 года. По возможности были приложены все усилия, для того чтобы отразить более поздние события.
- Если не указано иное, то термин «доллары» означает доллары США.
- Если не указано иное, то термин «тонна» означает метрическую тонну (1 000 кг), а термин «миля» означает морскую милю.
- Сумма абсолютных и процентных показателей в таблицах может не совпадать с итоговой величиной вследствие округления.
- п.а. – нет данных.
- Тире (–) означает, что соответствующая величина равна нулю.
- В таблицах и тексте термин «страны» означает страны, территории или районы.
- С 2004 года *Обзор морского транспорта* не включает статистические приложения в печатном виде. Вместо этого ЮНКТАД расширила охват статистических данных, имеющихся на компакт-диске, а также доступных в онлайн-режиме через Интернет по следующим адресам:

морские перевозки: <http://stats.unctad.org/seabornetrade>

распределение торгового флота по флагам регистрации: <http://stats.unctad.org/fleet>

распределение торгового флота по странам нахождения владельца:  
<http://stats.unctad.org/fleetownership>

распределение торгового флота по странам нахождения владельца и флагом регистрации:  
<http://stats.unctad.org/shipregistration>

поставки новых судов по странам постройки: <http://stats.unctad.org/shipbuilding>

сдача судов на слом по странам разборки судов: <http://stats.unctad.org/shipscrapping>

индекс обслуживания линейным судоходством (ИОЛС): <http://stats.unctad.org/lsci>

индекс обслуживания линейным судоходством в двустороннем сообщении (ИОЛСДС):  
<http://stats.unctad.org/lsbci>

грузооборот контейнерных портов: <http://stats.unctad.org/teu>

---

## Группы судов, используемые в *Обзоре морского транспорта*

<b>Группы</b>	Типы судов, входящие в эти группы
<b>Нефтяные танкеры</b>	Нефтяные танкеры
<b>Балкеры</b>	Балкеры, комбинированные суда для перевозки навалочных и жидких грузов
<b>Суда для генеральных грузов</b>	Многоцелевые суда и суда для перевозки проектных грузов, накатные суда (типа «ро-ро»), суда для генеральных грузов
<b>Контейнеровозы</b>	Полностью ячеистые контейнеровозы
<b>Прочие суда</b>	Суда для сжиженного нефтяного газа, суда для сжиженного природного газа, танкеры для перевозки отдельных партий различных (химических) продуктов, специализированные танкеры, рефрижераторные суда, суда снабжения морских платформ, буксирные суда, земснаряды, пассажирские суда, аромы и другие негрузовые суда
<b>Все суда</b>	Все вышеуказанные типы судов вместе взятые

### Приблизительный размер судов по группам, используемым в *Обзоре морского транспорта*, в соответствии с общепринятой в морских перевозках терминологией

#### *Нефтяные танкеры*

Очень крупный нефтяной танкер	дедвейтом 200 000 т и более
Нефтяной танкер класса «суэцмакс»	дедвейтом 120 000–200 000 т
Нефтяной танкер класса «афрамакс»	дедвейтом 80 000–119 999 т
Нефтяной танкер класса «панамакс»	дедвейтом 60 000–79 999 т

#### *Балкеры и рудовозы*

Балкер класса «кейпсайз»	дедвейтом 100 000 т и более
Балкер класса «панамакс»	дедвейтом 60 000–99 999 т
Балкер класса «хэндимакс»	дедвейтом 40 000–59 999 т
Балкер класса «хэндисайз»	дедвейтом 10 000–39 999 т

#### *Контейнеровозы*

Контейнеровоз класса «пост-панамакс»	шириной более > 32,3 м
Контейнеровоз класса «панамакс»	шириной более < 32,3 м

*Источник:* «Кларксон рисерч».

*Примечание:* Если не указано иное, к числу судов, которые охватываются в *Обзоре морского транспорта*, относятся все самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более, исключая суда внутреннего водного транспорта, рыболовные суда, военные суда, яхты и оффшорные стационарные и мобильные платформы и баржи (кроме плавучих установок для добычи, хранения и отгрузки нефти и буровых судов).

## РЕЗЮМЕ

2015 год является важной вехой для устойчивого развития. Международному сообществу предоставляется уникальная возможность укрепить свою приверженность устойчивому развитию и определить, каким образом можно лучше всего интегрировать принципы устойчивого развития во все сферы и секторы экономической деятельности, включая морской транспорт. В этой связи в соответствующих главах настоящего выпуска Обзора морского транспорта освещаются некоторые вопросы, затрагивающие как морской транспорт, так и устойчивое развитие, и подчеркивается роль морского транспорта в содействии осуществлению реалистичной международной повестки дня в области устойчивого развития.

### Морские перевозки

В мировой экономике наметилось медленное оживление, прежде всего в результате неравномерного роста в развитых странах и замедления роста в развивающихся странах и странах с переходной экономикой. В 2014 году темпы роста мирового валового внутреннего продукта (ВВП) немного возросли, а именно с 2,4% в 2013 году до 2,5%. Вместе с тем объем мировой товарной торговли увеличился на 2,3%, что ниже по сравнению с темпами роста в 2013 году (2,6%) и предкризисным периодом.

Соответственно, согласно предварительным оценкам ЮНКТАД, объем мировых морских перевозок увеличился в 2014 году на 3,4%, т.е. так же, как и в 2013 году. В частности, объем перевозок возрос более чем на 300 млн. т до 9,84 млрд. тонн. Эта динамика была отмечена в контексте таких факторов, как: а) замедление роста в крупных развивающихся странах с формирующейся рыночной экономикой; б) снижение цен на нефть и ввод в эксплуатацию новых нефтеперерабатывающих мощностей; и в) медленное и неравномерное оживление экономической активности в развитых странах.

В целом в 2015 году ожидается дальнейший умеренный рост мирового ВВП, товарной торговли и морских перевозок. Перспективы остаются неопределенными, в частности с учетом многочисленных рисков ухудшения положения, включая по-прежнему умеренный рост мирового спроса и товарной торговли, хрупкое оживление экономической активности в

Европе, расходящиеся прогнозы для нетто-потребителей нефти и ее производителей, геополитическую напряженность и, возможно, еще более существенное замедление экономического роста в развивающихся странах, в частности крупных странах с формирующейся рыночной экономикой, а также неопределенность в отношении темпов и последствий спада экономической активности в Китае.

### Флот

К 1 января 2015 года мировой флот увеличился за 12 месяцев на 3,5%, что является самым низким годовым приростом за последние десять лет. По состоянию на начало года мировой торговый флот насчитывал в общей сложности 89 464 судна с совокупным дедвейтом 1,75 млрд. тонн. Впервые после того, как был пройден пик в экономическом цикле в судостроении, средний возраст мирового флота немного возрос в 2014 году. В условиях уменьшения поставок новых судов в сочетании с сокращением объема тоннажа, отправляемого на слом, спускаемый на воду тоннаж больше не компенсировал естественное старение флота.

Греция по-прежнему обладает крупнейшим флотом, за которой по данному показателю следуют Япония, Китай, Германия и Сингапур. В общей сложности эти пять стран, располагающие крупнейшим флотом, контролируют более половины мирового тоннажа. Пять из десяти стран с крупнейшим флотом находятся в Азии, четыре – в Европе и одна – на Американском континенте.

В Обзоре морского транспорта анализируется также процесс концентрации в линейном судоходстве. Если общая контейнероёмкость судов в расчете на компанию-перевозчика и на страну увеличилась в три раза в 2004–2015 годах, то среднее число компаний-перевозчиков в расчете на страну сократилось на 29%. Обе тенденции отражают две стороны одной медали: по мере роста размеров судов и усилий, предпринимаемых компаниями для достижения экономии, обусловленной эффектом масштаба, на отдельных рынках остается все меньше компаний.

Новые нормативные положения требуют от судоходного сектора инвестиций в природоохранные технологии, касающиеся таких аспектов, как сокращение выбросов и отходов и обработка балластных вод. Некоторые из инвестиций не только способствуют

защите окружающей среды, но и могут также привести к снижению затрат в долгосрочной перспективе, например, благодаря повышению топливной экономичности.

Экономические и нормативно-правовые стимулы будут и впредь подталкивать отдельных судовладельцев осуществлять инвестиции в модернизацию своего флота. Без отправки на слом более старых судов это приведет к дальнейшему росту избыточного тоннажа на мировом рынке, что будет продолжать оказывать понижательное воздействие на тарифы и фрахтовые ставки. Установление более жестких экологических нормативов в сочетании с низкими тарифами и фрахтовыми ставками должно способствовать дальнейшей отправке более старых судов на слом, что не только поможет уменьшить избыточное предложение тоннажа на рынке, но и будет содействовать снижению глобального экологического воздействия от судоходства.

## Транспортные издержки

Развивающиеся страны, в особенности в Африке и Океании, платят в среднем на 40–70% больше за международные перевозки своих импортных грузов, чем развитые страны. Это объясняется прежде всего несбалансированностью торговли стран этих регионов, задержками в осуществлении реформ в области портов и упрощения процедур торговли, а также более низким объемом торговли и хуже развитым морским сообщением. Директивные органы могут частично исправить такое положение с помощью инвестиций и реформ, в особенности в том, что касается морских портов, систем транзитных перевозок и таможенных администраций стран региона.

Ставки тарифов в контейнерных перевозках оставались неустойчивыми на протяжении 2014 года, при этом, однако, наблюдались неодинаковые тенденции на различных направлениях перевозок. Фундаментальные показатели рынка не претерпели существенных изменений, несмотря на увеличение мирового спроса на контейнерные морские перевозки. В основном это было связано с постоянным давлением на рыночные ставки в результате ввода в эксплуатацию очень крупных судов на магистральных маршрутах и перевода менее крупных судов на другие направления перевозок. Рынок танкерного тоннажа, включающий перевозки сырой нефти, нефтепродуктов и химических продуктов, охарактеризовался в 2014 году и начале 2015 года столь же неустойчивой конъюнктурой. Для рынка балкерного

тоннажа 2014 год оказался еще одним трудным годом в связи с сохраняющейся избыточной провозной способностью и неопределенными перспективами спроса на тоннаж. Уровень доходов в секторе сухогрузного тоннажа снизился на 5% по сравнению с 2013 годом до в среднем 9 881 долл. в день в 2014 году. Низкий уровень доходности отразился на финансовом состоянии судовладельцев, и несколько компаний объявили о своем банкротстве.

## Порты

Доля развивающихся стран в совокупном грузообороте контейнерных портов мира немного возросла до примерно 71,9%. Это свидетельствует о продолжении тенденции к постепенному увеличению их доли в мировом грузообороте контейнерных портов, в частности в результате расширения торговли Юг–Юг.

Эффективность работы портов и терминалов имеет важное значение, поскольку она сказывается на конкурентоспособности торговли страны. Производительность работы портов и терминалов зависит от многих факторов, включая трудовые отношения, количество и виды грузового оборудования, качество прилегающей зоны, каналы подхода к порту, наземные подъезды и эффективность таможенных служб, а также возможные концессии, предоставляемые международным операторам терминалов. В 2014 году объем операций крупнейшего в мире оператора терминалов увеличился на 5,5% по сравнению с предыдущим годом до 65,4 млн. ДФЭ, из которых 33,6 млн. ДФЭ приходилось на его операции в порту Сингапур и 31,9 млн. ДФЭ на его операции в других портах мира. С точки зрения доли на рынке вторым крупнейшим международным оператором терминалов является компания «Хатчисон порт холдингз траст». По географическому охвату она уступает некоторым другим международным операторам терминалов, поскольку ее деятельность сосредоточена в Китае и Гонконге, Китай. Компания «АПМ терминалз» осуществляет операции в 39 странах. Среди глобальных операторов терминалов наиболее широкий географический охват имеет компания «ДП уорлд», располагающая сетью из более чем 65 терминалов на шести континентах.

Экономические, экологические и социальные задачи и проблемы, стоящие перед портами, связаны, в частности, с ростом и дальнейшей контейнеризацией грузопотоков вследствие постоянного увеличения размеров судов; необходимостью финансирования мер по адаптации инфраструктуры портов и

транспортного сообщения с внутренними районами стран; изменениями на рынках в результате расширяющихся альянсов между компаниями линейного судоходства; нехваткой средств в национальных бюджетах, ограничивающих возможности для государственного финансирования транспортной инфраструктуры; неустойчивостью цен на энергоносители, формированием нового энергетического ландшафта и переходом к альтернативным видам топлива; вступлением в действие более жестких ограничений в отношении содержания серы (например, в странах с районами контроля выбросов (РКВ) Международной морской организации (ИМО)); усилением факторов, связанных с общественным мнением и природоохранными соображениями; и возможными изменениями в маршрутах морских перевозок в результате появления новых или расширения существующих международных каналов.

### **Правовые вопросы и изменения в области регулирования**

В 2014 году к числу важных изменений в области регулирования в сфере перевозок и упрощения процедур торговли относится принятие Международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс), который должен вступить в силу 1 января 2017 года, а также ряд изменений в регулирующих положениях, касающихся безопасности морских перевозок и цепей поставок и экологических вопросов.

Для дальнейшего укрепления правовой базы, касающейся загрязнения воздуха с судов и сокращения выбросов парниковых газов от международного

судоходства, ИМО приняла ряд регулирующих мер, и была завершена работа над третьим исследованием ИМО по выбросам парниковых газов 2014 года. Кроме того, было принято Руководство по разработке перечня опасных материалов в соответствии с Международной конвенцией об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 2010 года (Конвенция ОВВ), которая, однако, пока еще не вступила в силу, и был достигнут дальнейший прогресс в отношении технических вопросов, касающихся управления балластными водами, утилизации судов и мер, способствующих предотвращению загрязнения моря нефтью и другими вредными веществами и борьбе с таким загрязнением.

Дальнейший прогресс был достигнут в укреплении и практической реализации регулирующих мер в области безопасности морских перевозок и цепей поставок, включая выход в свет в июне 2015 года нового издания Рамочных стандартов безопасности и облегчения мировой торговли Всемирной таможенной организации (ВТамО), содержащего новый блок 3: «Сотрудничество между таможенными и другими правительственными и межправительственными органами». Что касается борьбы с морским пиратством и вооруженным разбоем, то следует отметить положительные тенденции в этом отношении у побережья Сомали и в целом в западной части Индийского океана. Вместе с тем по-прежнему вызывает обеспокоенность судьба моряков, которые все еще удерживаются в качестве заложников. Была отмечена также тенденция к снижению числа актов пиратства в Гвинейском заливе, свидетельствующая о том, что международные, региональные и национальные усилия начинают приносить результаты.



# 1

## РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

*В мировой экономике намечилось медленное оживление, прежде всего в результате неравномерного роста в развитых странах и замедления роста в развивающихся странах и странах с переходной экономикой. В 2014 году темпы роста мирового валового внутреннего продукта (ВВП) немного возросли, а именно с 2,4% в 2013 году до 2,5%. Вместе с тем объем мировой товарной торговли увеличился на 2,3%, что ниже по сравнению с темпами роста в 2013 году (2,6%) и предкризисным периодом.*

*Соответственно, согласно предварительным оценкам ЮНКТАД, объем мировых морских перевозок увеличился в 2014 году на 3,4%, т.е. так же, как и в 2013 году. В частности, объем перевозок возрос более чем на 300 млн. т до 9,84 млрд. тонн. Эта динамика была отмечена в контексте таких факторов, как: а) замедление роста в крупных развивающихся странах с формирующейся рыночной экономикой; б) снижение цен на нефть и ввод в эксплуатацию новых нефтеперерабатывающих мощностей; и с) медленное и неравномерное оживление экономической активности в развитых странах.*

*В целом в 2015 году ожидается дальнейший умеренный рост мирового ВВП, товарной торговли и морских перевозок. Перспективы остаются неопределенными, в частности с учетом многочисленных рисков ухудшения положения, включая по-прежнему умеренный рост мирового спроса и товарной торговли, хрупкое оживление экономической активности в Европе, расходящиеся прогнозы для нетто-потребителей нефти и ее производителей, геополитическую напряженность и, возможно, еще более существенное замедление экономического роста в развивающихся странах, в частности крупных странах с формирующейся рыночной экономикой, а также неопределенность в отношении темпов и последствий спада экономической активности в Китае.*

## А. МИРОВОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ

### 1. Мировой экономический рост

В 2014 году темпы роста мирового ВВП увеличились до 2,5% по сравнению с 2,4% в 2013 году (см. таблицу 1.1). Несмотря на позитивную динамику, нынешние темпы роста остаются ниже предкризисных уровней, причем практически во всех странах наблюдается более медленная траектория роста. В развитых странах темпы роста возросли до 1,6%, тогда как в развивающихся странах и странах с переходной экономикой было отмечено их замедление до соответственно 4,5 и 0,9%. Намечившееся оживление экономической активности в развитых странах было неравномерным и стимулировалось прежде всего ускорением роста в Соединенных Штатах (2,4%) и Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии (3,0%) при хрупком оживлении в Европейском союзе (1,3%). В то же время рост ВВП прекратился в Японии, что объяснялось, в частности, увеличением налогов на потребление в 2014 году и

исчезновением воздействия, которое оказывали стимулирующие меры бюджетно-финансовой и денежно-кредитной политики, принятые в 2013 году.

В странах с переходной экономикой рост внутреннего валового продукта сдерживался вялым экспортом и внешними финансовыми ограничениями, а также неопределенностью в связи с геополитическими конфликтами в регионе. Хотя развивающиеся страны оставались локомотивом экономического роста и на них приходилось более трех четвертей прироста мирового ВВП в 2014 году (International Monetary Fund, 2015), замедление темпов роста их ВВП отражает, в частности, снижение экономической активности в развивающихся странах Американского континента и замедление роста в Китае. В наименее развитых странах (НРС) темпы экономического роста по-прежнему были высокими (5,3%).

В Китае экономический рост по-прежнему был сравнительно устойчивым при темпах роста 7,4%. Вместе с тем этот прирост гораздо ниже по сравнению со средним приростом на уровне 10,0% на протяжении предыдущих лет и во многом отражает

**Таблица 1.1 Мировой экономический рост, 2012–2015 годы (годовые изменения в процентах)**

Регион/страна	2012	2013	2014	2015 <sup>а</sup>
<b>ВСЕ СТРАНЫ МИРА</b>	2,2	2,4	2,5	2,5
<b>Развитые страны</b>	1,1	1,3	1,6	1,9
<b>в том числе:</b>				
<b>Европейский союз (28)</b>	-0,5	0,1	1,3	1,7
<b>в том числе:</b>				
<b>Франция</b>	0,2	0,7	0,2	1,2
<b>Германия</b>	0,4	0,1	1,6	1,5
<b>Италия</b>	-2,8	-1,7	-0,4	0,7
<b>Соединенное Королевство</b>	0,7	1,7	3,0	2,3
<b>Япония</b>	1,7	1,6	-0,1	0,9
<b>Соединенные Штаты</b>	2,3	2,2	2,4	2,3
<b>Развивающиеся страны</b>	4,7	4,8	4,5	4,1
<b>в том числе:</b>				
<b>Африка</b>	5,1	3,8	3,4	3,2
<b>Южная Африка</b>	2,2	2,2	1,5	1,9
<b>Азия</b>	5,1	5,6	5,5	5,2
<b>Китай</b>	7,7	7,7	7,4	6,9
<b>Индия</b>	4,4	6,4	7,1	7,5
<b>Западная Азия</b>	4,0	4,1	3,3	2,5
<b>Развивающиеся страны Америки</b>	3,2	2,8	1,4	0,8
<b>Бразилия</b>	1,8	2,7	0,1	-1,5
<b>Наименее развитые страны</b>	4,3	5,3	5,3	3,5
<b>Страны с переходной экономикой</b>	3,3	2,0	0,9	-2,6
<b>в том числе:</b>				
<b>Российская Федерация</b>	3,4	1,3	0,6	-3,5

Источник: ЮНКТАД, Доклад о торговле и развитии, 2015 год, таблица 1.1.  
<sup>а</sup> Прогноз.

Примечание: Расчеты агрегированных показателей по странам на основе ВВП в долларах в неизменных ценах 2005 года.

замедление роста промышленного производства. В 2014 году темпы роста промышленного производства составили в среднем 8,0% по сравнению с 14,0% в 2011 году и 10% в 2012 и 2013 годах (*Dry Bulk Trade Outlook*, 2015a). Вместе с тем в Индии ВВП увеличился на 7,1%, и ожидается дальнейшее ускорение темпов его роста в 2015 году. В связи с замедлением экономического роста в Китае возникает ряд важных последствий для морских перевозок, инвесторов, поставщиков и потребителей услуг в секторе морских перевозок с учетом существенной роли, которую эта страна играет в стимулировании роста в Азии и других регионах развивающихся стран. Что касается перевозок импортных грузов, то устойчивый рост спроса на морские перевозки со стороны Китая оказывал благоприятное воздействие прежде всего на рынок сухогрузного и нефтеналивного тоннажа, тогда как в экспортных перевозках основным бенефициаром выступал сектор контейнерных перевозок, в особенности это касалось перевозок между азиатскими странами, а также перевозок в западном направлении в Европу и Северную Америку. Последствия дальнейшего замедления экономического роста в Китае будут ощущаться за пределами Китая и Азиатского региона.

Что касается перспектив, то в 2015 году ожидается замедление мирового экономического роста, который в основном будет стимулироваться ростом в развитых странах и сравнительно высокими темпами роста в Азии. В группе развивающихся стран в целом ожидается замедление экономического роста в связи с такими факторами, как низкие цены на нефть и обусловленные этим последствия для стран – экспортеров нефти, сохраняющиеся факторы политической неопределенности, проблемы в отношениях между Европейским союзом и Грецией и продолжающаяся перебалансировка экономики Китая.

Конкретные последствия снижения цен на нефть во многом будут зависеть от того, как долго они будут оставаться на низком уровне. Общее воздействие их снижения в целом является позитивным, поскольку это стимулирует мировой спрос. В то же время это также вызывает сдвиг в распределении доходов от производителей к потребителям нефти. Снижение цен на нефть способствует повышению покупательной способности потребителей в импортирующих странах. Например, продолжительное снижение цен на нефть на 30 долл. обернется, как ожидается, экономией для потребителей в Соединенных Штатах в размере более 200 млрд. долл. в год благодаря более низким ценам на бензин, дизельное и авиационное топливо и топливо коммунально-бытового

назначения (*Politico Magazine*, 2014). С другой стороны, сократится спрос со стороны стран – экспортеров нефти, в частности, в результате бюджетных корректировок (включая, например, сокращение субсидий), неблагоприятных условий торговли и снижения доходов. Согласно оценкам, снижение цен на нефть на 1 долл. приводит к сокращению доходов для Российской Федерации на 2 млрд. долл. (Johnson, 2015). В случае членов Совета сотрудничества стран Залива ожидается сокращение поступлений от экспорта нефти и газа на примерно 300 млрд. долл. (International Monetary Fund, 2015). К другим возможным последствиям, связанным с продолжительным сохранением цен на нефть на низком уровне, относятся задержки в осуществлении, перенос сроков или аннулирование инвестиционных проектов в нефтегазовом секторе, которые могут быть рентабельными только в случае более высоких цен на энергоносители. Сокращение инвестиций в энергетическом секторе, по всей видимости, отрицательно скажется в среднесрочной и долгосрочной перспективе на производстве нефти и газа и динамике торговли ими.

Таким образом, в мировой экономике наметилось медленное глобальное оживление. В целом в 2015 году ожидается дальнейшее замедление роста ВВП, при этом перспективы по-прежнему будут зависеть от многочисленных рисков ухудшения положения, включая динамику мирового спроса и товарной торговли, которая не оправдывает ожиданий, расходящиеся экономические прогнозы для нетто-потребителей нефти и ее производителей, политические шоковые потрясения и геополитическую напряженность, возможно, еще более существенное замедление экономического роста в крупных развивающихся странах, а также неопределенность в отношении темпов спада экономической активности в Китае и связанных с этим последствий для мировой экономики, торговли и морских перевозок.

## 2. Мировая торговля товарами

В 2014 году объем мировой торговли товарами (речь идет о торговле в стоимостном выражении, скорректированном с учетом инфляции и колебаний обменных курсов) увеличился на 2,3%, что ниже по сравнению с приростом на 2,6% в 2013 году. Отражая неравномерное оживление экономической активности в развитых странах, этот показатель по-прежнему остается ниже предкризисных уровней, поскольку замедление роста в развивающихся странах и странах с переходной экономикой сдерживает

общий рост мировой торговли товарами (см. таблицу 1.2).

Несмотря на замедление роста в 2014 году, развивающиеся страны продолжают вносить свой вклад в расширение мировой торговли товарами. Согласно данным ЮНКТАД, хотя на развитые страны по-прежнему приходится наибольшая часть мирового экспорта и импорта (соответственно 51,1 и 54,9% в 2014 году), их удельный вес со временем снижается, тогда как доля развивающихся стран и стран с переходной экономикой в мировой торговле товарами увеличивается.

В 2014 году доля развивающихся стран в мировом экспорте составила, по оценкам, 45,0% (32,0% в 2000 году), а в мировом импорте – 42,2% (28,9% в 2000 году). Это отражает сдвиги в экономическом влиянии, наблюдающиеся на протяжении последних лет, в результате чего увеличивается доля развивающихся стран в мировой торговле товарами с точки зрения как динамики, так и объема.

Неравномерная динамика роста между отдельными группами стран и внутри самих групп отразилась на

тенденциях в контейнерных перевозках в 2014 году. В отличие от тенденций, наблюдавшихся с 2009 года, в течение года был отмечен устойчивый рост контейнерных перевозок на маршрутах между Азией и Европой и на транстихоокеанских маршрутах (на направлениях с основным грузопотоком).

Вместе с тем прогнозы роста остаются осторожными с учетом сохраняющейся неопределенности в связи с замедлением роста в странах с формирующейся рыночной экономикой, включая, в частности, возможно резкое снижение экономической активности в Китае, а также обеспокоенности по поводу хрупкого экономического оживления в Европейском союзе и ситуации в Греции. Замедление экономического роста в Китае скажется на общем оживлении торговли и перспективах других стран, в особенности развивающихся стран, экономические и торговые отношения которых с Китаем углубились в последние годы благодаря более значительной интеграции в региональные и глобальные производственно-сбытовые цепочки и их превращению в важных поставщиков сырья.

Перебалансировка экономики Китая может привести к существенным изменениям в секторе морского

**Таблица 1.2 Динамика физического объема товарной торговли, 2012–2014 годы (годовые изменения в процентах)**

Экспорт			Страны/регионы	Импорт		
2012	2013	2014		2012	2013	2014
2,0	2,6	2,3	<b>ВСЕ СТРАНЫ МИРА</b>	2,0	2,3	2,3
0,6	1,4	2,0	<b>Развитые страны</b>	-0,4	-0,3	3,2
в том числе:						
-0,1	1,7	1,5	Европейский союз	-2,5	-0,9	2,8
-1,0	-1,9	0,6	Япония	3,8	0,5	2,8
3,9	2,6	3,1	Соединенные Штаты	2,8	0,8	4,7
4,0	4,2	2,9	<b>Развивающиеся страны</b>	5,1	6,1	2,0
в том числе:						
5,5	-2,0	-3,6	<b>Африка</b>	13,2	5,2	3,3
3,2	2,1	2,4	<b>Развивающиеся страны Америки</b>	3,3	4,0	0,6
4,0	5,2	3,5	<b>Азия</b>	7,7	6,6	2,2
в том числе:						
6,2	7,7	6,8	Китай	3,6	9,9	3,9
-1,8	8,5	3,2	Индия	5,9	-0,2	3,2
9,6	3,1	0,3	Западная Азия	9,2	9,6	0,2
0,7	1,8	0,2	<b>Страны с переходной экономикой</b>	5,6	-0,8	-8,5

Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе базы данных ЮНКТАДстат.

Примечание: Данные о физическом объеме торговли получены на основе показателей стоимостного объема международной торговли товарами, дефлированных с помощью рассчитываемых ЮНКТАД индексов стоимости единицы продукции.



транспорта и изменить структуру судоходных маршрутов и морской торговли. Беспрецедентный по своей продолжительности экономический цикл, наблюдавшийся в последние годы в секторе морских перевозок, был связан с процессом глобализации и быстрым ростом в рамках международного распределения труда, а также фрагментацией международных производственных процессов. В условиях глобализации ключевыми факторами выступали экономический рост в Китае, носивший ресурсоемкий характер, и дальнейшая интеграция страны в глобальные производственно-сбытовые цепочки. Поскольку Китай играл значительную роль в расширении мировых морских перевозок с 2009 года, теперь перед судоходным сектором стоит задача обеспечить, чтобы динамичный рост торговли, стимулировавшийся экономическим подъемом в Китае, продолжился и поддерживался другими регионами.

Помимо динамики мирового ВВП и торговли, другие факторы также могут оказывать влияние и в настоящее время обуславливают медленное оживление экономики и торговли. Как представляется, исчезает наблюдавшееся на протяжении длительного времени соотношение роста торговли к росту ВВП как один к двум. В последние годы мировой ВВП увеличивается примерно такими же темпами, как и торговля. Это, возможно, объясняется ограниченным ростом фрагментации глобальных производственных процессов, завершением формирования производственно-сбытовых цепочек (в Китае и Соединенных Штатах), изменениями в структуре мирового спроса при медленном оживлении спроса на средства производства, который связан с более значительным объемом торговли, чем государственные расходы и расходы потребителей, более дорогим или ограниченным финансированием торговли и, возможно, расширением практики возвращения офшорных производств в страны базирования или в соседние с ними страны. В отношении последнего фактора отмечается, что торговля средствами производства, возможно, сократилась в последнее время, что может свидетельствовать о возвращении офшорных производств в страны базирования или по крайней мере о прекращении расширения офшорных производств (HSBC Bank, 2015). Вместе с тем выводы о возвращении перенесенных ранее в другие страны производств обратно в страны базирования или их размещении в близлежащих странах остаются пока неокончательными. Некоторые наблюдаемые тенденции указывают на то, что ряд производственных компаний переносят некоторые свои операции в другие страны, но при этом возвращают другие виды деятельности в страны базирования или размещают

их в более близких странах. Поэтому, хотя может иметь место возврат некоторых зарубежных производств в страны базирования компаний в связи с увеличением затрат на рабочую силу в странах, куда они ранее были перенесены, при принятии соответствующих решений о размещении производства, учитываются также другие факторы, помимо стоимости рабочей силы. К ним относятся, в частности, качество рабочей силы и доступ к иностранным рынкам, таким как китайские рынки (Cohen and Lee, 2015).

Поэтому можно говорить о том, что в долгосрочной перспективе оживление торговли зависит от динамики роста ВВП, а также от развития взаимосвязей между торговлей и ВВП и от реализации соответствующих инициатив, направленных на дальнейшее стимулирование спроса и торговли. Они могут включать стимулирование спроса на средства производства (например, товары производственно-технического назначения, транспортные средства и оборудование) с более значительным импортным компонентом; реорганизацию цепей поставок с новыми возможностями для международного распределения труда, в том числе в Южной Азии, Африке к югу от Сахары и Южной Америке; расширение финансирования торговли; дальнейшую либерализацию торговли и сокращение протекционистских мер. В этом отношении дополнительные возможности для еще более значительной либерализации торговли открываются благодаря принятию Соглашения Всемирной торговой организации (ВТО) об упрощении процедур торговли (СУПТ) и переговорам, связанным с возможным расширением Соглашения ВТО по информационным технологиям. К другим инициативам относятся, в частности, Трансатлантическое торговое и инвестиционное партнерство между Европейским союзом и Соединенными Штатами, которое может привести к увеличению годового ВВП стран-участниц на 210 млрд. долл. (Francois et al., 2013) и Транстихоокеанское партнерство, которое может привести к увеличению мировых доходов на 295 млрд. долл., что также может способствовать дальнейшему расширению мировой торговли (Petri and Plummer, 2012).

## **В. МИРОВЫЕ МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ**

### **1. Общие тенденции в области морских перевозок**

Хотя степень реагирования торговли на рост ВВП, возможно, снизилась в последние годы, спрос на услуги морского транспорта и объем морских перевозок по-прежнему определяются мировым



экономическим ростом и потребностями в перевозке товаров. Диаграмма 1.1 иллюстрирует взаимосвязи между экономическим ростом и активностью промышленного производства, оцениваемой в данном конкретном случае с помощью рассчитываемого Организацией экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) индекса промышленного производства, а также товарной торговли и морскими перевозками.

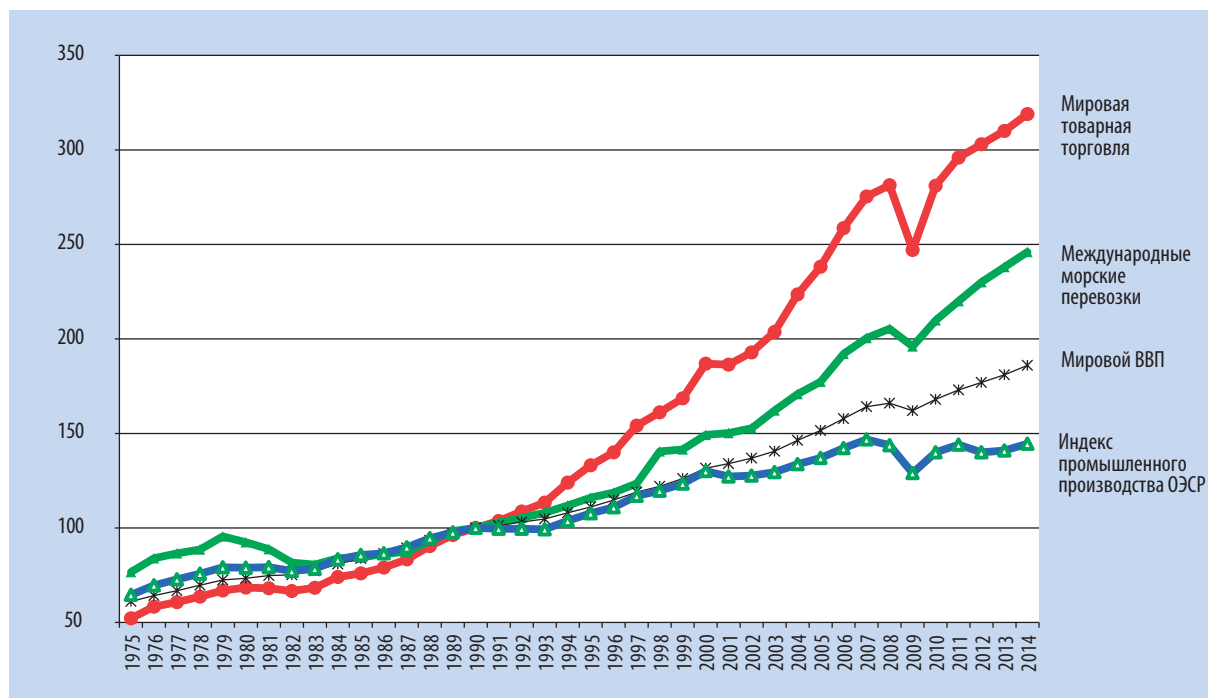
Согласно предварительным оценкам, в 2014 году мировые морские перевозки увеличились на 3,4%, т.е. так же, как и в 2013 году. В частности, объем перевозок возрос более чем на 300 млн. т до 9,84 млрд. т, что составляло примерно четыре пятых совокупной мировой торговли товарами. Более двух третей общего объема перевозок приходилось, как оценивается, на сухие грузы, тогда как доля наливных грузов, включая сырую нефть, нефтепродукты и газ, по оценкам, немного снизилась, а именно с почти 30,0% в 2013 году до 28,7% в 2014 году (см. таблицы 1.3, 1.4 а), 1.4 б) и диаграмму 1.2).

Перевозки сухих грузов возросли на 5,0%, а отгрузки  
Перевозки сухих грузов возросли на 5,0%, а отгрузки

наливных грузов сократились на 1,6%. Среди сухих грузов перевозки сухих массовых грузов, включая, в частности, пять основных массовых грузов (железной руды, угля, зерна, бокситов/глинозема и фосфатной руды), а также других массовых грузов (сельскохозяйственных навалочных грузов, металлов, минерального сырья и промышленных товаров) возросли, как оценивается, на 5,0% до 4,55 млрд. тонн. Несмотря на существенное замедление темпов роста перевозок угля, в частности, по оценкам, до 2,8% по сравнению с более чем 12,0% в 2012 году и 5,0% в 2013 году, увеличению перевозок сухих массовых грузов по-прежнему способствовал быстрый рост мировых перевозок железной руды, которые в свою очередь стимулировались неизменно высоким импортным спросом со стороны Китая.

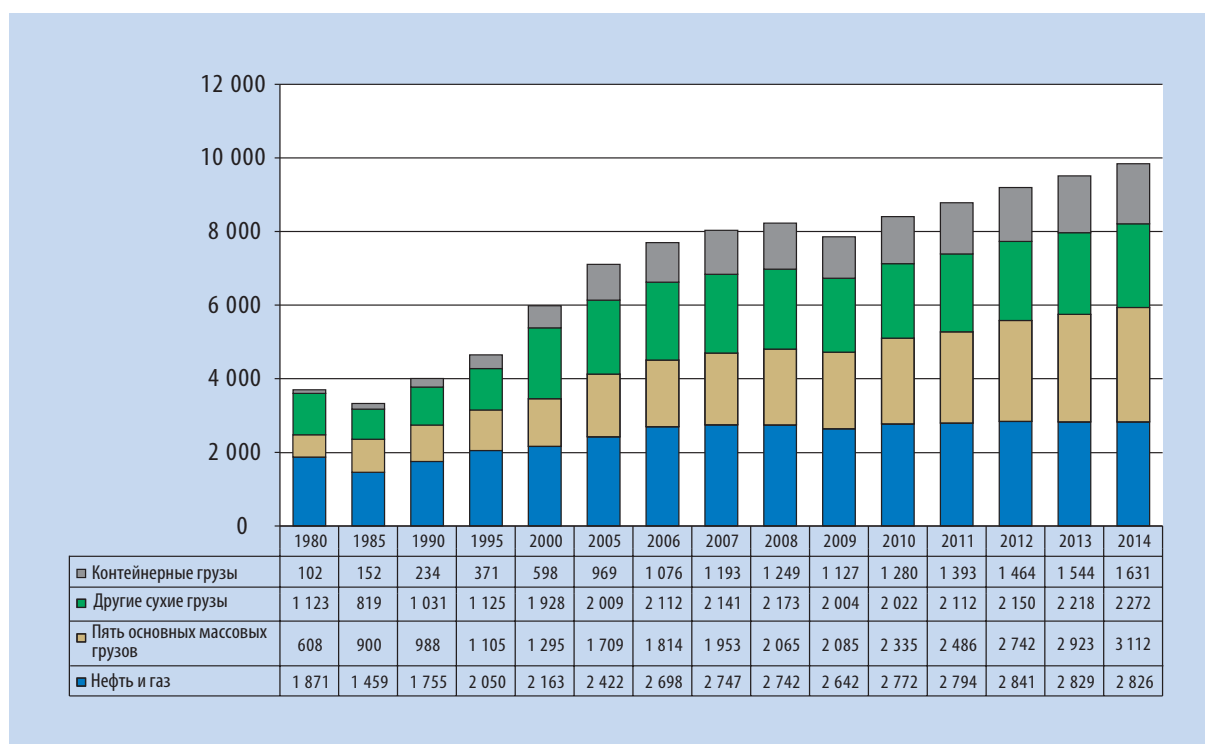
Перевозки «прочих сухих грузов» (генеральных, тарно-штучных и контейнерных грузов) увеличились, как оценивается, на 4,9% до 2,47 млрд. т, и на них приходилось 35,2% перевозок всех сухих грузов. Согласно оценкам, перевозки контейнерных грузов, на которые приходилось около двух третей «прочих сухих грузов», существенно возросли, а именно на 5,6% до 1,63 млрд. тонн. В 2014 году перевозки

**Диаграмма 1.1** Индексы промышленного производства ОЭСР, мирового валового внутреннего продукта, мировой товарной торговли и международных морских перевозок (1975–2014 годы) (базовые 1990 год = 100)



Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе OECD Main Economic Indicators, June 2015; Департамент по экономическим и социальным вопросам, 2015 год; LINK Global Economic Outlook, June 2015; ЮНКТАД, *Обзор морского транспорта* (различные выпуски); WTO, appendix tables, table A1a; World merchandise export, production and gross domestic product, 1950–2012; WTO press release 739, 14 April 2015.

**Диаграмма 1.2** Международные морские перевозки, отдельные годы (млн. погруженных тонн)



Источник: ЮНКТАД, *Обзор морского транспорта*, различные выпуски. Данные о развитии по видам грузов за 2006–2014 годы взяты из различных выпусков публикации *Shipping Review & Outlook*, издаваемой «Кларксон рисерч».

**Таблица 1.3** Динамика международных морских перевозок, отдельные годы (млн. погруженных тонн)

Годы	Нефть и газ	Основные массовые грузы <sup>а</sup>	Другие сухие грузы	Итого (все виды грузов)
1970	1 440	448	717	2 605
1980	1 871	608	1 225	3 704
1990	1 755	988	1 265	4 008
2000	2 163	1 295	2 526	5 984
2005	2 422	1 709	2 978	7 109
2006	2 698	1 814	3 188	7 700
2007	2 747	1 953	3 334	8 034
2008	2 742	2 065	3 422	8 229
2009	2 642	2 085	3 131	7 858
2010	2 772	2 335	3 302	8 409
2011	2 794	2 486	3 505	8 784
2012	2 841	2 742	3 614	9 197
2013	2 829	2 923	3 762	9 514
2014	2 826	3 112	3 903	9 842

Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе данных, полученных от представляющих отчетность стран, а также с веб-сайтов соответствующих государственных органов и портовых организаций и из специализированных источников. Данные за период с 2006 года были пересмотрены и обновлены в свете улучшенной отчетности, включая более свежие цифры и более полную информацию о распределении по видам грузов. Цифры за 2014 год представляют собой оценки, основанные на предварительной информации или на показателях последнего года, за который имеются данные.

<sup>а</sup> Железная руда, зерно, уголь, бокситы/глинозем и фосфатная руда. Данные за период с 2006 года заимствованы из различных выпусков публикации *Dry Bulk Trade Outlook*, издаваемый «Кларксон рисерч».

**Таблица 1.4 а) Мировые морские перевозки в 2006–2014 годах в разбивке по видам грузов, группам стран и регионам (млн. тонн)**

Группы стран	Годы	Погруженные грузы				Выгруженные грузы			
		Все грузы	Сырая нефть	Нефтепродукты и газ	Сухие грузы	Все грузы	Сырая нефть	Нефтепродукты и газ	Сухие грузы
Млн. тонн									
<b>Все страны мира</b>	2006	7 700,3	1 783,4	914,8	5 002,1	7 878,3	1 931,2	893,7	5 053,4
	2007	8 034,1	1 813,4	933,5	5 287,1	8 140,2	1 995,7	903,8	5 240,8
	2008	8 229,5	1 785,2	957,0	5 487,2	8 286,3	1 942,3	934,9	5 409,2
	2009	7 858,0	1 710,5	931,1	5 216,4	7 832,0	1 874,1	921,3	5 036,6
	2010	8 408,9	1 787,7	983,8	5 637,5	8 443,8	1 933,2	979,2	5 531,4
	2011	8 784,3	1 759,5	1 034,2	5 990,5	8 797,7	1 896,5	1 037,7	5 863,5
	2012	9 196,7	1 785,7	1 055,0	6 356,0	9 188,5	1 929,5	1 055,1	6 203,8
	2013	9 513,6	1 737,9	1 090,8	6 684,8	9 500,1	1 882,0	1 095,2	6 523,0
	2014	9 841,7	1 710,3	1 116,1	7 015,3	9 808,4	1 861,5	1 122,6	6 824,2
<b>Развитые страны</b>	2006	2 460,5	132,9	336,4	1 991,3	4 164,7	1 282,0	535,5	2 347,2
	2007	2 608,9	135,1	363,0	2 110,8	3 990,5	1 246,0	524,0	2 220,5
	2008	2 715,4	129,0	405,3	2 181,1	4 007,9	1 251,1	523,8	2 233,0
	2009	2 554,3	115,0	383,8	2 055,5	3 374,4	1 125,3	529,9	1 719,2
	2010	2 865,4	135,9	422,3	2 307,3	3 604,5	1 165,4	522,6	1 916,5
	2011	2 982,5	117,5	451,9	2 413,1	3 632,3	1 085,6	581,3	1 965,4
	2012	3 122,9	125,2	459,7	2 538,0	3 700,2	1 092,6	556,5	2 051,1
	2013	3 188,3	114,4	470,5	2 603,4	3 679,4	1 006,7	556,6	2 116,0
	2014	3 370,8	111,8	486,7	2 772,3	3 744,1	985,4	552,4	2 206,3
<b>Страны с переходной экономикой</b>	2006	410,3	123,1	41,3	245,9	70,6	5,6	3,1	61,9
	2007	407,9	124,4	39,9	243,7	76,8	7,3	3,5	66,0
	2008	431,5	138,2	36,7	256,6	89,3	6,3	3,8	79,2
	2009	505,3	142,1	44,4	318,8	93,3	3,5	4,6	85,3
	2010	515,7	150,2	45,9	319,7	122,1	3,5	4,6	114,0
	2011	505,0	132,6	42,0	330,5	156,7	4,2	4,4	148,1
	2012	544,2	135,6	40,3	368,3	148,1	3,8	4,0	140,3
	2013	551,9	145,1	32,1	374,8	77,4	1,1	10,6	65,7
	2014	591,2	136,1	43,4	411,8	80,1	0,9	11,2	67,9
<b>Развивающиеся страны</b>	2006	4 829,5	1 527,5	537,1	2 765,0	3 642,9	643,6	355,1	2 644,3
	2007	5 017,2	1 553,9	530,7	2 932,6	4 073,0	742,4	376,3	2 954,3
	2008	5 082,6	1 518,0	515,1	3 049,6	4 189,1	684,9	407,2	3 097,0
	2009	4 798,4	1 453,5	502,9	2 842,0	4 364,2	745,3	386,9	3 232,1
	2010	5 027,8	1 501,6	515,6	3 010,5	4 717,3	764,4	452,0	3 500,9
	2011	5 296,8	1 509,4	540,4	3 247,0	5 008,8	806,7	452,1	3 750,0
	2012	5 529,6	1 524,9	555,0	3 449,7	5 340,1	833,1	494,7	4 012,4
	2013	5 773,4	1 478,5	588,2	3 706,7	5 743,4	874,2	527,9	4 341,3
	2014	5 879,7	1 462,4	586,0	3 831,3	5 984,3	875,3	559,0	4 550,0

**Таблица 1.4 а) Мировые морские перевозки в 2006–2014 годах в разбивке по видам грузов, группам стран и регионам (млн. тонн) (продолжение)**

Группы стран	Годы	Погруженные грузы				Выгруженные грузы			
		Все грузы	Сырая нефть	Нефтепродукты и газ	Сухие грузы	Все грузы	Сырая нефть	Нефтепродукты и газ	Сухие грузы
Млн. тонн									
<b>Африка</b>	2006	721,9	353,8	86,0	282,2	349,8	41,3	39,4	269,1
	2007	732,0	362,5	81,8	287,6	380,0	45,7	44,5	289,8
	2008	766,7	379,2	83,3	304,2	376,6	45,0	43,5	288,1
	2009	708,0	354,0	83,0	271,0	386,8	44,6	39,7	302,5
	2010	754,0	351,1	92,0	310,9	416,9	42,7	40,5	333,7
	2011	723,7	338,0	68,5	317,2	378,2	37,8	46,3	294,1
	2012	757,8	364,2	70,2	323,4	393,6	32,8	51,0	309,8
	2013	815,3	327,5	82,4	405,3	432,2	36,6	65,3	330,3
	2014	761,3	301,4	78,3	381,6	466,0	36,4	69,3	360,3
<b>Америка</b>	2006	1 030,7	251,3	93,9	685,5	373,4	49,6	60,1	263,7
	2007	1 067,1	252,3	90,7	724,2	415,9	76,0	64,0	275,9
	2008	1 108,2	234,6	93,0	780,6	436,8	74,2	69,9	292,7
	2009	1 029,8	225,7	74,0	730,1	371,9	64,4	73,6	234,0
	2010	1 172,6	241,6	85,1	846,0	448,7	69,9	74,7	304,2
	2011	1 239,2	253,8	83,5	901,9	508,3	71,1	73,9	363,4
	2012	1 282,6	253,3	85,9	943,4	546,7	74,6	83,6	388,5
	2013	1 263,7	240,0	69,8	953,9	569,4	69,4	89,4	410,7
	2014	1 283,6	232,0	72,6	979,0	606,9	70,0	92,7	444,3
<b>Азия</b>	2006	3 073,1	921,2	357,0	1 794,8	2 906,8	552,7	248,8	2 105,3
	2007	3 214,6	938,2	358,1	1 918,3	3 263,6	620,7	260,8	2 382,1
	2008	3 203,6	902,7	338,6	1 962,2	3 361,9	565,6	286,8	2 509,5
	2009	3 054,3	872,3	345,8	1 836,3	3 592,4	636,3	269,9	2 686,2
	2010	3 094,6	907,5	338,3	1 848,8	3 838,2	651,8	333,1	2 853,4
	2011	3 326,7	916,0	388,2	2 022,6	4 108,8	697,8	328,0	3 082,9
	2012	3 480,9	905,8	398,1	2 177,0	4 386,9	725,7	355,5	3 305,7
	2013	3 686,9	909,4	435,2	2 342,4	4 728,7	767,4	369,2	3 592,1
	2014	3 826,8	927,3	434,3	2 465,2	4 897,2	768,0	392,6	3 736,5
<b>Океания</b>	2006	3,8	1,2	0,1	2,5	12,9	0,0	6,7	6,2
	2007	3,5	0,9	0,1	2,5	13,5	0,0	7,0	6,5
	2008	4,2	1,5	0,1	2,6	13,8	0,0	7,1	6,7
	2009	6,3	1,5	0,2	4,6	13,1	0,0	3,6	9,5
	2010	6,5	1,5	0,2	4,8	13,4	0,0	3,7	9,7
	2011	7,1	1,6	0,2	5,3	13,5	0,0	3,9	9,6
	2012	8,3	1,6	0,8	5,9	13,0	0,0	4,6	8,4
	2013	7,5	1,6	0,8	5,1	13,1	0,8	4,1	8,2
	2014	8,1	1,6	0,9	5,5	14,2	0,9	4,4	8,9

**Таблица 1.4 б) Мировые морские перевозки в 2006–2014 годах в разбивке по видам грузов, группам стран и регионам (млн. тонн) (доля в процентах)**

Группы стран	Годы	Погруженные грузы				Выгруженные грузы			
		Все грузы	Сырая нефть	Нефтепродукты и газ	Сухие грузы	Все грузы	Сырая нефть	Нефтепродукты и газ	Сухие грузы
<i>Доля в процентах</i>									
<b>Все страны мира</b>	2006	100,0	23,2	11,9	65,0	100,0	24,5	11,3	64,1
	2007	100,0	22,6	11,6	65,8	100,0	24,5	11,1	64,4
	2008	100,0	21,7	11,6	66,7	100,0	23,4	11,3	65,3
	2009	100,0	21,8	11,8	66,4	100,0	23,9	11,8	64,3
	2010	100,0	21,3	11,7	67,0	100,0	22,9	11,6	65,5
	2011	100,0	20,0	11,8	68,2	100,0	21,6	11,8	66,6
	2012	100,0	19,4	11,5	69,1	100,0	21,0	11,5	67,5
	2013	100,0	18,3	11,5	70,3	100,0	19,8	11,5	68,7
	2014	100,0	17,4	11,3	71,3	100,0	19,0	11,4	69,6
<b>Развитые страны</b>	2006	32,0	7,4	36,8	39,8	52,9	66,4	59,9	46,4
	2007	32,5	7,5	38,9	39,9	49,0	62,4	58,0	42,4
	2008	33,0	7,2	42,3	39,7	48,4	64,4	56,0	41,3
	2009	32,5	6,7	41,2	39,4	43,1	60,0	57,5	34,1
	2010	34,1	7,6	42,9	40,9	42,7	60,3	53,4	34,6
	2011	34,0	6,7	43,7	40,3	41,3	57,2	56,0	33,5
	2012	34,0	7,0	43,6	39,9	40,3	56,6	52,7	33,1
	2013	33,5	6,6	43,1	38,9	38,7	53,5	50,8	32,4
	2014	34,3	6,5	43,6	39,5	38,2	52,9	49,2	32,3
<b>Страны с переходной экономикой</b>	2006	5,3	6,9	4,5	4,9	0,9	0,3	0,3	1,2
	2007	5,1	6,9	4,3	4,6	0,9	0,4	0,4	1,3
	2008	5,2	7,7	3,8	4,7	1,1	0,3	0,4	1,5
	2009	6,4	8,3	4,8	6,1	1,2	0,2	0,5	1,7
	2010	6,1	8,4	4,7	5,7	1,4	0,2	0,5	2,1
	2011	5,7	7,5	4,1	5,5	1,8	0,2	0,4	2,5
	2012	5,9	7,6	3,8	5,8	1,6	0,2	0,4	2,3
	2013	5,8	8,3	2,9	5,6	0,8	0,1	1,0	1,0
	2014	6,0	8,0	3,9	5,9	0,8	0,0	1,0	1,0
<b>Развивающиеся страны</b>	2006	62,7	85,6	58,7	55,3	46,2	33,3	39,7	52,3
	2007	62,4	85,7	56,9	55,5	50,0	37,2	41,6	56,4
	2008	61,8	85,0	53,8	55,6	50,6	35,3	43,6	57,3
	2009	61,1	85,0	54,0	54,5	55,7	39,8	42,0	64,2
	2010	59,8	84,0	52,4	53,4	55,9	39,5	46,2	63,3
	2011	60,3	85,8	52,2	54,2	56,9	42,5	43,6	64,0
	2012	60,1	85,4	52,6	54,3	58,1	43,2	46,9	64,7
	2013	60,7	85,1	53,9	55,4	60,5	46,4	48,2	66,6
	2014	59,7	85,5	52,5	54,6	61,0	47,0	49,8	66,7



Таблица 1.4 б) Мировые морские перевозки в 2006–2014 годах в разбивке по видам грузов, группам стран и регионам (млн. тонн) (доля в процентах) (продолжение)

Группы стран	Годы	Погруженные грузы				Выгруженные грузы			
		Все грузы	Сырая нефть	Нефтепродукты и газ	Сухие грузы	Все грузы	Сырая нефть	Нефтепродукты и газ	Сухие грузы
<i>Доля в процентах</i>									
<b>Африка</b>	2006	9,4	19,8	9,4	5,6	4,4	2,1	4,4	5,3
	2007	9,1	20,0	8,8	5,4	4,7	2,3	4,9	5,5
	2008	9,3	21,2	8,7	5,5	4,5	2,3	4,7	5,3
	2009	9,0	20,7	8,9	5,2	4,9	2,4	4,3	6,0
	2010	9,0	19,6	9,4	5,5	4,9	2,2	4,1	6,0
	2011	8,2	19,2	6,6	5,3	4,3	2,0	4,5	5,0
	2012	8,2	20,4	6,6	5,1	4,3	1,7	4,8	5,0
	2013	8,6	18,8	7,6	6,1	4,5	1,9	6,0	5,1
	2014	7,7	17,6	7,0	5,4	4,8	2,0	6,2	5,3
<b>Америка</b>	2006	13,4	14,1	10,3	13,7	4,7	2,6	6,7	5,2
	2007	13,3	13,9	9,7	13,7	5,1	3,8	7,1	5,3
	2008	13,5	13,1	9,7	14,2	5,3	3,8	7,5	5,4
	2009	13,1	13,2	7,9	14,0	4,7	3,4	8,0	4,6
	2010	13,9	13,5	8,7	15,0	5,3	3,6	7,6	5,5
	2011	14,1	14,4	8,1	15,1	5,8	3,7	7,1	6,2
	2012	13,9	14,2	8,1	14,8	5,9	3,9	7,9	6,3
	2013	13,3	13,8	6,4	14,3	6,0	3,7	8,2	6,3
	2014	13,0	13,6	6,5	14,0	6,2	3,8	8,3	6,5
<b>Азия</b>	2006	39,9	51,7	39,0	35,9	36,9	28,6	27,8	41,7
	2007	40,0	51,7	38,4	36,3	40,1	31,1	28,9	45,5
	2008	38,9	50,6	35,4	35,8	40,6	29,1	30,7	46,4
	2009	38,9	51,0	37,1	35,2	45,9	34,0	29,3	53,3
	2010	36,8	50,8	34,4	32,8	45,5	33,7	34,0	51,6
	2011	37,9	52,1	37,5	33,8	46,7	36,8	31,6	52,6
	2012	37,8	50,7	37,7	34,3	47,7	37,6	33,7	53,3
	2013	38,8	52,3	39,9	35,0	49,8	40,8	33,7	55,1
	2014	38,9	54,2	38,9	35,1	49,9	41,3	35,0	54,8
<b>Океания</b>	2006	0,0	0,1	0,01	0,0	0,2	-	0,7	0,1
	2007	0,0	0,1	0,01	0,0	0,2	-	0,8	0,1
	2008	0,1	0,1	0,01	0,0	0,2	-	0,8	0,1
	2009	0,1	0,1	0,02	0,1	0,2	-	0,4	0,2
	2010	0,1	0,1	0,0	0,1	0,2	-	0,4	0,2
	2011	0,1	0,1	0,0	0,1	0,2	-	0,4	0,2
	2012	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-	0,4	0,1
	2013	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-	0,4	0,1
	2014	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-	0,4	0,1

Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе данных, полученных от представляющих отчетность стран, а также с веб-сайтов соответствующих государственных органов и портовых организаций и из специализированных источников. Данные за период с 2006 года были пересмотрены и обновлены в свете улучшенной отчетности, включая более свежие цифры и более полную информацию о распределении по видам грузов. Цифры за 2014 год представляют собой оценки, основанные на предварительной информации или на показателях последнего года, за который имеются данные.

наливных грузов сократились по сравнению с предыдущим годом. Уменьшились отгрузки сырой нефти (-1,6%), тогда как рост перевозок нефтепродуктов (+1,7%) и газа (+3,9%) замедлился. Структура международных морских перевозок представлена на диаграмме 1.3.

На развивающиеся страны по-прежнему приходится большая часть международных морских перевозок. Их общая доля в совокупном объеме погруженных грузов составляла, по оценкам, 60%, а их импортный спрос по показателю выгруженных грузов достиг 61% (см. диаграмму 1.4 а)). Вместе с тем за этими общими показателями скрываются различия между отдельными регионами и видами грузов в зависимости, в частности, от таких факторов, как различия в структуре экономики и торговли стран, урбанизация и уровень развития, а также степень интеграции в глобальные торговые сети и цепи поставок.

За последние десять лет в развивающихся странах произошли постепенные изменения в структуре торговли. С 1970-х годов существенно изменилось соотношение погруженных и выгруженных грузов. Как следует из диаграммы 1.4 b), со временем развивающиеся страны превратились в крупных импортеров

и экспортеров и стали локомотивом для морских перевозок и спроса на услуги морского транспорта. Из просто поставщиков сырья они превратились в ключевых участников глобализованных производственных процессов и все более весомый источник мирового спроса. Что касается влияния отдельных регионов, то в 2014 году основным районом погрузки и выгрузки грузов по-прежнему оставалась Азия, за которой по этому показателю следовали страны Американского континента, Европы, Океании и Африки (см. диаграмму 1.4 с)).

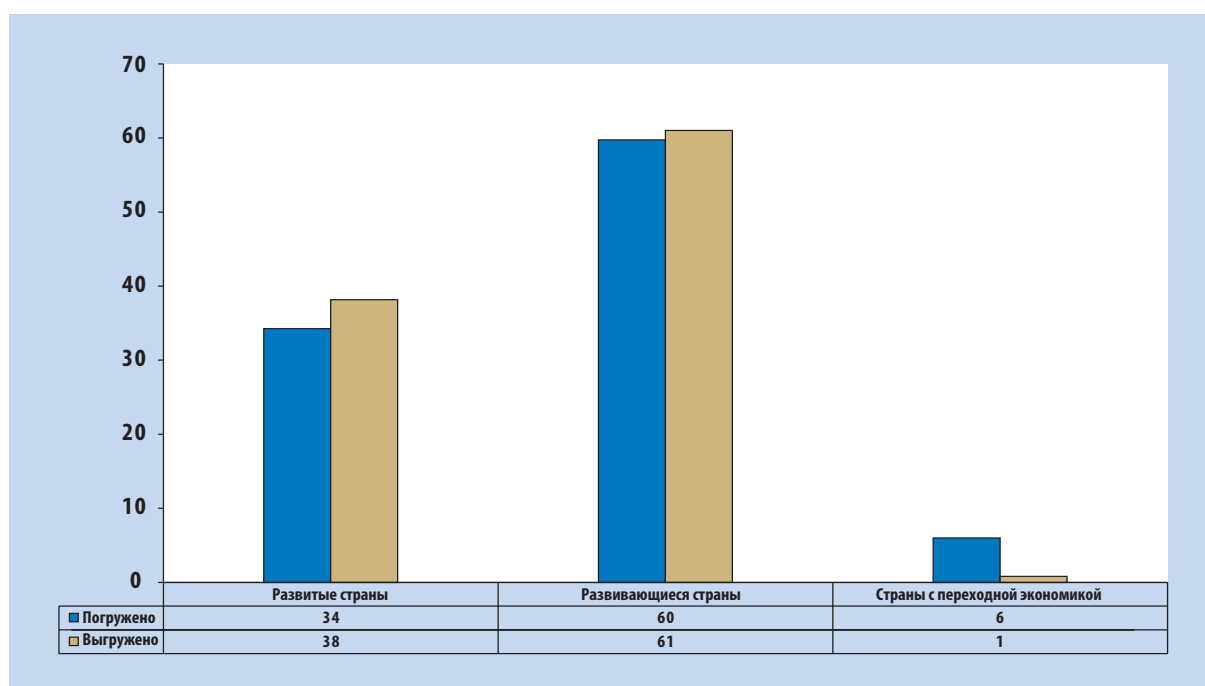
Последствия резкого снижения цен на нефть с июня 2014 года не ограничиваются энергетическими рынками и мировой экономикой и сказываются также на судоходном секторе и морских перевозках, в частности на перевозках наливных грузов. Косвенные последствия проявляются в изменениях, касающихся районов экономической активности и секторов, определяющих спрос на услуги морского транспорта. К ним относятся изменения в производственных издержках, экономический рост, объем доходов и покупательная способность производителей/экспортеров нефти и ее потребителей/импортеров, условия торговли и инвестиции в нефтегазовом секторе,

**Диаграмма 1.3. Структура международных морских перевозок, 2014 год**



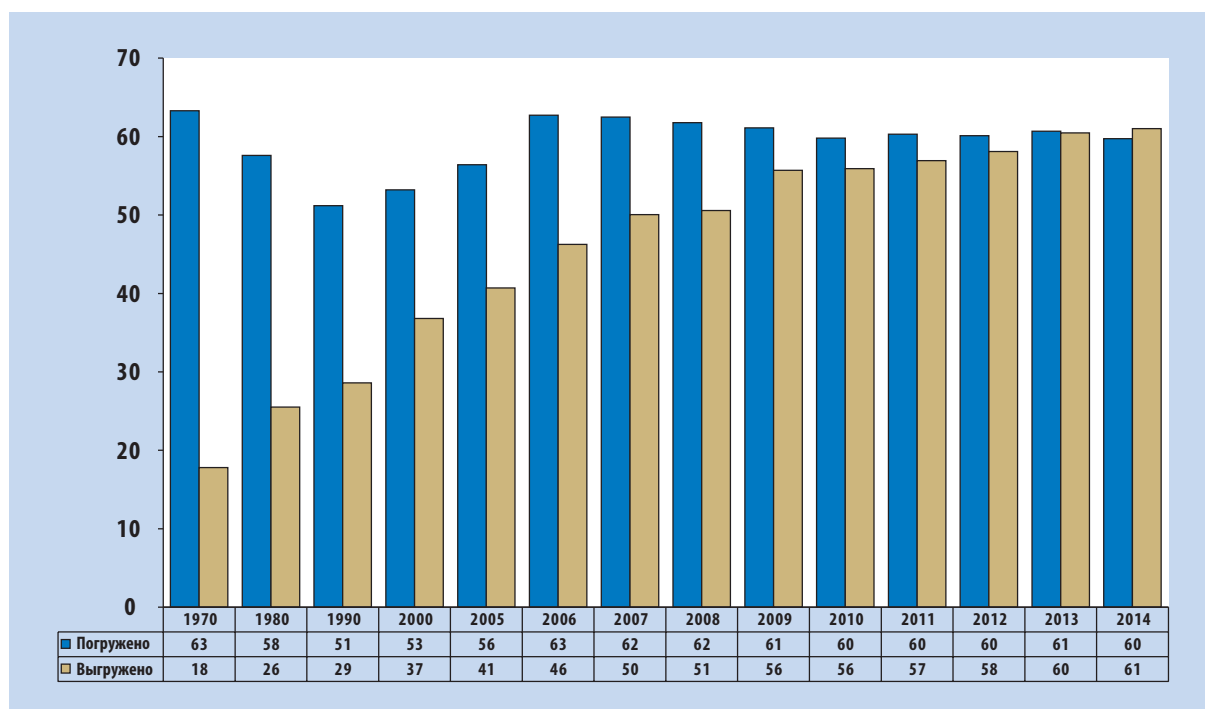
Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе Clarkson Research, *Seaborne Trade Monitor*, 2(5), May 2015.

**Диаграмма 1.4 а) Мировые морские перевозки в разбивке по группам стран, 2014 год (доля в процентах от мирового объема грузов)**



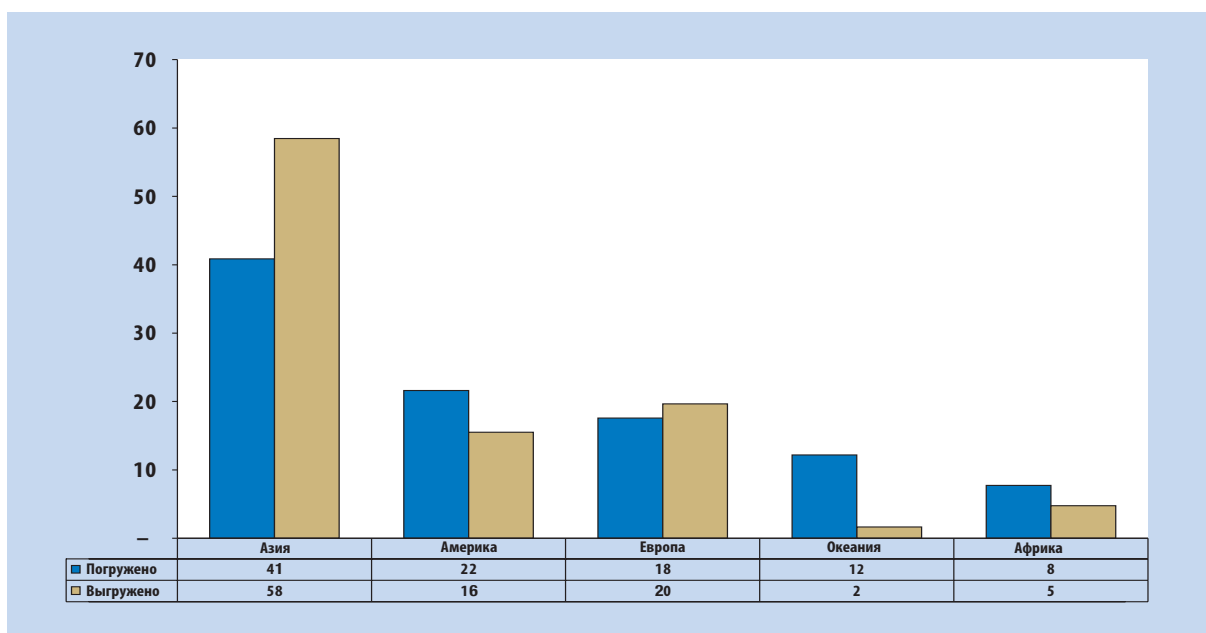
Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе данных, полученных от представляющих отчетность стран, а также с веб-сайтов соответствующих государственных органов и портовых организаций и из специализированных источников. Приведенные цифры представляют собой оценки, основанные на предварительной информации или на показателях последнего года, за который имеются данные.

**Диаграмма 1.4 б) Участие развивающихся стран в мировых морских перевозках, отдельные годы (доля в процентах от мирового объема грузов)**



Источник: ЮНКТАД, *Обзор морского транспорта*, различные выпуски.

**Диаграмма 1.4 с) Мировые морские перевозки в разбивке по регионам, 2014 год**  
(доля в процентах от мирового объема грузов)



**Источник:** Секретариат ЮНКТАД на основе данных, полученных от представляющих отчетность стран, а также с веб-сайтов соответствующих государственных органов и портовых организаций и из специализированных источников. Приведенные цифры представляют собой оценки, основанные на предварительной информации или на показателях последнего года, за который имеются данные.

а также инвестиции в альтернативные виды топлива и технологии повышения топливной эффективности. Вместе с тем прямые последствия для судоходного сектора и морских перевозок проявляются в снижении затрат на топливо и транспортных издержек. Стоимость бункерного топлива существенно снизилась за последние несколько месяцев. Например, цена бункерного мазута вязкостью 380 сантистоксов в Роттердаме снизилась с 590 долл. за тонну в июне 2014 года до 318 долл. за тонну в декабре 2014 года, т.е. на 46% (Clarksons Research, 2015a). Снижение стоимости топлива означает снижение затрат для операторов судов и ставок для грузоотправителей. В свою очередь это может стимулировать спрос на услуги морского транспорта и увеличение морских грузовых перевозок.

Помимо потенциальных выгод для грузоотправителей и торговли в целом, можно отметить, что снижение затрат на бункерное топливо может приводить также к дальнейшим изменениям в мировой сети морских перевозок и способствовать расширению доступа к рынкам и улучшению транспортного сообщения, например, благодаря повышению рентабельности захода в дополнительные порты на существующих маршрутах. Кроме того, помимо благотворного воздействия на спрос и тем самым

увеличения перевозок сырой нефти, более низкие цены на нефть и связанная с ними ситуация «контанго» могут способствовать расширению использования танкеров в качестве хранилищ для нефти. Хотя в 2014 году и начале 2015 года появились сообщения о заключении соответствующих сделок, использование судов в качестве нефтехранилищ не получило столь широкого распространения, как первоначально предполагалось, в условиях не столь многообещающих тенденций в отношении нефтяных фьючерсов и повышения фрахтовых ставок (Clarksons Research, 2015a).

По мнению некоторых экспертов, более низкие цены и издержки могут подрывать конкурентоспособность энергоэффективных судов и конструкции оборудования «Эко-судов» (Ship & Bunker, 2014a). По мнению других экспертов, выгоды, полученные благодаря эксплуатации судов на пониженных скоростях, что является одним из основных методов экономии затрат, используемым с 2008–2009 годов, могут исчезнуть, если суда вновь начнут эксплуатироваться на более быстрых скоростях (Journal of Commerce (JOC), 2014). Хотя по-прежнему не ясно, продолжится ли практика эксплуатации судов на пониженных скоростях, пока, как представляется, средняя скорость эксплуатации судов не возросла, что, возможно, связано с более низкой конструкционной

скоростью эко-судов и возможными последствиями для рентабельности. Ускорение скорости эксплуатации судов, по всей видимости, приведет к возвращению дополнительной провозной способности на некоторых рынках морских перевозок и тем самым отрицательно скажется на основных показателях рынка и рентабельности (*Lloyd's List*, 2015a). Как отмечается, если в контейнерных перевозках между Азией и Европой перевозчики сократят время в пути, например на одну неделю, то это приведет к увеличению существующей на этом маршруте провозной способности на 2,5% (*Lloyd's List*, 2015b). Для того чтобы представить это в перспективе, можно отметить на основе информации, полученной от агентства «Кларксон ресерч», что до перехода к практике эксплуатации судов на пониженных скоростях маршрут, например между странами Дальнего Востока и Европой, обычно обслуживался восемью судами для обеспечения еженедельных заходов в порты за период в 56 дней, в течение которых суда делали полный оборот (28 дней в каждом направлении). После введения практики эксплуатации судов на пониженных скоростях число судов увеличилось до десяти для сохранения еженедельных заходов в порты, а время по круговому маршруту – до 70 дней (35 дней в каждом направлении).

Еще одним фактором, затрагивающим сектор морских перевозок, является вступление в силу с 1 января 2015 года требования в соответствии с приложением VI (Правила предотвращения загрязнения воздушной среды с судов) к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года с изменениями, внесенными Протоколом 1978 года (Конвенция МАРПОЛ), в частности в соответствии с правилом 14, касающимся выбросов окислов серы ( $SO_x$ ) и твердых частиц с судов. В соответствии с приложением VI к Конвенции МАРПОЛ были созданы РКВ для  $SO_x$ , включая район Балтийского моря, район Северного моря, североамериканский атлантический район и район Карибского моря Соединенных Штатов. С 1 января 2015 года суда, эксплуатируемые в РКВ, должны использовать топливо, содержащее не более 0,1% серы. До этого допустимый предел составлял 1,00% (ИМО, 2015). В настоящее время в других районах, помимо РКВ, максимально допустимое содержание серы составляет 3,50%, а с 1 января 2020 года оно должно быть снижено до 0,50%, однако введение такого нового лимита будет зависеть от результатов обзора по изучению наличия требуемого топлива, который должен быть завершен к 2018 году (ИМО, 2015). Хотя операторы судов были обеспокоены расходами, связанными с использованием более дорогого топлива

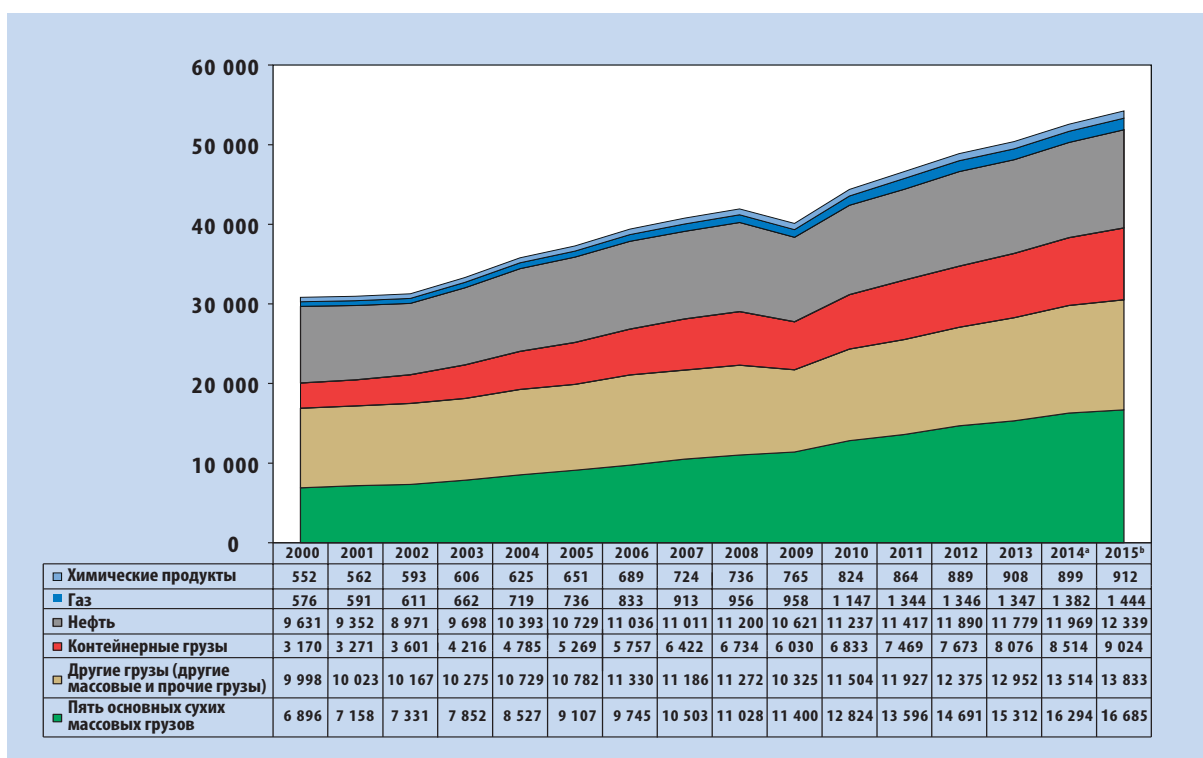
с пониженным содержанием серы, снижение цен на нефть позволяет компенсировать соответствующую надбавку к ценам, и стоимость более экологически чистого топлива остается приемлемой в условиях в целом более низких цен на нефть и бункерное топливо (Barnard, 2015). Вместе с тем в ожидании повышения стоимости бункерного топлива некоторые перевозчики объявили о том, что при необходимости они введут надбавки к тарифам.

## 2. Грузооборот морского транспорта

Грузооборот в тонно-милях является более точным показателем спроса на услуги морского транспорта и тоннаж, поскольку в нем учитывается расстояние перевозок, что отражает провозную способность судов во временном аспекте. В 2014 году морские перевозки по показателю грузооборота в тонно-милях увеличились, по оценкам, на 4,4%, что больше по сравнению с приростом на 3,1% в 2013 году (см. диаграмму 1.5) (Clarksons Research, 2015b). На перевозки сухих массовых грузов, а именно железной руды, угля, зерна, бокситов/глинозема, фосфатной руды и других массовых грузов, приходилось почти половина совокупного грузооборота морского транспорта, который составил в 2014 году 52 572 млрд. тонн-миль. В этом секторе грузооборот существенно возрос, в частности на 6,4% в случае основных сухих массовых грузов и на 5,2% в перевозках других сухих массовых грузов. В контейнерных перевозках грузооборот увеличился, по оценкам, на 5,4% (Clarksons Research, 2015b), что объяснялось оживлением перевозок на направлениях с основным грузопотоком на маршрутах между Азией и Европой и транстихоокеанских маршрутах, а также неизменным ростом объема перевозок на более дальних маршрутах Север-Юг. Спрос азиатских стран на импорт угля и железной руды играл существенную роль в увеличении объема перевозок сухих массовых грузов в последние годы. Помимо Китая, увеличение спроса на железную руду и уголь было отмечено также в других странах с высокими темпами роста, таких как Индия и Республика Корея.

Несмотря на сокращение в 2014 году объема перевозок сырой нефти, показатель грузооборота в этом секторе сохранился на прежнем уровне, что означало увеличение дальности перевозок. Средняя дальность перевозок сырой нефти в страны Азии составила, по оценкам, более 5 000 миль в 2014 году, что на 9% больше по сравнению с 2005 годом (Elliott-Green, 2015). Локомотивом роста выступал Китай, увеличивавший импорт сырой нефти из различных районов, включая как дальние, так и более короткие



**Диаграмма 1.5 Грузооборот морского транспорта в разбивке по видам грузов, 2000–2015 годы (млрд. тонно-миль)**


Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе Clarkson's Research (2015b).

<sup>a</sup> Оценка.

<sup>b</sup> Прогноз.

маршруты (например, Карибский бассейн, Западную Африку, Западную Азию и Российскую Федерацию). Индия также увеличивает импорт сырой нефти из Западной Азии, Западной Африки и Карибского бассейна, что означает увеличение перевозок на дальних маршрутах. Среднее расстояние перевозок сырой нефти, импортируемой Индией, составило, по оценкам, более 4 000 миль в 2014 году по сравнению с 1 900 миль в 2005 году (Elliott-Green, 2015). Соединенные Штаты также внесли свой вклад в тенденции, характеризовавшие динамику грузооборота на протяжении последних лет. Хотя их импорт сырой нефти сократился почти на половину с 2005 года, объем ее перевозок по показателю грузооборота снизился в меньшей степени. Это отражает структуру торговли Соединенных Штатов нефтью, в частности более значительное сокращение импорта было отмечено на коротких маршрутах перевозок (например, из Западной Африки) в отличие от более дальних маршрутов из Западной Азии. В 2014 году среднее расстояние перевозок сырой нефти, импортируемой Соединенными Штатами, увеличилось до 7 000 миль, что на 18% больше, чем в 2005 году

(Elliott-Green, 2015). В перевозках нефтепродуктов грузооборот возрос на 3,8%, а в перевозках газа – на 2,6%, что в основном объяснялось увеличением перевозок сжиженного нефтяного газа (Clarkson's Research, 2015b).

### 3. Морские перевозки отдельных видов грузов

#### а) Наливные грузы

##### Сырая нефть

Хотя цены на нефть являются важным рыночным фактором, на перевозки наливных грузов все более значительное влияние оказывают и другие факторы. К ним относятся, в частности, реакция производителей сланцевой нефти на снижение цен на нефть, стратегические решения участников Организации стран – экспортеров нефти, геополитические факторы и политическая напряженность.

В условиях низкого роста мирового потребления нефти в 2014 году (+0,8%) (International Energy

Agency, 2015) отгрузки сырой нефти сократились в 2014 году на 1,7% по сравнению с предыдущим годом до, по оценкам, 1,7 млрд. тонн. Устойчивый импортный спрос в азиатских странах, в частности в Китае и Индии, увеличение запасов в условиях более низких цен на нефть и рост поставок нефти (+2,5%) в целом компенсировали ограниченный рост в других регионах и сокращение импорта в Соединенных Штатах и Европе.

В 2014 году Соединенные Штаты сократили импорт сырой нефти почти на 12% до 4,5 млн. баррелей в день, тогда как в Китае импорт возрос на 9,8% до 5,6 млн. баррелей в день (Clarksons Research, 2015c) в условиях роста его нефтеперерабатывающих мощностей, повышения требований в отношении стратегических нефтяных запасов и сопутствующего влияния более низких цен на нефть. Эта тенденция, вероятно, продолжится с учетом ожидаемого дальнейшего роста нефтеперерабатывающих мощностей в Китае и требований в отношении нефтяных резервов. В связи с увеличением национальных нефтеперерабатывающих мощностей Индия превратилась в последние годы в крупного импортера сырой нефти (Clarksons Research, 2015d). Что касается экспорта, то члены Организации стран – экспортеров нефти оставили объем производства на прежнем уровне для сохранения своей доли на рынке. В Африке экспорт сырой нефти сократился на 4,6% из-за технических проблем в Анголе, сбоев в поставках в Нигерии в связи с инфраструктурными проблемами, а также конфликтов в Ливии. В таблице 1.5 представлена общая информация о мировых потребителях и производителях нефти и газа.

**Нефтепродукты**

Состояние нефтеперерабатывающего сектора может оказывать существенное влияние на структуру торговли сырой нефтью и нефтепродуктами. В 2014 году совокупные мощности мирового нефтеперерабатывающего сектора возросли на 1,4% (British Petroleum, 2015), что в основном объяснялось ростом нефтеперерабатывающих мощностей в Бразилии, Китае, Сингапуре и Западной Азии. По оценкам ЮНКТАД, в которых учитывается также торговля газом, объем отгрузок нефтепродуктов и газа возрос в 2014 году на 2,3% до 1,11 млрд. тонн. Вместе с тем, согласно оценкам агентства «Кларксон рисерч», перевозки нефтепродуктов увеличились в 2014 году на 1,7% до 977 млн. т, а отгрузки газа возросли на 3,9% до 319 млн. т (Clarksons Research, 2015b).

Что касается предложения нефтепродуктов, то его рост в основном объяснялся увеличением экспорта

**Таблица 1.5 Нефть и природный газ: основные производители и потребители, 2014 год (доля мирового рынка в процентах)**

<i>Мировая добыча нефти</i>		<i>Мировое потребление нефти</i>	
Западная Азия	32	Азиатско-Тихоокеанский регион	34
Северная Америка	18	Северная Америка	22
Страны с переходной экономикой	16	Европа	15
Развивающиеся страны Америки	12	Развивающиеся страны Америки	10
Африка	9	Западная Азия	9
Азиатско-Тихоокеанский регион	9	Страны с переходной экономикой	5
Европа	3	Африка	4
<i>Мировая добыча природного газа</i>		<i>Мировое потребление природного газа</i>	
Северная Америка	26	Северная Америка	26
Страны с переходной экономикой	22	Азиатско-Тихоокеанский регион	20
Западная Азия	17	Страны с переходной экономикой	17
Азиатско-Тихоокеанский регион	15	Западная Азия	14
Европа	7	Европа	13
Развивающиеся страны Америки	7	Развивающиеся страны Америки	8
Африка	6	Африка	4

*Источник:* Секретариат ЮНКТАД на основе данных, опубликованных компанией Бритиш петролеум (BP) *Statistical Review of World Energy 2015* (June 2015).

*Примечание:* Под нефтью понимаются сырая нефть, сланцевая нефть, нефтяной песок и газоконденсатные жидкости (углеводороды, которые могут быть извлечены в виде жидкости при добыче природного газа). В это понятие не входит жидкое топливо из других источников, таких как биомасса и продукты переработки угля.

из Западной Азии (+6,3%), Соединенных Штатов (4,0%) и стран с переходной экономикой (+3,6%) (Clarksons Research, 2015b). Рост поставок в основном стимулировался импортом в Латинскую Америку (+11,8%) и развивающиеся страны Азии (кроме Китая) (+6,3%). Вместе с тем объем импорта в Африке, Австралии, Индии, Японии и Республике Корея сохранился, как оценивается, на прежнем уровне, тогда как в Китае, Соединенных Штатах и Европе он снизился соответственно на 25, 12,5 и 1,5% (Clarksons Research, 2015b).

В последние годы Китай перестал выступать нетто-импортером нефтепродуктов. В целом избыточное предложение нефтепродуктов на внутреннем рынке Китая, расширяющиеся мощности его нефтеперерабатывающих предприятий и сокращение внутреннего спроса способствовали снижению потребностей в импорте и увеличению экспорта. В Западной Азии также увеличились нефтеперерабатывающие мощности под влиянием растущих

внутренних потребностей, а также экспортного спроса. В Соединенных Штатах, несмотря на ограниченный рост нефтеперерабатывающих мощностей, объем производства увеличился на 3,5%, в результате чего доля страны в мировом производстве превысила в 2014 году 20% (British Petroleum, 2015).

### Природный газ и сжиженные газы

В 2014 году в мировых перевозках газа морским транспортом возросла доля сжиженного природного газа (СПГ). Объем его поставок увеличился на 2,5% до 333,3 млрд. м<sup>3</sup>. Увеличение перевозок объяснялось ростом импорта в Китае, Индии, Соединенном Королевстве, Бразилии и Мексике. В Японии, являющейся крупнейшим в мире импортером, объем закупок возрос на 1,4%, тогда как в Республике Корея, занимающей второе место по объему импорта, закупки сократились на 5,7% в связи с завершением обновления товарных запасов (British Petroleum, 2015). Увеличение импорта в развивающихся странах Азии и Америки объяснялось ростом потребностей, связанных с производством электроэнергии, нефтехимическим производством и теплоэнергетикой, а также расширением мощностей по регазификации в Китае и Индии.

Крупные экспортеры, включая Катар, сократили экспортные отгрузки, тогда как другие экспортеры, такие как Алжир, Австралия, Малайзия и Папуа-Новая Гвинея, увеличили свой экспорт. В то же время в Соединенных Штатах импорт СПГ сократился в условиях сланцевой революции, и эта страна может в конечном счете превратиться в важного экспортера газа (British Petroleum, 2015).

В целом устойчивый мировой спрос на СПГ, прежде всего со стороны азиатских стран, будет, как ожидается, способствовать увеличению спроса на суда для перевозки СПГ, тогда как природоохранные нормы и меры по борьбе с выбросами в атмосферу могут привести к повышению роли газа. По прогнозам некоторых экспертов, объем торговли СПГ удвоится к 2020 году, при этом Австралия превратится в одного из ведущих экспортеров наряду с другими производителями, такими как Российская Федерация, Соединенные Штаты, Канада и страны Восточной Африки (Lloyd's List, 2015c). Эти тенденции отразятся на спросе на суда для перевозки газа и дальнейшем формировании потоков и структуры торговли СПГ.

В 2014 году мировой объем торговли сжиженным нефтяным газом возрос, по оценкам, на 12,7% до 71 млн. тонн. Этот прирост в значительной мере объяснялся расширением производства на сланцевых

месторождениях в Соединенных Штатах и экспорта сжиженного нефтяного газа (Clarksons Research, 2015a). В Китае и Индии импортный спрос на сжиженный нефтяной газ оставался устойчивым и способствовал расширению его перевозок на дальних маршрутах, что помогло задействовать дополнительный тоннаж в секторе судов для перевозки газа (Clarksons Research, 2015a).

### б) Перевозки сухих грузов: основные и другие сухие массовые грузы и прочие сухие грузы

Импортный спрос со стороны развивающихся стран с формирующейся рыночной экономикой, в особенности Китая и Индии, продолжал выступать основным фактором, способствовавшим росту перевозок сухих массовых грузов в 2014 году. В течение года мировые морские перевозки сухих массовых грузов увеличились, по оценкам, на 5,0%, что ниже прироста, отмеченного в течение предыдущих четырех лет (*Dry Bulk Trade Outlook*, 2015a). Рост перевозок объяснялся прежде всего существенным увеличением отгрузок железной руды (+12,4%) до 1,34 млрд. т, на которую приходилось примерно 30,0% всех сухих массовых грузов. С другой стороны, перевозки угля возросли, по оценкам, на скромные 2,8%, что гораздо ниже по сравнению с двузначными темпами прироста в 2012 году (+12,3%). Отгрузки пяти основных массовых грузов выросли на 6,5% до 3,1 млрд. т, тогда как перевозки других сухих массовых грузов увеличились, по оценкам, на 2,0% до 1,43 млрд. тонн. Экспорт сухих массовых грузов, таких как бокситы, никелевая руда, железная руда и уголь, сдерживался различными факторами, включая запреты на горнодобывающие работы, экспортные ограничения, неблагоприятные погодные условия, регулирующие меры и политику по поощрению национальных производителей и отраслей. В таблице 1.6 представлена общая информация о мировых производителях и потребителях стали, а также импортерах отдельных основных сухих массовых грузов.

### Перевозки железной руды

Благодаря расширению производства и экспорта железной руды в Австралии объем ее морских перевозок возрос в 2014 году, по оценкам, на 12,4% до 1,34 млрд. т (*Dry Bulk Trade Outlook*, 2015a). Несмотря на замедление темпов роста производства стали в Китае в 2014 году (World Steel Association, 2015), его импорт железной руды оставался устойчивым в связи со снижением международных цен на железную руду и достаточным предложением со стороны Австралии. Более дешевая и качественная импортируемая руда вытеснила руду отечественного

**Таблица 1.6** Некоторые основные сухие массовые грузы и сталь: крупнейшие производители, потребители, экспортеры и импортеры, 2014 год (доля мирового рынка в процентах)

Производители стали		Потребители стали	
Китай	50	Китай	46
Япония	7	Соединенные Штаты	7
Соединенные Штаты	7	Индия	5
Индия	5	Япония	4
Республика Корея	4	Республика Корея	4
Российская Федерация	4	Российская Федерация	3
Германия	3	Страны с переходной экономикой	3
Турция	2	Германия	3
Бразилия	2	Турция	2
Украина	2	Мексика	1
Прочие	15	Прочие	22
Экспортеры железной руды		Импортеры железной руды	
Австралия	54	Китай	68
Бразилия	25	Япония	10
Южная Африка	5	Европа	9
Канада	3	Республика Корея	6
Швеция	2	Прочие	7
Прочие	12		
Экспортеры угля		Импортеры угля	
Индонезия	34	Китай	20
Австралия	31	Европа	19
Российская Федерация	9	Индия	18
Колумбия	6	Япония	15
Южная Африка	6	Республика Корея	11
Канада	3	Китайская провинция Тайвань	5
Прочие	12	Малайзия	2
		Таиланд	2
		Прочие	9
Экспортеры зерна		Импортеры зерна	
Соединенные Штаты	26	Азия	33
Европейский союз	14	Африка	21
Украина	10	Развивающиеся страны Америки	20
Канада	9	Западная Азия	19
Аргентина	8	Европа	5
Российская Федерация	8	Страны с переходной экономикой	2
Прочие	25		

Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе данных Всемирной ассоциации производителей стали, 2015 год, публикации *Dry Bulk Trade Outlook* (May 2015a); Clarksons Research (2015b); и Всемирного совета по зерну, июнь 2015 года.

производства. Вместе с тем существуют серьезные опасения по поводу долгосрочных тенденций в сталелитейной промышленности Китая и связанных с этим последствий для перевозок сухих массовых грузов. С точки зрения позитивного воздействия на морские перевозки увеличивающийся импортный спрос со стороны Индии может свидетельствовать о том, что Индия будет шире использовать импортируемую железную руду для удовлетворения потребностей своего расширяющегося сталелитейного производства. По существующим оценкам, в 2015 году импорт железной руды в Индии возрастет на 23%.

В 2014 году объем отгрузок железной руды из Австралии возрос, по оценкам, на 24,2%, и на них приходилось более половины мирового экспорта железной руды. Бразилия, на которую приходилось 25,3% мировых отгрузок железной руды, увеличила свой экспорт на 5,4%. Экспорт из Сьерра-Леоне возрос почти на 51,0% до 18,1 млн. т, несмотря на отрицательные последствия вспышки Эболы для горнодобывающих предприятий (*Dry Bulk Trade Outlook*, 2015b).

Что касается перспектив, то, несмотря на ожидаемое дальнейшее увеличение отгрузок железной руды в краткосрочной перспективе, обеспокоенность по поводу спада активности в сталелитейной промышленности Китая и импортном спросе создает неопределенность в отношении дальнейшей динамики спроса на балкерный тоннаж. Кроме того, хотя снижение цен на железную руду оказало стимулирующее воздействие на торговлю железной рудой в 2014 году, резкое падение цен вызывает обеспокоенность относительно способности некоторых горнорудных предприятий продолжать производство, приносящее убытки (Trimmel, 2015).

### Перевозки угля

Темпы роста мировых перевозок угля (энергетического и коксующегося) замедлились до 2,8%, и их общий объем составил, по оценкам, 1,2 млрд. тонн. Экспорт энергетического угля, на который приходилось более двух третей всех перевозок угля в 2014 году, возрос, как оценивается, на 3,8% до 950 млн. тонн. Отгрузки коксующегося угля немного уменьшились (на 0,8%) до 262 млн. т, что в основном было связано со снижением импортного спроса в Китае (*Dry Bulk Trade Outlook*, 2015a).

На протяжении последних десяти лет Китай выступал главным локомотивом, стимулировавшим быстрый рост морских перевозок угля, в частности его доля в мировых перевозках угля возросла с 2,0% в



2005 году до 20,0% в 2014 году. Сокращение импорта угля в Китае в 2014 году, как оценивается, на 10,0%, вероятно, существенно скажется на спросе в секторе балкерного тоннажа. Сокращение импорта в Китае было связано с такими факторами, как уменьшение импортного спроса в результате регулирующих мер, принятых Китаем в отношении использования товарного угля, замедление темпов роста сталелитейного производства, налоги на импорт угля и ограничения по качеству, усилия по защите отечественной угольной промышленности и производства гидроэлектроэнергии и правительственные инициативы по сокращению загрязнения воздуха.

Среди других регионов следует отметить также сокращение импорта в Европейском союзе, где ожидается дальнейшее его снижение в связи с необходимостью соблюдения государствами-членами требований директивы о крупных установках для сжигания (European Commission, 2001). Применение этой директивы способствовало сокращению выбросов от сжигания угля в 2008–2013 годах на 5,0% в результате закрытия некоторых установок (Jones and Worthington, 2014). В Индии импорт коксующегося угля возрос, как оценивается, на 24,3% благодаря расширению сталелитейного производства, а импорт энергетического угля увеличился на 7,1%. Среди экспортеров было отмечено сокращение экспорта энергетического угля из Индонезии на 1,7%, тогда как экспорт из Соединенных Штатов упал на 33,7% вследствие, в частности, возросших производственных издержек в горнодобывающем секторе, снижения международных цен на уголь и в целом ослабления мирового спроса. Основные экспортеры, включая Канаду, Российскую Федерацию и Соединенные Штаты, также сократили экспорт коксующегося угля в 2014 году. Исключением была Австралия, увеличившая экспорт на 3,6% (*Dry Bulk Trade Outlook*, 2015a).

### Перевозки зерна

Более благоприятные погодные условия и лучшие урожаи в странах, являющихся важнейшими экспортерами, включая Канаду, страны Европейского союза, Украину и Соединенные Штаты, а также Российскую Федерацию, в случае которой дополнительным фактором выступал благоприятный обменный курс, способствовали увеличению в 2014 году мировых перевозок зерна (включая пшеницу, кормовое зерно и соевые бобы) на, как оценивается, 11,1% до 430 млн. т (*Dry Bulk Trade Outlook*, 2015a). У других экспортеров, включая Австралию и Аргентину, объем

экспорта в течение 2013/14 сельскохозяйственного года сохранился на прежнем уровне или снизился.

В Японии, являющейся крупнейшим мировым импортером, импорт зерна снизился на 1,3%, тогда как в Китае, занимающем второе место по объему импорта, закупки зерна возросли, в особенности соевых бобов (на 16,4%). Устойчивый спрос со стороны Китая будет и впредь стимулировать экспортные поставки соевых бобов из развивающихся стран Америки. Другие импортеры зерна, такие как Алжир, Индонезия, Исламская Республика Иран, Мексика и Саудовская Аравия, увеличили свой импорт, тогда как страны с переходной экономикой, Бразилия, Колумбия, Марокко и Тунис сократили свой импорт в связи с достаточным предложением на внутреннем рынке.

### Бокситы, глинозем и фосфатная руда

Торговля бокситами по-прежнему характеризуется неопределенностью после введенных Индонезией в январе 2014 года ограничений на экспорт. В 2014 году мировой объем поставок бокситов и глинозема сократился, по оценкам, на 24,5% до 105 млн. тонн. В Китае импорт бокситов снизился в 2014 году более чем на половину, что выглядит явным контрастом по сравнению с приростом на 79,0% в 2013 году, когда перерабатывающие предприятия наращивали запасы этого сырья в ожидании введения запрета на экспорт (*Dry Bulk Trade Outlook*, 2015a). В прошлом Индонезия обычно выступала крупнейшим экспортером бокситов в Китай. Однако после введения экспортных ограничений Китай все в большей степени ориентируется на импорт из Малайзии. Вместе с тем Австралия также может превратиться в крупного поставщика.

В 2014 году мировые отгрузки фосфатной руды увеличивались, по оценкам, на 7,2% до 30 млн. тонн. Мировое производство фосфатной руды снизилось на 2,2% в результате сокращения производства в Китае и Соединенных Штатах, которое отчасти компенсировалось расширением производства в Марокко. Как ожидается, мировые производственные мощности возрастут благодаря расширению производства на действующих рудниках в Иордании, Казахстане, Марокко, Перу, Российской Федерации и Тунисе. Мировое потребление фосфорного ангидрида (P<sub>2</sub>O<sub>5</sub>), производимого из фосфатной руды, также, согласно прогнозам, должно увеличиться при наиболее значительном приросте в Азии и развивающихся странах Америки. Эти тенденции, по всей видимости, будут способствовать увеличению

перевозок фосфатной руды и определять потоки и структуру соответствующей торговли.

**Другие сухие массовые грузы**

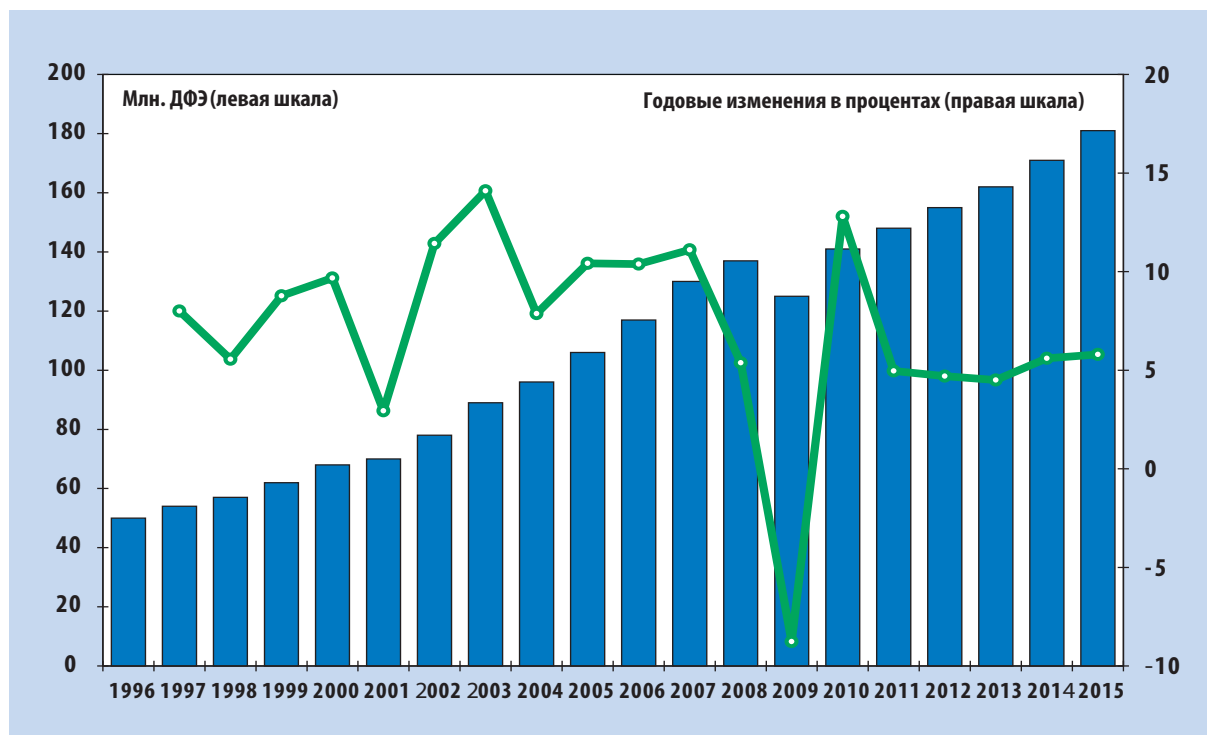
В 2014 году темпы роста перевозок других массовых грузов замедлились, по оценкам, до 1,8%, и их общий объем составил 1,43 млрд. т, из которых 41,9% приходилось на продукцию обрабатывающей промышленности (металлургическую продукцию и лесоматериалы), 35,4% – на металлы и минеральное сырье и 22,8% – на сельскохозяйственные навалочные грузы. В 2014 году перевозки как продукции обрабатывающей промышленности, так и сельскохозяйственных навалочных грузов увеличились на 6,0%, тогда как отгрузки металлов и минерального сырья сократились на 3,0% (*Dry Bulk Trade Outlook, 2015a*). Увеличение перевозок продукции обрабатывающей промышленности было связано с устойчивым ростом сталелитейного производства в Китае и расширением экспорта, чему способствовали налоговые льготы на некоторые виды продукции, а также снижение внутреннего спроса на сталь. Экспорт металлов и минерального сырья сдерживался сокращением экспорта никелевой руды из Индонезии в результате введенного в январе 2014 года запрета на экспорт. В Китае в структуре импорта никелевой

руды все более значительное место занимают филиппинские поставщики, занявшие в прошлом году доминирующее положение на международном рынке этой руды. Сокращение перевозок металлов и минерального сырья отражает также уменьшение отгрузок антрацита в результате снижения объема экспорта из Вьетнама (*Clarksons Research, 2015a*).

**Прочие сухие грузы: контейнерные перевозки**

В 2014 году совокупный объем мировых контейнерных перевозок возрос, по оценкам, на 5,3% до 171 млн. ДФЭ (см. диаграмму 1.6 а). Увеличение общего объема перевозок объяснялось ростом объема грузов на главных направлениях магистральных транстихоокеанских маршрутов и маршрутов Азия–Европа, связывающих Восток и Запад. Контейнерные перевозки на направлениях с основным грузопотоком на маршрутах Азия–Европа и транстихоокеанских маршрутах возросли соответственно на 7,5% и 6,3%, что отчасти отражало оживление экономической активности в Соединенных Штатах и улучшение перспектив в Европе (*Clarksons Research, 2015e*). С другой стороны, на встречных направлениях темпы роста перевозок оставались низкими из-за более слабого импортного спроса в Азии. Ослабление спроса на импорт из Европы и Северной Америки

**Диаграмма 1.6 а) Мировые контейнерные перевозки, 1996–2015 годы (млн. ДФЭ и годовые изменения в процентах)**



Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе Drewry Shipping Consultants, Container Market Annual Review and Forecast 2008/2009, и Clarksons Research, *Container Intelligence Monthly*, различные выпуски..



вовсе не обязательно отражает сокращение общего импортного спроса, поскольку импорт азиатских стран во многих случаях включает отходы и другие остаточные продукты. Объем перевозок в западном направлении на транстихоокеанских маршрутах сократился, тогда как перевозки в восточном направлении на маршрутах Азия–Европа немного возросли (см. таблицу 1.7 и диаграмму 1.6 b)).

Вместе с тем ускорение роста перевозок на магистральных маршрутах Восток–Запад свидетельствует об изменениях в структуре мирового спроса. Как оценивается, совокупный объем контейнерных перевозок на магистральных маршрутах возрос в 2007–2014 годах на 9,0%, тогда как объем перевозок на остальных маршрутах, по оценкам, увеличился за тот же период на 45%. В результате доля магистральных маршрутов в общем объеме мировых перевозок снизилась с 36,0% в 2007 году до 30,0% в 2014 году. Вместе с тем в 2014 году на долю региональных перевозок (прежде всего между азиатскими странами) и перевозок Юг–Юг приходилось 40% общего объема мировых контейнерных перевозок, за которыми по данному показателю следовали магистральные маршруты Восток–Запад (30%), маршруты Север–Юг (17%) и второстепенные маршруты Восток–Запад (13%) (Clarksons Research, 2015f) (см. диаграмму 1.6 c)).

Другими важными факторами, оказывавшими влияние на контейнерные перевозки в 2014 году, являлись сохранившееся избыточное предложение провозной способности на рынке, каскадный эффект в результате перевода судов с основных/

магистральных маршрутов на второстепенные маршруты, неопределенность относительно продолжения практики эксплуатации судов на пониженных скоростях (см. также раздел В.1) и распределение основных операторов контейнеровозов по четырем мегаальянсам.

Избыточное предложение провозной способности в контейнерных перевозках оставалось серьезной проблемой с учетом, в частности, ощущавшегося каскадного эффекта и связанных с ним последствий с точки зрения требований в отношении портовой инфраструктуры, организации перевозок (прямые рейсы или перевозки через перевалочные пункты) и вопросов доходности и рентабельности на тех маршрутах, на которые были переведены соответствующие суда. Вызывало также обеспокоенность сохраняющееся преобладание очень крупных судов в портфеле заказов на новые контейнеровозы и несоответствие между поставкой судов с высокой провозной способностью и динамикой роста мирового спроса.

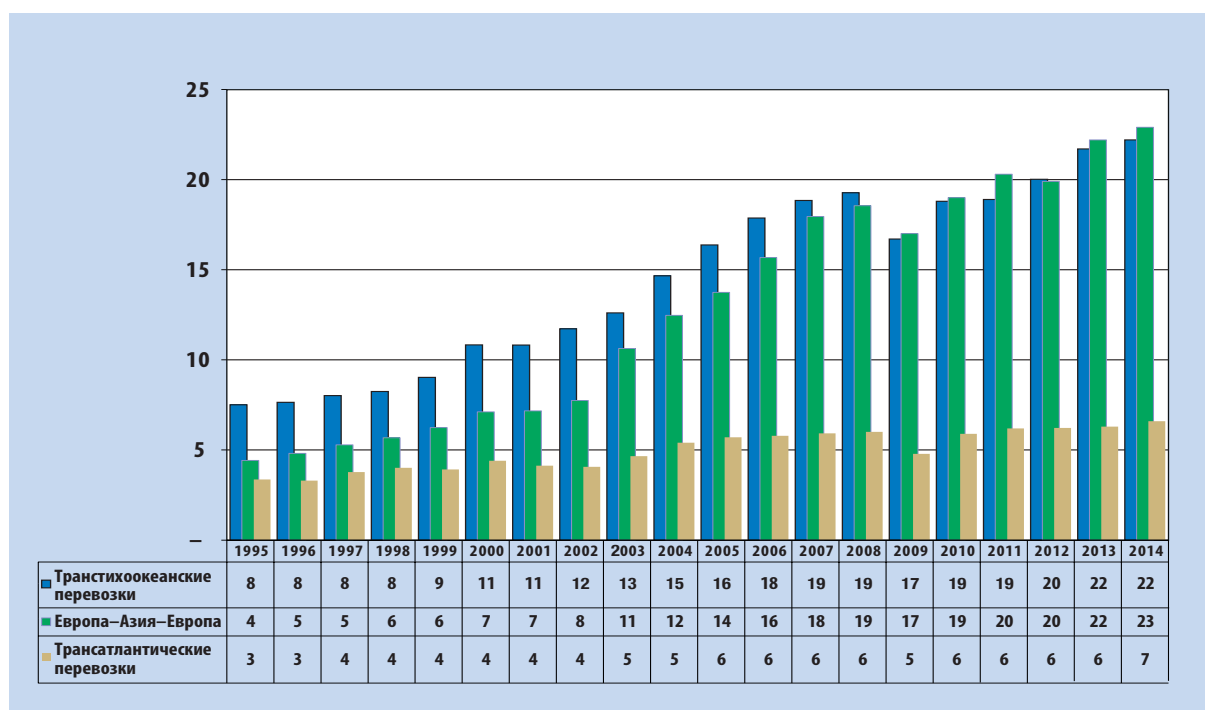
Практика эксплуатации судов на пониженных скоростях, которая первоначально была принята в ответ на повышение цен на нефть и бункерное топливо, способствовала смягчению проблемы избыточного тоннажа в секторе контейнерных перевозок. Как оценивается, эксплуатация судов на пониженных скоростях позволяет задействовать провозную способность судов в размере 1,3 млн. ДФЭ, что соответствует 7,0% мирового контейнерного флота (*Ship & Bunker*, 2014b). Несмотря на ускорение роста перевозок на магистральных маршрутах Восток–Запад

**Таблица 1.7 Оценка контейнерных грузопотоков на основных направлениях контейнерных перевозок Восток–Запад, 2009–2014 годы (млн. ДФЭ и годовые изменения в процентах)**

Год	Транстихоокеанские перевозки		Европа–Азия		Трансатлантические перевозки	
	Азия–Северная Америка	Северная Америка–Азия	Азия–Европа	Европа–Азия	Европа–Северная Америка	Северная Америка–Европа
2009	10,6	6,1	11,5	5,5	2,8	2,5
2010	12,3	6,5	13,3	5,7	3,2	2,7
2011	12,4	6,6	14,1	6,2	3,4	2,8
2012	13,1	6,9	13,7	6,3	3,6	2,7
2013	13,8	7,9	14,3	6,9	3,6	2,7
2014	14,7	7,5	15,4	7,0	3,9	2,7
<b>Изменение в процентах, 2013–2014 годы</b>	<b>6,3</b>	<b>-4,5</b>	<b>7,5</b>	<b>1,3</b>	<b>8,3</b>	<b>0,0</b>

Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе данных «МДС трансмодал», опубликованных *Lloyd's List Data Hub Trade Statistics*; и Containerisation International, различные выпуски. Данные за 2013 и 2014 годы взяты из *Clarksons Research, Container Intelligence Monthly*, 17(4), May 2015.

**Диаграмма 1.6 б) Оценка контейнерных грузопотоков на основных направлениях контейнерных перевозок Восток–Запад, 1995–2014 годы (млн. ДФЭ)**



Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе информации из базы данных «Глобал инсайт», опубликованной в *Bulletin Fal*, 288 (8/2010) (International maritime transport in Latin America the Caribbean in 2009 and projections for 2010), United Nations Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC). Данные за 2009, 2010, 2011, 2012, 2013 и 2014 годы на основе таблицы 1.7.

**Диаграмма 1.6 с) Распределение мировых контейнерных перевозок по отдельным направлениям, 2014 год (доля в процентах от мировых перевозок в ДФЭ)**



Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе Clarkson Research, (2015e) и *Lloyd's List Data Hub Statistics*, различные выпуски.

и снижение цен на нефть и бункерное топливо, практика эксплуатации судов на пониженных скоростях в контейнерных перевозках сохраняется и, как представляется, становится нормой, поскольку не наблюдается явного увеличения скорости судов (*ShippingWatch*, 2014). В то же время судовладельцы продолжают заказывать очень крупные контейнеровозы, о чем свидетельствует недавно размещенный заказ на 11 контейнеровозов второго поколения типа Triple-E вместимостью по 19 630 ДФЭ (*Lloyd's List*, 2015d).

Операторы, эксплуатирующие суда на маршрутах из стран Дальнего Востока в Европу, продолжали предпринимать усилия по снижению издержек с помощью соглашений о совместном использовании судов и ввода в эксплуатацию очень крупных контейнеровозов. В настоящее время существует четыре крупных альянса: 2М, «Оушен три», Г6 и ККЯХЭ. Пока еще нельзя определить конкретные последствия такой новой перегруппировки основных операторов контейнерных перевозок. Между тем грузоотправители настаивают на необходимости проведения более тщательного анализа и изучения последствий создания таких альянсов для отрасли. В этой связи европейские грузоотправители выступили с инициативой проведения обследования в отрасли и изучения последствий соглашений о совместном использовании мегасудов (JOC staff, 2015).

## **С. ЭКОЛОГИЧНЫЕ И УСТОЙЧИВЫЕ СИСТЕМЫ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК**

2015 год является важной вехой для устойчивого развития. В настоящее время международное сообщество определяет повестку дня в области развития на период после 2015 года, что создает дополнительные возможности для укрепления его приверженности устойчивому развитию и выявления путей для наиболее эффективной интеграции принципов устойчивого развития во все секторы экономической деятельности, включая морской транспорт.

С учетом того, что более 80% грузов в мировой товарной торговле перевозится морем, морской транспорт остается главной опорой международной торговли и глобализации. Кроме того, морские перевозки играют ключевую роль в содействии развитию других видов экономической деятельности, таких как производство технических средств для сектора морских перевозок, вспомогательные услуги морских перевозок (например, страхование, банковское дело, брокерские услуги, услуги классификационных обществ и консультативные услуги), рыболовство,

туризм и разработка энергоресурсов в море, а также других связанных с морским транспортом отраслей, таких как судостроение и разборка судов на слом. В этой связи устойчивые системы морских перевозок должны обеспечивать, помимо прочего, создание такой транспортной инфраструктуры и оказание таких транспортных услуг, которые были бы безопасными, социально приемлемыми, общедоступными, надежными, недорогостоящими, эффективными в плане расхода топлива, безопасными для окружающей среды, низкоуглеродными и устойчивыми к изменению климата.

Формирование более устойчивых транспортных систем, в том числе в секторе морских перевозок, уже давно получило признание в качестве одной из главных целей в области развития, в частности в контексте Саммита Земли 1992 года, Конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию, ЮНКТАД XIII, третьей Международной конференции по малым островным развивающимся государствам (МОРАГ), второй Конференции Организации Объединенных Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и недавно резолюции Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций «Роль транспортных и транзитных коридоров в обеспечении международного сотрудничества в целях устойчивого развития» (A/RES/69/213). Дополнительным стимулом выступает также работа, проводимая Консультативной группой высокого уровня по устойчивому транспорту, которая была учреждена Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций. Созданная с целью подготовки рекомендаций в области устойчивого развития транспорта для их практической реализации на глобальном, национальном, местном и отраслевом уровнях, Консультативная группа высокого уровня должна опубликовать доклад, посвященный перспективам развития мировых перевозок, и созвать первую международную конференцию по устойчивому развитию в 2016 году.

В этом контексте в следующих разделах освещаются некоторые актуальные вопросы, затрагивающие одновременно морские перевозки и устойчивое развитие.

### **1. Факторы, определяющие устойчивость в секторе морских перевозок**

Усилия по повышению энергоэффективности, экологичности и социальной ответственности в секторе морских перевозок во многом опираются на регулирующие положения, в том числе на правила,

принятые под эгидой ИМО. Нормативные положения, касающиеся повышения экологической приемлемости и устойчивости транспортных систем, охватывают широкий круг вопросов, включая такие аспекты, как безопасность (аварии), охрана (регулирующие меры и пиратство), загрязнение морской среды (например, связанное с разливом нефти, балластными водами, мусором и корабельной краской), условия труда (права и условия работы моряков), загрязнение воздуха (выбросы  $SO_x$  и  $NO_x$ ), а также выбросов парниковых газов.

Существенные изменения в секторе морских перевозок все в большей мере определяются также потребностями рынка и растущими требованиями клиентов повысить социальную ответственность корпораций, участвующих в глобальных цепях поставок, транспарентность, гибкость и надежность их работы, а также уменьшить вред, наносимый окружающей среде. Клиенты в рамках всей цепи поставок все чаще ожидают от поставщиков транспортных услуг, в том числе услуг морского транспорта, что они станут их стратегическими партнерами в создании не только экономических, но и экологических и социальных благ (Business for Social Responsibility, 2010).

В условиях растущих требований как на уровне регулирования, так и на уровне рынка сектор морских перевозок все чаще принимает добровольные меры в дополнение к регулирующим и обязательным мерам и использует частное саморегулирование для интеграции принципов экологичности и устойчивости в свою деятельность, политику и решения. Во вставке 1.1 приведены некоторые примеры мер, принятых на отраслевом уровне, в ответ и в ожидании усиливающихся требований, касающихся улучшения показателей экологичности и устойчивости.

## 2. Доступ, транспортное сообщение и инфраструктура

Невозможно переоценить стратегическое значение инфраструктуры и услуг морского транспорта для доступа к рынкам, глобализованного производства, конкурентоспособности торговли, занятости, получения доходов, сокращения масштабов нищеты и социального прогресса. Поэтому для многих развивающихся стран важнейшее значение имеет устранение физических и иных препятствий, таких как структурные проблемы (например, дефицит инфраструктуры и ее неадекватность, перегруженность и потребности в содержании и ремонте), восполнение

### Вставка 1.1 Примеры добровольного саморегулирования в сфере морских перевозок

- Рабочая группа по экологически чистым грузоперевозкам разработала инструменты и методологии для улучшения понимания и использования факторов устойчивости. Речь идет о таких мерах, как сбор усредненных данных о выбросах на отдельных маршрутах перевозок, которые могут использоваться для оценки показателей работы перевозчиков в зависимости от объема их выбросов, а также для принятия более продуманных решений как перевозчиками, так и грузоотправителями (Business for Social Responsibility, 2014).
- Всемирная инициатива портов по борьбе с изменением климата, осуществляемая под эгидой Международной ассоциации портов и гаваней: 50 участвующих в этой инициативе портов работают над сокращением выбросов ПГ в результате своей деятельности, в том числе содействуя повышению устойчивости цепей поставок. Например, экологичности судов позволяет определить морские суда более низкими показателями выбросов в атмосферу и включает механизм представления информации о выбросах ПГ с судов. Он может содействовать расширению использования экологичных судов (IAPH, 2015a).
- Разработанный Международной ассоциацией портов и гаваней инструментарий по вопросам качества воздуха и выбросов ПГ и меры по адаптации работы портов к изменению климата, например разработка плана мер защиты от последствий изменения климата (IAPH, 2015b).
- Инициатива «Устойчивое судоходство», которая объединяет ведущие компании этой отрасли во всем мире, стремящиеся к построению устойчивого будущего. В числе принятых мер можно назвать начатый в 2011 году выпуск доклада «The Case for Action» («Как действовать дальше»), а также поощрение более активного применения инструментов оценки устойчивости морских перевозок, с тем чтобы обеспечить транспарентность и сопоставимость и помочь грузовладельцам, фрахтователям и грузовладельцам руководствоваться соображениями устойчивости при принятии коммерческих решений (Sustainable Shipping Initiative, 2015).
- Фрахтователи, на долю которых приходится 20% перевозимых морем грузов, стремятся не эксплуатировать неэффективные суда, ориентируясь на их показатели выбросов ПГ (*International Transport Journal*, 2015).

недостающих звеньев и обеспечение совместимости систем, например оборудования, транспортных средств, технологий и стандартов.

Вместе с тем во многих регионах развивающихся стран недостатки в развитии транспортной инфраструктуры остаются серьезной проблемой. Глобальные потребности в сфере транспортной инфраструктуры в течение 2009–2030 годов оцениваются в размере 11 трлн. долл. (OECD, 2011), при этом инфраструктурные потребности развивающихся стран, включая транспортную инфраструктуру, являются значительными. Так, в регионе Латинской Америки и Карибского бассейна ежегодные инвестиционные потребности в сфере инфраструктуры в 2012–2020 годах оцениваются в размере 6,2% ВВП, или примерно 320 млрд. долл. (ECLAC, 2014).

Для устранения серьезных недостатков в развитии инфраструктуры в развивающихся странах, включая транспортный сектор, объем ежегодных ассигнований должен достичь, согласно существующим оценкам, 1,8–2,3 трлн. долл. к 2020 году по сравнению с нынешним уровнем 0,8–0,9 трлн. долл. (United Nations Development Programme (UNDP), 2013). В настоящее время 60% совокупного объема ежегодных инвестиций в транспортную инфраструктуру приходится на страны ОЭСР (Partnership on Sustainable Low Carbon Transport, 2015).

Приоритетное внимание должно уделяться реализации четко скоординированной стратегии развития транспортной инфраструктуры и долгосрочного плана, направленного также на устранение инфраструктурных недостатков на морском транспорте. Такие усилия должны опираться на тщательную координацию социального, экономического и технического развития систем морских перевозок. Компании, занимающиеся развитием инфраструктуры морского транспорта, инвесторы и руководящие инстанции должны интегрировать критерии экологичности и устойчивости в более широкие планы развития транспорта начиная с ранних этапов процесса принятия соответствующих решений и инвестиционных процессов. Поскольку инфраструктура морского транспорта, такая как порты, имеет длинный жизненный цикл, игнорирование вопросов экологичности и устойчивости в долгосрочной перспективе, включая требования обеспечения устойчивости к воздействию климата, может обернуться дорогостоящей последующей адаптацией оборудования и инфраструктуры и перестройкой процессов организации работы и услуг.

### 3. Энергетическая составляющая и транспортные расходы

Как отмечалось в разделе В.1, сильная зависимость морского транспорта от ископаемых энергетических ресурсов в качестве моторного топлива обуславливает значительное влияние, которое оказывают резкие колебания цен на нефть на транспортные тарифы и транспортные издержки. Хотя резкое снижение цен на нефть и бункерное топливо в середине 2014 года может расцениваться положительно, эффект скорее всего окажется краткосрочным с учетом прогнозируемого повышения мирового спроса на энергоносители и возможности быстрого сокращения производства нефти вследствие уменьшения инвестиций в нефтедобывающие и нефтеперерабатывающие мощности.

Анализ влияния нефтяных цен на тарифы в морских перевозках, в частности перевозках контейнерных грузов, железной руды и сырой нефти, свидетельствует о том, что повышение цен на нефть отражается, хотя и в различной степени, на фрахтовых ставках и, следовательно, стоимости перевозки во всех трех сегментах рынка (UNCTAD, 2010). В контейнерных перевозках диапазон эластичности оценивается в пределах от 0,19 до 0,36, и примерно такой же показатель эластичности наблюдается в перевозках сырой нефти (0,28). С другой стороны, в перевозках железной руды показатель эластичности, по оценкам, гораздо выше и приближается к единице. Развивающиеся страны уже сталкиваются с непропорционально высокими транспортными расходами, в частности, согласно оценкам ЮНКТАД, в 2013 году в среднем доля расходов на перевозку грузов в стоимости импорта приближалась к 7% в развитых странах и 10% в развивающихся странах, а в среднем в мире составляла 8%. Негативные последствия колебаний нефтяных цен и стоимости топлива для устойчивого развития стран могут оказаться весьма существенными с учетом потенциального воздействия на транспортные издержки, доступность услуг по ценам и конкурентоспособность торговли. Для повышения устойчивости систем морских перевозок требуется безотлагательное и эффективное решение проблемы чрезмерной зависимости от нефти в качестве моторного топлива (UNCTAD, 2010). Уменьшение зависимости от колебаний нефтяных цен и стоимости топлива путем осуществления инвестиций в меры по обеспечению энергоэффективности, альтернативные источники энергии и более рациональные методы работы и управления может помочь улучшить контроль за расходами на топливо и транспортными



издержками, повысить эффективность и тем самым обеспечить более действенный доступ к рынкам и укрепление конкурентоспособности торговли.

#### 4. Энергия, окружающая среда и выбросы углерода

Помимо увеличения транспортных расходов и сдерживания торговли, сильная зависимость от нефти в качестве моторного топлива подрывает усилия по достижению целей сохранения ресурсов и способствует ухудшению состояния окружающей среды в результате загрязнения воздуха и морской среды и выбросов углерода. В 2012 году на выбросы двуокси углерода (CO<sub>2</sub>) от международного судоходства приходилось, по оценкам, 2,2% мировых выбросов CO<sub>2</sub> (ИМО, 2014а). Хотя доля международных морских перевозок в глобальных выбросах углерода, возможно, является сравнительно низкой в расчете на единицу груза или на расстояние перевозки, объем этих выбросов, вероятно, будет увеличиваться, если не будут приняты соответствующие меры. Согласно среднесрочным прогнозам, выбросы углерода от международного судоходства могут возрасти на 50–250% к 2050 году в зависимости от темпов экономического роста и мирового спроса на энергоносители. Аналогичным образом, международные грузовые перевозки, включая морские перевозки, возрастут к 2050 году, по прогнозам, более чем в 4 раза, а связанные с этим выбросы CO<sub>2</sub> от всех видов транспорта, участвующих в международной торговле, увеличатся в 2010–2050 годах в 3,9 раза (International Transport Forum/OECD, 2015). В этом контексте продолжение использования ископаемых видов топлива и связанных с ними технологий в секторе морских перевозок будет означать сохранение неустойчивых транспортных моделей.

Отказ от систем морских перевозок со значительным использованием ископаемых видов топлива и переход к более экологичным и устойчивым моделям, в том числе с помощью адресных и целенаправленных мер, нормативов, стимулов и программ, является приоритетной задачей для сектора грузовых перевозок, включая морские перевозки. К стратегическим направлениям усилий в секторе грузовых перевозок относится, например, поощрение перехода, когда это возможно и оправданно, на более экологичные и менее энергоемкие виды транспорта (морской транспорт, включая каботажные перевозки, внутренний водный и железнодорожный транспорт); переход на низкоуглеродные виды топлива; улучшение технического обслуживания инфраструктуры и управления ею; пересмотр схем организации

цепей поставок, включая местонахождение производственных объектов; изменение транспортной архитектуры и сетей, а также транспортных маршрутов в целях обеспечения наибольшей энергоэффективности и снижения выбросов углерода; улучшение сотрудничества и связей между заинтересованными сторонами; поощрение мер по облегчению процедур торговли, направленных на уменьшение задержек и неэффективных процедур при пересечении границ; расширение использования информационно-коммуникационных технологий, а также «умных» транспортных систем; и внедрение энергоэффективных транспортных технологий.

Потенциальные выгоды от мер по повышению энергоэффективности могут быть существенными. Международное энергетическое агентство рассматривает энергоэффективность в качестве «главного топлива» в мире. По его оценкам, в 2012 году глобальный инвестиционный рынок в секторе энергоэффективности составлял от 310 до 360 млрд. долл. (Kojima and Ryan, 2010). Значительный потенциал для повышения энергоэффективности существует в странах с формирующейся рыночной экономикой за пределами ОЭСР, в частности меры по повышению эффективности способны обеспечить экономию мировых расходов на топливо в транспортном секторе в размере до 90 млрд. долл. к 2020 году и одновременно снизить местное загрязнение воздуха. В секторе морских перевозок главными нормативными документами, касающимися взаимосвязей между энергоэффективностью, загрязнением воздуха и выбросами углерода от судоходства, является комплекс технических и эксплуатационных мер, принятый ИМО в 2011 году (ИМО, 2015). Соответствующие требования касаются, в частности, конструктивного коэффициента энергоэффективности (ККЭЭ) и плана управления энергоэффективностью судна. На основе анализа 22 возможных мер по повышению энергоэффективности судов и с учетом их общей рентабельности и возможности снижения затрат в одном исследовании был сделан вывод о том, что к 2020 году годовой объем выбросов CO<sub>2</sub> от возросшего мирового флота может быть снижен на 33% по сравнению с прогнозируемым годовым объемом таких выбросов (International Council for Clean Transportation, 2011). Согласно другому исследованию, в котором были изучены 28 возможных энергосберегающих мер, объем выбросов CO<sub>2</sub> от судоходства может быть снижен к 2030 году более чем на 50% (Alvik et al., 2010). К другим соответствующим мерам относятся, в частности, ограничения, установленные ИМО в отношении содержания серы



в топливе, используемом судами, как в целом, так и в специальных РКВ (см. раздел В).

## **5. Последствия изменения климата, адаптация и повышение устойчивости**

Перед морским транспортом стоит двоякая задача, заключающаяся в смягчении последствий изменения климата и адаптации к ним. Хотя дальнейшие тенденции в отношении выбросов от международного судоходства остаются неопределенными в зависимости от международных усилий и обязательств по сокращению выбросов ПГ, а также усилий ИМО и участников двадцать первой сессии Конференции Сторон Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата, а уменьшение выбросов ПГ по-прежнему выступает неотложным императивом для того, чтобы уровень глобального потепления оставался под контролем, последствия изменчивости и изменения климата, независимо от соответствующих причин, уже ощущаются в различных районах мира, зачастую в беднейших странах с ограниченными возможностями для адаптации.

Транспортные сети и, в частности, морские порты, вероятно, серьезно пострадают от факторов, связанных с изменением климата, с учетом мест размещения и уязвимости портов. Климатические факторы, такие как повышение уровня воды, наводнения, штормы, осадки, чрезвычайные погодные явления и связанные с этим риски, включая разрушение береговой линии, затопление и ухудшение транспортного сообщения с внутренними районами, сказываются на объеме и стоимости морских перевозок, грузовых операциях и оборудовании, расписании судов и/или грузовых операций, а также складском хозяйстве. В условиях расширения смешанных перевозок в международной торговле с использованием железнодорожного, автомобильного и водного транспорта, упомянутые последствия сказываются также на транспортных коридорах за пределами портов, выступающих для них в качестве транспортных ворот.

Последствия изменения климата для морского транспорта могут быть прямыми и косвенными, т.е. приводящими к изменениям в спросе на услуги морского транспорта (Gledhill et al., 2013). В этом отношении в одном из исследований были приведены оценки, согласно которым в 2005 году ущерб от наводнений в прибрежных районах для 136 портовых мегагородов (для населения и объектов) составил 3 трлн. долл. (Nicholls et al., 2008). Если предположить, что к 2050 году уровень моря поднимется на

полметра (вмененный сценарий), то объем потенциального ущерба для объектов (т.е. для материальных объектов, таких как здания, транспортная инфраструктура, коммунальная инфраструктура, материальные активы в рамках инфраструктуры, транспортные средства и другие активы) тех же 136 портовых мегагородов составит, по прогнозам, 28 трлн. долл. (Lenton et al., 2009). Закрытие порта или сбои в его работе в связи с климатическими факторами могут обернуться значительными потерями, и для наглядности это можно сравнить, например, с последствиями закрытия порта в случае трудовых споров.

Таким образом, повышение устойчивости систем морских перевозок к воздействию климатических факторов является неременным условием для обеспечения их устойчивого развития. Важнейшее значение имеет улучшение информированности и технической осведомленности директивных органов, органов, занимающихся транспортным планированием, и тех, кто отвечает за управление транспортной инфраструктурой, в вопросах, касающихся последствий изменения климата для транспортной инфраструктуры, услуг и операций в прибрежных районах. Не менее важное значение имеет расширение их возможностей для принятия обоснованных решений, а также эффективной, надлежащей и продуманной политики в связи с изменением климата и мер по адаптации. Для того чтобы любые принимаемые меры по адаптации отвечали местным условиям, в особенности в регионах развивающихся стран, необходимо проводить оценку соответствующих рисков для важнейшей транспортной инфраструктуры и объектов, в особенности в портах. Вместе с тем для повышения эффективности мер по укреплению возможностей для адаптации необходимо также обеспечить, чтобы они находили отражение и в других направлениях политики, включая мероприятия по обеспечению готовности на случай бедствий, политику землепользования, охрану окружающей среды, планирование развития прибрежных районов, а также национальные планы в области устойчивого развития.

## **6. Финансирование экологичного и устойчивого морского транспорта**

Для повышения экологичности и устойчивости морского транспорта требуются определенные затраты и, соответственно, дополнительные ресурсы. Однако в условиях все более ограниченных государственных бюджетов важнейшее значение имеет нахождение новых путей мобилизации необходимых ресурсов. Важную роль играют новые источники и

механизмы, а также расширение участия частного сектора, например в рамках государственно-частного партнерства. Среди новых механизмов финансирования важным каналом мобилизации дополнительных ресурсов, в том числе для морского транспорта, может стать финансирование деятельности, связанной с изменением климата. В этой связи на своем саммите в июне 2015 года лидеры Группы семи подтвердили свою приверженность обязательствам Копенгагенского соглашения относительно совместной мобилизации ресурсов в размере 100 млрд. долл. в год к 2020 году и обеспечения функционирования Зеленого климатического фонда в 2015 году (Group of Seven Summit, 2015). В связи с усилиями, предпринимаемыми в контексте изменения климата, некоторые эксперты считают, что будет достаточно перераспределить существующие ресурсы, направив их на низкоуглеродные технологии и цели устойчивого развития (Vivid Economics, 2014). Этот аргумент подкрепляется самыми тщательными оценками, согласно которым потребности в дополнительных инвестициях на цели смягчения последствий изменения климата и адаптации к ним в регионах развивающихся стран составляют 400–500 млрд. долл. в год до 2030 года. В то же время совокупные инвестиции в этих странах возросли в 2002–2012 годах более чем на 3,25 трлн. долларов. Поэтому перераспределение лишь части ожидаемого дальнейшего прироста инвестиций для их направления на усилия по смягчению последствий и адаптации способствовало бы достижению целей, касающихся деятельности, связанной с изменением климата, и устойчивого развития (Vivid Economics, 2014).

Помимо увеличения объема и диверсификации источников финансирования, для обеспечения финансирования энергоэффективных систем морских перевозок необходимо устранить основные факторы, сдерживающие инвестиции, такие как не увязанные между собой стимулы для судовладельцев и фрахтователей (последние не делятся с судовладельцами выгодами, получаемыми благодаря достигаемой экономии). Инвестиции в повышение энергоэффективности судов, как правило, осуществляют судовладельцы и операторы судов, и затраты, связанные с использованием инновационных энергоэффективных технологий и альтернативных видов топлива на судах (например, соответствующего оборудования, конструкции корпуса, двигателей, пропульсивных установок и эксплуатационных мер), составляют часть общих капитальных затрат при размещении заказа на строительство судна. Решения об осуществлении инвестиций, например в эко-суда с более экономным расходом топлива

и более низким уровнем выбросов в атмосферу, но которые являются более дорогими, принимают судовладельцы или операторы судов, которые во многом зависят от банковского сектора с точки зрения удовлетворения соответствующих финансовых потребностей. В качестве положительного фактора следует отметить, что банки, как представляется, все больше учитывают критерии экологичности и показатели энергоэффективности судов, в частности при принятии решений о финансировании. Поскольку энергоэффективные суда, вероятно, представляются в качестве более ценных активов и обладают более длительным сроком службы, банки, по сообщениям, все чаще отдают предпочтение экологичным судам, таким как эко-суда, которые связаны с менее значительными рисками финансирования (с учетом, в частности, лучших возможностей для отфрахтовки судов и более низких затрат на топливо) (*The Marine Professional*, 2015).

Рыночные инструменты, связанные с морскими перевозками, также могли бы использоваться для содействия финансированию инвестиций в повышение энергоэффективности. В дополнение к техническим конструкционным стандартам международное сообщество рассматривает в настоящее время под эгидой ИМО/Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИКООН) возможность использования различных инструментов для регулирования выбросов ПГ от международного судоходства, включая такие рыночные меры, как сборы/налоги и механизмы торговли правами на выбросы. Поступления, получаемые с помощью этих инструментов, могли бы реинвестироваться в сектор морских перевозок, в том числе в целях принятия мер по повышению энергоэффективности.

Правительства должны поддерживать инвестиции частного сектора в энергоэффективные технологии и альтернативные виды топлива путем создания благоприятных условий, включая фискальные и денежно-кредитные стимулы (например, налоговые льготы и субсидии для внедрения энергоэффективных технологий, гранты или субсидии для проведения исследований и разработок) и регулирующие и нормативные рамки, поощряющие инновационную деятельность и облегчающие соответствующие процессы и процедуры. Правительства могут также в сотрудничестве, например с судоходным и портовым сектором, участвовать в усилиях, призванных использовать механизмы углеродных рынков для содействия распространению энергоэффективных технологий. Как было продемонстрировано

в случае воздушного транспорта, банки развития также должны играть соответствующую роль (World Bank/International Bank for Reconstruction and Development, 2012). Например, они могут поддерживать меры по повышению энергоэффективности, принимаемые в отношении инфраструктуры морского транспорта (такие, как технологии, позволяющие судам, находящимся в порту, подключаться к береговой энергетической установке) и дополняющие меры по повышению энергоэффективности на судах.

Таким образом, 2015 год является важной вехой для устойчивого развития, когда будет принята новая международная повестка дня в области устойчивого развития и глобальные рамки политики по вопросам изменения климата. Морскому транспорту отводится важная роль в реализации глобальной повестки дня в области устойчивого развития и уменьшения уязвимости. В этой связи перед сектором морских перевозок открывается уникальная возможность выполнить свою стратегическую миссию в качестве экономического сектора, создающего занятость и доходы, делающего возможным торговлю и функционирование производственно-сбытовых цепей и обеспечивающего связи между общинами, а также продемонстрировать свои возможности для повышения экономической жизнеспособности,

обеспечения социального равенства, сохранения ресурсов и охраны окружающей среды. Однако для того чтобы он мог эффективно играть эту роль, необходимо интегрировать соответствующие критерии экологичности и устойчивости в планы, политику и инвестиционные решения, касающиеся морского транспорта. Для обеспечения успеха этих усилий первостепенное значение имеет принятие подхода с участием всех заинтересованных сторон, включая правительства, сектор морских перевозок, финансовые учреждения и других соответствующих партнеров. Не менее важно обеспечить сбор и распространение соответствующих данных и обмен ими, включая надлежащие показатели экологичности и устойчивости, а также увеличение финансирования, укрепление потенциала, распространение передовой практики и содействие расширению использования соответствующих технологий.

Глава 2 посвящена тенденциям, характеризующим мировой торговый флот, в главе 4 затрагиваются вопросы, касающиеся портов, а в главе 5 рассматриваются правовые вопросы и изменения в сфере регулирования, при этом в каждой из них заостряется внимание на том, каким образом сектор морского транспорта может содействовать развитию более устойчивых систем морских перевозок.

## СПРАВОЧНАЯ ЛИТЕРАТУРА

- Alvik S, Eide M, Endersen Ø, Hoffmann P and Longva T (2010). Pathways to low carbon shipping. Abatement potential towards 2030. Det Norske Veritas. February.
- Barnard B (2015). Low oil prices, shipper pushback nullify low sulfur's impact. *Journal of Commerce*. 16 February.
- British Petroleum (2015). *Statistical Review of World Energy 2015*.
- Business for Social Responsibility (2010). *Supply Chain Sustainability: A Practical Guide for Continuous Improvement*. United Nations Global Compact and Business for Social Responsibility.
- Business for Social Responsibility (2014). Global maritime trade lane emissions factors. Имеется на веб-сайте [http://www.bsr.org/reports/BSR\\_CCWG\\_Trade\\_Lane\\_Emissions\\_Factors.pdf](http://www.bsr.org/reports/BSR_CCWG_Trade_Lane_Emissions_Factors.pdf) (по состоянию на 9 сентября 2015 года).
- Clarksons Research (2015a). *Shipping Review and Outlook*. Spring.
- Clarksons Research (2015b). *Seaborne Trade Monitor*. 2(6). June.
- Clarksons Research (2015c). *Oil and Tanker Trade Outlook*. May.
- Clarksons Research (2015d). *Oil and Tanker Trade Outlook*. January.
- Clarksons Research (2015e). *Container Intelligence Monthly*. 17(6). June.
- Clarksons Research (2015f). *Container Intelligence Quarterly*. First quarter.
- Cohen MA and Lee HL (2015). Global supply chain benchmark study: An analysis of sourcing and re-structuring decisions. *Supply Chain Navigator*. April. Имеется на веб-сайте <http://scnavigator.avnet.com/article/april-2015/global-supply-chain-benchmark-study/> (по состоянию на 9 сентября 2015 года).
- Dry Bulk Trade Outlook* (2015a). Clarksons Research. May.
- Dry Bulk Trade Outlook* (2015b). Clarksons Research. January.
- ECLAC (2014). Investment in infrastructure in Latin America and the Caribbean. Имеется на веб-сайте [http://www.cepal.org/sites/default/files/infographic/files/infraestructura\\_espanol.pdf](http://www.cepal.org/sites/default/files/infographic/files/infraestructura_espanol.pdf) (на испанском языке) (по состоянию на 9 сентября 2015 года).
- Elliott-Green N (2015). Crude trade: Looking beyond the barrels. Clarksons Research. January.
- European Commission (2001). Directive 2001/80/EC of the European Parliament and of the Council on the limitation of emissions of certain pollutants into the air from large combustion plants. October.
- Francois J, Manchin M, Norberg H, Pindyuk O and Tomberger P (2013). Reducing transatlantic barriers to trade and investment: An economic assessment. Centre for Economic Policy Research. London.
- Gledhill R, Hamza-Goodacre D and Ping L (2013). Business-not-as-usual: Tackling the impact of climate change on supply chain risk. PricewaterhouseCoopers.
- Group of Seven Summit (2015). Think Ahead, Act Together. Group of Seven Summit Declaration. June. Имеется на веб-сайте [https://www.g7germany.de/Content/EN/Artikel/2015/06\\_en/g7-gipfel-dokumente\\_en.html](https://www.g7germany.de/Content/EN/Artikel/2015/06_en/g7-gipfel-dokumente_en.html) (по состоянию на 9 сентября 2015 года).
- HSBC Bank (2015). Global connections – Global overview. Trade forecast reports.
- IAPH (2015a). World Ports Climate Initiative. June. Имеется на веб-сайте <http://wpci.iaphworldports.org/> (по состоянию на 7 сентября 2015 года).
- IAPH (2015b). IAPH Tool Box for Port Clean Air Program. Имеется на веб-сайте [wpci.iaphworldports.org/iaphtoolbox/](http://wpci.iaphworldports.org/iaphtoolbox/) (по состоянию на 9 сентября 2015 года).
- International Council for Clean Transportation (2011). Reducing greenhouse gas emissions from ships: Cost effectiveness of available options. White paper. Имеется на веб-сайте [http://www.theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT\\_GHGfromships\\_jun2011.pdf](http://www.theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT_GHGfromships_jun2011.pdf) (по состоянию на 9 сентября 2015 года).
- International Energy Agency (2015). Oil market report. June.
- IMO (2014). Third IMO GHG Study 2014 – Final report. MEPC 67/INF.3. London.
- IMO (2015). Prevention of air pollution from ships. Имеется на веб-сайте <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Air-Pollution.aspx> (по состоянию на 9 сентября 2015 года).
- International Monetary Fund (2015). Learning to live with cheaper oil amid weaker demand. Regional Economic Outlook Update. Washington, D.C.
- International Transport Forum/OECD (2015). *ITF Transport Outlook 2015*. Paris.
- International Transport Journal* (2015). Charterers to exclude inefficient vessels. 29 May.

- JOC* (2014). Falling bunker price gets industry talking about speeding up ships. 3 November.
- JOC* staff (2015). European shippers launch global review of mega-alliances. *JOC*. 23 April.
- Johnson S (2015). Oil price drop wreaks havoc on Russian economy. *Market Realist*. 30 January.
- Jones D and Worthington B (2014). Europe's failure to tackle coal risks for the EU low-carbon transition. Sandbag Climate Campaign.
- Kojima K and Ryan L (2010). Transport energy efficiency. Implementation of IEA recommendation since 2009 and next steps. September. International Energy Agency. Имеется на веб-сайте [https://www.iea.org/publications/freepublications/publication/transport\\_energy\\_efficiency.pdf](https://www.iea.org/publications/freepublications/publication/transport_energy_efficiency.pdf) (по состоянию на 9 сентября 2015 года).
- Lenton T, Footitt A and Dlugolecki A (2009). Major tipping points in the Earth's climate system and consequences for the insurance sector. World Wide Fund for Nature, Gland, and Allianz SE, Munich.
- Lloyd's List* (2015a). Shippers' calls for faster Asia–Europe services fall on deaf ears. 21 April.
- Lloyd's List* (2015b). Carriers warned of impact of speeding up services. 10 February.
- Lloyd's List* (2015c). LNG volumes forecast to pick up substantially in 2015 and 2016. 10 April.
- Lloyd's List* (2015d). Maersk Line orders 11 ultra-large container vessels. 3 June.
- Nicholls RJ, Hanson S, Herweijer C, Patmore N, Hallegatte S, Corfee-Morlot J, Château J and Muir-Wood R (2008). Ranking port cities with high exposure and vulnerability to climate extremes exposure estimates. Environment Working Papers No. 1. OECD.
- OECD (2011). *Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030*. Paris.
- Partnership on Sustainable Low Carbon Transport (2015). Transport at COP20: Despite limited leaps, Lima limps. Climate finance as the engine for more low-carbon transport. Partnership on Sustainable Low Carbon Transport and Bridging the Gap Initiative.
- Petri PA and Plummer MG (2012). The trans-Pacific partnership and Asia–Pacific integration: Policy implications. Policy brief No. PB12-6. Peterson Institute for International Economics. Washington, D.C.
- Politico Magazine* (2014). What the 2014 oil crash means. Prices are falling – fast. Is that good or bad news for the United States? 16 October.
- Ship & Bunker* (2014a). Falling oil prices push owners to offload ECO ships. 15 December.
- Ship & Bunker* (2014b). Alphaliner: Slow steaming keeps 7% of global fleet employed. 24 October.
- ShippingWatch* (2014). Maersk Line sticks to slow steaming. 22 October.
- Sustainable Shipping Initiative (2015). Имеется на веб-сайте <http://ssi2040.org> (по состоянию на 9 сентября 2015 года).
- The Marine Professional* (2015). Banks more likely to finance efficient ships. 22 April.
- Trimmel B (2015). Iron ore exports: A dangerous race? Shipping Intelligence Network. April.
- UNCTAD (2010). Oil prices and maritime freight rates: An empirical investigation. UNCTAD/DTL/TLB/2009/2. 1 April.
- UNDP (2013). *Доклад о человеческом развитии, 2013 год. Возвышение Юга: человеческий прогресс в многообразном мире*. Нью-Йорк.
- Vivid Economics (2014). Financing green growth. Имеется на веб-сайте <http://www.vivideconomics.com/publications/financing-green-growth> (по состоянию на 9 сентября 2015 года).
- World Bank/International Bank for Reconstruction and Development (2012). Air transport and energy efficiency. Transport papers No. TP-38. Washington, D.C.
- World Steel Association (2015). World crude steel output increases by 1.2% in 2014. January.

## ПРИМЕЧАНИЕ

<sup>1</sup> Дополнительную информацию в отношении научных данных об изменении климата и связанных с этим последствий для транспорта, включая транспортную инфраструктуру в прибрежных районах, см. в соответствующей документации о работе ЮНКТАД в данной области, имеющейся на веб-сайте <http://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Legal/Climate-Change-and-Maritime-Transport.aspx>.



# 2

## СТРУКТУРА, ПРИНАДЛЕЖНОСТЬ И РЕГИСТРАЦИЯ МИРОВОГО ФЛОТА

*К 1 января 2015 года мировой флот увеличился за 12 месяцев на 3,5%, что является самым низким годовым приростом за последние десять лет. По состоянию на начало года мировой торговый флот насчитывал в общей сложности 89 464 судна совокупным дедвейтом 1,75 млрд. тонн. Впервые после того, как был пройден пик в экономическом цикле в судостроении, средний возраст мирового флота немного возрос в 2014 году. В условиях уменьшения поставок новых судов в сочетании с сокращением объема тоннажа, отправляемого на слом, спускаемый на воду тоннаж больше не компенсировал естественное старение флота.*

*Греция по-прежнему обладает крупнейшим флотом, за который по данному показателю следуют Япония, Китай, Германия и Сингапур. В общей сложности эти пять стран, располагающие крупнейшим флотом, контролируют более половины мирового тоннажа. Пять из десяти стран с крупнейшим флотом находятся в Азии, четыре – в Европе и одна – на Американском континенте.*

*В обзоре морского транспорта анализируется также процесс концентрации в линейном судоходстве. Если общая контейнероёмкость судов в расчете на компанию-перевозчика и на страну увеличилась в три раза в 2004–2015 годах, то среднее число компаний-перевозчиков в расчете на страну сократилось на 29%. Обе тенденции отражают две стороны одной медали: по мере роста размеров судов и усилий, предпринимаемых компаниями для достижения экономии, обусловленной эффектом масштаба, на отдельных рынках остается все меньше компаний.*

*Новые нормативные положения требуют от судоходного сектора инвестиций в природоохранные технологии, касающиеся таких аспектов, как сокращение выбросов и отходов и обработка балластных вод. Некоторые из инвестиций не только способствуют защите окружающей среды, но и могут также привести к снижению затрат в долгосрочной перспективе, например благодаря повышению топливной экономичности.*

*Экономические и нормативно-правовые стимулы будут и впредь подталкивать отдельных судовладельцев осуществлять инвестиции в модернизацию своего флота. Без отправки на слом более старых судов это приведет к дальнейшему росту избыточного тоннажа на мировом рынке, что будет продолжать оказывать понижающее воздействие на тарифы и фрахтовые ставки. Установление более жестких экологических нормативов в сочетании с низкими тарифами и фрахтовыми ставками должно способствовать дальнейшей отправке более старых судов на слом, что не только поможет уменьшить избыточное предложение тоннажа на рынке, но и будет содействовать снижению глобального экологического воздействия от судоходства.*



## А. СТРУКТУРА МИРОВОГО ФЛОТА

### 1. Рост мирового флота и основные типы судов

В условиях роста спроса (см. главу 1) мировой флот увеличился к 1 января 2015 года за 12 месяцев на 3,5%, что является самым низким годовым приростом за последние десять лет<sup>1</sup>. По состоянию на начало года мировой торговый флот насчитывал в общей сложности 89 464 судов сводным совокупным дедвейтом 1,75 млрд. т (см. диаграмму 2.1 и таблицу 2.1). В абсолютном выражении прирост мирового флота продолжал снижаться по сравнению с предыдущими годами. Вместе с тем общие темпы роста флота по-прежнему были выше темпов роста мирового ВВП и торговли и даже немного выше по сравнению с темпами роста морских перевозок.

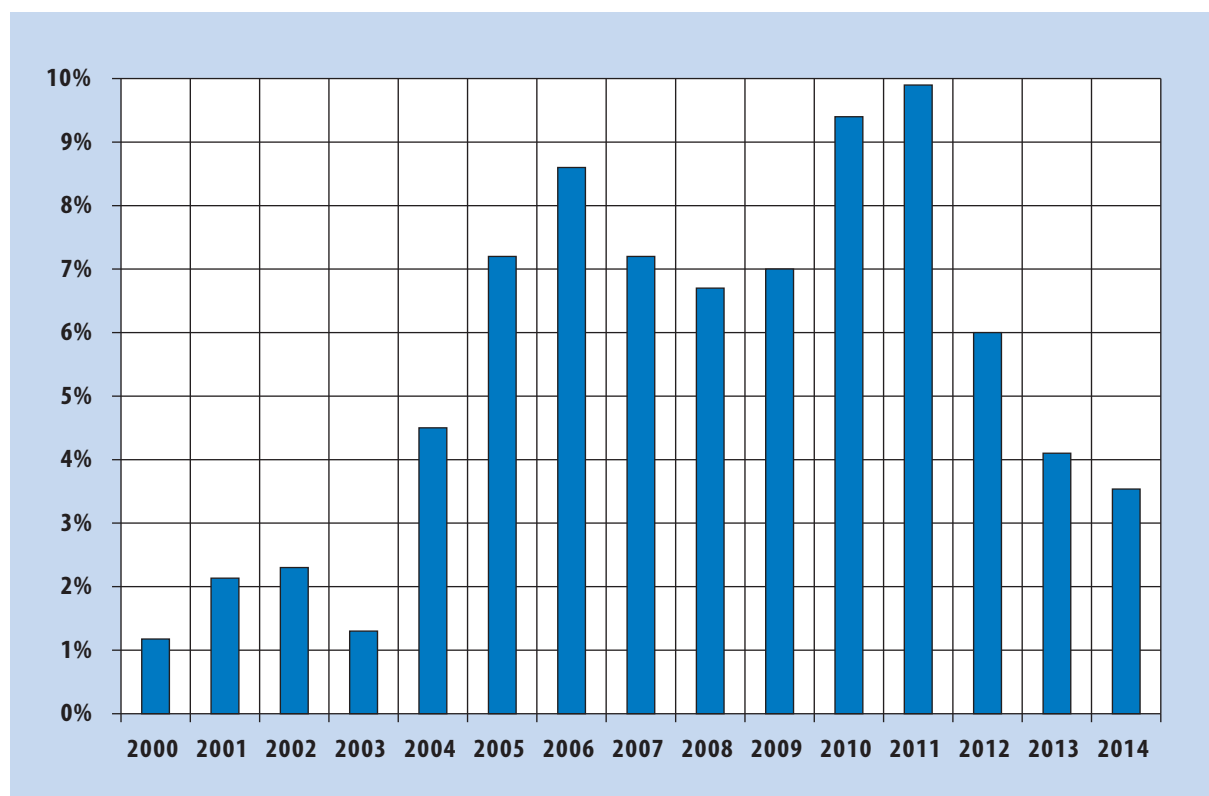
Крупнейшую часть мирового флота составляют балкеры, доля которых продолжала увеличиваться и достигла по состоянию на начало 2015 года 43,5% совокупного дедвейта мирового флота в результате увеличения балкерного флота на 4,4% в 2014 году и

еще более высоких темпов прироста в 2010–2013 годах (см. диаграмму 2.2).

Несмотря на продолжающийся экономический кризис, контейнерный флот увеличился за тот же период на 5,2%, что контрастно выделяется на фоне замедления мирового экономического роста. Дальнейшее повышение степени контейнеризации может в определенной степени объяснять увеличение спроса на провозную способность в секторе контейнеровозов, однако в последние годы рост спроса в целом отставал от роста предложения, в результате чего рынок контейнерных морских перевозок стал характеризоваться хроническим избыточным предложением, неизменно оказывающим понижающее воздействие на ставки тарифов в этом секторе (см. главу 3).

Среди всех типов судов наиболее высокие темпы роста были отмечены в секторе судов снабжения морских платформ и газовозов, что отражало расширение торговли газом и новые проекты по разработке шельфовых месторождений. В отличие от этого медленный рост был отмечен в секторе нефтяных танкеров (1,4%). Флот пассажирских судов и паромов увеличился на 4,8%, что отражало позитивные

Диаграмма 2.1 Среднегодовые темпы роста мирового флота, 2000–2014 годы (дедвейт, в процентах)



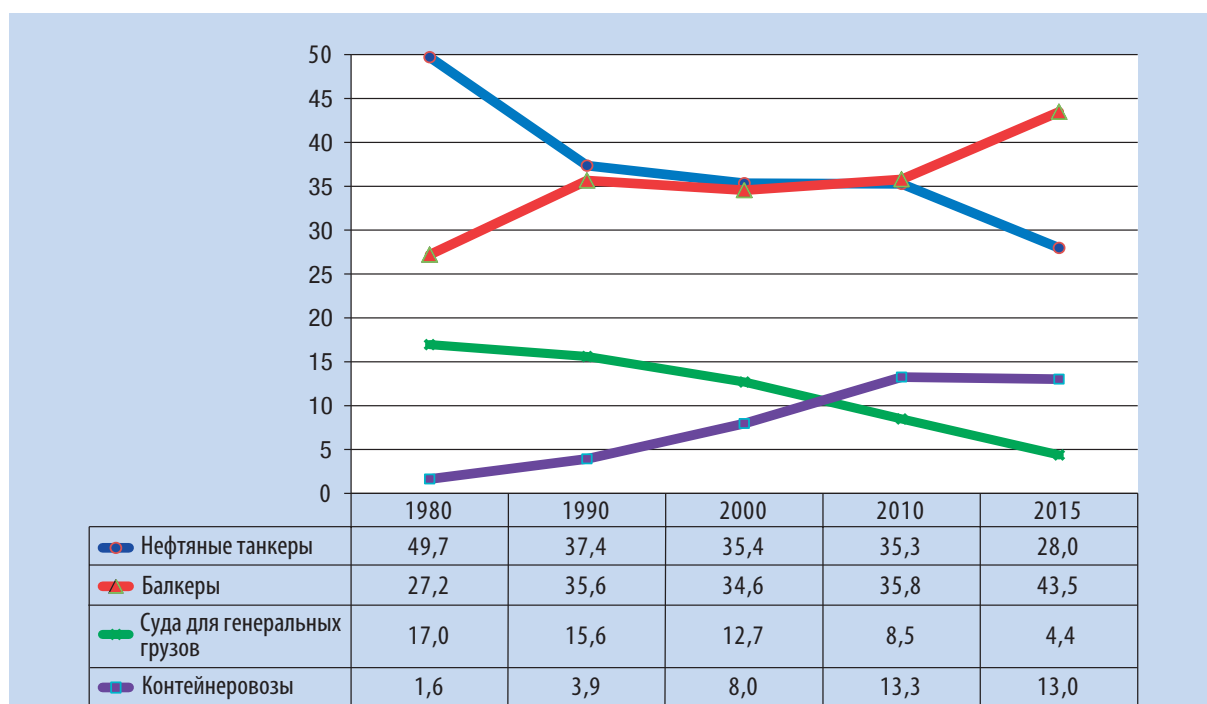
Источник: ЮНКТАД, *Обзор морского транспорта*, различные выпуски.

**Таблица 2.1 Структура мирового флота по основным типам судов, 2014–2015 годы (данные по состоянию на начало года, тыс. т дедвейта; доля в процентах выделена курсивом)**

Основные типы	2014 год	2015 год	Изменение в процентах 2015/2014 годы
<b>Нефтяные танкеры</b>	482 447	489 388	1,4%
	28,6%	28,0%	
<b>Балкеры</b>	728 322	760 468	4,4%
	43,1%	43,5%	
<b>Суда для генеральных грузов</b>	77 507	76 731	-1,0%
	4,6%	4,4%	
<b>Контейнеровозы</b>	215 880	227 741	5,5%
	12,8%	13,0%	
<b>Прочие типы судов:</b>	185 306	194 893	5,2%
	11,0%	11,1%	
<b>Суда для сжиженных газов</b>	46 335	49 675	7,2%
	2,7%	2,8%	
<b>Танкеры для химических продуктов</b>	41 688	42 181	1,2%
	2,5%	2,4%	
<b>Суда снабжения морских платформ</b>	69 513	74 174	6,7%
	4,1%	4,2%	
<b>Паромы и пассажирские суда</b>	5 531	5 797	4,8%
	0,3%	0,3%	
<b>Другие суда/суда, по которым нет данных</b>	22 241	23 066	3,7%
	1,3%	1,3%	
<b>Итого, мировой флот</b>	1 689 462	1 749 222	3,5%
	100%	100%	

Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе данных, представленных компанией «Кларксон рисерч».  
 Примечание: Самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более.

**Диаграмма 2.2 Структура мирового флота по основным типам судов, 1980–2015 годы (данные по состоянию на начало года, доля в процентах от совокупного дедвейта)**



Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе данных, представленных компанией «Кларксон рисерч», и материалов предыдущих выпусков *Обзора морского транспорта*.  
 Примечание: Все самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более, исключая суда внутреннего водного транспорта, рыболовные суда, военные суда, яхты и оффшорные стационарные и мобильные платформы и баржи (кроме плавучих установок для добычи, хранения и отгрузки нефти и буровых судов).

ожидания в отношении дальнейшей динамики спроса в секторе круизов. Общая положительная динамика в секторе прочих судов также свидетельствует о дальнейшем повышении степени специализации мирового флота (см. таблицу 2.1).

Диаграмма 2.3, на которой указаны годы размещения заказов на суда, построенные в 2014 году, иллюстрирует циклический характер судостроительного сектора. Как следует из диаграммы 2.4, совокупный дедвейт флота, спущенного на воду в 2014 году, был лишь чуть больше половины общего дедвейта судов, построенных в 2011 году, когда был отмечен пик самого продолжительного цикла в истории судостроения. Между размещением заказа на новое судно и его появлением на рынке проходит несколько лет. Суда зачастую заказываются, когда конъюнктура на рынке считается высокой, а выходят они на рынок лишь через несколько лет, когда конъюнктура может ухудшиться.

Заказы на суда, поставленные в 2014 году, были размещены в основном в течение предыдущих четырех лет, а также в 2008 и 2007 годах. Сравнительно меньше новых заказов было размещено в 2009 году после экономического спада (см. диаграмму 2.3). Таким

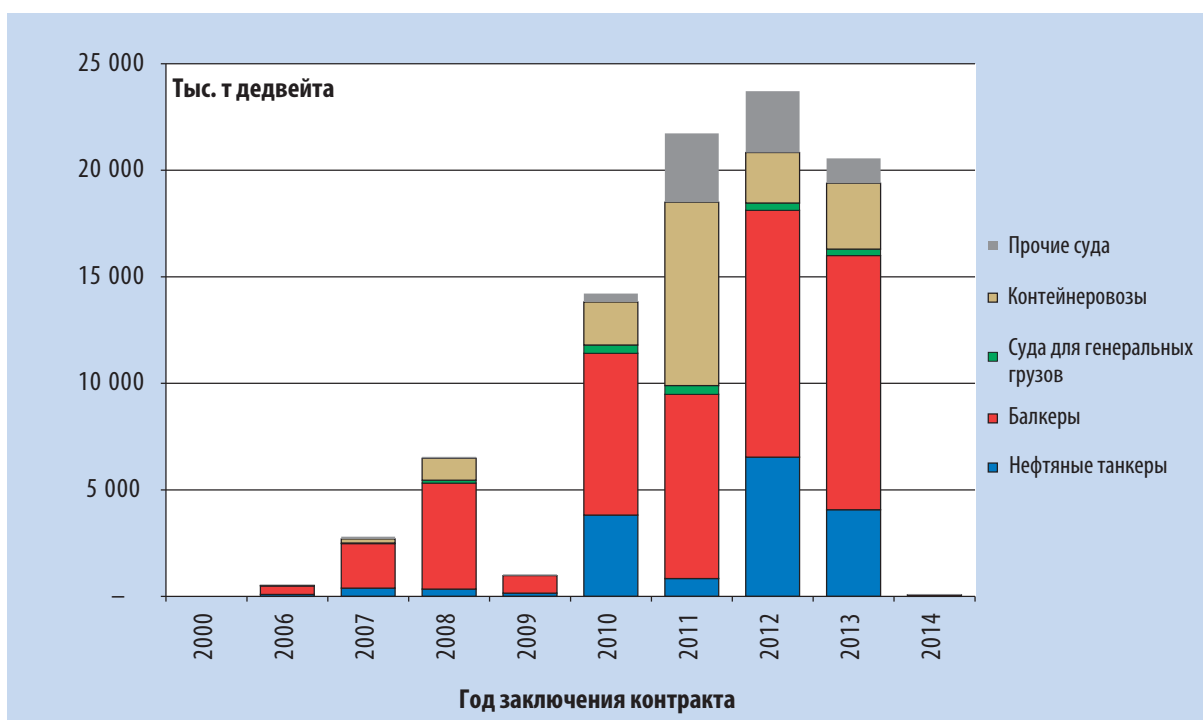
образом, большинство поступающих сейчас на рынок судов были заказаны в результате решений, принятых после экономического кризиса. Неизменно высокие темпы роста флота контейнеровозов отражают по-прежнему проводимую компаниями этого сектора стратегию, направленную на реализацию экономии, обусловленной эффектом масштаба, а также их усилия по экономии затрат, например, путем повышения энергоэффективности.

Возникшее в результате этого избыточное предложение тоннажа, возможно, отрицательно сказывается на судовладельцах. Одно это положительно воспринимается теми, кто заинтересован в оживлении мировой торговли, поскольку нет дефицита в провозной способности и, соответственно, продолжают снижаться торговые издержки в долгосрочной перспективе (см. также главу 3).

## 2. Возрастная структура мирового торгового флота

Впервые после того, как был пройден пик в экономическом цикле в судостроении, средний возраст мирового флота немного возрос в 2014 году. В условиях уменьшения поставок новых судов в сочетании

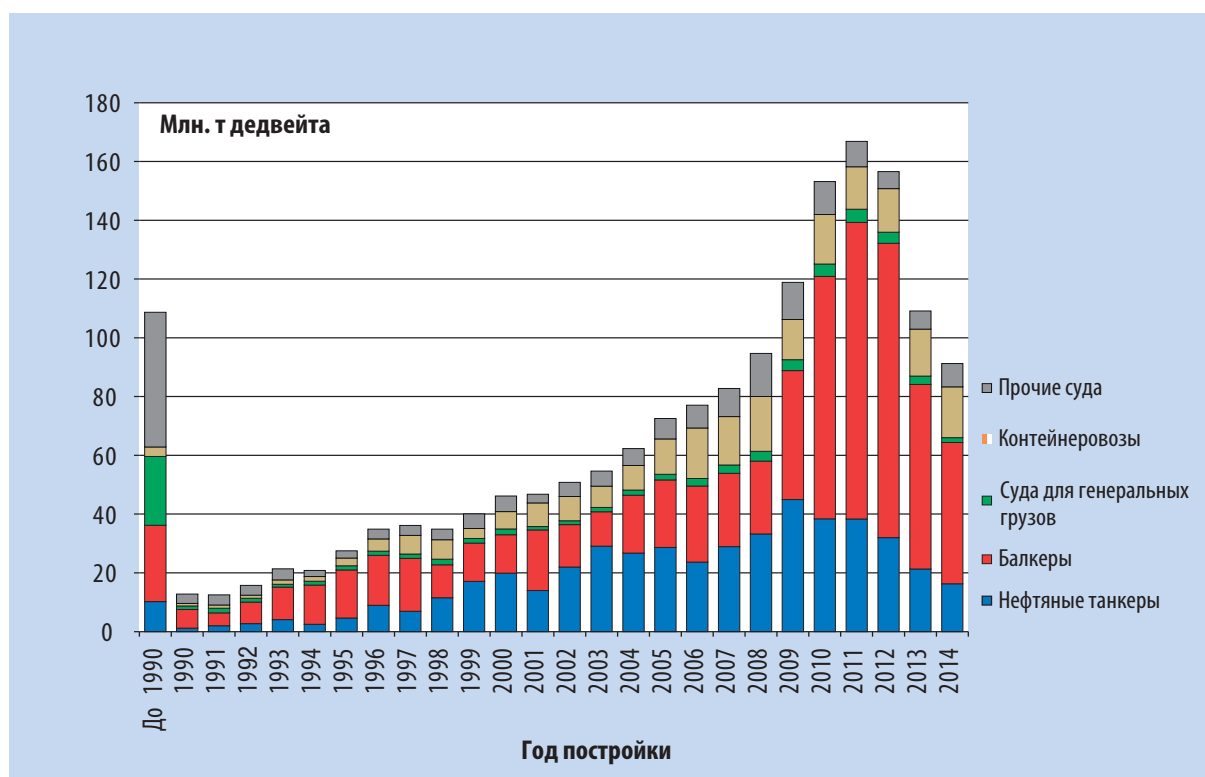
**Диаграмма 2.3** Годы заключения контракта на постройку судов (в т дедвейта), поставленных в 2014 году



Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе данных, представленных компанией «Кларксон ресерч».

Примечание: Самоходные морские суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более.

**Диаграмма 2.4 Структура мирового флота по типам судов в зависимости от года постройки (по состоянию на 1 января 2015 года, т девейта)**



Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе данных компании «Кларксон ресерч».  
 Примечание: Самоходные морские суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более.

с сокращением тоннажа, отправляемого на слом, спускаемый на воду тоннаж больше не компенсировал естественное старение флота (см. таблицу 2.2). Поскольку общие темпы роста снизились третий год подряд, нынешнее старение флота является естественным явлением на завершающем этапе экономического цикла в судостроении и должно ускориться в ближайшие несколько лет. Вместе с тем современный флот существенно моложе, чем десять лет назад. Средние показатели несколько скрывают тот факт, что молодой средний возраст флота во многом связан с поставками новых судов в секторе балкеров и контейнеровозов, тогда как возраст других типов судов продолжает увеличиваться. Средний возраст «прочих типов» судов в два раза превышает соответствующий показатель для судов в двух вышеупомянутых секторах.

Возрастная структура флота не является также равномерной с точки зрения распределения по регионам, странам и маршрутам перевозок. Одна из основных причин, объясняющих эти различия, заключается в каскадном эффекте, вызванном избыточным предложением тоннажа на магистральных

маршрутах, в результате чего более старые и во многих случаях менее крупные суда переводятся на второстепенные маршруты. Кроме того, новые экономические нормы вытесняют более старые суда в регионы с менее жесткими регулируемыми режимами. Находящиеся на периферии и менее развитые регионы, и в особенности транспортные маршруты между ними, уже сейчас характеризуются наиболее старым и, вероятно, менее экологичным флотом. Поэтому каскадный эффект фактически оказывает позитивное влияние с экологической точки зрения в результате перевода сравнительно более современных судов в периферийные регионы и на периферийные маршруты. Поскольку эти суда, как правило, являются более крупными, то данная тенденция стимулирует также развитие портовой инфраструктуры в развивающихся странах.

### 3. Экологическая устойчивость: тенденции в судостроительных технологиях

Новые регулирующие положения (см. также главу 5) требуют от судоходного сектора инвестиций в природоохранные технологии, касающиеся таких

**Таблица 2.2** Возрастная структура мирового торгового флота в разбивке по типам судов, по состоянию на 1 января 2015 года (в процентах от общего числа судов и общего дедвейта)

Группы стран и типы судов		0–4 года	5–9 лет	10–14 лет	15–19 лет	20 лет и более	Средний возраст (число лет) 2014 год	Средний возраст (число лет) 2015 год	Изменение в % 2015/2014 годы
Все страны мира: Балкеры	Суда	47,50	18,68	11,12	11,55	11,15	9,07	9,15	-0,09
	Дедвейт	51,88	18,73	10,46	9,94	8,99	8,08	7,98	0,10
	Средний размер судна (т дедвейта)	80 338	73 728	69 145	63 323	59 290			
Все страны мира: Контейнеровозы	Суда	20,94	34,31	17,61	17,55	9,60	10,88	10,70	0,18
	Дедвейт	34,88	34,22	16,58	10,18	4,14	8,23	8,19	0,04
	Средний размер судна (т дедвейта)	74 310	44 487	42 001	25 869	19 235			
Все страны мира: Суда для генеральных грузов	Суда	10,68	14,89	7,70	8,96	57,76	24,86	24,18	0,68
	Дедвейт	22,09	18,86	10,05	10,17	38,83	17,97	17,76	0,21
	Средний размер судна (т дедвейта)	8 297	5 388	6 086	4 885	2 758			
Все страны мира: Нефтяные танкеры	Суда	18,74	21,72	12,69	8,32	38,54	18,37	17,92	0,45
	Дедвейт	29,90	32,59	22,83	10,04	4,64	8,98	8,51	0,47
	Средний размер судна (т дедвейта)	83 196	78 871	95 231	65 702	6 521			
Все страны мира: Прочие типы судов	Суда	16,55	16,87	9,22	8,88	48,48	22,22	21,86	0,36
	Дедвейт	20,41	26,49	12,31	9,16	31,62	15,65	15,30	0,35
	Средний размер судна (т дедвейта)	6 619	8 547	7 574	5 834	3 962			
Все страны мира: Все суда	Суда	14,94	15,64	8,35	7,96	53,12	20,25	19,89	0,35
	Дедвейт	38,71	25,50	14,90	9,92	10,97	9,63	9,41	0,22
	Средний размер судна (т дедвейта)	42 873	30 899	34 042	23 160	6 095			
Развивающиеся страны: Все суда	Суда	20,28	17,71	8,64	9,24	44,12	19,76	19,43	0,33
	Дедвейт	41,55	20,45	10,97	10,98	16,05	10,37	10,20	0,17
	Средний размер судна (т дедвейта)	36 453	21 879	25 241	22 128	6 788			
Развитые страны: Все суда	Суда	20,20	21,02	12,79	11,24	34,76	18,52	18,17	0,35
	Дедвейт	37,46	29,00	17,56	9,10	6,88	8,90	8,65	0,25
	Средний размер судна (т дедвейта)	52 026	39 690	40 847	24 649	7 142			
Страны с переходной экономикой: Все суда	Суда	7,29	7,71	3,68	4,03	77,30	28,82	28,12	0,70
	Дедвейт	20,21	22,70	15,56	12,57	28,97	15,56	15,03	0,53
	Средний размер судна (т дедвейта)	17 659	20 706	27 366	20 029	2 398			

Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе данных, представленных компанией «Кларксон рисерч».

Примечание: Самоходные морские суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более.

аспектов, как сокращение выбросов и отходов и/или обработка балластных вод. Некоторые из этих инвестиций не только способствуют защите окружающей среды, но и могут также привести к снижению затрат в долгосрочной перспективе, например, благодаря повышению топливной экономичности.

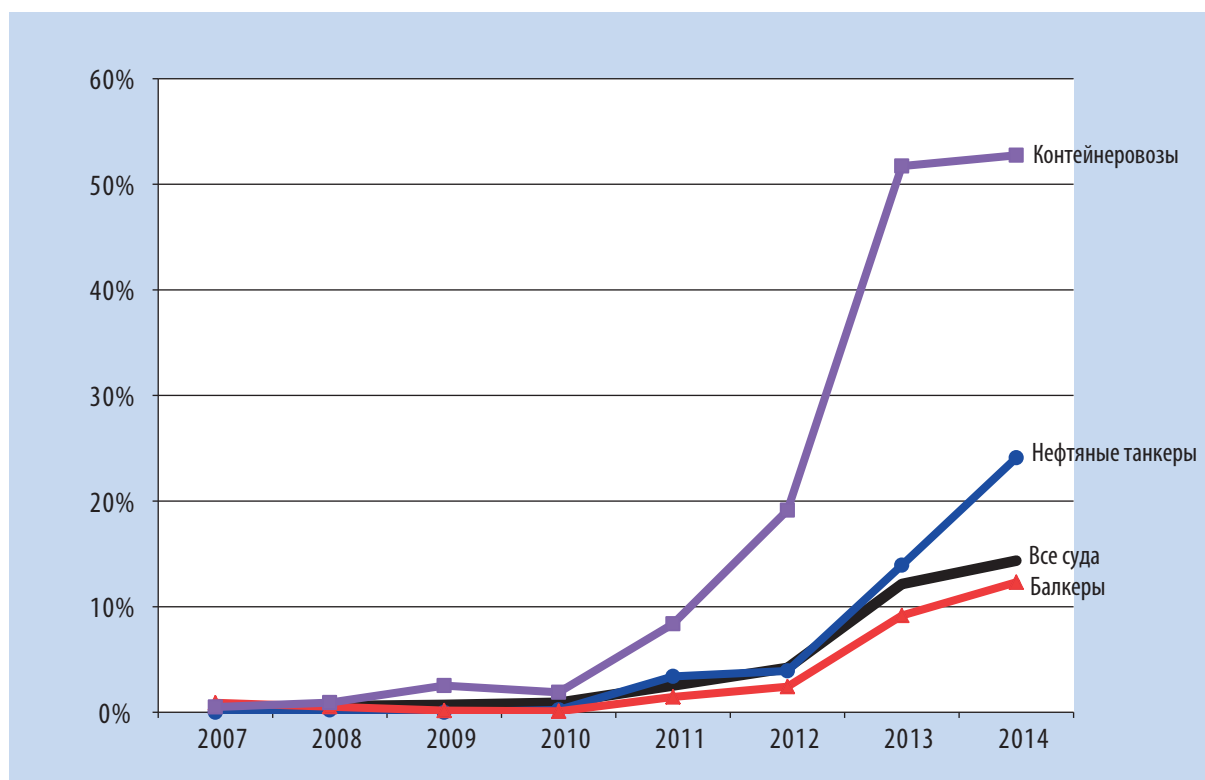
Диаграмма 2.5 иллюстрирует процесс расширения использования систем обработки балластных вод, в которых применяются такие технологии, как ультрафиолетовое излучение, химическая обработка и система фильтрации. Их эффективность зависит от таких факторов, как соленость морской воды, ее температура и мутность (Clarksons Research, 2014a). Более половины новых контейнеровозов, построенных в 2013 и 2014 годах, были оснащены такими системами. В случае других типов судов этот показатель ниже, но также увеличивается.

Все большую обеспокоенность вызывают выбросы от морского транспорта. ИМО приняла более строгие меры в отношении выбросов  $SO_x$  и  $NO_x$ . В случае выбросов  $SO_x$  были установлены новые ограничения на глобальном уровне, а также более жесткие ограничения в РКВ в Европе и Северной Америке.

Среди технологий, обеспечивающих соблюдение нормативов в отношении  $SO_x$ , могут использоваться три основных метода: а) топливо с низким содержанием серы, такое как маловязкое судовое топливо; б) скрубберы для очистки выбрасываемых газов путем вымывания  $SO_x$  морской водой; и с) альтернативные виды топлива, в частности СПГ и, возможно, также биотопливо и метанол.

Решение судовладельца о выборе соответствующей технологии будет зависеть от ряда факторов, включая время нахождения судна в РКВ, показатели расхода топлива судном и его возраст. Установка скруббера на судне оценивается в пределах 2–4 млн. долл. (Clarksons Research, 2014b), и поэтому, как ожидается, большинство судовладельцев перейдут в краткосрочной перспективе на использование маловязкого судового топлива. Лишь в случае судов, работающих главным образом в РКВ, более экономичным вариантом представляется установка скрубберов, поскольку они позволяют использовать обычное тяжелое дизельное топливо, которое дешевле по сравнению с альтернативными видами топлива с низким содержанием серы.

**Диаграмма 2.5** Доля новых судов (по количеству судов), оснащенных системами обработки балластных вод, в разбивке по основным типам судов, 2007–2014 годы



Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе данных, представленных компанией «Кларксон ресерч».  
Примечание: Самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более.



Данные о строительстве новых судов свидетельствуют о том, что большинство судов смогут удовлетворять новым требованиям для РКВ путем перехода в краткосрочной перспективе на топливо с низким содержанием серы, такое как маловязкое судовое топливо. По сообщениям, на небольшой части существующего флота и строящихся судов установлены скрубберы. В частности, их установка оправдана на судах, находящих значительное время в РКВ. В более долгосрочной перспективе по мере дальнейшего снижения допустимого уровня  $SO_x$  на глобальном уровне можно ожидать расширения использования скрубберов в отличие от краткосрочного решения, заключающегося в использовании маловязкого судового топлива (Clarksons Research, 2014b).

Еще одним возможным решением для сокращения выбросов является использование СПГ. В марте 2015 года насчитывалось всего 178 судов, которые использовали или могли бы использовать СПГ в качестве топлива, причем большинство из них являются судами для перевозки СПГ (Clarksons Research, 2015a). Вместе с тем доля судов, использующих СПГ в качестве топлива, увеличивается, и с учетом дальнейшего ужесточения требований в отношении выбросов, можно ожидать, что этот рост продолжится в более долгосрочной перспективе. Использование СПГ в качестве топлива будет также зависеть от соответствующей инфраструктуры для бункеровки судов. В настоящее время такой инфраструктуры не хватает при лишь небольшом количестве установок для заправки СПГ, находящихся главным образом в Северной Европе (Morgan Stanley, 2013).

## **В. ПРИНАДЛЕЖНОСТЬ И ЭКСПЛУАТАЦИЯ МИРОВОГО ФЛОТА**

### **1. Страны, имеющие флот**

Греция по-прежнему обладает крупнейшим флотом, на которую приходится более 16% мирового флота и за которой по этому показателю следуют Япония, Китай, Германия и Сингапур. В общей сложности эти пять стран, располагающие крупнейшим флотом, контролируют более половины мирового тоннажа (по дедвейту) (см. таблицу 2.3). Пять из десяти стран с крупнейшим флотом находятся в Азии, четыре – в Европе и одна – на Американском континенте (Соединенные Штаты).

За последние десять лет Китай, Гонконг (Китай), Республика Корея и Сингапур переместились вверх в списке стран с крупнейшим флотом, тогда как доля Германии, Норвегии и Соединенных Штатов на рынке снизилась по сравнению с 2005 годом.

Среди стран Южной Америки крупнейшим флотом (по дедвейту) по-прежнему располагает Бразилия, за которой по этому показателю следуют Мексика, Чили и Аргентина. Среди африканских стран крупнейший флот у Анголы, за которой следуют Нигерия и Египет (см. также подробную информацию о всех странах, располагающих флотом, в статистической базе данных ЮНКТАД о принадлежности флота: <http://stats.unctad.org/fleetownership>).

В Китае, Индонезии и Российской Федерации насчитывается большое число судов, плавающих под национальным флагом и принадлежащих национальным судовладельцам. Эти суда в основном используются в каботажном судоходстве или в перевозках между островами. Такие рынки, как правило, защищены от иностранной конкуренции и на них вовсе не обязательно распространяются международные правила ИМО. Суда, эксплуатируемые на этих маршрутах, как правило, являются менее крупными и более старыми по сравнению с флотом, обслуживающим международные перевозки.

### **2. Операторы контейнеровозов**

На три крупнейшие компании линейных перевозок, т.е. компании, эксплуатирующие контейнерные суда на регулярных маршрутах, приходится в общей сложности почти 35% общей провозной способности в мировых контейнерных перевозках. Эти три крупнейших перевозчика базируются в Европе (в Дании, Швейцарии и Франции), тогда как большинство других перевозчиков среди крупнейших 20 компаний базируются в Азии и одна компания в Южной Америке («Компания судамерикана де вапорес» (КСАВ) со штаб-квартирой в Сантьяго; эта компания недавно слилась с компанией «Хапаг-Ллойд», штаб-квартира которой находится в Германии) (см. таблицу 2.4). Следует отметить, что примерно половина судов, эксплуатируемых компаниями линейных перевозок, им не принадлежит, а фрахтуется у судовладельцев, которые, вероятно, находятся в третьих странах, например в Германии или Греции.

В этом секторе продолжает усиливаться степень концентрации, чему способствовали недавние слияния компаний КСАВ и «Хапаг-Ллойд» и компаний «Компания чилена де навегасьон интересеаника» и «Гамбург зюд». В начале 2015 года на 10 крупнейших компаний приходилось более 61% мирового контейнерного флота, а 20 крупнейших компаний контролировали 83% всей провозной способности. Все компании, имеющие заказы на новые суда, инвестируют в более крупные суда, поскольку средний

**Таблица 2.3 Принадлежность мирового флота по состоянию на 1 января 2015 года (т дедвейта)**

Место (по дедвейту)	Страна/территория нахождения владельца	Количество судов			Общий дедвейт				
		Национальный флаг	Иностранный флаг	Итого	Национальный флаг	Иностранный флаг	Итого	Иностранный флаг в % от общего дедвейта	Общий дедвейт в % от мирового флота
1	Греция	796	3 221	4 017	70 425 265	209 004 526	279 429 790	74,80%	16,11%
2	Япония	769	3 217	3 986	19 497 605	211 177 574	230 675 179	91,55%	13,30%
3	Китай	2 970	1 996	4 966	73 810 769	83 746 441	157 557 210	53,15%	9,08%
4	Германия	283	3 249	3 532	12 543 258	109 492 374	122 035 632	89,72%	7,04%
5	Сингапур	1 336	1 020	2 356	48 983 688	35 038 564	84 022 252	41,70%	4,84%
6	Республика Корея	775	843	1 618	16 032 807	64 148 678	80 181 485	80,00%	4,62%
7	Гонконг, Китай	727	531	1 258	56 122 972	19 198 299	75 321 271	25,49%	4,34%
8	Соединенные Штаты	789	1 183	1 972	8 731 781	51 531 743	60 263 524	85,51%	3,47%
9	Соединенное Королевство	477	750	1 227	12 477 513	35 904 386	48 381 899	74,21%	2,79%
10	Норвегия	848	1 009	1 857	17 066 669	29 303 873	46 370 542	63,20%	2,67%
11	Китайская провинция Тайвань	117	752	869	4 681 240	40 833 077	45 514 317	89,71%	2,62%
12	Бермудские Острова	5	317	322	289 818	41 932 611	42 222 429	99,31%	2,43%
13	Дания	392	538	930	15 286 153	20 893 511	36 179 664	57,75%	2,09%
14	Турция	576	954	1 530	8 321 506	19 366 264	27 687 770	69,95%	1,60%
15	Монако		260	260		23 929 323	23 929 323	100,00%	1,38%
16	Италия	596	207	803	15 961 983	6 040 199	22 002 182	27,45%	1,27%
17	Индия	697	147	844	14 546 706	7 268 449	21 815 155	33,32%	1,26%
18	Бразилия	228	163	391	3 150 493	17 308 798	20 459 291	84,60%	1,18%
19	Бельгия	87	156	243	7 302 545	12 787 196	20 089 741	63,65%	1,16%
20	Российская Федерация	1 291	448	1 739	5 920 435	12 403 644	18 324 079	67,69%	1,06%
21	Исламская Республика Иран	157	70	227	3 986 804	14 093 340	18 080 144	77,95%	1,04%
22	Швейцария	47	291	338	1 403 668	16 492 768	17 896 436	92,16%	1,03%
23	Индонезия	1 504	153	1 657	12 908 577	4 120 935	17 029 512	24,20%	0,98%
24	Нидерланды	775	445	1 220	6 589 901	10 415 708	17 005 609	61,25%	0,98%
25	Малайзия	466	142	608	8 430 359	7 707 526	16 137 885	47,76%	0,93%
26	Объединенные Арабские Эмираты	95	684	779	472 967	14 845 550	15 318 518	96,91%	0,88%
27	Саудовская Аравия	86	155	241	2 004 631	11 358 349	13 362 980	85,00%	0,77%
28	Франция	180	277	457	3 517 344	7 636 312	11 153 656	68,46%	0,64%
29	Кипр	141	179	320	3 811 947	6 858 661	10 670 608	64,28%	0,62%
30	Вьетнам	786	92	878	6 527 639	1 510 645	8 038 284	18,79%	0,46%
31	Кувейт	42	27	69	5 293 213	2 462 656	7 755 869	31,75%	0,45%
32	Канада	209	139	348	2 743 006	5 004 054	7 747 060	64,59%	0,45%
33	Оман	6	31	37	5 842	7 008 489	7 014 331	99,92%	0,40%
34	Швеция	101	234	335	1 248 460	5 194 955	6 443 415	80,62%	0,37%
35	Катар	56	70	126	888 093	5 471 554	6 359 647	86,04%	0,37%
Всего, 35 стран с крупнейшим флотом		18 410	23 950	42 360	470 985 656	1 171 491 033	1 642 476 689	71,32%	94,69%
Все другие страны		2 962	2 486	5 448	35 004 138	51 845 622	86 849 760	59,70%	5,01%
Прочие суда с неустановленной национальной принадлежностью				717			5 234 918		0,30%
ВСЕ СТРАНЫ МИРА				48 525			1 734 561 367		100,00%

Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе данных, представленных компанией «Кларксон ресерч». Полную информацию о флоте стран см. на веб-сайте <http://stats.unctad.org/fleetownership>.

Примечание: Самоходные морские суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более.

**Таблица 2.4 50 крупнейших компаний линейных перевозок, по состоянию на 1 мая 2015 года  
(количество судов и общая вместимость эксплуатируемых судов в ДФЭ)**

Место	Оператор	Доля на рынке в % (ДФЭ)	ДФЭ	Количество судов	Средний размер судов	Портфель заказов ДФЭ	Портфель заказов, количество судов	Средний размер заказанных судов
1	«Маэрск лайн АС»	13,45	2 526 490	478	5 286	91 080	9	10 120
2	«Медитеррениан шиппинг компани СА» (МСК)	13,22	2 483 979	451	5 508	498 680	36	13 852
3	КМА-КГМ СА	8,00	1 502 417	375	4 006	182 500	16	11 406
4	«Эвергрин марин корпорейшн (Тайвань) лимитед» («Эвергрин лайн»)	5,08	954 280	204	4 678	354 000	23	15 391
5	«КОСКО контейнер лайн лимитед» (КОСКОН)	4,55	854 171	158	5 406	119 500	10	11 950
6	«Чайна шиппинг контейнер лайнз компани лимитед»	4,00	751 507	136	5 526	19 100	1	19 100
7	«Хапаг-Ллойд акциенгезелльшафт»	3,90	732 656	145	5 053	0	-	
8	«Ханджин шиппинг компани лимитед»	3,41	640 490	104	6 159	0	-	
9	«Мицуй ОСК лайнз лимитед» (МОЛ)	3,19	599 772	111	5 403	122 300	6	20 383
10	«АПЛ лимитед»	2,91	545 850	96	5 686	0	-	
11	«Ориент оверсиз контейнер лайн лимитед» (ООКЛ)	2,77	520 328	103	5 052	143 656	8	17 957
12	«Гамбург зюдамериканише дамифшиффартс-гезелльшафт КГ»	2,66	498 902	104	4 797	0	-	
13	«Ниппон юсен кабусики кайся» (НЮК)	2,63	494 953	104	4 759	112 000	8	14 000
14	«Янмин марин транспорт корпорейшн»	2,60	487 771	103	4 736	182 000	13	14 000
15	«Хёндэ мерчен т марин компани лимитед» (ХММ)	2,13	399 791	65	6 151	60 000	6	10 000
16	«Кавасаки кисен кайся лимитед» («К-лайн»)	2,12	397 623	77	5 164	110 960	8	13 870
17	«Пасифик интернешнл лайн (прайвит) лимитед» (ПИЛ)	1,99	374 849	139	2 697	22 905	6	3 818
18	«Юнайтед араб шиппинг компани (САГ)» (ЮАШК)	1,98	372 841	53	7 035	214 300	13	16 485
19	«Зим интегрейтед шиппинг сервисез лимитед»	1,58	296 554	66	4 493	0	-	
20	«Компания судамерикана де вапорес СА» (КСАВ)	1,26	237 567	40	5 939	18 000	2	9 000
21	«Ван хай лайнз лимитед»	1,07	200 970	88	2 284	0	-	
22	«Экс-пресс фидерс»	0,67	126 009	87	1 448	0	-	
23	«МКК транспорт (Сингапур) прайвит лимитед»	0,58	109 662	62	1 769	0	-	
24	«Дельмас»	0,53	99 078	47	2 108	0	-	
25	«СИТК контейнер лайнз компани милитед»	0,41	76 765	63	1 218	14 400	8	1 800
26	«Корея марин транспорт компани лимитед» («КМТК лайн»)	0,40	75 779	46	1 647	5 400	1	5 400

**Таблица 2.4 50 крупнейших компаний линейных перевозок, по состоянию на 1 мая 2015 года  
(количество судов и общая вместимость эксплуатируемых судов в ДФЭ) (продолжение)**

Место	Оператор	Доля на рынке в % (ДФЭ)	ДФЭ	Количество судов	Средний размер судов	Портфель заказов ДФЭ	Портфель заказов, количество судов	Средний размер заказанных судов
27	«Найл дач Африка лайн БВ»	0,40	75 678	29	2 610	0	-	
28	«Юнайтед стейтс милитари силифт команд»	0,36	68 334	58	1 178	0	-	
29	«Компания чилена де навегасон интересеаника СА» (КЧНИ)	0,32	59 906	14	4 279	18 030	2	9 015
30	«ЧНК лайн лимитед»	0,32	59 787	26	2 300	0	-	
31	«Би-Би-Си чартеринг энд лоджистик ГмбХ энд компани КГ»	0,31	57 570	93	619	0	-	
32	«ТС лайнз компани лимитед»	0,31	57 477	36	1 597	0	-	
33	«Сафмарин контейнер лайнз НВ»	0,28	52 638	23	2 289	0	-	
34	«Аркас контейнер ве таши-маджилик АС»	0,28	52 180	36	1 449	5 000	2	2 500
35	«Сиго лайн»	0,27	50 688	22	2 304	0	-	
36	«Симатек шиппинг энд форвардинг ЛЛК»	0,24	45 947	19	2 418	8 700	2	4 350
37	«Синотранс котеинер лайнз компани лимитед» («Сино-лайнз»)	0,23	43 447	36	1 207	16 000	4	4 000
38	«Риджинал контейнер лайнз паблик компани лимитед»	0,23	43 371	29	1 496	0	-	
39	«АНЛ Сингапур прайвит лимитед»	0,22	41 660	12	3 472	0	-	
40	«Гоулд стар лайн лимимед»	0,22	41 474	17	2 440	0	-	
41	«Хафиз дария шипинг компани» («ХДШ лайн»)	0,22	41 337	9	4 593	0	-	
42	«Гримальди груп СпА»	0,21	40 262	41	982	0	-	
43	«Юнифидер АС»	0,20	36 711	37	992	0	-	
44	«Вестфаль-Ларсен шиппинг АС»	0,19	35 151	17	2 068	0	-	
45	«Суайр шиппинг лимитед»	0,18	34 333	24	1 431	0	-	
46	«Сиборд марин лимитед»	0,17	32 358	26	1 245	0	-	
47	«Синокор мерченст марин компани лимитед»	0,17	31 969	32	999	0	-	
48	«Сплитофс беврахтингскантор БВ»	0,17	31 454	36	874	0	-	
49	«Хын-А шиппинг компани лимитед»	0,17	31 332	31	1 011	5 400	3	1 800
50	«Самудера шиппинг лайн лимитед»	0,16	30 995	26	1 192	3 600	2	1 800

Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе данных, представленных агентством «Лloyd лист интеллидженс».

Примечание: Включая все перевозящие контейнеры суда, которые, по имеющейся информации, эксплуатируются компаниями линейного судоходства.

размер судов в портфеле заказов во всех случаях больше среднего размера судов эксплуатируемого флота.

Следует отметить, что стремление к реализации экономики, обусловленной эффектом масштаба, приводит к размещению новых заказов на строительство судов, что в то же время увеличивает опасность избыточного предложения тоннажа. Средний размер судна в общем портфеле заказов на новые суда у 15 крупнейших компаний превышает 10 000 ДФЭ, что в два раза больше по сравнению со средним размером судов в существующем флоте каждой компании. Лишь немногие компании, не входящие в список 20 крупнейших перевозчиков, разместили новые заказы, причем эти заказы на гораздо менее крупные суда.

Необходимость функционирования в условиях избыточного предложения все чаще приводит к налаживанию более широкого сотрудничества между компаниями линейного судоходства на всех маршрутах, что означает предложение все более однородных услуг. В результате компаниям данного сектора сложно обеспечить дифференциацию услуг, поскольку контейнерные перевозки предполагают весьма стандартизированные услуги и этим компаниям редко удается добиться дифференциации услуг с точки зрения их качества.

Тенденции к увеличению размеров судов и расширению практики слияний и сотрудничества в целом наблюдаются также на отдельных маршрутах и рынках, что более подробно анализируется в следующем разделе, посвященном распределению контейнерного флота.

## **С. РАСПРЕДЕЛЕНИЕ КОНТЕЙНЕРНОГО ФЛОТА И ОБСЛУЖИВАНИЕ ЛИНЕЙНЫМ СУДОХОДСТВОМ**

С 2004 года индекс обслуживания линейным судоходством (ИОЛС), рассчитываемый ЮНКТАД, служит показателем, характеризующим доступ каждой прибрежной страны к глобальной сети линейных перевозок, т.е. к сети регулярных морских перевозок контейнерных грузов. Полные временные ряды данных в электронном формате содержатся в базе данных ЮНКТАДстат (<http://stats.unctad.org/lsci>). ИОЛС рассчитывается по следующим пяти компонентам, отражающим использование контейнеровозов компаниями линейного судоходства для обслуживания портов захода соответствующей страны: а) количество судов; б) их общая контейнероёмкость;

с) число компаний, осуществляющих перевозки на судах, оператором которых они являются; д) количество осуществляемых рейсов; и е) размер (в ДФЭ) самого крупного используемого судна.

Наиболее высокий показатель ИОЛС у Китая, за которым следуют Сингапур, Гонконг (Китай), Республика Корея, Малайзия и Германия. Среди африканских стран наилучшее транспортное сообщение имеет Марокко, Египет и Южная Африка, что отражает их географическое положение по углам Африканского континента. В Латинской Америке наиболее высокий показатель ИОЛС у Панамы, что объясняется существованием Панамского канала и нахождением страны на перекрестке основных маршрутов Восток–Запад и Север–Юг, за которой по данному показателю следуют Мексика, Колумбия и Бразилия. Все десять стран с самым низким уровнем ИОЛС являются островными государствами, что связано с низким объемом их торговли и удаленностью.

Уровень ИОЛС страны определяется не только объемом ее торговли, но и во все большей мере ее положением в рамках глобальной сети линейных перевозок. О важном значении перевалочных центров свидетельствует их высокий уровень развития транспортных связей, несмотря на сравнительно небольшой объем торговли, что видно на примере Ямайки, Марокко, Панамы и Шри-Ланки. Центральное положение этих стран в рамках глобальной сети имеет важнейшее значение для регионов, в которых они находятся, поскольку они обеспечивают хорошее транспортное сообщение, не ограничивающееся традиционными прямыми маршрутами.

Лишь 17–18% пар стран связаны между собой прямыми маршрутами, тогда как двусторонние контейнерные перевозки между всеми остальными парами стран осуществляются через по крайней мере один перевалочный пункт (Fugazza et al., 2013; Fugazza, 2015). На многих маршрутах все большее распространение получают перевалочные операции, которые широко используются судоходными компаниями для обеспечения экономики, обусловленной эффектом масштаба, и увеличения количества обслуживаемых пунктов, и поскольку перевалочные операции стали весьма эффективными и переправка контейнеров с одного маршрута на другой зачастую занимает несколько часов, такая практика широко признается и клиентами.

Исследования ЮНКТАД, проведенные с помощью недавно разработанного ЮНКТАД индекса обслуживания линейным судоходством в двустороннем сообщении (ИОЛСДС) (<http://stats.unctad.org/lbsci>) (по



состоянию на 15 июля 2015 года)), свидетельствуют о том, что отсутствие прямого морского сообщения с торговым партнером связано с более низким объемом экспорта. В частности, согласно оценкам, такая зависимость находится в диапазоне от –42% до –55%. Анализ влияния, связанного с количеством перевалочных операций, необходимых для транспортного сообщения между парами стран, свидетельствует о том, что каждая дополнительная перевалочная операция связана со снижением на 20–25% объема экспорта. Полученные результаты указывают также на то, что при отсутствии показателя двустороннего сообщения между парами стран влияние расстояния между ними на их двусторонний экспорт, по всей видимости, переоценивается в статистических оценках (Fugazza, 2015).

Анализ уровня развития транспортного сообщения с точки зрения двусторонней торговли показывает, что наибольшая провозная способность существует на региональных маршрутах. Двусторонние перевозки позволяют также лучше проанализировать уровень конкуренции. Так, из всех 11 650 двусторонних транспортных маршрутов, в том числе с возможными перевалочными операциями, лишь в 32% случаев на рынке присутствуют пять или более операторов. В случае остальных 68% маршрутов конкуренция носит ограниченный характер, поскольку число компаний, предлагающих соответствующие услуги, не превышает четырех. Это особенно касается малых стран и островных государств. Наиболее сильная конкуренция на прямых маршрутах контейнерных перевозок наблюдается на региональных маршрутах в Азии и Европе. В частности, 51 компания линейного судоходства эксплуатирует суда на маршрутах, непосредственно связывающих Сингапур с малазийскими портами, 46 компаний предлагают прямые рейсы между Китаем и Республикой Корея и 44 перевозчика обеспечивают прямое сообщение между Нидерландами и Соединенным Королевством (см. таблицу 2.5).

Диаграмма 2.6 также иллюстрирует процесс концентрации в линейном судоходстве. Если общая контейнеровместимость судов в расчете на компанию-перевозчика и на страну возросла в три раза в 2004–2015 годах, то среднее число компаний-перевозчиков в расчете на страну сократилось на 29%. Обе тенденции отражают две стороны одной медали: по мере роста размера судов и усилий, предпринимаемых компаниями для достижения экономии, обусловленной эффектом масштаба, на отдельных рынках остается все меньше компаний. Перед директивными органами стоит сложная задача, заключающаяся, с одной стороны, в поддержке

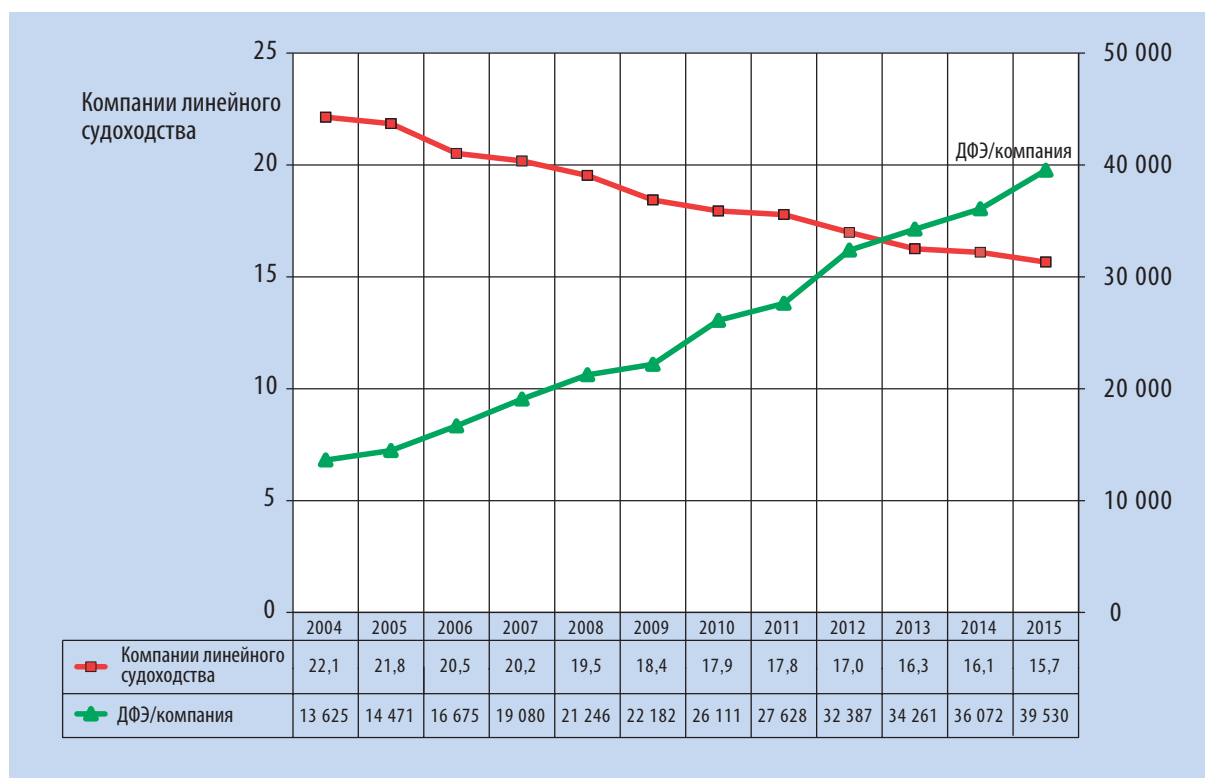
технологического прогресса и усилий по экономии затрат, например с помощью экономии, обусловленной эффектом масштаба, а, с другой стороны, в обеспечении достаточной конкуренции, с тем чтобы выгодами, связанными с экономией затрат, могли действительно воспользоваться клиенты, а именно импортеры и экспортеры.

**Таблица 2.5** Использование контейнеровозов на отдельных маршрутах, 1 мая 2015 года

<i>Прямые рейсы</i>	<i>Количество компаний (операторы судов)</i>	<i>Крупнейшее судно (ДФЭ)</i>
Малайзия – Сингапур	51	15 908
Китай – Республика Корея	46	19 224
Нидерланды – Соединенное Королевство	44	19 224
Китай – Япония	39	13 092
Германия – Нидерланды	36	19 224
Китай – Сингапур	35	15 908
Япония – Республика Корея	35	10 000
Аргентина – Бразилия	23	9 700
Китай – Соединенные Штаты	23	13 360
Панама – Соединенные Штаты	21	5 116
Китай – Германия	19	19 224
Кот д'Ивуар – Нигерия	19	8 540
Чили – Перу	18	10 000
Китай – Южная Африка	16	10 000
Объединенная Республика Танзания – Мозамбик	6	3 091
Кения – Малайзия	5	3 108
Коморские Острова – Объединенные Арабские Эмираты	3	2 226
Фиджи – Австралия	3	2 742
Доминика – Соединенные Штаты	1	600
Япония – Маршалловы острова	1	970

Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе данных, представленных агентством «Ллойдс лист интеллидженс».

**Диаграмма 2.6** Присутствие компаний линейного судоходства: среднее число компаний в расчете на одну страну и средняя контейнероёмкость используемых судов (в ДФЭ) в расчете на одну компанию и на страну, 2004–2015 годы



Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе данных, представленных агентством «Ллойдс лист интеллидженс».

## D. РЕГИСТРАЦИЯ СУДОВ

По состоянию на 1 января 2015 года самый крупный флот по флагу регистрации был у Панамы, Либерии и Маршалловых Островов. В общей сложности на них приходилось 41,8% мирового тоннажа, при этом в 2014 году существенно возрос флот Маршалловых Островов (более чем на 13%) (см. таблицу 2.6). Более трех четвертей мирового флота зарегистрировано в развивающихся странах (см. таблицу 2.7), включая многочисленные открытые регистры, т.е. регистры, не требующие, чтобы судовладелец базировался в той же стране, в которой зарегистрировано судно. Общий тоннаж судов, зарегистрированных под иностранным флагом (в случае которых национальная принадлежность судовладельца отличается от флага страны, под которым плавают судно), составляет 71% мирового флота (см. также таблицу 2.3 выше).

В связи с указанными данными следует иметь в виду, что некоторые регистры используют услуги внешних подрядчиков для осуществления части своих операций, и поэтому не все поступления остаются

у государства флага. Вместе с тем для ряда развивающихся стран предоставление услуг в качестве государств флага превратилось в важный источник доходов.

Исторически судовладельцы начали регистрировать свои суда в иностранных открытых регистрах в 1970-х годах или даже еще раньше, что, возможно, отчасти объяснялось менее жесткими требованиями к безопасности и экологическими требованиями в таких регистрах. В настоящее время между открытыми и национальными регистрами нет повсеместных различий в том, что касается ратификации и применения соответствующих международных конвенций. Как следует из сравнительной таблицы, составленной Международной палатой судоходства, среди наилучших и наихудших поставщиков услуг есть как национальные, так и открытые регистры (International Chamber of Shipping, 2014). Среди 35 флагов регистрации с наиболее крупным зарегистрированным флотом самый молодой флот у таких регистров, как Гонконг (Китай), Маршалловы Острова и Сингапур.

**Таблица 2.6 35 флагов регистрации с наиболее крупным зарегистрированным флотом, по состоянию на 1 января 2015 года (т дедвейта)**

Флаг регистрации	Количество судов	Доля в процентах от мирового флота по количеству судов	Общий дедвейт (тыс. т)	Доля в процентах от мирового флота (дедвейт)	Доля в процентах нарастающим итогом (дедвейт)	Средний размер судна т дедвейта	Темпы роста дедвейта в процентах 2015/2014
Панама	8 351	9,33	352 192	20,13	20,13	44 052	0,91
Либерия	3 143	3,51	203 832	11,65	31,79	65 018	0,31
Маршалловы Острова	2 580	2,88	175 345	10,02	41,81	67 990	13,32
Гонконг (Китай)	2 425	2,71	150 801	8,62	50,43	63 575	6,47
Сингапур	3 689	4,12	115 022	6,58	57,01	33 830	8,52
Мальта	1 895	2,12	82 002	4,69	61,70	43 898	8,69
Греция	1 484	1,66	78 728	4,50	66,20	63 286	4,45
Багамские Острова	1 421	1,59	75 779	4,33	70,53	54 322	2,54
Китай	3 941	4,41	75 676	4,33	74,85	20 756	-1,28
Кипр	1 629	1,82	33 664	1,92	76,78	32 000	3,96
Остров Мэн	1 079	1,21	23 008	1,32	78,09	55 441	-2,28
Япония	5 224	5,84	22 419	1,28	79,38	5 558	7,47
Норвегия	1 558	1,74	20 738	1,19	80,56	15 339	-1,20
Италия	1 418	1,58	17 555	1,00	81,57	14 556	-11,22
Соединенное Королевство	1 865	2,08	17 103	0,98	82,54	16 059	-0,35
Республика Корея	673	0,75	16 825	0,96	83,51	10 099	-3,13
Дания	7 373	8,24	16 656	0,95	84,46	26 606	13,94
Индонезия	1 604	1,79	15 741	0,90	85,36	3 681	2,29
Индия	1 174	1,31	15 551	0,89	86,25	10 157	-1,39
Антигуа и Барбуда	650	0,73	12 753	0,73	86,98	10 909	-3,45
Германия	3 561	3,98	12 693	0,73	87,70	22 230	-11,69
Соединенные Штаты	1 613	1,80	12 683	0,73	88,43	6 089	2,59
Объединенная Республика Танзания	1 313	1,47	11 703	0,67	89,10	46 256	-1,54
Бермудские Острова	1 245	1,39	11 511	0,66	89,75	71 946	2,69
Малайзия	1 777	1,99	9 232	0,53	90,28	6 793	-0,95
Турция	2 471	2,76	8 820	0,50	90,79	8 181	-2,64
Нидерланды	1 412	1,58	8 651	0,49	91,28	7 536	0,34
Бельгия	756	0,85	8 609	0,49	91,77	45 548	21,96
Вьетнам	674	0,75	7 351	0,42	92,19	4 499	0,81
Российская Федерация	963	1,08	7 221	0,41	92,60	2 974	2,45
Франция	670	0,75	6 882	0,39	93,00	16 042	-8,85
Филиппины	646	0,72	6 850	0,39	93,39	6 149	6,19
Кувейт	765	0,86	5 440	0,31	93,70	40 002	37,91
Таиланд	749	0,84	5 070	0,29	93,99	7 636	0,86
Китайская провинция Тайвань	586	0,66	4 829	0,28	94,27	18 431	8,05
<b>Итого: 35 флагов регистрации</b>	<b>72 377</b>	<b>80,90</b>	<b>1 648 937</b>	<b>94,27</b>	<b>94,27</b>	<b>27 697</b>	<b>3,53</b>
<b>Все страны мира</b>	<b>89 464</b>	<b>100,00</b>	<b>1 749 222</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>22 757</b>	<b>3,54</b>

Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе данных, представленных компанией «Кларксон ресерч».

Примечание: Самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более; флаги регистрации перечислены в порядке убывания совокупного дедвейта. Полный список всех стран см. на веб-сайте <http://stats.unctad.org/fleet> (по состоянию на 19 сентября 2015 года).

**Таблица 2.7** Распределение провозной способности различных типов судов в тоннах дедвейта по группам стран их регистрации, январь 2015 года (данные по состоянию на начало года, в процентах от совокупного дедвейта, годовые темпы роста в процентных пунктах указаны курсивом)

	<i>Весь флот</i>	<i>Нефтяные танкеры</i>	<i>Балкеры</i>	<i>Суда для генеральных грузов</i>	<i>Контейнеровозы</i>	<i>Прочие суда</i>
<b>Все страны мира</b>	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
<b>Развитые страны</b>	22,70	26,26	17,82	28,38	26,81	25,75
	<i>-0,02</i>	<i>-0,09</i>	<i>-0,05</i>	<i>-0,02</i>	<i>0,54</i>	<i>-0,08</i>
<b>Страны с переходной экономикой</b>	0,71	0,78	0,26	5,35	0,03	1,22
	<i>0,00</i>	<i>0,01</i>	<i>0,01</i>	<i>-0,03</i>	<i>0,00</i>	<i>0,01</i>
<b>Развивающиеся страны</b>	76,36	72,91	81,90	65,41	73,14	71,45
	<i>0,03</i>	<i>0,08</i>	<i>0,06</i>	<i>-0,05</i>	<i>-0,55</i>	<i>0,05</i>
<b>В том числе:</b>						
<b>Африка</b>	13,14	17,18	9,98	5,96	20,19	9,93
	<i>-0,46</i>	<i>-0,25</i>	<i>-0,44</i>	<i>0,06</i>	<i>-1,11</i>	<i>-0,51</i>
<b>Америка</b>	26,74	20,68	31,93	22,57	19,75	31,53
	<i>-0,68</i>	<i>-0,24</i>	<i>-0,63</i>	<i>-0,76</i>	<i>-2,24</i>	<i>-0,66</i>
<b>Азия</b>	26,05	21,46	29,46	33,92	28,00	18,92
	<i>0,27</i>	<i>-0,07</i>	<i>-0,10</i>	<i>0,67</i>	<i>2,27</i>	<i>-0,08</i>
<b>Океания</b>	10,42	13,60	10,53	2,95	5,20	11,07
	<i>0,85</i>	<i>1,10</i>	<i>0,87</i>	<i>0,03</i>	<i>0,74</i>	<i>0,76</i>
<b>Суда неизвестной регистрации и другие флаги</b>	0,24	0,05	0,01	0,86	0,02	1,57
	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>-0,03</i>	<i>0,10</i>	<i>0,01</i>	<i>0,02</i>

Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе данных, представленных компанией «Кларксон рисерч».

Примечание: Самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более.

Регистры с хорошей репутацией, как правило, характеризуются гораздо более молодым флотом, и они пристально следят за тем, чтобы судовладельцы соблюдали международные требования. Они заинтересованы в том, чтобы суда, плавающие под их флагом, не становились объектом претензий со стороны контролирующих органов государства порта, что может сделать их флаг менее привлекательным для судовладельцев. Именно такие «хорошие» регистры фактически и заинтересованы в том, чтобы экологические требования и требования безопасности были жесткими и строго соблюдались, поскольку это еще больше осложнит проблемы для судовладельцев и регистров с более старыми судами, находящимися в худшем состоянии.

Интересно отметить, что некоторые из основных открытых регистров находятся в МОРАГ. Эти регистры вдвойне заинтересованы в содействии принятию жестких регулирующих требований, например в

рамках ИМО. Например, установление более низких глобальных пороговых уровней для выбросов CO<sub>2</sub> способствовало бы дальнейшему усилению конкурентных преимуществ этих регистров, в которых уже зарегистрированы более современные и молодые суда. Это также способствовало бы смягчению последствий изменения климата, что имеет важнейшее значение для многих островных стран.

## **Е. СУДОСТРОЕНИЕ, СДАЧА СУДОВ НА СЛОМ И НОВЫЕ ЗАКАЗЫ**

### **1. Поставки новых судов**

В 2014 году общий тоннаж мирового флота увеличился на 42 млн. бр.-рег. т в результате спуска на воду судов общей вместимостью тоннажем почти 64 млн. бр.-рег. т и отправки на слом судов совокупным тоннажем примерно 22 млн. бр.-рег. тонн.

Таблица 2.8 Поставки новых судов: основные типы судов и страны постройки, 2014 год (тыс. бр.-рег. т)

	Китай	Республика Корея	Япония	Филиппины	Остальные страны мира	Все страны мира
Нефтяные танкеры	2 896	4 781	891		466	9 034
Балкеры	13 304	1 588	10 791	869	167	26 719
Суда для генеральных грузов	585	329	199		372	1 485
Контейнеровозы	4 986	9 135	188	995	735	16 039
Суда для сжиженных газов	119	3 528	666		14	4 328
Танкеры для химических продуктов	113	185	188		57	543
Суда снабжения морских платформ	714	1 485	51		956	3 206
Паромы и пассажирские суда	92	5	27		767	892
Другие суда	42	835	391		147	1 415
<b>Итого</b>	<b>22 851</b>	<b>21 872</b>	<b>13 392</b>	<b>1 865</b>	<b>3 682</b>	<b>63 662</b>

Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе данных, представленных компанией «Кларксон рисерч».

Примечание: Самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более. Более подробные данные о других странах постройки судов имеются на веб-сайте <http://stats.unctad.org/shipbuilding>.

В 2014 году более 91% нового тоннажа мирового флота (в брутто-регистрационных тоннах) было построено в трех странах, а именно в Китае (35,9%), Республике Корея (34,4%) и Японии (21,0%), при этом на китайских судостроительных верфях строятся в основном балкеры, а также контейнеровозы и танкеры, в Республике Корея строятся главным образом контейнеровозы и

нефтяные танкеры, а Япония специализируется в основном на строительстве балкеров.

Для удовлетворения спроса на более экологичные суда судостроительные предприятия, судовладельцы и неправительственные технические органы, такие как классификационные общества, все более

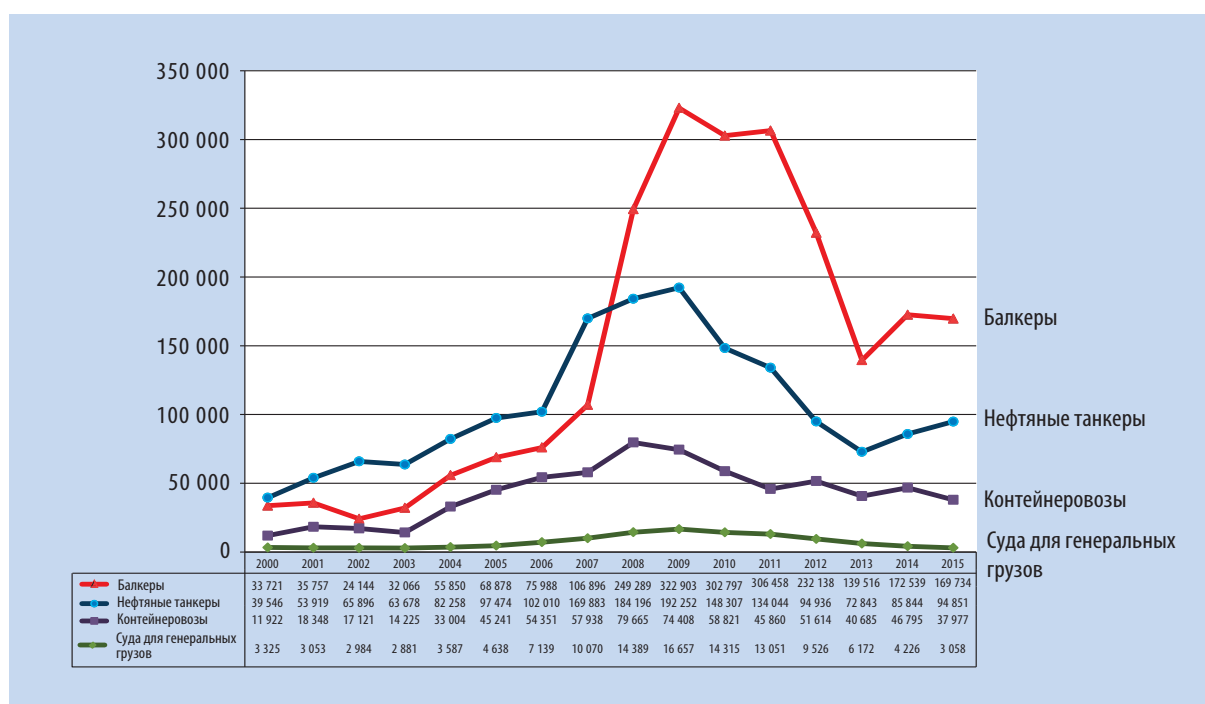
Таблица 2.9 Тоннаж судов, проданных, согласно сообщениям, на слом, в разбивке по основным типам судов и странам разборки, 2014 год (тыс. бр.-рег. т)

	Индия	Китай	Бангладеш	Пакистан	Турция	Неизвестные предприятия Индийского полуострова	Прочие неизвестные предприятия	Все страны мира
Нефтяные танкеры	393	827	368	2 227	86	160	420	4 482
Балкеры	1 576	2 771	2 888	1 458	151	111	143	9 098
Суда для генеральных грузов	719	301	313	65	349		259	2 008
Контейнеровозы	3 455	777	303	32	63		139	4 769
Суда для сжиженных газов	215	8	62		28		29	342
Танкеры для химических продуктов	136	3	10	13	34		1	196
Суда снабжения морских платформ	127	6	199	331	9		26	697
Паромы и пассажирские суда	74	13	19		67		22	194
Другие суда	270	168	106		53		12	609
<b>Итого</b>	<b>6 965</b>	<b>4 873</b>	<b>4 269</b>	<b>4 127</b>	<b>839</b>	<b>271</b>	<b>1 051</b>	<b>22 394</b>

Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе данных, представленных компанией «Кларксон рисерч».

Примечание: Самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более. Более подробные данные о других странах разборки судов на слом имеются на веб-сайте <http://stats.unctad.org/shipscraping>.



**Диаграмма 2.7**    **Мировой объем заказов на новые суда, 2000–2015 годы (тыс. т дедвейта)**


Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе данных, представленных компанией «Кларксон ресерч».

Примечание: Самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более; данные по состоянию на начало года.

активно сотрудничают между собой в разработке новых технологий и экосудов. В частности, в последние годы классификационные общества занимаются изучением использования альтернативных видов энергии на судах, включая энергию ветра и солнечную энергию.

## 2. Сдача судов на слом

Сдача судов на слом помогает снизить избыточное предложение тоннажа и стимулирует модернизацию флота, в том числе с экологической точки зрения, поскольку на разборку отправляются, как правило, суда с более высоким расходом топлива и менее экологичные с точки зрения выбросов. Правительство Китая продлило программу субсидирования, поощряющую судоходные компании отправлять на слом старые суда. Эта программа, которая начала осуществляться в 2013 году, предусматривает финансовые стимулы для судовладельцев в целях замены старых судов более новыми и экологичными судами (Reuters, 2015).

На страны Южной Азии (Бангладеш, Индию и Пакистан) и Китай приходится более 90% мирового рынка разборки судов на слом. Кроме того, на этом

рынке наблюдается определенная специализация, в частности большинство контейнеровозов разбирается в Индии, тогда как Бангладеш и Китай закупают на разборку в основном балкеры, а Пакистан специализируется главным образом на разборке нефтяных танкеров.

Сектор разборки судов на слом сам является объектом пристального внимания с точки зрения воздействия, оказываемого на окружающую среду, в частности это касается метода «выбрасывания» судов на берег, который используется в Южной Азии и который, как правило, наносит ущерб местной окружающей среде и применяется обычно без принятия надлежащих мер для охраны здоровья и обеспечения безопасности. Осуществляемые проекты направлены на разработку безопасных и экологичных методов утилизации судов в целях совершенствования соответствующих норм и тем самым устойчивого развития отрасли (IMO, 2015).

## 3. Заказы на новые суда

В начале 2015 года мировой портфель заказов на новые суда был гораздо меньше по сравнению с пиковым уровнем 2008–2009 годов. В 2014 году объем

заказов сократился на большинство типов судов, за исключением нефтяных танкеров. Те, кто все же разместил новые заказы, руководствовались двумя основными причинами: во-первых, они ожидают, что будущий спрос будет расти достаточной быстро, чтобы могли быть задействованы новые суда; и, во-вторых, новые суда являются более экономичными по расходу топлива и менее загрязняющими. Необходимость соблюдения новых регулирующих положений, нацеленных на достижение долгосрочной экологической устойчивости в международном судоходстве, выступает дополнительным стимулом для судовладельцев, побуждающим их замещать старые суда новым тоннажем. В апреле 2015 года объем заказов на контейнеровозы составлял 18% существующего флота, что является самым низким уровнем заказов за последние 10 лет (Clarksons Research, 2015b).

#### 4. Перспективы

Экономические и нормативно-правовые стимулы будут и впредь подталкивать отдельных судовладельцев осуществлять инвестиции в модернизацию своего флота. Без отправки на слом более старых судов это приведет к дальнейшему росту избыточного тоннажа на мировом рынке, что будет продолжать оказывать понижающее воздействие на тарифы и фрахтовые ставки (см. также главу 3). Установление более жестких экологических нормативов в сочетании с низкими тарифами и фрахтовыми ставками должно способствовать дальнейшей отправке более старых судов на слом, что не только поможет уменьшить избыточное предложение тоннажа на рынке, но и будет содействовать снижению глобального экологического воздействия от судоходства.

## СПРАВОЧНАЯ ЛИТЕРАТУРА

- Clarksons Research (2014a). *World Fleet Monitor*. January.
- Clarksons Research (2014b). *World Fleet Monitor*. November.
- Clarksons Research (2015a). *World Fleet Monitor*. March.
- Clarksons Research (2015b). *Container Intelligence Monthly*. April.
- Fugazza M (2015). Maritime connectivity and trade. UNCTAD Policy Issues in International Trade and Commodities No. 70. Geneva.
- Fugazza M, Hoffmann J and Razafinombana R (2013). Building a data set for bilateral maritime connectivity. UNCTAD Policy Issues in International Trade and Commodities No. 61. Geneva.
- IMO (2015): Recycling of ships. Имеется на веб-сайте <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/ShipRecycling/Pages/Default.aspx> (по состоянию на 13 июля 2015 года).
- International Chamber of Shipping (2014). Shipping industry flag State performance table 2014–2015. Имеется на веб-сайте <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/resources/policy-tools/ics-shipping-industry-flag-state-performance-table-2014-15.pdf?sfvrsn=10> (по состоянию на 13 июля 2015 года).
- Lloyd's List Intelligence – Containers* (2015). Имеется на веб-сайте <http://www.lloydslistintelligence.com/lint/containers/index.htm> (по состоянию на 1 мая 2015 года).
- Morgan Stanley (2013). Maritime industries. Eco ships: Fuel savings alone do not justify investing in newbuilds. Morgan Stanley Research. 26 August.
- Reuters (2015). UPDATE 1 – China extends ship scrapping subsidy programme to end-2017. Industries. 23 June. Имеется на веб-сайте <http://www.reuters.com/article/2015/06/23/china-shipping-idUSL3N0Z91FB20150623> (по состоянию на 28 июня 2015 года). UNCTADstat – Fleet ownership. См. веб-сайт <http://stats.unctad.org/fleetownership> (по состоянию на 1 июля 2015 года).
- UNCTADstat – Fleet ownership. См. веб-сайт <http://stats.unctad.org/fleetownership> (по состоянию на 1 июля 2015 года).

## ПРИМЕЧАНИЕ

<sup>1</sup> Базовые данные о мировом флоте для главы 2 были получены от компании «Кларксон рисерч», Лондон. Авторы проведенного ЮНКТАД анализа учитывают все самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более, включая оффшорные буровые суда и плавучие установки для добычи, хранения и отгрузки нефти, а также флоты Соединенных Штатов Америки и Канады в системе Великих озер, которые в силу исторических причин в предыдущих выпусках *Обзора морского транспорта* не учитывались. Исключены военные суда, яхты, суда внутреннего водного транспорта, рыболовные суда и оффшорные стационарные и мобильные платформы и баржи. По судам основных типов (нефтяным танкерам, балкерам, контейнеровозам и судам для генеральных грузов) изменений в сравнении с предыдущими выпусками *Обзора морского транспорта* нет. В категории «прочих» судов в новых данных учитывается меньше судов (ранее включались рыболовные суда с небольшой грузовой провозной способностью) и несколько более крупный тоннаж, что объясняется включением судов, используемых для оффшорных перевозок и хранения. В целях обеспечения полной сопоставимости данных за 2015 год с данными за четыре предыдущих года ЮНКТАД обновила имеющиеся в онлайн-режиме данные о флотах за 2011–2015 годы, применяя при этом одни и те же критерии (см. <http://stats.unctad.org/fleet>). Как и в предыдущие годы, данные о принадлежности флота охватывают только суда вместимостью 1 000 бр.-рег. т и более, поскольку зачастую сведений о реальной принадлежности более мелких судов нет. Более подробную информацию о принадлежности флота см. на веб-сайте <http://stats.unctad.org/fleetownership>.

# 3

## ФРАХТОВЫЕ СТАВКИ И ЗАТРАТЫ НА МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

*Развивающиеся страны, в особенности в Африке и Океании, платят в среднем на 40–70% больше за международные перевозки своих импортных грузов, чем развитые страны. Это объясняется прежде всего несбалансированностью торговли стран этих регионов, задержками в осуществлении реформ в области портов и упрощения процедур торговли, а также более низким объемом торговли и худшим морским сообщением. Директивные органы могут частично исправить такое положение с помощью инвестиций и реформ, в особенности в том, что касается морских портов, систем транзитных перевозок и таможенных администраций стран региона.*

*Ставки тарифов в контейнерных перевозках оставались неустойчивыми на протяжении 2014 года, при этом, однако, наблюдались неодинаковые тенденции на различных направлениях перевозок. Фундаментальные показатели рынка не претерпели существенных изменений, несмотря на увеличение мирового спроса на контейнерные морские перевозки. В основном это было связано с постоянным предложением тоннажа, оказывавшим неизменное давление на рыночные ставки в результате ввода в эксплуатацию очень крупных судов на магистральных маршрутах и переводом менее крупных судов на другие направления перевозок. Рынок танкерного тоннажа, включающий перевозки сырой нефти, нефтепродуктов и химических продуктов, характеризовался в 2014 году и начале 2015 года столь же неустойчивой конъюнктурой. Для рынка балкерного тоннажа 2014 год оказался еще одним трудным годом в связи с сохраняющейся избыточной провозной способностью и неопределенными перспективами спроса на тоннаж. Уровень доходов в секторе сухогрузного тоннажа снизился на 5% по сравнению с 2013 годом до в среднем 9 881 долл. в день в 2014 году. Низкий уровень доходности отразился на финансовом состоянии судовладельцев, и несколько компаний объявили о своем банкротстве.*

## А. ФАКТОРЫ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ СТОИМОСТЬ МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ

Директивные органы и грузоотправители заинтересованы в понимании факторов, определяющих затраты на международные морские перевозки. Морским транспортом перевозится более 80% грузов мировой торговли по физическому объему (и примерно 90% объема международной торговли развивающихся стран), и понимание причин, объясняющих различия в затратах на международные перевозки грузов, может помочь выявить возможные области для принятия мер директивными органами. Проведенные в последнее время обширные исследования позволили выявить основные факторы, объясняющие различия в транспортных издержках (см. Cullinane et al., 2012; ECLAC, 2002; Sourdin and

Pomfret, 2012; и Wilmsmeier, 2014; а также справочную литературу, упомянутую в этих публикациях).

На диаграмме 3.1 показаны семь групп определяющих факторов, которые будут рассмотрены в настоящем разделе с анализом возможных мер, которые могли бы быть приняты директивными органами для снижения затрат на международные морские перевозки.

В последние годы директивные органы и деловые круги все чаще включают критерии экологической устойчивости в свои планы, политику и структуры, причем не только в ответ на глобальные вызовы, связанные с необходимостью снижения выбросов и уменьшения экологического воздействия, но и в качестве средства, способствующего экономии энергии и более эффективному распределению имеющихся ресурсов. Конкретные направления действий

Диаграмма 3.1. Факторы, определяющие стоимость морской перевозки





могут включать разработку топливоэффективных судов, повышение энергоэффективности, перестройку транспортной архитектуры и сетей, адаптацию и развитие надлежащей инфраструктуры, переосмысление и оптимизацию операционных процедур в логистике грузовых перевозок, внедрение новых технологий и расширение использования информационно-коммуникационной технологии и «умных» транспортных систем.

## 1. Упрощение процедур торговли и перевозок

Сокращение сроков ожидания для судов и их грузов в морских портах непосредственно сказывается на затратах, связанных с торговлей. Во-первых, для грузоотправителей это означает сокращение затрат, связанных с поддержанием товарных запасов в виде грузов, находящихся в пути к месту конечного назначения. По оценкам, каждый дополнительный день нахождения груза в пути равнозначен адвалорной ставке тарифа в размере 0,6–2,1% (Hummels and Schaur, 2013). Во-вторых, время ожидания оборачивается также соответствующими издержками для перевозчика, которые в конечном счете перекладываются на клиента в виде более высоких транспортных сборов. По оценкам, приведенным в публикации Wilmsmeier et al. (2006), снижение на 10% времени, необходимого для прохождения таможенного оформления, означает снижение затрат на морские перевозки примерно на 0,5%.

Для сокращения сроков ожидания и повышения эффективности логистических систем стран по другим аспектам могут использоваться различные меры по упрощению процедур торговли. Как отмечается в публикации UNCTAD (2015), наблюдается особенно сильная статистическая корреляционная зависимость между транспарентной публикацией информации по вопросам, связанным с торговлей (что относится к мерам, упомянутым в статье 1 СУПТ ВТО), а также упрощением и сокращением таможенных формальностей (что относится к мерам, указанным в статье 10 СУПТ ВТО) и рейтингом страны по международным показателям эффективности логистических систем, таким как разработанный Всемирным банком индекс эффективности логистики (см. диаграмму 3.2).

## 2. Эксплуатационные издержки судов

Технологический прогресс способствовал неизменному снижению эксплуатационных издержек судов на протяжении десятилетий. Повышение топливной

эффективности, экономия, обусловленная эффектом масштаба, и автоматизация портовых операций содействовали снижению экологических и финансовых издержек (см. главу 2).

Вместе с тем стремление инвестировать в технологии, снижающие эксплуатационные затраты, может иметь определенные отрицательные последствия для фрахтовых ставок. Например, инвестируя в более крупные и более энергоэффективные суда при нынешней конъюнктуре рынка – для достижения экономии, обусловленной эффектом масштаба, или повышения топливной эффективности, – перевозчики подспудно способствуют также дальнейшему увеличению избыточной провозной способности на рынке. Хотя отдельный перевозчик может получать выгоды от экономии затрат в результате эксплуатации более крупных судов, на всех перевозчиков в целом ляжет бремя, обусловленное возникшим избыточным предложением и снижением фрахтовых ставок – к выгоде импортеров и экспортеров.

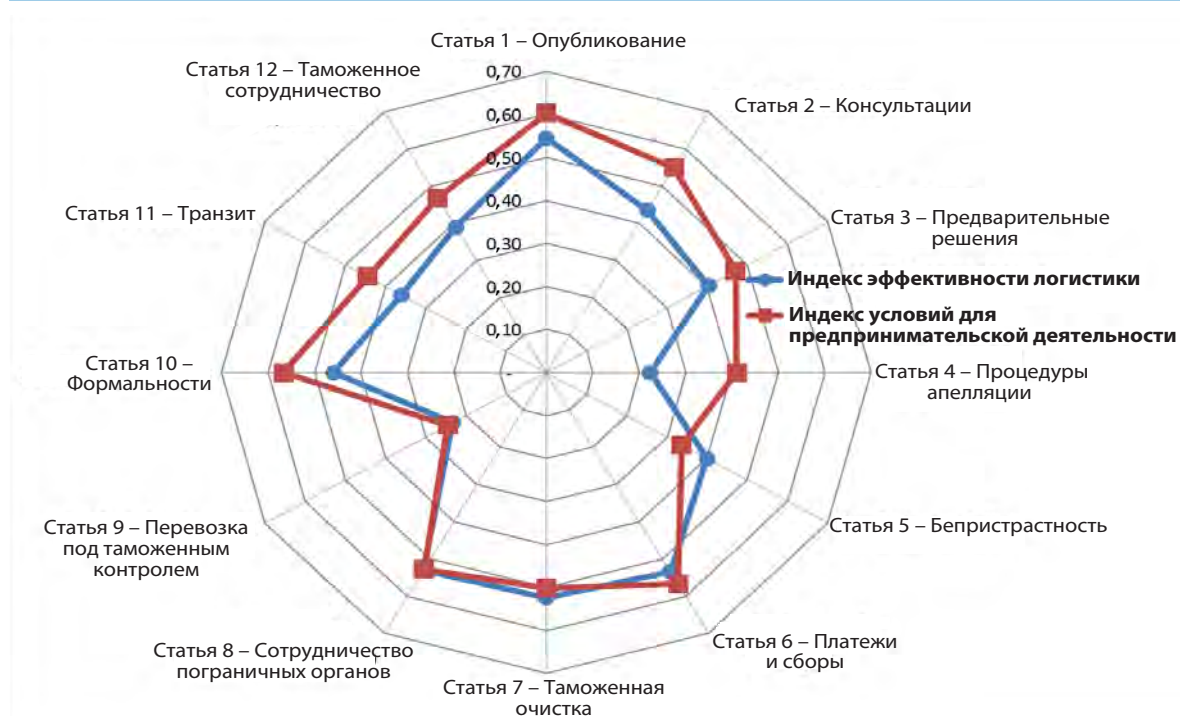
Избыточное предложение провозной способности на рынках морских перевозок в условиях слабой мировой экономики выступало в последние годы основным фактором, отрицательно сказывавшимся на фрахтовых ставках. Для приспособления к низким фрахтовым ставкам и получения определенных доходов перевозчики принимали меры для повышения эффективности и оптимизации операций в целях снижения удельных эксплуатационных расходов. К таким мерам относилась консолидация операций, эксплуатация судов на пониженной скорости, постанковка судов на прикол и замена менее крупных и более старых судов более новыми и топливоэффективными судами.

Несмотря на снижение эксплуатационных затрат в морских перевозках, общие расходы в транспортной системе снизились в меньшей степени. Во-первых, для перевозчика общие затраты включают также расходы, связанные с инвестициями в новые активы. Во-вторых, ввод в эксплуатацию более крупных судов и расширение использования крупных перевалочных портов также требуют от портов и портовых городов осуществления инвестиций в дополнительные складские мощности, перевалочные операции и развитие связей между различными видами транспорта. Такие дополнительные расходы, включая внешние затраты на социальные и природоохранные цели, осуществляют порты и местные общины, а не перевозчик.

Более низкие эксплуатационные издержки по сравнению с более высокими постоянными издержками



**Диаграмма 3.2. Статистическая корреляция между статьями СУПТ ВТО и показателями эффективности торговли**



*Источник:* Секретариат ЮНКТАД на основе данных Всемирного банка (индекс эффективности логистики и индекс условий для предпринимательской деятельности) и ВТО (количество уведомлений о мерах категории А).

*Примечание:* Оси на диаграмме отражают коэффициент частичной корреляции между уведомлениями о мерах по упрощению процедур торговли в соответствии с 12 статьями СУПТ и значениями индексов эффективности логистики и условий для предпринимательской деятельности.

(т.е. капитальными расходами, связанными с более крупными и более топливоэффективными судами), вероятно, приводят также к более неустойчивым фрахтовым ставкам. В краткосрочной перспективе фрахтовые ставки должны по крайней мере эксплуатационные расходы перевозчика, т.е. если цена транспортной услуги не покрывает по меньшей мере расходы на топливо, связь и содержание экипажа, то перевозчик поставит судно на прикол и не будет предлагать транспортных услуг. Однако в долгосрочной перспективе транспортная плата должна покрывать совокупные средние издержки, включая постоянные затраты. Поскольку в настоящее время эксплуатационные (переменные) затраты ниже, чем в предыдущие десятилетия, фрахтовые ставки также могут достигать более низких уровней по сравнению с прошлым. Вместе с тем снижение удельных эксплуатационных издержек в случае более крупных судов может быть достигнуто только в случае обеспечения достаточного уровня загрузки судов, а в противном случае перевозчик может столкнуться с увеличением удельных расходов, несмотря на увеличение размера судов. Вероятность последнего сценария возрастает также с размером

судна, особенно в том случае, если динамика предложения и спроса не совпадает. Действительно, в настоящее время фрахтовые ставки колеблются более значительно, чем на протяжении предыдущих десятилетий, и одна из причин этой тенденции, возможно, заключается в меняющемся соотношении эксплуатационных и постоянных издержек.

### 3. Расстояние и положение страны в рамках сети морских перевозок

Для перевозки грузов на более дальние расстояния требуется больше времени (капитальные затраты) и топлива (эксплуатационные затраты). Поэтому можно предположить, что у торговых партнеров, находящихся дальше от основных рынков, будут также выше транспортные расходы в двусторонней торговле. Что касается значения фактора расстояния, то из традиционной гравитационной модели следует, что чем дальше страны находятся друг от друга, тем меньше их объем взаимной торговли (см., например, Tinbergen, 1962; Røyhönen, 1963; и Lëinmann, 1966). Однако в традиционных гравитационных

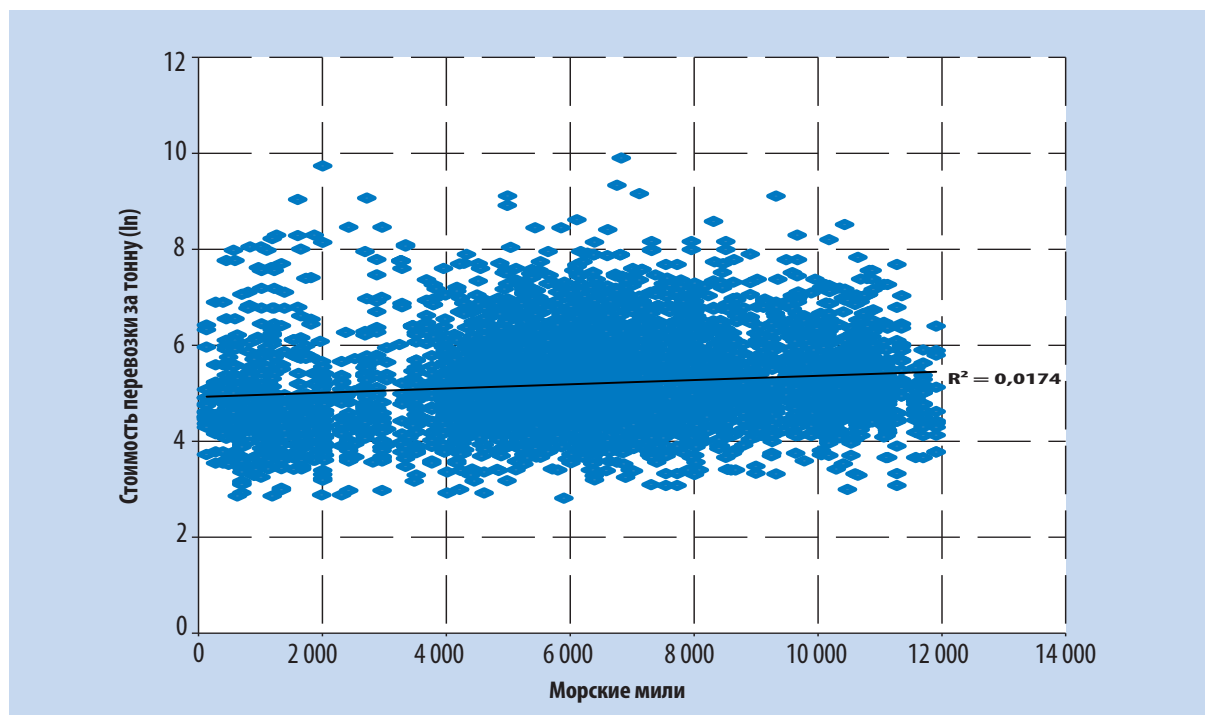
моделях не учитывается фактическое расстояние и транспортное сообщение, которые могут определяться структурой транспортных сетей (например, в конфигурации регулярных маршрутов в линейном судоходстве). Как показано в публикации Limão and Venables (2001) на примере стоимости морской перевозки в Балтимор, само по себе географическое расстояние не позволяет объяснить разницы в транспортных расходах (см. диаграмму 3.3).

Как следует из диаграммы 3.3, между географическим морским расстоянием и транспортными расходами существует лишь небольшая статистическая корреляционная зависимость. Фактором, влияющим на расходы на международные перевозки, скорее выступает не географическое, а экономическое расстояние, определяемое, например, степенью развития морского сообщения и положением страны в рамках глобальных сетей морских перевозок. Степень развития двусторонних линейных перевозок, находящая отражение в рассчитываемом ЮНКТАД индексе ИОЛСДС (см. главу 2), оказывает более существенное влияние на транспортные расходы, чем расстояние (см. диаграмму 3.4).

Анализ степени обслуживания линейным судоходством во многих случаях позволяет сделать вывод о том, что положение страны в рамках транспортной сети имеет более важное значение, чем географическое расстояние (Kumar and Hoffmann, 2002; Márquez-Ramos et al., 2005; Wilmsmeier et al., 2006; Wilmsmeier, 2014; Angeloudis et al., 2006; и McCalla et al., 2005). Этот важный вывод необходимо также рассматривать в контексте отдельных переменных, определяющих степень обслуживания линейным судоходством, таких как размер судов и частота рейсов, которые зависят от общего объема торговли, географического положения и не в последнюю очередь наличия и уровня развития портовой инфраструктуры (см. главу 4).

Функционирование и структура сети морских перевозок определяется сложным взаимодействием судоходного сектора и портового хозяйства, а также национальными и международными организациями, выступающие в качестве директивных и регулирующих органов. Решения, принимаемые этими субъектами, также впоследствии оказывают влияние на транспортные расходы страны или региона в торговле с их партнерами. Диаграмма 3.4 иллюстрирует

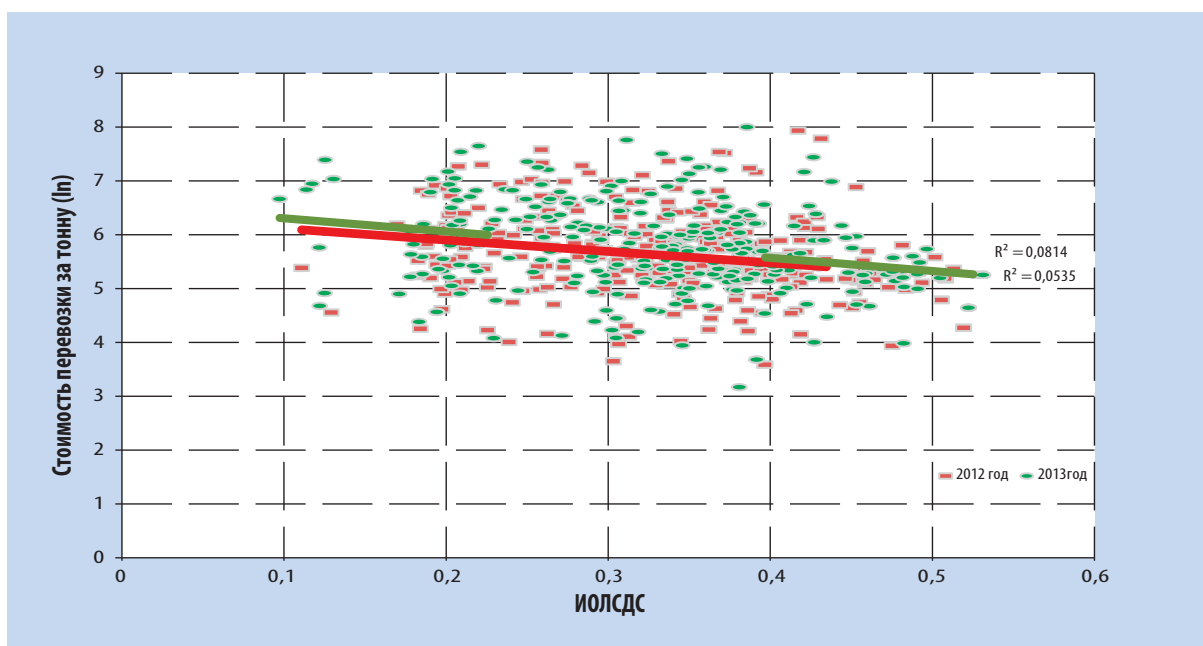
**Диаграмма 3.3** Отсутствие взаимосвязи между расстоянием и стоимостью морской перевозки



Источник: Секретариаты ЭКЛАК и ЮНКТАД на основе информации из базы данных о международном транспорте, ЭКЛАК, 2013 год.

Примечание: На основе 12 595 данных по стоимости морской перевозки в международной торговле в 2013 году на двузначном уровне Международной стандартной торговой классификации.

Диаграмма 3.4 Взаимосвязь между стоимостью перевозки и ИОЛСДС, 2012 и 2013 годы



Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе информации из базы данных о международном транспорте, ЭЛАК, 2012 и 2013 годы.

Примечание: На основе 7 868 данных о стоимости морской перевозки в международной торговле в 2012 и 2013 годах на однозначном уровне Международной стандартной торговой классификации.

снижение транспортных расходов при улучшении транспортного сообщения, которое отражает возможности осуществления морских перевозок, развитие портовой инфраструктуры и структуру сектора (более подробный анализ см. Wilmsmeier and Hoffmann, 2008; и Wilmsmeier, 2014).

#### 4. Конкуренция и регулирование рынка

На транспортных и логистических рынках процесс ценообразования в значительной степени зависит от уровня фактической конкуренции. На транспортных рынках конкуренция зависит от размера рынка и его регулирования. Любые препятствия, сдерживающие свободную конкуренцию, возможное существование сговора, раздробленность рынка и монополии, оказывают влияние на структуру цен, и эти факторы рассматриваются в следующих пунктах.

Исторически компании линейного судоходства стремились сосредоточивать свои операции в привязке к другим участникам рынка в определенных центрах, осознавая выгоды, обусловленные экономией, связанной с укрупнением масштабов и расширением сферы своей деятельности. Это способствовало развитию веерных схем организаций перевозок из крупного узлового центра и соглашений о совместной

эксплуатации судов, в рамках которых в крупных транспортных узлах осуществляется большой объем перевалочных операций для отправки грузов по второстепенным маршрутам.

Различные стратегии компаний линейного судоходства, соотношение сил между этими компаниями, грузоотправителями и портами и ограничения, касающиеся внутреннего транспорта, могут оказывать влияние на развитие и параметры сетей морских перевозок и на конкуренцию. Кроме того, стратегические альянсы между портовым сектором и сектором судоходства, в обоих из которых наблюдаются мощные процессы концентрации и вертикальной интеграции на глобальном уровне, оказывают значительное влияние на структуру сети морских перевозок, а также на степень интеграции региона в рамках глобальной сети морских перевозок.

Директивным органам следует внимательно следить за процессами концентрации в секторе морских перевозок и учитывать возможные отрицательные последствия для торговли и конкурентоспособности экспорта страны, прежде всего в странах и регионах, находящихся на периферии транспортных сетей. Диаграмма 2.6 (глава 2) иллюстрирует тенденцию к

снижению числа судоходных компаний, предлагающих свои услуги на отдельных рынках.

## 5. Стоимость, физический объем и характер перевозимых товаров

Влияние удельной стоимости товара на стоимость морской перевозки необходимо рассматривать в контексте исторической эволюции и структуры рынков морских перевозок. Стоимость товара определяет также эластичность спроса, т.е. готовность грузоотправителя оплачивать более высокие или даже повышенные расходы. Во всех более ранних публикациях (Wilmsmeier, 2003; Wilmsmeier et al., 2006; Martínez-Zarzoso and Suárez Burguet, 2005; и Wilmsmeier and Martínez-Zarzoso, 2010) было выявлено влияние удельной стоимости товара на транспортные расходы. В публикации Palander (1935) уже было высказано предположение о том, что транспортные расходы не являются постоянными, а зависят от веса, объема, стоимости и скоропортящихся свойств товара, а также вида транспорта и расстояния. В публикации Radelet and Sachs (1998) было установлено, что наблюдающиеся между странами различия в среднем показателе отношения цены товара на условиях «стоимость, страхование и фрахт» к цене на условиях «свободно на борту» объясняются не только различиями в транспортных расходах, но и различиями в товарной структуре внешней торговли.

Несмотря на отсутствие явных причин, объясняющих связь между транспортными расходами и стоимостью товара, во многих работах описывается зависимость между удельной ценой товара и платой, взимаемой за его перевозку. Причина заключается в том, что операторы перевозок предполагают, что удельная стоимость обратно пропорциональна эластичности спроса на перевозку. Помимо страховых расходов, влияние могут оказывать также фидерные перевозки в рамках веерных схем организации перевозок из крупного узлового центра, использование одного вида транспорта вместо другого и другие факторы. Каждый товар обладает определенной степенью чувствительности к рискам во время транспортировки. В этом контексте к рискам относятся своевременность доставки, возможность кражи и/или высокая чувствительность к изменениям в окружающей среде (к температуре и другим условиям).

В публикации Wilmsmeier and Sánchez (2009) на примере анализа факторов, влияющих на транспортные расходы в контейнерных перевозках импортного продовольствия в Южную Америку, было показано,

что повышение на 10% цены перевозимого товара приводит к увеличению транспортных расходов примерно на 7,6%. Особые условия транспортировки некоторых видов грузов также находят отражение в структуре транспортных расходов в международных морских перевозках. Процесс контейнеризации привел к появлению стандартных по габаритам грузовых единиц, однако различные требования к транспортировке грузов способствовали также появлению различных типов контейнеров для удовлетворения таких потребностей. Транспортировка рефрижераторных грузов связана с определенными дополнительными расходами.

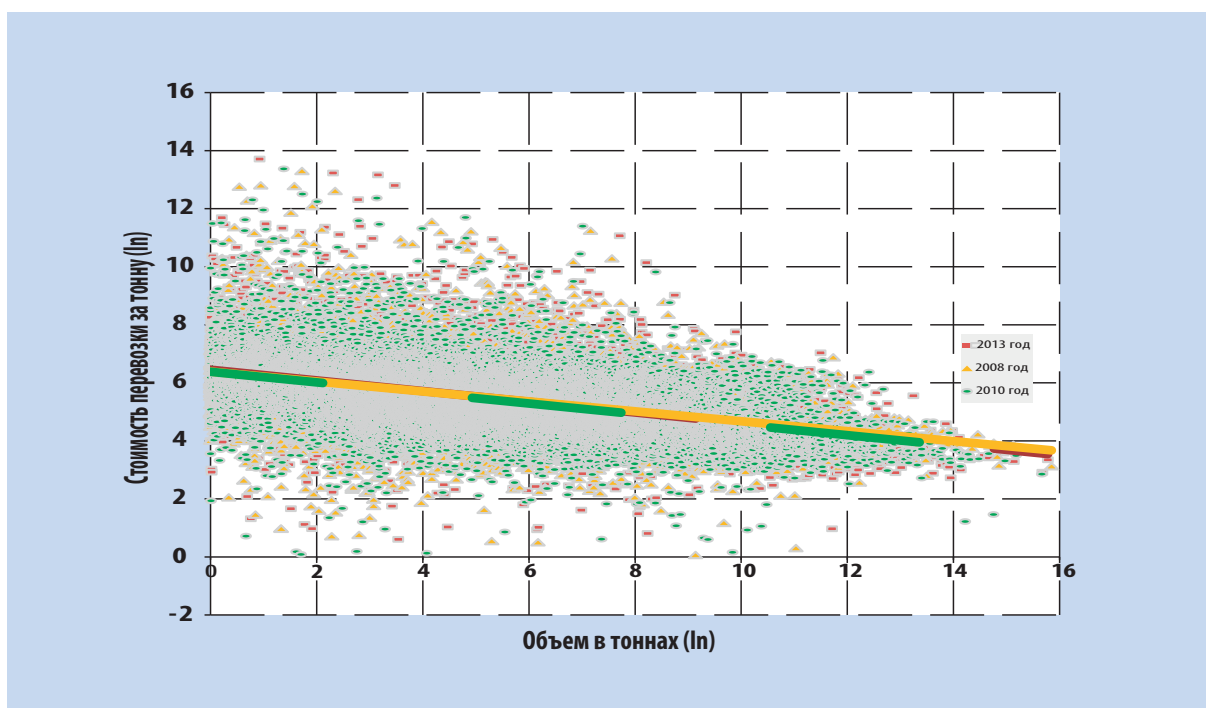
Экономия, обусловленная эффектом масштаба, проявляется на двух различных уровнях. Во-первых, это внутренняя экономия, которая отражает уменьшение транспортных расходов в расчете на тонну перевозимого груза при увеличении отдельных партий груза. Во-вторых, это внешняя экономия, которая отражает снижение транспортных расходов с увеличением объема торговли между двумя странами. Второй аспект связан также с другими факторами, влияющими на транспортные расходы, такими как уровень конкуренции, эксплуатационные расходы судов и портовая инфраструктура.

Диаграмма 3.5 иллюстрирует экономию, обусловленную эффектом масштаба, в зависимости от объема партий груза. Такая экономия от эффекта масштаба реализуется в качестве внешнего фактора для компании в результате ее конкретного местонахождения и достигается в том случае, если в торговле между двумя странами нет высоких тарифов и таможенных ограничений или в регионе существует эффективная и действенная транспортная инфраструктура.

## 6. Параметры и инфраструктура портов

Работа портов имеет важное значение для эффективной и действенной сети морских перевозок. Степень развития портовой инфраструктуры может характеризоваться такими параметрами, как количество кранов, максимально допустимая осадка для судов и складские площади в портах отправления и назначения. Важнейшее значение имеет соотношение этих параметров. Например, вполне вероятно, что установка причальных перегружателей может привести к увеличению портовых сборов для компании линейного судоходства. Вместе с тем линейные компании могут по-прежнему добиваться общей экономии, поскольку их суда будут тратить меньше времени в порту или они смогут использовать суда, не оснащенные собственным грузовым оборудованием, что

**Диаграмма 3.5** Стоимость перевозки и экономия, обусловленная эффектом масштаба



*Источник:* Секретариат ЮНКТАД на основе информации из базы данных о международных перевозках, ЭКЛАК, 2008–2013 годы.

*Примечание:* Все данные на двузначном уровне Международной стандартной торговой классификации, исключая продукты, относящиеся к ее товарным группам 3 и 9.

в свою очередь также может способствовать снижению транспортных расходов.

Однако развитие портовой инфраструктуры оправдано лишь в том случае, если от этого выигрывает вся транспортная система, в отличие от перемещения узких мест с одного сегмента системы в другой. На производительность работы портов оказывают влияние физические, институциональные и организационные факторы. К физическим ограничениям относятся такие факторы, как площадь, конфигурация и схема организации терминала, количество и виды имеющегося оборудования и типы и параметры судов, использующих терминал. Нехватка кранов, недостаточная территория, плохая конфигурация контейнерных площадок, неадекватный причальный фронт, ненадлежащие контрольно-пропускные пункты и затрудненные подъездные автомобильные пути – все эти факторы относятся к физическим ограничениям. Производительность работы портов должна рассматриваться в контексте всей транспортной системы с целью получения максимальной отдачи для всего сектора. Это имеет важное значение с точки зрения стратегического подхода, учитывающего необходимость сосуществования различных видов транспорта и возможность

осуществления смешанных перевозок в общих рекомендациях и руководящих принципах. Все стороны должны исходить из потребностей всей системы и принимать меры к тому, чтобы не стать ее слабым звеном.

В публикации Wilmsmeier et al. (2006) представлены эмпирические результаты, достаточно ясно и прямо свидетельствующие о том, что повышение эффективности работы порта, совершенствование портовой инфраструктуры, расширение участия частного сектора и улучшение транспортного сообщения между портами способствуют снижению общих транспортных расходов в международных морских перевозках. Если бы две страны с самыми низкими показателями эффективности работы портов среди стран, включенных в этой публикации в обследуемую выборку, повысили свою эффективность до уровня двух стран с наиболее высокими показателями, то транспортные расходы в перевозках между ними могли бы, как оценивается, снизиться примерно на 25%. Улучшение портовой инфраструктуры и расширение участия частного сектора также способствует снижению транспортных расходов в морских перевозках. В отличие от расстояния эффективность работы портов зависит от решений



директивных органов. Повышение эффективности работы портов в два раза с обоих концов оказывает такое же воздействие на транспортные расходы в международных морских перевозках, как могло бы оказать «перемещение» двух портов на 50% ближе друг к другу.

Поэтому важными направлениями для усилий директивных органов являются повышение эффективности и производительности работы портов и внедрение технических новшеств, а также реализация мер, касающихся архитектуры и планирования работы порта в целях повышения эффективности и ускорения портовых операций.

## 7. Торговые потоки и их несбалансированность

Объем и характер грузов оказывают непосредственное влияние на расходы перевозчика. Физический объем груза имеет важное значение, поскольку он позволяет обеспечить экономию, обусловленную эффектом масштаба, как на этапе морской перевозки, так и в порту, хотя иногда экономия, достигаемая за счет эффекта масштаба в процессе морской перевозки, может приводить к перегруженности портов и, соответственно, дополнительным расходам в них.

Насколько именно расходы, которые несет перевозчик, перекладываются на клиентов, зависит от структуры рынка и сбалансированности торговых потоков. На многих маршрутах морских перевозок, в особенности в случае большинства массовых грузов, суда следуют с полным грузом в одном направлении, а возвращаются практически порожними в противоположном. Перевозчики, располагающие свободной провозной способностью, готовы перевозить грузы по гораздо более низким фрахтовым ставкам по сравнению со ставками в случае судов с полным грузом. Поэтому фрахтовые ставки на маршрутах из Китая в Северную Америку гораздо выше, чем в случае экспортных грузов, отправляемых из Северной Америки в Китай. Аналогичным образом ставки на импортные грузы в контейнерных перевозках в Африку выше по сравнению со ставками в перевозках экспортных грузов. Различия во фрахтовых ставках в зависимости от направления торговых потоков могут в определенной степени оказывать влияние на рыночный механизм, способствуя уменьшению несбалансированности торговли. Страны с дефицитом торгового баланса платят меньше за перевозки своих экспортных грузов.

В контейнерных перевозках сбалансированность торговых потоков имеет важнейшее значение с точки

зрения тарифов, устанавливаемых компаниями линейного судоходства. Компании линейных перевозок рассчитывают затраты на перевозку контейнера на основе кругового рейса, учитывая возможность возврата контейнера порожним. В случае отрицательного сальдо торгового баланса импорт страны превышает ее экспорт, и чем сильнее несбалансированность торговых потоков, тем ниже будут ставки на перевозку экспортных грузов страны; однако если экспорт превосходит импорт, то чем больше несбалансированность торговых потоков, тем выше можно ожидать ставок на перевозку экспортных грузов. Такое отклонение, связанное со знаком сальдо торгового баланса, происходит под воздействием механизмов установления цен на перевозку грузов на рынке линейного судоходства. Компании линейного судоходства знают, что на одном из направлений кругового маршрута степень загрузки судов будет неизменно ниже, и поэтому корректируют схемы тарифов с учетом соответствующего направления и ожидаемого объема грузов. Ставки тарифов будут выше в отношении грузов, перевозимых в направлении с более значительным объемом перевозок, поскольку общая сумма платежей в этом направлении должна компенсировать сравнительно меньший объем доходов в обратном направлении, на котором часть судна неизбежно будет занята контейнерами, возвращающимися порожними. Избыточная провозная способность в обратном направлении усиливает конкуренцию между различными компаниями линейных перевозок, в результате чего ставки тарифов, как правило, будут ниже. Соответствующая организация рынка транспортных услуг может способствовать уменьшению возврата контейнеров порожними с помощью таких инструментов, как обмен информацией и оборудованием, создание грузовых пулов и международное сотрудничество между поставщиками транспортных услуг.

## В. СТОИМОСТЬ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Стоимость международных перевозок является одним из ключевых компонентов затрат, связанных с торговлей, и экономического развития. Результаты недавних исследований, посвященных Азиатско-Тихоокеанскому региону, свидетельствуют о том, что на таможенные тарифы приходится всего 0–10% совокупных расходов в двусторонней торговле, тогда как на остальные расходы, связанные с торговлей (т.е. помимо тарифов), приходится 60–90%. Иначе говоря, такие аспекты, как транспортные расходы, степень развития морского сообщения и действующие

процедуры, оказывают более существенное влияние на расходы, связанные с торговлей, чем таможенные пошлины (Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, 2015).

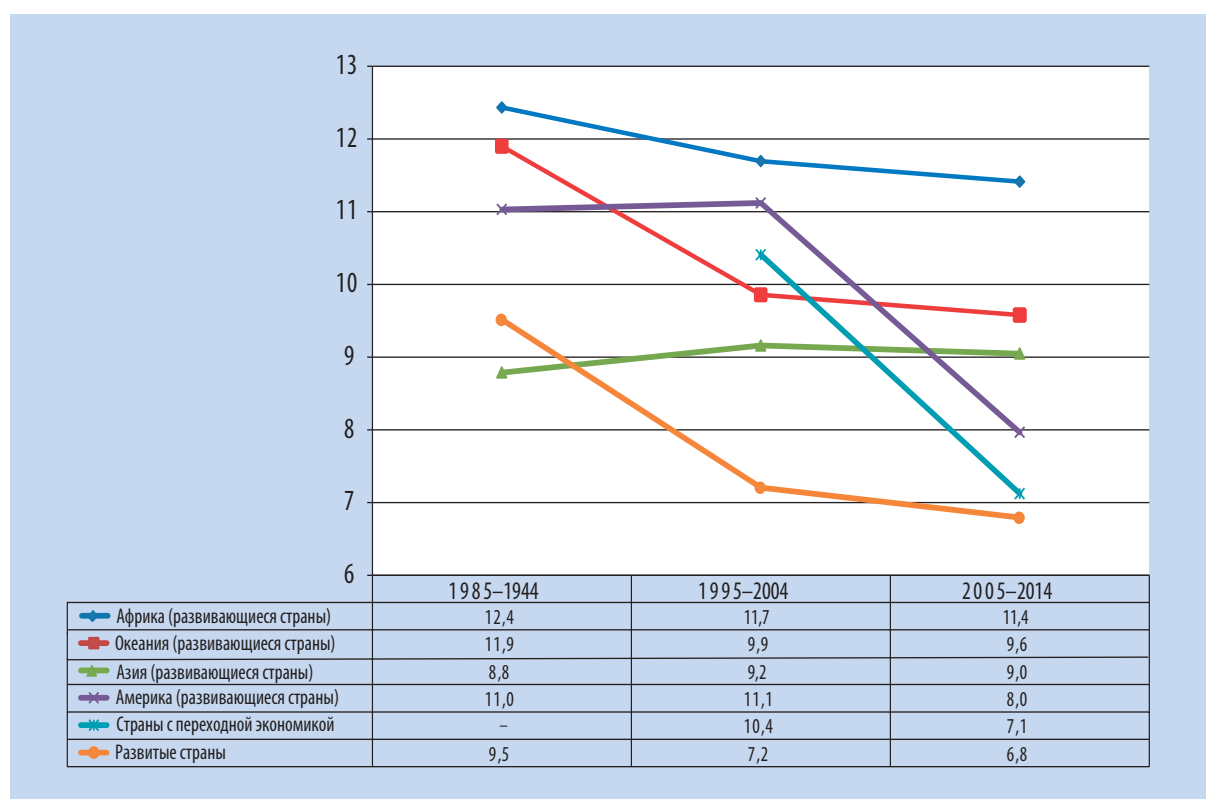
На основе данных о товарном импорте ЮНКТАД подготовила оценки расходов на международные перевозки (по всем видам транспорта) для отдельных групп стран (см. диаграмму 3.6). В среднем стоимость международных перевозок составляла в 2005–2014 годах приблизительно 9% от стоимости импорта страны. Среди основных региональных группировок наиболее высокие затраты, а именно в среднем 11,4%, были у африканских стран по сравнению с в среднем всего 6,8% у развитых стран.

Рассмотрев семь основных факторов, определяющих стоимость морских перевозок, теперь можно проанализировать возможные причины, влияющие на общие транспортные расходы для различных групп стран, и в частности причины, объясняющие,

почему у стран Африки и Океании расходы на перевозку их импортных грузов выше, чем у стран других регионов. Эти аспекты рассматриваются в следующих пунктах:

- а) *Упрощение процедур торговли и перевозок:* многие африканские страны не имеют выхода к морю и зависят от процедур, применяемых не только их собственными таможенными и другими органами, находящимися на границах, но и соответствующими органами в соседних странах транзита. Такого рода ситуация определяется как «ловушка отсутствия выхода к морю с плохими соседями» (Collier (2008)). Для многих стран Африки и Океании характерны также низкие показатели по таким параметрам, как индекс условий для предпринимательской деятельности или индекс эффективности логистики (анализ

**Диаграмма 3.6** Стоимость международных перевозок: транспортные расходы в процентах от стоимости импорта, средние показатели за десятилетний период для отдельных групп стран, 1985–2014 годы



*Источник:* Оценки секретариата ЮНКТАД. Данные о стоимости международных перевозок, исключая расходы на страхование, в процентах от цены импортируемых товаров на условиях «стоимость, страхование, фрахт».

*Примечание:* Средние показатели для групп стран являются невзвешенными, т.е. при их расчете транспортная составляющая каждой страны учитывается с одинаковым весом. Данные по всем видам транспорта.

- взаимосвязей между упрощением процедур торговли и устойчивым развитием см. в главе 5).
- b) *Эксплуатационные издержки*: эксплуатационные расходы (включая затраты на ремонт и техническое обслуживание, выплаты, связанные со страхованием корпуса и оборудования судна и взаимным страхованием судовладельцев, расходы, связанные с содержанием команды и запасов продовольствия, воды, припасов и материальных средств) для операторов судов в целом являются одинаковыми и в значительной степени не зависят от конкретных направлений или районов. В то же время они зависят от типа и возраста судна. На маршрутах, где используются более крупные и/или более молодые суда, эксплуатационные расходы ниже. Кроме того, эксплуатационные расходы могут меняться со временем и зависеть от цен на топливо, однако они не могут постоянно использоваться в качестве причины, объясняющей, почему фрахтовые ставки на одном направлении выше, чем на другом.
- c) *Положение в рамках сетей морских перевозок*: МОРПАГ, находящиеся в Океании, характеризуются особенно неблагоприятным географическим положением в силу значительной удаленности от большинства основных маршрутов морских перевозок. Заслуживают внимания такие меры, как улучшение транспортного сообщения между островами и развитие региональных/субрегиональных крупных перевалочных портов, а также модернизация или перестройка портовой инфраструктуры и улучшение грузовых операций в целях снижения транспортных расходов. Некоторые африканские страны смогли воспользоваться своим географическим положением, сделав ставку на развитие перевалочных услуг. Например, Египет использует выгоды, связанные с перевозками, осуществляемыми по Суэцкому каналу, а Маврикий и Марокко располагают крупными перевалочными портами. Вместе с тем большинство других африканских стран находятся сравнительно далеко от основных морских путей Восток–Запад.
- d) *Регулирование и структура сектора*: МОРПАГ, находящиеся в Океании, а также ряд не крупных африканских стран имеют лишь сравнительно мелкие рынки. В результате грузоотправители могут сталкиваться с олигопольными рынками, на которых низкий уровень конкуренции может приводить к установлению более высоких цен. В этом контексте было бы ошибкой ограничивать конкуренцию, например с помощью каких-либо систем резервирования национальных или международных грузов.
- e) *Перевозимые товары*: в случае продукции обрабатывающей промышленности транспортные расходы по отношению к стоимости товара, как правило, ниже, чем в случае сырьевых товаров, поскольку стоимость сырьевых товаров в расчете на тонну ниже по сравнению с продукцией обрабатывающей промышленности. Поскольку многие развивающиеся страны Африки и Океании импортируют в основном продукцию обрабатывающей промышленности, то можно было бы фактически ожидать, что их транспортные расходы будут ниже, чем у стран других регионов. С другой стороны, продукция обрабатывающей промышленности, импортируемая развивающимися странами Африки и Океании, как правило, сравнительно более низкой стоимости, т.е. автомобили, одежда или техника, импортируемые африканскими странами, имеет более низкую удельную стоимость по сравнению с аналогичными товарами, импортируемыми странами Европы или Северной Америки. Поэтому у них доля транспортной составляющей выше.
- f) *Параметры и инфраструктура портов*: во многих развивающихся странах Африки и Океании, а также Латинской Америки и Карибского бассейна транспортная инфраструктура является узким местом. Крупнейшие суда, которые могут заходить в большинство портов этих двух регионов, гораздо меньше по сравнению с теми, которые заходят в порты других регионов. Кроме того, участие частного сектора в форме концессий получило меньшее распространение в развивающихся странах, в частности в Африке и Океании. Оба эти фактора способствуют увеличению транспортных расходов. В данном контексте заслуживает изучения возможность содействия развитию региональных/субрегиональных крупных перевалочных портов, способных обслуживать более крупные

суда, включая развитие веерных сетей фидерных перевозок из крупного узлового центра, взаимосвязанных форм организации перевозок и схем стыковочных перевозок, а также поощрение государственно-частного партнерства в целях модернизации и развития портовой инфраструктуры и грузовых операций.

- г) *Торговые потоки*: большинство стран Африки и Океании имеют дефицит баланса в товарной торговле. Поэтому выше вероятность того, что прибывающие суда будут полностью загружены в отличие от судов, возвращающихся в Китай, Японию или Европу. В результате ставки тарифов на перевозку импортных грузов должны быть выше, чем на перевозку экспортных грузов. С учетом того, что на диаграмме 3.6 представлены данные по импортным грузам, транспортные расходы в странах Африки и Океании, как представляется, выше, чем у стран остальных регионов. Хотя нет полных данных, имеющаяся некоторая информация указывает на то, что, действительно, транспортные расходы на перевозку экспортных грузов ниже, чем на перевозку импортных грузов в большинстве стран этих двух регионов.

Таким образом, анализ имеющихся у ЮНКТАД данных о транспортных расходах свидетельствует о том, что развивающиеся страны, в особенности в Африке и Океании, платят больше за международные перевозки своих импортных грузов, чем развитые страны. Это объясняется прежде всего несбалансированностью торговли стран этих регионов, задержками в осуществлении реформ в области портов и упрощения процедур торговли, а также более низким объемом торговли и хуже развитым морским сообщением. Директивные органы могут частично исправить такое положение с помощью инвестиций и реформ, в особенности в том, что касается морских портов, систем транзитных перевозок и таможенных администраций стран региона.

Кроме того, директивным органам и портовым администрациям следует укреплять сотрудничество с другими странами для улучшения развития всей системы, сосредоточивая внимание на причинах, из-за которых регион или страна может оказаться на периферии и стать неконкурентоспособной. Хотя директивные органы вряд ли могут что-то сделать в связи с географическим положением страны,

определенные меры могут быть приняты для снижения расходов путем улучшения портовой инфраструктуры и повышения эффективности логистических цепей, включая упрощение процедур торговли и перевозок, и портовых операций или путем повышения привлекательности соответствующих портов захода, что способствовало бы привлечению более значительных инвестиций в порты, и либерализации услуг морского транспорта, а также экономических реформ, направленных на укрепление связей между отраслью и торговыми кругами.

## С. КОНЪЮНКТУРА НА РЫНКАХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ

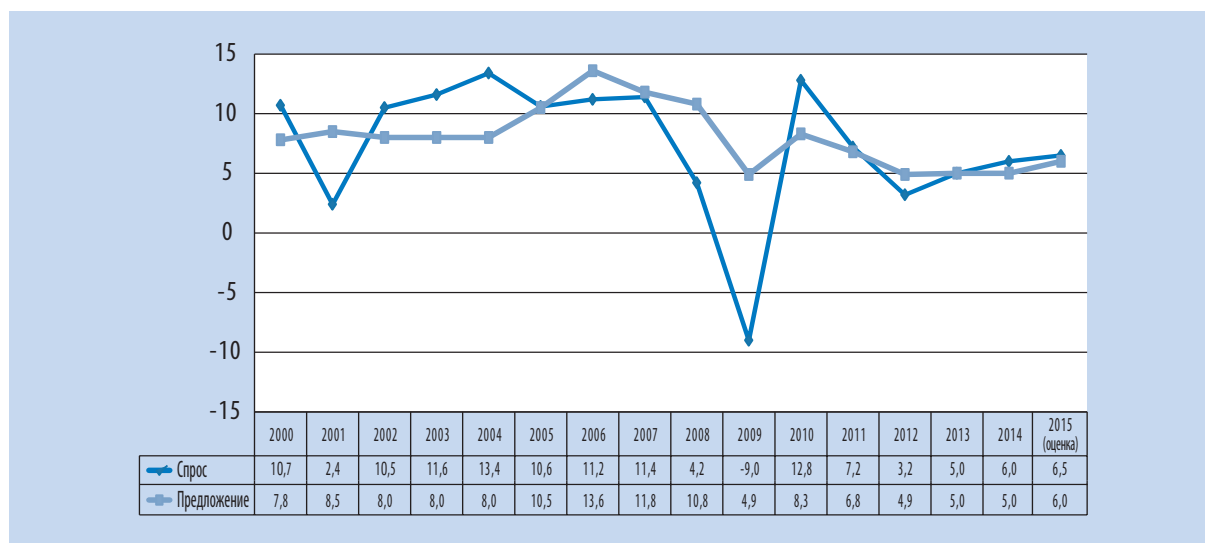
В 2014 году конъюнктура на рынках морских перевозок оставалась весьма неустойчивой в различных сегментах рынка. Продолжающиеся поставки новых крупных судов и вялый спрос на мировом судоходном рынке оказывают давление на фрахтовые ставки, о чем говорится ниже.

### 1. Ставки тарифов в контейнерных перевозках

Ставки тарифов в контейнерных перевозках оставались неустойчивыми на протяжении 2014 года, при этом, однако, наблюдались неодинаковые тенденции на различных направлениях перевозок. Фундаментальные показатели рынка не претерпели существенных изменений, несмотря на увеличение мирового спроса на контейнерные морские перевозки (см. главу 1). В основном это было связано с постоянным предложением тоннажа, оказывавшим неизменное давление на рыночные ставки в результате ввода в эксплуатацию очень крупных судов на магистральных маршрутах и перевода менее крупных судов на другие направления перевозок (см. главу 2).

Как следует из диаграммы 3.7, в 2014 году глобальный спрос на морские контейнерные перевозки возрос на 6% (по сравнению с приростом на 5% в 2013 году), что превышало темпы роста предложения, которые сохранились на уровне 5%. Рост глобального спроса на морские контейнерные перевозки объяснялся прежде всего существенным ростом перевозок на направлениях с основным грузопотоком на магистральных маршрутах Дальний Восток – Европа и транстихоокеанских маршрутах, на которых в 2014 году особенно быстрый рост был отмечен в перевозках грузов из Азии в Северную Европу и Соединенные Штаты.

**Диаграмма 3.7** Динамика спроса и предложения на рынке морских контейнерных перевозок, 2000–2015 годы (годовые темпы прироста)



*Источник:* Секретариат ЮНКТАД на основе данных Clarkson Research Container Intelligence Monthly, различные выпуски.  
*Примечание:* Данные относятся ко всему контейнерному флоту, включая суда многоцелевого назначения и другие суда, способные перевозить определенное количество контейнеров. Рост спроса оценивался по объему погрузочно-разгрузочных операций в млн. ДФЭ. Данные за 2015 год представляют собой прогноз.

В 2014 году ставки тарифов на магистральных маршрутах в целом повысились по сравнению с 2013 годом. На маршрутах Дальний Восток – Северная Европа в 2014 году среднегодовой уровень ставок тарифов составил 1 161 долл. за ДФЭ, что на 7% выше по сравнению с уровнем 2013 года. На транстихоокеанских маршрутах устойчивый рост перевозок и направление грузов с других маршрутов в связи с перегруженностью портов западного побережья Соединенных Штатов в конце 2014 года способствовали повышению ставок тарифов в перевозках из Азии в порты восточного побережья Соединенных Штатов. Среднегодовой уровень ставок тарифов на маршрутах Шанхай – восточное побережье Соединенных Штатов составил 3 720 долл. за сорокафутовый эквивалент, что на 13% выше по сравнению с 2013 годом, тогда как на маршрутах Шанхай – западное побережье Соединенных Штатов он снизился по сравнению с 2013 годом на 3% до 1 983 долл. за сорокафутовый эквивалент (см. таблицу 3.1).

На немагистральных маршрутах конъюнктура была менее благоприятной в связи с дальнейшим увеличением предложения провозной способности вследствие перевода значительного тоннажа с магистральных маршрутов. На маршрутах Север–Юг, куда была направлена значительная часть перераспределенного тоннажа, среднегодовой уровень ставок тарифов в перевозках между Шанхаем и портами

Южной Америки снизился в 2014 году на 20% по сравнению с предыдущим годом до 1 103 долл. за ДФЭ. На маршрутах между азиатскими странами ставки тарифов оставались сравнительно стабильными, в частности в перевозках между Шанхаем и Сингапуром они в среднем повысились в 2014 году примерно на 1%. Избыточное предложение провозной способности продолжало также оказывать влияние на фрахтовый рынок, на котором в течение года в целом сохранялась низкая конъюнктура.

Помимо перевода судов с магистральных маршрутов на другие направления перевозок с целью решения проблемы избыточной провозной способности, перевозчики продолжали также держать флот на приколе и эксплуатировать суда на пониженных скоростях (несмотря на снижение цен на топливо в последние месяцы 2014 года). Практика эксплуатации судов на пониженной скорости позволила задействовать, как оценивается, совокупную провозную способность в размере примерно 2,5 млн. ДФЭ. Флот контейнеровозов, поставленных на прикол, сократился к концу 2014 года до 0,2 млн. ДФЭ, что соответствовало 1,3% провозной способности контейнерного флота (Clarksons Research, 2015a).

Вместе с тем усилия, предпринятые некоторыми компаниями линейного судоходства в целях снижения затрат, повышения эффективности и предложения



Таблица 3.1 Рынки и ставки тарифов в секторе контейнерных перевозок

Рынки	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Транстихоокеанские маршруты			(в долл. за ДФЭ)*			
Шанхай – западное побережье Соединенных Штатов	1 372	2 308	1 667	2 287	2 033	1 970
Изменение в процентах		68,21	-27,77	37,19	-11,11	-3,10
Шанхай – восточное побережье Соединенных Штатов	2 367	3 499	3 008	3 416	3 290	3 720
Изменение в процентах		47,84	-14,03	13,56	-3,7	13,07
Дальний Восток – Европа			(в долл. за ДФЭ)			
Шанхай – Северная Европа	1 395	1 789	881	1 353	1 084	1 161
Изменение в процентах		28,24	-50,75	53,58	-19,88	7,10
Шанхай – Средиземноморье	1 397	1 739	973	1 336	1 151	1 253
Изменение в процентах		24,49	-44,05	37,31	-13,85	8,86
Север–Юг			(в долл. за ДФЭ)			
Шанхай – Южная Америка (Сантус)	2 429	2 236	1 483	1 771	1 380	1 103
Изменение в процентах		-7,95	-33,68	19,42	-22,08	-20,07
Шанхай – Австралия/Новая Зеландия (Мельбурн)	1 500	1 189	772	925	818	678
Изменение в процентах		-20,73	-35,07	19,82	-11,57	-17,11
Шанхай – Западная Африка (Лагос)	2 247	2 305	1 908	2 092	1 927	1 838
Изменение в процентах		2,56	-17,22	9,64	-7,89	-4,62
Шанхай – Южная Африка (Дурбан)	1 495	1 481	991	1 047	805	760
Изменение в процентах		-0,96	-33,09	5,65	-23,11	-5,59
Перевозки между азиатскими странами			(в долл. за ДФЭ)			
Шанхай – Юго-Восточная Азия (Сингапур)		318	210	256	231	233
Изменение в процентах			-33,96	21,84	-9,72	0,87
Шанхай – Восточная Япония		316	337	345	346	273
Изменение в процентах			6,65	2,37	0,29	-21,10
Шанхай – Республика Корея		193	198	183	197	187
Изменение в процентах			2,59	-7,58	7,65	-5,08
Шанхай – Гонконг (Китай)		116	155	131	85	65
Изменение в процентах			33,62	-15,48	-35,11	-23,53
Шанхай – Персидский залив (Дубай)	639	922	838	981	771	820
Изменение в процентах		44,33	-9,11	17,06	-21,41	6,36

Источник: Clarksons Research *Container Intelligence Monthly*, различные выпуски.

Примечание: Данные на основе среднегодовых показателей.

\* (ДФЭ): сорокафудовый эквивалент.

перевозок в рамках всемирной сети маршрутов, в частности благодаря таким мерам, как продажа части активов, консолидация операций и развитие сотрудничества, позволили улучшить результаты коммерческой деятельности в 2014 году. Например, группа «Маэрск» приступила в 2014 году к реализации стратегии устойчивости<sup>1</sup> (рассчитанной на 2014–2018 годы), благодаря которой компания «Маэрск лайн», являющаяся крупнейшим в рамках этой группы источником общих выбросов, добилась в 2014 году повышения эффективности примерно

на 8% и экономии топлива на сумму 98 млн. долл. (Maersk Sustainability Report, 2014). В сочетании со снижением удельных затрат (благодаря лучшему использованию провозной способности судов и повышению эффективности сети перевозок) и увеличением объема перевозок (при снижении ставок тарифов на 1,6%) компания «Маэрск лайн» добилась весьма удовлетворительных результатов, получив в 2014 году прибыль в размере 2,3 млрд. долл. (что на 831 млн. долл. больше, чем в 2013 году)<sup>2</sup>.

Кроме того, падение цен на топливо во второй половине 2014 года, включая резкое снижение цен на бункерное топливо, которые снизились с 600 долл. за тонну в июле 2014 года до 250 долл. в январе 2015 года (Barry Rogliano Salles, 2015), также способствовало увеличению доходов перевозчиков. Как показывают результаты обследования 15 перевозчиков, чьи акции котируются на бирже, их доходы снизились на 3% по сравнению с 2013 годом после предыдущего снижения на 5% по сравнению с 2012 годом (AlixPartners, 2015). В 2014 году доходы компаний в секторе контейнерных перевозок по-прежнему были более чем на 16% ниже по сравнению с их пиковым уровнем в 2008 году, когда они превышали 200 млрд. долларов.

В 2014 году произошли также изменения в конфигурации альянсов. После неудачи в создании альянса ПЗ между тремя крупнейшими судоходными компаниями «Маэрск лайн», «Медитеррениан шиппинг компани» и КМА–КГМ было создано два крупных альянса: сеть 2М, основанная на десятилетнем соглашении между компаниями «Маэрск» и «Медитеррениан шиппинг компани» о совместной эксплуатации судов на маршрутах Азия–Европа и трансатлантических маршрутах, и альянс «Оушн три», представляющий собой соглашение о совместном предоставлении услуг между компаниями КМА–КГМ, «Чайна шиппинг контейнер лайнз» и «Юнайтед араб шиппинг компани» в целях экономии затрат на ключевых маршрутах контейнерных перевозок между Азией и Европой, а также Азией и Северной Америкой. Ожидается, что эти альянсы будут способствовать переходу к использованию более крупных и более экологически эффективных судов, в частности на маршрутах между Азией и Европой, а также обеспечению экономии затрат благодаря укрупнению и повышению эффективности судов и улучшению использования их провозной способности в сочетании со снижением выбросов CO<sub>2</sub>.

Еще один важный альянс был сформирован в результате соглашения о глобальном сотрудничестве между компаниями «Юнайтед араб шиппинг компани» и «Гамбург зюд», благодаря которому перевозчик, базирующийся в Дубае, получит доступ к перевозкам на маршрутах в страны Южной Америки, а именно между Европой и восточным побережьем Южной Америки и между Азией и восточным побережьем Южной Америки, а германская судоходная компания получит доступ к перевозкам на маршрутах Азия–Европа и транстихоокеанских маршрутах, а именно между Азией и Северной Европой и между Азией и Соединенными Штатами (*Lloyd's List Containerisation*

*International*, 2014). Кроме того, завершилось слияние германской компании «Хапаг–Ллойд» и чилийской компании КСАВ, в результате чего появилась новая компания, занявшая четвертое место среди крупнейших перевозчиков в линейном судоходстве.

Как ожидается, 2015 год станет еще одним трудным годом для рынка контейнерных перевозок. Судя по существующему портфелю заказов, можно ожидать появления новых сверхкрупных контейнеровозов на магистральных маршрутах в 2015–2016 годах и предположить, что каскадный эффект в результате перевода судов с основных на второстепенные маршруты будет во многом определять ставки тарифов как на магистральных, так и на других направлениях. Кроме того, в будущем могут появиться новые факторы, поскольку, как ожидается, мировая торговля будет все больше сосредоточиваться вокруг региональных производственных центров, что может привести к сокращению расстояния перевозок (Danish Ship Finance, 2015). Конъюнктура на фрахтовом рынке может улучшиться благодаря отправке на слом значительного числа мелких и средних судов и сравнительно небольшому объему заказов на менее крупные контейнеровозы.

## 2. Фрахтовые ставки на танкерный тоннаж

Рынок танкерного тоннажа, включающий перевозку сырой нефти, нефтепродуктов и химических продуктов, характеризовался в 2014 году столь же неустойчивой конъюнктурой. В целом индекс Балтийской биржи для танкеров, перевозящих темные нефтепродукты, повысился в 2014 году на 21% до 777 пунктов, тогда как соответствующий индекс для танкеров, перевозящих светлые нефтепродукты, сохранился практически на уровне предыдущего года, повысившись до 607 пунктов по сравнению с 605 пунктами в 2013 году. В 2014 году фрахтовые ставки на перевозку как сырой нефти, так и нефтепродуктов в целом возросли во всех сегментах рынка танкерного тоннажа. Впервые с 2010 года спрос на тоннаж превысил предложение, что способствовало повышению фрахтовых ставок.

В 2014 году конъюнктура на рынке танкеров для сырой нефти оказалась лучше, чем ожидалось, в особенности во второй половине года, когда снижение цен на сырую нефть привело к увеличению спроса на такие танкеры. Кроме того, медленный рост предложения нефтеналивного тоннажа (который увеличился всего на 4,5%), практика эксплуатации судов на пониженной скорости и изменения в структуре перевозок (сокращение импорта в Соединенных Штатах и увеличение спроса со стороны стран

Дальнего Востока), означавшие увеличение дальности перевозок (Barry Rogliano Salles, 2015), вызвали резкое повышение спотовых ставок в 2014 году в большинстве сегментов рынка (см. таблицы 3.2 и 3.3).

Обвал цен на нефть почти на 60% во второй половине 2014 года благоприятно отразился на состоянии рынка танкерного тоннажа. Повышению спроса на танкеры для сырой нефти способствовало также увеличение запасов нефти, в особенности в азиатских странах (в частности, в Китае), рост производства на нефтеперерабатывающих предприятиях и расширение практики использования танкеров в качестве нефтехранилищ в условиях, когда текущие цены были ниже будующих.

В сложившейся ситуации ограниченное предложение тоннажа и рост активности на рынке способствовали повышению спотовых фрахтовых ставок на рынке очень крупных нефтяных танкеров к концу 2014 года на ключевых маршрутах, в частности в Азии. Резкое повышение доходов для очень крупных нефтяных танкеров, начавшееся в конце 2013 года, продолжилось и в 2014 году, и показатели доходности достигли самого высокого уровня с 2010 года. Средний уровень доходов судовладельцев очень крупных нефтяных танкеров на спотовом рынке достиг в последнем квартале 2014 года 43 948 долл. в день и составил в среднем за весь 2014 год 27 315 долл. в день, что на 68% больше по сравнению с 2013 годом. На рынке судов типа «суэцмакс» произошли некоторые существенные изменения, в частности в последнем квартале 2014 года, в результате увеличения перевозок между Западной Африкой и Европой, заменивших собой практически исчезнувшие перевозки между Западной Африкой

и Соединенными Штатами. В условиях низких цен на нефть среднегодовой уровень доходов возрос в 2014 году на 79% до 27 791 долл. в день (Clarksons Research, 2015b). Ограниченное предложение тоннажа на рынке танкеров типа «афрамакс» и активные перевозки между средиземноморскими портами и портами Карибского бассейна/восточного побережья Северной Америки и в регионе Карибского бассейна, восточного побережья Северной Америки и Мексиканского залива способствовали улучшению конъюнктуры в этом секторе (Drewry, 2015), где средний уровень доходов на спотовом рынке возрос в 2014 году на 75% по сравнению с предыдущим годом до 24 705 долл. в день.

На рынке танкеров для перевозки нефтепродуктов фрахтовые ставки, несмотря на повышение к концу 2014 года (связанные в основном с низкими ценами на сырую нефть, которые способствовали увеличению спроса на перевозки для нефтеперерабатывающих предприятий, в особенности в Соединенных Штатах и Азиатско-Тихоокеанском регионе), в целом оставались в 2014 году на низком уровне. Это объяснялось сохранявшимся несоответствием спроса и предложения в 2014 году в результате того, что темпы роста предложения (3,9%) превышали темпы роста спроса (2%). Тем не менее среднегодовой уровень доходов владельцев судов для перевозки светлых нефтепродуктов на спотовом рынке снизился в 2014 году на 2% до 12 361 долл. в день (Clarksons Research, 2015b).

В 2015 году конъюнктура на рынке танкерного тоннажа, как считается, останется благоприятной с учетом низких цен на сырую нефть и увеличения перевозок для пополнения запасов. Тем не менее

**Таблица 3.2 Индексы Балтийской биржи для танкеров**

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Изменение в процентах (2014/2013)	2015 (первое полугодие)
<b>Индекс для танкеров для перевозки темных нефтепродуктов</b>	1 510	581	896	782	719	642	777	21	853
<b>Индекс для танкеров для перевозки светлых нефтепродуктов</b>	1 155	485	732	720	641	605	607	0,33	678

Источник: Clarkson Research, Shipping Intelligence Network – Timeseries, 2015.

Примечание: Индекс для танкеров для перевозки темных нефтепродуктов является индексом фрахтовых ставок для танкеров для перевозки сырой нефти на отдельных маршрутах, которые публикуются Балтийской биржей в Лондоне. Индекс для танкеров для перевозки светлых нефтепродуктов является индексом фрахтовых ставок для танкеров для перевозки нефтепродуктов на отдельных маршрутах, которые публикуются Балтийской биржей в Лондоне. Танкеры для темных нефтепродуктов, как правило, перевозят продукты перегонки нефти более тяжелых фракций, такие как тяжелое дизельное топливо или сырую нефть. Танкеры для светлых нефтепродуктов обычно перевозят продукты перегонки нефти, такие как бензин, керосин или авиационное топливо, или химические продукты.

Таблица 3.3 Общий обзор рынка танкерного тоннажа: спотовые ставки на перевозку светлых и темных нефтепродуктов, 2010–2014 годы (шкала «Юридскейл»)

Тип судна	Маршруты	2010		2011		2012		2013		2014												Изменение в % Дек. 2014/Дек. 2013	
		Дек.	Дек.	Дек.	Дек.	Дек.	Дек.	Янв.	Фев.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.				
ОКНТ/СНТ* (200 000 и более т дедвейта)	Персидский залив–Япония Персидский залив–Республика Корея Персидский залив–Карибский бассейн/ восточное побережье Северной Америки	61	59	48	64	63	49	40	41	34	41	50	52	40	45	57	77	20,3%					
		56	56	46	61	46	48	40	38	34	40	45	44	36	46	53	62	1,6%					
		36	37	28	37	31	33	29	26	25	26	27	25	20	24	30	34	-8,1%					
		57	59	26	..	п.а.	30	30	30	27	41	28	29	26	25	32	32	п.а.					
«Суцмакс» (100 000–160 000 т дедвейта)	Западная Африка–Югтай	..	58	47	61	57	54	45	42	39	40	48	51	45	59	63	3,3%						
		118	86	70	102	109	59	62	60	58	70	85	69	59	76	102	91	-10,8%					
«Абрамакс» (70 000–100 000 т дедвейта)	Западная Африка–Северо-Западная Европа Западная Африка–Карибский бассейн/ восточное побережье Северной Америки Средиземноморский бассейн– Средиземноморский бассейн	103	83	65	97	102	57	60	60	52	64	81	63	56	79	91	79	-18,6%					
		113	86	67	99	157	67	67	65	67	73	98	77	65	84	106	95	-4,0%					
		162	122	93	135	165	118	92	93	96	102	122	115	93	100	113	113	-16,3%					
		120	..	80	..	121	87	85	п.а.	70	80	90	п.а.	п.а.	90	89	104	110	п.а.				
«Панамакс» (40 000–70 000 т дедвейта)	Северо-Западная Европа–Северо-Западная Европа Северо-Западная Европа–Карибский бассейн/ восточное побережье Северной Америки Карибский бассейн–Карибский бассейн/ восточное побережье Северной Америки Средиземноморский бассейн– Средиземноморский бассейн Средиземноморский бассейн– Средиземноморский бассейн Северо-Западная Европа Индонезия–Дальний Восток	146	112	91	155	243	113	101	98	113	104	157	104	84	123	151	108	-30,3%					
		138	130	85	100	167	87	94	92	81	81	98	100	85	92	166	106	6,0%					
		133	118	80	107	204	83	89	87	65	74	98	104	79	92	185	108	0,9%					
		111	104	90	99	109	97	86	86	87	96	101	110	93	90	105	116	17,2%					
Все виды танкеров для светлых нефтепродуктов 70 000–80 000 т дедвейта 50 000–60 000 т дедвейта 35 000–50 000 т дедвейта 25 000–35 000 т дедвейта	Средиземноморский бассейн– Средиземноморский бассейн Средиземноморский бассейн–Карибский бассейн, восточное побережье Северной Америки Карибский бассейн–восточное побережье Северной Америки/Мексиканский Залив Персидский залив–Япония Персидский залив–Япония Карибский бассейн–восточное побережье Северной Америки/Мексиканский Залив Сингапур–Восточная Азия	168	153	168	113	213	189	п.а.	118	п.а.	п.а.	п.а.	128	120	100	п.а.	п.а.	п.а.					
		146	121	160	105	150	115	114	115	п.а.	п.а.	100	113	118	110	123	130	23,8%					
		200	133	156	141	229	162	п.а.	109	121	114	162	147	118	113	148	150	6,4%					
		125	105	116	81	73	78	88	90	91	82	87	116	108	114	115	102	25,9%					
		128	119	144	93	88	98	110	93	111	110	120	125	132	127	110	18,3%						
		158	155	162	..	103	105	101	100	96	91	142	100	95	100	131	175	п.а.					
		193	..	220	167	158	п.а.	168	180	п.а.	п.а.	176	130	180	158	180	7,8%						

Источник: Секретариат ЮНКТАД, на основе Drewry Shipping Insight, различные выпуски.  
Приведенные цифры индексированы по ставкам рейсового фрахтования за тонну груза для танкера дедвейтом 75 000 тонн. В качестве базы берется отметка 100 шкалы «Юридскейл» (WS 100).  
\* ОКНТ – очень крупный нефтяной танкер, СНТ – сверхкрупный нефтяной танкер.

на рынке сохраняется избыток провозной способности, что будет продолжать оказывать давление на фрахтовые ставки. Кроме того, изменения в структуре перевозок и спроса, включая, в частности, сокращение нефтеперерабатывающих мощностей в Европе и их расширение в Азии и на Ближнем Востоке, могут способствовать усилению неустойчивости фрахтовых ставок. Страны Ближнего Востока начали переориентировать свой экспорт с поставок сырой нефти на поставки продуктов ее переработки, в результате чего поставщики сырой нефти, находящиеся в Атлантическом регионе (а именно в Южной Америке), становятся более привлекательными для азиатских стран (Danish Ship Finance, 2015).

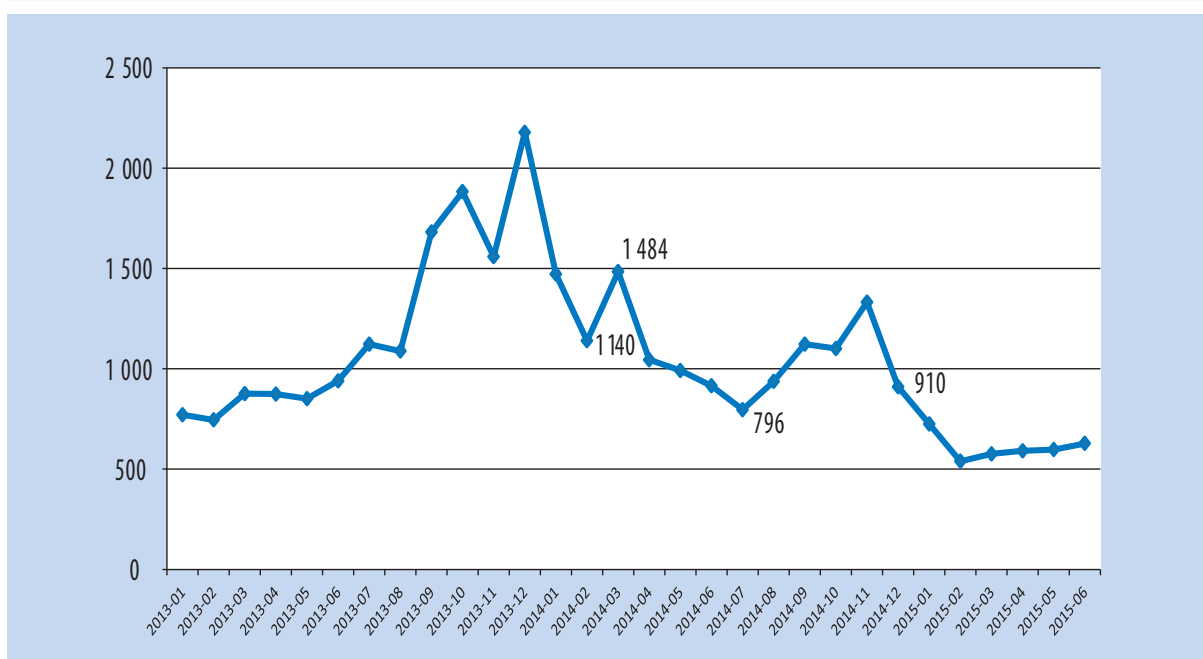
### 3. Фрахтовые ставки на балкерный тоннаж

Несмотря на хорошее начало и большие надежды на продолжение положительной динамики, наметившейся в 2013 году, 2014 год оказался еще одним трудным годом для рынка балкерного тоннажа в связи с сохраняющейся избыточной провозной способностью и неопределенными перспективами спроса на тоннаж. Уровень доходов в секторе сухогрузного тоннажа снизился на 5% по сравнению с 2013 годом

до в среднем 9 881 долл. в день. Низкий уровень доходности отразился на финансовом состоянии судовладельцев, и несколько компаний объявили о своем банкротстве (Clarksons Research, 2015b). Отражая в целом низкий уровень доходности в балкерном секторе, балтийский фрахтовый индекс сухогрузного тоннажа упал в июле 2014 года до низкого уровня 796 пунктов, хотя к декабрю 2014 года он поднялся до 910 пунктов (см. диаграмму 3.8).

В 2014 году средний уровень доходов на рынке балкерного тоннажа оставался низким и крайне неустойчивым (см. диаграмму 3.9). В 2014 году в секторе судов типа «кейпсайз» средний уровень доходов снизился по сравнению с 2013 годом на 15% до 13 309 долл. в день, несмотря на гораздо более высокие темпы роста перевозок железной руды (в связи с увеличением импорта в Китае) по сравнению с ростом флота судов этого типа (на 4% в 2014 году). На рынке судов типа «панамакс» конъюнктура по-прежнему была неблагоприятной в условиях сохраняющегося избытка предлагаемого тоннажа (из-за большого объема поставок судов класса «камсармакс») и замедления роста перевозок угля (в связи с сокращением импорта угля в Китае), в

**Диаграмма 3.8** Индекс Балтийской биржи для балкерного тоннажа, 2012–2015 годы  
(базисный год индекса – 1985 год = 1 000 пунктов)

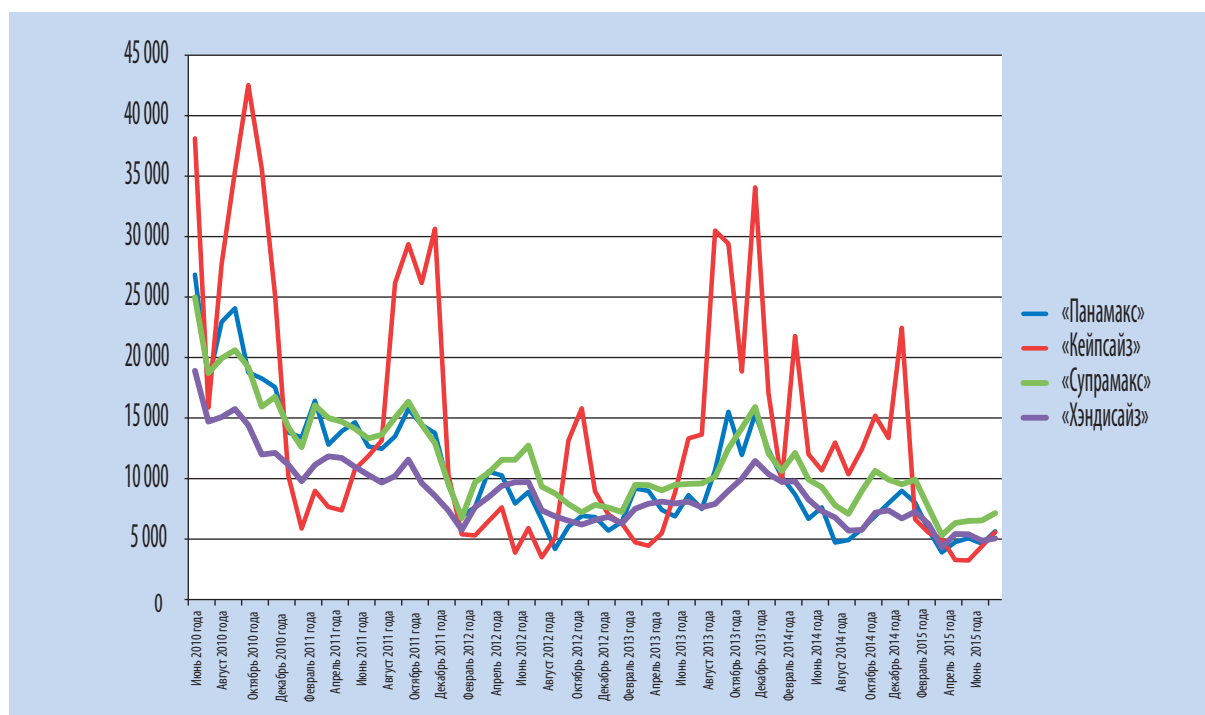


Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе данных Балтийской биржи.

Примечание: При расчете индекса учитываются 20 основных маршрутов балкеров на тайм-чартерной основе. Индекс охватывает балкеры классов «хэндисайз», «супраммакс», «панаммакс» и «кейпсайз», которыми перевозятся такие грузы, как уголь, железная руда и зерно.



Диаграмма 3.9 Динамика суточных доходов в секторе балкеров, 2008–2015 годы (долл. в день)



Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе данных Clarkson Research *Shipping Intelligence Network*; цифры, опубликованные лондонской Балтийской биржей.  
 Примечание: «Хэндисайз» – средняя по шести тайм-чартерным маршрутам, «супрамакс» – средняя по шести тайм-чартерным маршрутам; «панамакс» – средняя по четырем тайм-чартерным маршрутам; «кейпсайз» – средняя по четырем тайм-чартерным маршрутам.

результате чего средний уровень доходов снизился на 5% до 6 260 долл. в день при самом низком уровне 2 137 долл. в день, отмеченном в июне 2014 года. На рынке судов типа «супрамакс» средний уровень доходов в 2014 году упал на 12% до 10 819 долл. в день, при этом их уровень снизился до 5 905 долл. в день в августе с дальнейшим повышением в течение остальных месяцев до 8 769 долл. в день к концу года (Clarksons Research, 2015c). Введенный Индонезией запрет на экспорт необработанных бокситов и никелевой руды вызвал ухудшение конъюнктуры в дальневосточной секции рынка судов «супрамакс».

В 2015 году и в дальнейшем фрахтовые ставки на рынках сухогрузного тоннажа будут по-прежнему определяться такими факторами, как рост предложения тоннажа и неопределенность в отношении спроса на перевозки сухих массовых грузов со стороны Китая. К факторам, которые могут оказывать влияние на динамику спроса в будущем, относятся, в частности, технологические новшества, направленные на повышение топливной эффективности и замещение угля другими видами топлива, и увеличение числа стран, принимающих меры и нормативные положения в целях сокращения выбросов углерода.

## СПРАВОЧНАЯ ЛИТЕРАТУРА

- AlixPartners (2015). *Container Shipping Outlook*. Имеется на веб-сайте <http://www.alixpartners.com/en/LinkClick.aspx?fileticket=WD5LcjeJkhs%3d&tabid=635> (по состоянию на 9 сентября 2015 года).
- Angeloudis P, Bichou K, Bell M and Fisk D (2006). Security and reliability of the liner container shipping network: Analysis of robustness using a complex network framework. Presented at the International Association of Maritime Economists conference. Melbourne. 12–14 July.
- Clarksons Research (2015a). *Container Intelligence Quarterly*. First quarter.
- Clarksons Research (2015b). *Shipping Review and Outlook*. Spring.
- Clarksons Research (2015c). *Dry Bulk Trade Outlook*. 21(1).
- Collier P (2008). *The Bottom billion: Why the Poorest Countries are Failing and What Can Be Done About It*. Oxford University Press. Oxford.
- Danish Ship Finance (2015). *Shipping Market Review*. May. Имеется на веб-сайте <http://www.shipfinance.dk/en/SHIPPING-RESEARCH/~media/PUBLIKATIONER/Shipping-Market-Review/Shipping-Market-Review---May-2015.ashx> (по состоянию на 18 сентября 2015 года).
- Dicken P and Lloyd P (1998). *Standort und Raum – Theoretische Perspektiven in der Wirtschaftsgeographie*. Eugen Ulmer. Stuttgart, Germany: 95–123.
- Drewry (2015). Analysis of the shipping markets. *Shipping Insight Monthly*. January.
- ECLAC (1998). Concentration in liner shipping: Its causes and impacts for ports and shipping services in developing regions. LC/G.2027. Santiago. Имеется на веб-сайте <http://www.cepal.org/en/publications/31094-concentration-liner-shipping-its-causes-and-impacts-ports-and-shipping-services> (по состоянию на 20 июня 2015 года).
- ECLAC (2002). The cost of international transport, and integration and competitiveness in Latin America and the Caribbean. *FAL Bulletin*. 191. Santiago. Имеется на веб-сайте <http://repositorio.cepal.org/handle/11362/36199?show=full> (по состоянию на 20 июня 2015 года).
- Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (2015). Reducing trade costs in Asia and the Pacific: Implications from the ESCAP–World Bank Trade Cost Database. Bangkok, 2015. Имеется на веб-сайте <http://www.unescap.org/resources/reducing-trade-costs-implications-escap-world-bank-trade-cost-database> (по состоянию на 20 июня 2015 года).
- Hummels D and Schaur G (2013). Time as a trade barrier. *American Economic Review*. 103(7):2935–2959.
- Kumar S and Hoffmann J (2002). Globalization: The maritime nexus. In: CT Grammenos, ed., *Handbook of Maritime Economics and Business*. Informa. Lloyds List Press. London.
- Limao N and Venables A (2001). Infrastructure, geographical disadvantage, transport costs and trade. *The World Bank Economic Review*. 15(3):451–479.
- Linnemann H (1966). *An Econometric Study of International Trade Flows*. North-Holland Publishing. Amsterdam.
- Lloyd's List Containerisation International* (2014). UASC and Hamburg Süd agree global co-operation. September. Имеется на веб-сайте <http://www.lloydslist.com/ll/sector/containers/article449233.ece> (по состоянию на 9 сентября 2015 года).
- Maersk Sustainability Report (2014). Имеется на веб-сайте [http://www.maersk.com/~media/annual-magazine-pj/maersk\\_sustainability\\_report\\_2014\\_online\\_version.pdf](http://www.maersk.com/~media/annual-magazine-pj/maersk_sustainability_report_2014_online_version.pdf) (по состоянию на 9 сентября 2015 года).
- Márquez-Ramos L, Martínez-Zarzoso I, Pérez-García E and Wilmsmeier G (2005). Determinants of Maritime Transport Costs. Importance of Connectivity Measures. Презентация на конгрессе «Международная торговля и логистика, корпоративные стратегии и глобальная экономика». Гавр, 28–29 сентября.
- Martínez-Zarzoso I and Suárez Burguet C (2005). Transport costs and trade: Empirical evidence for Latin American imports from the European Union. *Journal of International Trade and Economic Development*. 14(3):227–45.
- McCalla R, Slack B and Comtois C (2005). The Caribbean basin: Adjusting to global trends in containerization. *Maritime Policy and Management*. 32(3):245–261.
- Palander T (1935). *Beiträge zur Standorttheorie*. Almqvist & Wiksell. Uppsala, Sweden.
- Pöyhönen P (1963). A tentative model for the volume of trade between countries. *Weltwirtschaftliches Archiv*. 90:93–99.
- Radelet S and Sachs J (1998). Shipping costs, manufactured exports, and economic growth. Доклад, представленный на совещании Американской экономической ассоциации, Гарвардский университет. 1 января.

- Sourdin P and Pomfret R (2012). *Trade Facilitation: Defining, Measuring, Explaining and Reducing the Cost of International Trade*. Edward Elgar Publishing, Cheltenham, United Kingdom.
- Tinbergen J (1962). *Shaping the World Economy: Suggestions for an International Economic Policy*. Twentieth Century Fund. New York, United States.
- UNCTAD (2015). The intrinsic relation between logistics performance and trade facilitation measures. Transport and Trade Facilitation Newsletter. First quarter. Issue No. 65. Имеется на веб-сайте [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/webdtl1b2015d1\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/webdtl1b2015d1_en.pdf) (по состоянию на 10 сентября 2015 года).
- Wilmsmeier G (2003). Modal choice in South American freight transport: Analysis of constraint variables and a perspective for diversified modal participation in South America. Unpublished master's thesis. Technische Universität. Dresden, Germany.
- Wilmsmeier G (2014). *International Maritime Transport Costs: Market Structures and Network Configurations*. Ashgate. Farnham, United Kingdom.
- Wilmsmeier G and Hoffmann J (2008). Liner shipping connectivity and port infrastructure as determinants of freight rates in the Caribbean. *Maritime Economics and Logistics*. 10(1):130–151.
- Wilmsmeier G, Hoffmann J and Sánchez RJ (2006). The impact of port characteristics on international maritime transport costs. В публикации Cullinane K and Talley W, eds. *Research in Transportation Economics. Volume 16: Port Economics*. Elsevier. Amsterdam.
- Wilmsmeier G and Martínez-Zarzoso I (2010). Determinants of maritime transport costs – a panel data analysis. *Transportation Planning and Technology*. 33(1):117–136.
- Wilmsmeier G and Sánchez RJ (2009). The relevance of international transport costs on food prices: Endogenous and exogenous effects. *Research in Transportation Economics*. 25(1):56–66.

## ПРИМЕЧАНИЯ

- <sup>1</sup> Стратегия группы «Маэрск» в области устойчивости включает три основных компонента: облегчение торговли, энергоэффективность и инвестиции в образование. См. веб-сайт <http://www.maersk.com/en/the-maersk-group/sustainability> (по состоянию на 9 сентября 2015 года).
- <sup>2</sup> См. новостные сообщения на веб-сайте компании «Маэрск лайн» <http://www.maerskline.com/ur-pk/countries/int/news/news-articles/2015/02/maerskline-report-2014> (по состоянию на 9 сентября 2015 года).





# 4

## ПОРТЫ

*Доля развивающихся стран в совокупном грузообороте контейнерных портов мира немного возросла до примерно 71,9%. Это свидетельствует о продолжении тенденции к постепенному увеличению их доли в мировом грузообороте контейнерных портов, в частности в результате расширения торговли Юг–Юг.*

*Эффективность работы портов и терминалов имеет важное значение, поскольку она сказывается на конкурентоспособности торговли страны. Производительность работы портов и терминалов зависит от многих факторов, включая трудовые отношения, количество и виды грузового оборудования, качество прилегающей зоны, канал подхода к порту, наземные подъездные пути и эффективность таможенных служб, а также возможные концессии, предоставляемые международным операторам терминалов. В 2014 году объем операций крупнейшего в мире оператора терминалов увеличился на 5,5% по сравнению с предыдущим годом до 65,4 млн. ДФЭ, из которых 33,6 млн. ДФЭ приходилось на его операции в порту Сингапур и 31,9 млн. ДФЭ на его операции в других портах мира. С точки зрения доли на рынке вторым крупнейшим международным оператором терминалов является компания «Хатчисон порт холдингз траст». По географическому охвату она уступает некоторым другим международным операторам терминалов, поскольку ее деятельность сосредоточена в Китае и Гонконге, Китай. Компания «АПМ терминалз» осуществляет операции в 39 странах. Среди глобальных операторов терминалов наиболее широкий географический охват имеет компания «ДП уорлд», располагающая сетью из более чем 65 терминалов на шести континентах.*

*Экономические, экологические и социальные задачи и проблемы, стоящие перед портами, связаны, в частности, с ростом и дальнейшей контейнеризацией грузопотоков вследствие постоянного увеличения размеров судов; необходимостью финансирования мер по адаптации инфраструктуры портов и транспортного сообщения с внутренними районами стран; изменениями на рынках в результате расширяющихся альянсов между компаниями линейного судоходства; нехваткой средств в национальных бюджетах, ограничивающих возможности для государственного финансирования транспортной инфраструктуры; неустойчивостью цен на энергоносители, формированием нового энергетического ландшафта и переходом к альтернативным видам топлива; вступлением в действие более жестких ограничений в отношении содержания серы (например, в странах с районами контроля выбросов (РКВ) Международной морской организации (ИМО)); усилением факторов, связанных с общественным мнением и природоохранными соображениями; и возможными изменениями в маршрутах морских перевозок в результате появления новых или расширения существующих международных каналов.*



## А. ПОРТЫ И СВЯЗАННЫЕ С НИМИ ПРОЕКТЫ

В целом в настоящее время осуществляется ряд крупных проектов, которые окажут непосредственное влияние на судоходство и порты. Например, в 2014 году началось строительство второй ветки Суэцкого канала параллельно существующему каналу, и эти работы были продолжены в 2015 году. Как ожидается, пропускная способность канала увеличится в среднем с 49 судов в день до 97. Сократится как время прохода по каналу, так и время ожидания. Например, время прохода по каналу в южном направлении сократится с 18–22 часов до 11 часов, а время ожидания снизится с нынешних 8–11 часов до 3 часов. Проект строительства новой ветки Суэцкого канала является частью крупной программы мер бюджетно-финансового стимулирования, направленных на восстановление темпов экономического роста, наблюдавшихся до 2011 года, а именно на уровне примерно 7% в год.

Программа развития включает создание промышленной зоны в прилегающих районах, развитие пяти новых морских портов, технологической долины и центра снабжения и логистики. Сумма проекта оценивается в 8,4 млрд. долл., и его реализация должна привести к увеличению более чем в два раза годовых доходов от канала, а именно с 5 млрд. долл. в настоящее время до 13 млрд. долл. к 2023 году. Египетским гражданам была предоставлена возможность принять участие в финансировании проекта с гарантированным уровнем доходности на уровне 12%. Расширение Суэцкого канала окажет влияние на порты региона, включая, в частности, увеличение количества судов, заходящих в порты.

В отличие от этого проект по расширению Панамского канала (см. предыдущие выпуски *Обзора морского транспорта*), вероятно, будет связан с радикальными переменами для региональных портов, поскольку после расширения канала по нему смогут проходить более крупные суда. Появление более крупных судов означает увеличение потока грузов и, следовательно, доходов, но и более значительные расходы, связанные с адаптацией. Что касается других проектов, то сообщается о задержках в строительстве Никарагуанского канала. Как оценивается, для завершения строительства требуется 50 млрд. долл. (Gracie, 2015). В настоящее время возобновился также интерес к предложению о создании Таиландского канала через перешеек Кра, которое впервые было

выдвинуто 350 лет назад. Однако пока это предложение не было официально подтверждено (*Channel News Asia*, 2015). Стоимость строительства этого канала оценивается в 28 млрд. долл., и, хотя его создание технически возможно, экономические выгоды всегда представлялись неопределенными, поскольку экономия времени – как оценивается, 3 дня (в зависимости от скорости) – является не столь существенной, как для Панамского (10 дней) и Суэцкого (20 дней) каналов. В нынешних условиях экономической неопределенности, избыточного предложения судов и получившей в этой связи распространение в судоходном секторе практики эксплуатации судов на пониженной скорости экономия времени не является таким приоритетом, как когда-то. Экологические издержки и возможная социальная напряженность, которая может возникнуть в случае физического разделения страны, являются вескими основаниями для проведения тщательного анализа, не ограничивающегося чисто экономическими аспектами.

### 1. Контейнерные порты

Грузооборот контейнерных портов оценивается в количестве перегружаемых ДФЭ. Один 40-футовый эквивалент равен двум ДФЭ, а перемещение контейнеров, для того чтобы взять контейнеры, находящиеся снизу или сверху других, также рассматривается в качестве перестановки. Как указано в главе 1, общее число полных контейнеров, перевезенных мировым морским транспортом в 2014 году, составило, по оценкам, 182 млн., тогда как совокупный грузооборот портов, как оценивается, более чем в 2,5 раза выше этой цифры, что свидетельствует о большом числе перестановок порожних контейнеров. Данные, приводимые в настоящей главе, в основном относятся к контейнерным грузам, на которые в свою очередь приходится более половины международных грузов, перевозимых морским транспортом, по стоимости и примерно одна шестая их часть по физическому объему. Контейнерные порты открыты для многих пользователей, т.е. ни один из грузовладельцев не обладает монополией на торговлю. Компании линейного судоходства могут располагать специальными терминалами, на которых могут обслуживаться только их суда, хотя сами грузы принадлежат многочисленным грузовладельцам. Другие порты и терминалы, например для балкерных и наливных грузов, обычно принадлежат одной компании, которая также является собственником груза, или эксплуатируются ею. Особенно часто это встречается в торговле сырьевыми товарами, когда крупному конгломерату может принадлежать

добывающий рудник, железная дорога, перерабатывающее предприятие и портовые мощности. Поэтому информация о работе балкерных портов, как правило, носит конфиденциальный характер и сложнее поддается оценке. Кроме того, информация об объеме и происхождении/назначении определенного сырьевого товара может сказываться на его цене на мировых рынках, поскольку брокеры могут предвидеть уровень предложения или спроса, и соответственно промышленные круги обычно селективно подходят к выбору публично распространяемой информации. Поэтому настоящая глава посвящена в основном контейнерным перевозкам.

Китайские порты располагают наибольшим числом причалов (31 705), и через них проходит больше грузов как по объему в тоннах, так и по количеству в ДФЭ, чем в любой другой стране. Китай располагает также самой протяженной в мире сетью судоходных рек, общая длина которых достигает 126 300 км. Поэтому анализ состояния китайских портов позволяет получить хорошее представление о всем мировом портовом секторе. В 2014 году через китайские речные и морские порты прошло 12,45 млрд. т груза, что на 5,8% больше, чем в предыдущем году. Аналогичным образом поток контейнерных грузов увеличился на 6,4% до 202 млн. ДФЭ. Грузооборот основных портов Китая увеличился по сравнению с предыдущим годом на скромные 2,2% до 2,7 млрд. тонн. Такое замедление роста импортных массовых грузов объяснялось главным образом ослаблением спроса на основные сырьевые товары, такие как уголь и железная руда (Yu, 2015).

В первом квартале 2015 года грузооборот китайских портов возрос по сравнению с тем же периодом предыдущего года на 7,3% до 49 млн. ДФЭ. В основном это было связано с оживлением экономической активности в Соединенных Штатах. Имеющиеся данные свидетельствуют о том, что грузооборот существенно возрос в крупных китайских экспортных портах, тогда как в импортных портах (например, для массовых грузов) его рост замедлился. Это может означать, что предприятия сокращают свои запасы в ожидании замедления роста в мировой экономике.

В таблице 4.1 представлены данные о грузообороте контейнерных портов 80 развивающихся стран и стран с переходной экономикой с годовым грузооборотом свыше 100 000 ДФЭ (на веб-сайте <http://stats.unctad.org/TEU> представлена информация о грузообороте портов по 126 странам/территориям). В 2014 году совокупный грузооборот контейнерных

портов развивающихся стран возрос, по оценкам, на 5,34% до 491 млн. ДФЭ. Этот прирост был выше прироста, отмеченного в предыдущем году (5,1%). Совокупный объем контейнерного грузооборота по всем странам в 2014 году увеличился по сравнению с предыдущим годом на 5,1% и достиг, по оценкам, 684,4 млн. ДФЭ.

Доля развивающихся стран в совокупном грузообороте контейнерных портов мира возросла на 0,2% до примерно 71,9%. Это свидетельствует о продолжении тенденции к постепенному увеличению их доли в мировом грузообороте контейнерных портов. Данная тенденция объясняется двумя основными причинами, а именно расширением участия развивающихся стран в глобальных производственно-сбытовых цепях и дальнейшим увеличением использования контейнеров для перевозки сухих массовых грузов.

В таблице 4.2 приведены данные о крупнейших 20 контейнерных портах мира за период 2012–2014 годов. В 2014 году на них приходилось примерно 45,7% грузооборота контейнерных портов всего мира. В совокупности в 2014 году грузооборот этих 20 портов увеличился на 4,5%, что примерно соответствовало приросту, отмеченному в 2013 году. Данный перечень включает 16 портов в развивающихся странах, причем все они расположены в Азии; остальные 4 порта находятся в развитых странах, 3 из которых в Европе и 1 в Северной Америке. Все 10 крупнейших портов находятся в Азии, что свидетельствует о важном значении этого региона в качестве центра обрабатывающей промышленности. Наиболее высокие темпы роста были отмечены в порту Нинбо (12%), который, несмотря на это, остался на пятом месте и за которым по динамике роста вплотную следовали порты Дубай и Танджунг-Пелепас. Благодаря инвестициям в инфраструктуру порт Танджунг-Пелепас переместился в списке вверх на два места и теперь является восемнадцатым среди крупнейших портов мира. Порт Лонг-Бич покинул список 20 крупнейших портов из-за низких темпов роста грузооборота, связанных с трудовыми спорами в порту, и более высоких темпов роста в других портах. В этом списке появился порт Джакарта, что объяснялось неизменно устойчивым ростом его грузооборота, который увеличился более чем на 50% с 2009 года благодаря динамичной экономике (Drewry, 2015).

**Таблица 4.1 Поток контейнерных грузов через порты 80 развивающихся стран/территорий и стран с переходной экономикой в 2012–2014 годах (в ДФЭ)**

Страна/территория	2012 год	2013 год	Предварительные данные за 2014 год	Изменение в %, 2013–2012 годы	Изменение в %, 2014–2013 годы
Китай	161 318 524	170 858 775	181 635 245	5,91	6,31
Сингапур	32 498 652	33 516 343	34 832 376	3,13	3,93
Республика Корея	21 609 746	22 588 400	23 796 846	4,53	5,35
Малайзия	20 873 479	21 168 981	22 718 784	1,42	7,32
Гонконг, Китай	23 117 000	22 352 000	22 300 000	-3,31	-0,23
Объединенные Арабские Эмираты	18 120 915	19 336 427	20 900 567	6,71	8,09
Китайская провинция Тайвань	14 976 356	15 353 404	16 430 542	2,52	7,02
Индонезия	9 638 607	11 273 450	11 900 763	16,96	5,56
Индия	10 279 265	10 883 343	11 655 635	5,88	7,10
Бразилия	9 322 769	10 176 613	10 678 564	9,16	4,93
Вьетнам	7 509 119	9 036 095	9 424 699	20,33	4,30
Египет	8 140 950	8 248 115	8 810 990	1,32	6,82
Таиланд	7 468 900	7 702 476	8 283 756	3,13	7,55
Панама	7 217 794	7 447 695	7 942 291	3,19	6,64
Турция	6 736 347	7 284 207	7 622 559	8,13	4,65
Саудовская Аравия	6 563 844	6 742 697	6 326 861	2,72	-6,17
Филиппины	5 686 179	5 860 226	5 869 427	3,06	0,16
Мексика	4 799 368	4 900 268	5 273 945	2,10	7,63
Исламская Республика Иран	5 111 318	4 924 638	5 163 843	-3,65	4,86
Шри-Ланка	4 321 000	4 306 200	4 907 900	-0,34	13,97
Южная Африка	4 360 100	4 694 500	4 831 462	7,67	2,92
Российская Федерация	3 930 515	3 968 186	3 903 250	0,96	-1,64
Чили	3 596 917	3 722 980	3 742 520	3,50	0,52
Оман	4 167 044	3 930 261	3 620 364	-5,68	-7,88
Колумбия	2 991 941	2 746 038	3 127 994	-8,22	13,91
Марокко	1 826 100	2 558 400	3 070 000	40,10	20,00
Пакистан	2 375 158	2 485 086	2 597 395	4,63	4,52
Перу	2 031 134	2 086 335	2 234 582	2,72	7,11
Коста-Рика	1 329 679	1 880 513	1 960 267	41,43	4,24
Доминиканская Республика	1 583 047	1 708 108	1 795 221	7,90	5,10
Эквадор	1 594 711	1 675 446	1 786 981	5,06	6,66
Аргентина	1 986 480	2 141 388	1 775 574	7,80	-17,08
Бангладеш	1 435 599	1 500 161	1 655 365	4,50	10,35
Ямайка	1 855 400	1 703 900	1 638 100	-8,17	-3,86
Боливарианская Республика Венесуэла	1 249 500	1 348 211	1 416 970	7,90	5,10
Багамские Острова	1 202 000	1 400 000	1 399 300	16,47	-0,05
Кувейт	1 126 668	1 215 675	1 277 674	7,90	5,10
Гватемала	1 158 400	1 211 600	1 273 392	4,59	5,10
Ливан	882 922	1 117 300	1 210 400	26,55	8,33
Нигерия	877 679	1 010 836	1 062 389	15,17	5,10
Кения	903 400	894 000	1 010 000	-1,04	12,98
Ангола	750 000	913 000	1 000 000	21,73	9,53
Уругвай	753 000	861 000	904 911	14,34	5,10
Йемен	760 192	820 247	862 079	7,90	5,10
Украина	748 889	808 051	849 262	7,90	5,10
Сирийская Арабская Республика	737 448	795 707	836 288	7,90	5,10

**Таблица 4.1 Поток контейнерных грузов через порты 80 развивающихся стран/территорий и стран с переходной экономикой в 2012–2014 годах (в ДФЭ) (продолжение)**

Страна/территория	2012 год	2013 год	Предварительные данные за 2014 год	Изменение в %, 2013–2012 годы	Изменение в %, 2014–2013 годы
Гана	735 229	793 312	833 771	7,90	5,10
Иордания	703 354	758 919	797 624	7,90	5,10
Кот-д'Ивуар	690 548	745 102	783 102	7,90	5,10
Джибути	681 765	735 624	773 141	7,90	5,10
Тринидад и Тобаго	651 332	702 787	738 630	7,90	5,10
Гондурас	665 354	670 726	704 934	0,81	5,10
Маврикий	576 383	621 917	653 635	7,90	5,10
Объединенная Республика Танзания	487 786	526 321	638 023	7,90	21,22
Тунис	529 956	571 823	600 986	7,90	5,10
Судан	498 938	538 354	565 811	7,90	5,10
Ливия	369 739	434 608	456 773	17,54	5,10
Сенегал	396 822	428 171	450 008	7,90	5,10
Катар	393 151	424 210	445 845	7,90	5,10
Конго	385 102	415 525	436 717	7,90	5,10
Бенин	359 908	388 341	408 146	7,90	5,10
Папуа-Новая Гвинея	337 118	363 750	382 301	7,90	5,10
Бахрейн	329 470	355 498	373 628	7,90	5,10
Камерун	323 917	349 507	367 332	7,90	5,10
Алжир	317 913	343 028	360 522	7,90	5,10
Мозамбик	289 411	312 274	328 200	7,90	5,10
Куба	265 281	286 238	300 836	7,90	5,10
Грузия	256 929	277 226	291 365	7,90	5,10
Камбоджа	254 760	274 886	288 905	7,90	5,10
Мьянма	215 945	233 005	244 888	7,90	5,10
Гуам	208 181	224 628	236 084	7,90	5,10
Габон	174 597	188 390	197 998	7,90	5,10
Сальвадор	161 000	180 600	189 811	12,17	5,10
Мадагаскар	160 320	172 986	181 808	7,90	5,10
Хорватия	155 724	168 026	176 596	7,90	5,10
Аруба	147 716	159 385	167 514	7,90	5,10
Намибия	115 676	124 815	131 180	7,90	5,10
Бруней-Даруссалам	112 894	121 813	128 026	7,90	5,10
Новая Каледония	102 423	110 514	116 150	7,90	5,10
Никарагуа	93 737	96 472	101 392	2,92	5,10
<b>Промежуточный итог</b>	<b>443 672 437</b>	<b>466 256 062</b>	<b>491 169 015</b>	<b>5,09</b>	<b>5,34</b>
<b>Другие страны, по которым имеются данные</b>	<b>689 351</b>	<b>739 276</b>	<b>761 420</b>	<b>7,24</b>	<b>3,00</b>
<b>Итого: страны, по которым имеются данные</b>	<b>444 361 788</b>	<b>466 995 338</b>	<b>491 930 435</b>	<b>5,09</b>	<b>5,34</b>
<b>Все страны мира</b>	<b>624 480 174</b>	<b>651 200 742</b>	<b>684 429 339</b>	<b>4,28</b>	<b>5,10</b>

Источник: Секретариат ЮНКТАД, на основе информации из различных источников, включая публикации компании «Динамар БВ», а также информации, полученной секретариатом ЮНКТАД непосредственно от операторов терминалов и администрации портов.

Примечание: В этой таблице Сингапур включает порт Джуронг. Группа «других стран, по которым имеются данные», включает страны, через порты которых за год проходит менее 100 000 ДФЭ. Многие цифры за 2013 и 2014 годы являются оценочными (они выделены курсивом). Общие данные по странам могут не включать данных по небольшим портам, поэтому в отдельных случаях фактический объем грузопотока может быть больше, чем это следует из приведенной информации.

**Таблица 4.2 Крупнейшие 20 контейнерных терминалов и их грузооборот в 2012–2014 годах (в ДФЭ и изменения в процентах)**

Порты	2012 год	2013 год	2014 год	Изменение в %, 2013/2012 годы	Изменение в %, 2014–2013 годы
Шанхай	32 529 000	36 617 000	35 290 000	12,57	-3,62
Сингапур	31 649 400	32 600 000	33 869 000	3,00	3,89
Шэньчжэнь	22 940 130	23 279 000	24 040 000	1,48	3,27
Гонконг (Китай)	23 117 000	22 352 000	22 200 000	-3,31	-0,68
Нинбо	15 670 000	17 351 000	19 450 000	10,73	12,10
Пусан	17 046 177	17 686 000	18 678 000	3,75	5,61
Гуанчжоу	14 743 600	15 309 000	16 610 000	3,83	8,50
Циндао	14 503 000	15 520 000	16 580 000	7,01	6,83
Дубай	13 270 000	13 641 000	15 200 000	2,80	11,43
Тяньцзинь	12 300 000	13 000 000	14 060 000	5,69	8,15
Роттердам	11 865 916	11 621 000	12 298 000	-2,06	5,83
Порт-Кланг	10 001 495	10 350 000	10 946 000	3,48	5,76
Гаосюн	9 781 221	9 938 000	10 593 000	1,60	6,59
Далянь	8 064 000	10 015 000	10 130 000	24,19	1,15
Гамбург	8 863 896	9 258 000	9 729 000	4,45	5,09
Антверпен	8 635 169	8 578 000	8 978 000	-0,66	4,66
Сямынь	7 201 700	8 008 000	8 572 000	11,20	7,04
Танджунг-Пелепас	7 700 000	7 628 000	8 500 000	-0,94	11,43
Лос-Анджелес	8 077 714	7 869 000	8 340 000	-2,58	5,99
Джакарта	6 100 000	6 171 000	6 053 000	1,16	-1,91
<b>Итого, 20 крупнейших контейнерных терминалов</b>	<b>284 059 418</b>	<b>296 791 000</b>	<b>310 116 000</b>	<b>4,48</b>	<b>4,49</b>

Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе данных компании «Динамар БВ», июнь 2015 года, и различных других источников.  
Примечание: Сингапур в этой таблице не включает порт Джуронг.

## В. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОПЕРАТОРЫ ТЕРМИНАЛОВ

### 1. Эксплуатационная эффективность

Эффективность работы портов и терминалов может оказывать существенное влияние на конкурентоспособность торговли страны. По мнению одного ведущего экономиста, перегруженность портов выступает новым барьером в международной торговле (van Marle, 2015). Эффективность работы портов и терминалов зависит от многих факторов, включая, например, трудовые отношения, количество и виды грузового оборудования, качество прилегающей зоны, канал подхода к порту, наземные подъездные пути, эффективность таможенных служб и т.д. Эти конкретные эксплуатационные показатели в целом имеют более важное значение для операторов портов и не охватывают нематериальные аспекты (например, мнение пользователей, качество услуг,

уровень инноваций и т.д.), которые могут представлять более ценными для пользователей порта (Cetin, 2015).

Операторы терминалов редко публикуют информацию о результативности своей работы, но иногда идут на это в целях своей рекламы. Например, малазийская компания «Уэстпортс» привела информацию о том, что «был установлен новый мировой рекорд в производительности контейнерных терминалов, составивший впечатляющие 793 перестановки контейнеров в час при обработке судна «Гавр» (емкостью 9 572 ДФЭ) компании «Чайна шиппинг конейнер лайнз» благодаря использованию девяти кранов с двойным захватом» (Westports, 2015). Порты и терминалы редко публикуют информацию об эффективности своей работы, которая позволяла бы грузоотправителям делать обоснованный выбор, а директивным органам выявлять наиболее рациональную практику. Хотя это может быть связано с многими причинами, такими как отсутствие соответствующих нормативных требований или



ограниченная аудитория, наиболее веская причина, вероятно, заключается в том, что это привлекло бы ненужное внимание, не принося никаких непосредственных выгод. В условиях, когда руководители многих компаний занимают свою должность ограниченное время с короткими периодами отчетности, существующее положение вряд ли изменится. Вместе с тем международные факторы, например в области отчетности, касающейся экологической устойчивости, могут способствовать изменению такой ситуации. Пока же информация об эффективности работы поставщиков услуг в основном исходит от их пользователей. Например, компания «Дрюри шиппинг консалтантс» выступила с инициативой создания своего клуба сравнительного анализа. В нем участвуют только импортеры и экспортеры (т.е. покупатели услуг морского транспорта) и не участвуют поставщики транспортных услуг (перевозчики) и посредники/брокеры (транспортно-экспедиционные компании и несудоходные общественные перевозчики). Хотя в его цели входит сбор информации об эффективности портов и маршрутов перевозок, главное внимание, как представляется, уделяется транспортным расходам. Журнал «Джорнал оф коммерс» недавно опубликовал информацию о рейтинге портов по показателю производительности на основе данных о погрузочных/разгрузочных операциях, полученную от 17 перевозчиков в отношении более чем 500 портов во всем мире. Эти две инициативы свидетельствуют о том, что пользователи портов (а именно: грузоотправители и перевозчики) заинтересованы во взаимном обмене информацией об эффективности работы портов. Порты могут оказаться вынуждены опубликовать свою собственную информацию, если они будут не согласны с тем, каким образом пользователи оценивают их работу. В таблице 4.3 перечислены наиболее производительные контейнерные терминалы в 2014 году, среди которых наиболее эффективным контейнерным портом мира является Иокогама, которому удалось повысить производительность на 10% по сравнению с предыдущим годом. В отличие от других терминалов терминалу «АПМ терминалз Иокогама» удастся из года в год повышать эффективность своих операций благодаря синхронизированному процессу взаимодействия между судном и контейнерной площадкой, позволяющему практически полностью устранить непроизводительное время в работе причального крана и грузового оборудования на контейнерной площадке.

В таблице 4.4 представлена информация о показателях производительности портов в 2014 году и изменениях за два предыдущих года. В некоторых портах

**Таблица 4.3** Наиболее производительные международные терминалы, 2014 год (число перестановок контейнеров в расчете на одно судно в час по судам всех размеров)

Терминал	Порт	Страна	Производительность причалов
«АПМ терминалз Иокогама»	Иокогама	Япония	180
«Тяньцзинь порт пасифик интернешнл»	Тяньцзинь	Китай	144
«ДП уорлд-Джебел-Али терминал» <sup>1</sup>	Джебел-Али	Объединенные Арабские Эмираты	138
«Циндао цяньвань»	Циндао	Китай	136
«Тяньцзинь порт альянс интернешнл»	Тяньцзинь	Китай	132
«Нинбо бэйлунь секонд»	Нинбо	Китай	127
«Гуанчжоу саут чайна оушнгейт»	Наньша	Китай	122
«Пусан ньюпорт ко. лтд»	Пусан	Республика Корея	119
«Яньтай интернешнл»	Яньтай	Китай	117
«Наньша фэйз I»	Наньша	Китай	117

Источник: База данных о производительности портов журнала «Джорнал оф коммерс», 2015 год.

находятся несколько операторов терминалов, что вызывает конкуренцию между ними внутри порта. Например, в порту Тяньцзинь, занимающим второе место в этом списке, находится большое число международных операторов терминалов, включая такие компании, как «АПМ терминалз», «Чайна мерчантс холдингз интернешнл», «Коско пасифик», «Си-Эс-Экс уорлд терминалз», ОККЛ, ПСА и ДПУ. Любопытно отметить, что если в 2013 году всем портам, перечисленным в этой таблице, удалось повысить свою эффективность на 30–60% по сравнению с предыдущим годом, то в 2014 году показатели производительности улучшились лишь в трех портах. Это свидетельствует о сложностях в достижении эффективности работы порта и ее дальнейшем повышении.

В ходе обследования, охватывавшего 203 порта в 70 развивающихся странах и включавшего 1 750 вводимых данных, было установлено, что повышению эффективности работы порта способствуют скорее изменения в организации работы, чем эффективность от эффекта масштаба (в результате добавления нового оборудования). Следует отметить, что эффективность представляет собой соотношение вводимых ресурсов и получаемых результатов. В случае портов вводимых ресурсов может быть

**Таблица 4.4** Ведущие порты мира по показателям производительности, 2014 год (число перестановок контейнеров в расчете на одно судно в час по судам всех размеров и темпы роста в процентах)

Порт	Страна	Производительность причалов, 2012 год	Производительность причалов, 2013 год	Производительность причалов, 2014 год	Рост в процентах, 2013/2012 годы	Рост в процентах, 2014/2013 годы
Джебель-Али	Объединенные Арабские Эмираты	81	119	138	47%	16%
Тяньцзинь	Китай	86	130	125	51%	-4%
Циндао	Китай	96	126	125	31%	-1%
Наньша	Китай	73	104	119	42%	14%
Яньтай	Китай	78	106	117	36%	10%
Хаур-эль-Факкан	Объединенные Арабские Эмираты	74	119	108	61%	-9%
Нинбо	Китай	88	120	107	36%	-11%
Иокогама	Япония	85	108	105	27%	-3%
Пусан	Республика Корея	80	105	102	31%	-3%
Сямынь	Китай	76	106	90	39%	-15%

Источник: Секретариат ЮНКТАД и база данных о производительности портов журнала «Джорнал оф коммерс», 2015 год.

много, и они с трудом поддаются оценке (например, используемое пространство, фонд рабочего времени в различных валютах и т.д.). В большинстве исследований, посвященных портам, эта проблема обходится путем оценки производительности (объема операций) за определенный период времени. Показатели эффективности и производительности, как правило, во многом взаимозаменяемы. В 2000–2010 годах в регионах развивающихся стран наблюдалась тенденция к повышению эффективности работы портов, которая возросла с 47% до 57%. Это объяснялось в основном участием частного сектора, уменьшением коррупции в государственном секторе, улучшением показателей обслуживания линейным судоходством и расширением связей между различными видами транспорта (Suárez-Alemán et al., 2015). Эффективность работы порта имеет особенно важное значение в региональном контексте, когда существует реальная возможность того, что грузы могут быть направлены в конкурирующий более эффективный порт. Как свидетельствуют результаты исследования, посвященного портам Западной Африки, они имеют высокие показатели эффективности, причем в четырех из шести портов средний показатель эффективности в рассматриваемый период составлял 76% и выше (van Dyck, 2015). Вместе с тем в ходе другого исследования, проведенного журналом «Джорнал оф коммерс» и охватывавшем все страны Африки, было установлено, что в среднем африканские порты имеют самые низкие показатели производительности среди всех региональных

групп (*Data in Motion*, 2015). Низкая эффективность портовых операций и управления портами в сочетании с другими неэффективными процедурами в рамках логистической цепочки, а также несбалансированная сетка тарифов, применяемая компаниями линейного судоходства из-за того, что контейнеры возвращаются порожними, являются факторами, обуславливающими высокие транспортные расходы (Vofinger et al., 2015). Каждая минута нахождения судна у терминала означает потерю денег для судоходной компании, что в свою очередь оказывает давление на оператора терминала, заставляя его принимать меры, для того чтобы его клиенты не ушли к более эффективным конкурентам (ACS–AEC, 2015). Приватизация портов часто рассматривается в качестве наиболее эффективного средства для привлечения опыта частного сектора и повышения производительности порта. Многие страны приватизировали свои порты в 1990-х годах, хотя большое число портов во всем мире по-прежнему принадлежат государству и эксплуатируются государственными компаниями. Во Вьетнаме правительство планирует приватизировать, по оценкам, 432 государственных предприятия в 2014–2015 годах, включая 19 морских портов (*Vietnam Briefing*, 2015).

Рассматривая предложения об осуществлении новых проектов в области портовой инфраструктуры, правительствам сложно оценить, оправдаются ли прогнозы в отношении объема перевозок и экономии удельных затрат. В недавнем обследовании,

охватывавшем примерно 500 терминалов во всем мире, было установлено, что в среднем приходится 1 072 ДФЭ на квадратный метр причала, 24 791 ДФЭ на гектар и 123 489 ДФЭ на порталный контейнерный кран (Drewry, 2014b). Некоторые из портов с наиболее низкими показателями удельного использования площадей и кранов в расчете на ДФЭ находятся в Северной Америке. Полученные результаты зависят от объема грузопотока, доли перевалочных операций и автоматизации процессов. Хотя выделение дополнительных площадей или установка более крупных кранов не является гарантией привлечения дополнительных грузов, директивным органам важно выяснить при изучении предложений о новых проектах, что можно ожидать от предлагаемых новых портовых мощностей. Интересно отметить, что в ходе исследования было выявлено, что в среднем производительность порталного контейнерного крана в среднем обычно составляет 50% от максимальной производительности, заявленной его производителем. Это может иметь определенные финансовые последствия для портов при планировании будущих мер по улучшению инфраструктуры.

Как указано в одном из исследований, крупнейшая компания линейного судоходства «Маэрск лайн» насчитывает примерно 31 000 заходов ее судов в порты, при этом на каждый заход приходится 1 500–1 800 перестановок контейнеров, а на судовое топливо приходится примерно 19% ее совокупных расходов. Сокращение на 7% времени нахождения судна в порту, составляющего 13–18 часов, позволило бы компании эксплуатировать суда на более низких скоростях после выхода из порта и добиться экономии топлива в размере примерно 120 млн. долл. в год (van Marle, 2015). Сокращение времени нахождения судна в порту зависит прежде всего от того, насколько эффективно порт выполняет свои функции.

## 2. Финансовое положение

Традиционная роль портов в качестве ворот между иностранными и внутренними рынками означает, что рост грузооборота и доходов порта зависит от внешних факторов, неподвластных порту, таких как способность внутренних районов импортировать или экспортировать большой объем товаров. Для операторов терминалов применение опробованных в своей стране инструментов повышения эффективности на иностранных рынках может стать идеальным способом для расширения своей деятельности в тех случаях, когда они сталкиваются с независимыми от них ограничениями в своей стране. Многие операторы терминалов расширяют свою деятельность

горизонтально (например, осуществляя аналогичные операции в различных местах) или вертикально (например, осуществляя контроль за различными сегментами в цепи поставок). В настоящее время многие собственники операторов терминалов контролируют порты по всему миру. В 2013 совокупный грузооборот ведущих глобальных контейнерных терминалов достиг примерно 300 млн. ДФЭ, что составляло около 47% грузооборота контейнерных портов всего мира (Drewry, 2014b).

В 2014 году объем операций крупнейшего в мире оператора терминалов компании «ПСА интернешнл» (формально Администрация порта Сингапур) увеличился на 5,5% по сравнению с предыдущим годом до 65,4 ДФЭ, из которых 33,6 млн. ДФЭ приходилось на его операции в порту Сингапур (+4,2%) и 31,9 млн. ДФЭ на его операции в других портах мира (+7,2%). Его зарубежная деятельность охватывает 16 стран и три континента. Вместе с тем он не занимается эксплуатацией терминалов в Африке, Австралии и Северной Америке. Доходы компании немного возросли в 2014 году до 3,8 млрд. долл., тогда как прибыль несколько снизилась до 1,4 млрд. долл. (PSA, 2014). Среди основных операторов терминалов компания «ПСА интернешнл» лидирует не только в отношении доли в мировом грузообороте портов, но и по показателю отношения доходов к прибыли.

С точки зрения доли на рынке вторым крупнейшим международным оператором терминалов является компания «Хатчисон порт холдингз траст». По географическому охвату она уступает некоторым другим международным операторам терминалов, поскольку ее деятельность сосредоточена в Китае, включая Гонконг (Китай). В 2014 году ее грузооборот возрос на 6,3% по сравнению с предыдущим годом до приблизительно 24,2 млн. ДФЭ. В 2014 году доходы возросли на 1,9% до 12,6 млрд. гонконгских долл. (1,63 млрд. долл.), тогда как операционная прибыль увеличилась на 5,5% до 4,2 млрд. гонконгских долл. (540 млн. долл.).

Компания «АПМ терминалз» осуществляет операции в 39 странах, включая 65 портов и терминалов и 200 пунктов обслуживания внутри стран. В 2014 году ее доходы были самыми высокими среди всех международных операторов терминалов, в частности они увеличились на 2,7% до 4,5 млрд. долл., а благодаря мерам по обеспечению внутренней эффективности ей удалось увеличить операционную прибыль на 14,4% по сравнению с предыдущим годом до 900 млн. долл., несмотря на существенные потери на российском рынке. Среди ведущих глобальных операторов терминалов компания «АПМ терминалз»

в наибольшей степени пострадала от международных санкций, введенных в отношении Российской Федерации. Например, за первые четыре месяца 2015 года объем перевозок из Азии в российские порты Черного моря сократился почти на 50% по сравнению с тем же периодом 2014 года (*Lloyd's List – Daily Briefing*, 2015). Компании «АПМ терминлз» принадлежит 30,75% акций компании «Глобал портс», являющейся ведущим оператором в Российской Федерации с семью морскими контейнерными терминалами, на которые приходится примерно половина годового грузооборота страны. Через год после начала кризиса акции компании «Глобал портс» упали почти на 80% с 16 до всего 3 долларов за акцию (Pasetti, 2015).

Среди глобальных операторов терминалов наиболее широкий географический охват имеет компания «ДП уорлд», располагающая сетью из более чем 65 терминалов на шести континентах. К последним новым проектам относится строительство терминалов «ДП уорлд Лондон гейтуэй» и «Эмбрапорт» (Бразилия), которые начали эксплуатироваться в 2013 году. Проекты по расширению существующих мощностей включали открытие терминала 3 в порту Джебель-Али в Объединенных Арабских Эмиратах, который является портом базирования компании, и нового контейнерного терминала в порту Саутгемптон в Соединенном Королевстве. В 2014 году грузооборот компании увеличился на 8,9% по сравнению с предыдущим годом до 60 млн. ДФЭ. Ее доходы и прибыль возросли в 2014 году на 10% до соответственно 3,4 млрд. и 675 млн. долларов.

Как следует из представленного выше краткого обзора финансового положения ведущих операторов контейнерных терминалов, данный сектор можно считать прибыльным. В 2014 году совокупная прибыль четырех крупнейших глобальных операторов терминалов составила 3,5 млрд. долл. при общих доходах 13,3 млрд. долл. и средней норме прибыли 26%. Перед директивными органами возникает сложный вопрос: прибыли, получаемые международными операторами терминалов, означают увеличение транспортных расходов, что может сказываться на конкурентоспособности стран. Вместе с тем существование эффективного порта, хорошо связанного с международными рынками, позволяет снизить транспортные издержки по сравнению с тем, какими они были бы в противном случае. Идеальной является ситуация, когда между несколькими портами существует конкуренция или, если это невозможно, когда существует конкуренция внутри порта между различными операторами терминалов,

что способствовало бы поддержанию транспортных издержек на низком уровне. В некоторых странах, таких как Индия и Южная Африка, были установлены ограничения в отношении ставок тарифов, которые операторы терминалов могут применять, хотя эта мера принесла неоднозначные результаты. Еще один вопрос, заслуживающий внимания, заключается в том, что глобальные операторы терминалов должны располагать финансовыми ресурсами для покрытия возрастающих расходов, связанных с соблюдением критериев устойчивого развития.

## С. ЗАДАЧИ В ОБЛАСТИ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ, СТОЯЩИЕ ПЕРЕД ПОРТАМИ

Экономические, экологические и социальные задачи и проблемы, стоящие перед портами, связаны, в частности, с ростом и дальнейшей контейнеризацией грузопотоков вследствие постоянного увеличения размеров судов; необходимостью финансирования мер по адаптации инфраструктуры портов и транспортного сообщения с внутренними районами стран; изменениями на рынках в результате расширяющихся альянсов между компаниями линейного судоходства; нехваткой средств в национальных бюджетах, ограничивающих возможности для государственного финансирования транспортной инфраструктуры; неустойчивостью цен на энергоносители, формированием нового энергетического ландшафта и переходом к альтернативным видам топлива; вступлением в силу более жестких ограничений в отношении содержания серы, например, в странах с районами контроля выбросов ИМО; усилением факторов, связанных с общественным мнением и природоохранными соображениями; возможными изменениями в маршрутах морских перевозок в результате появления новых или расширения существующих международных каналов (например, расширение существующих Суэцкого и Панамского каналов, а также упоминавшиеся выше новые предложения, касающиеся Никарагуанского канала и канала на перешейке Кра); неопределенной геополитической обстановкой и ее влиянием на меняющиеся цепочки поставок; дальнейшей глобализацией делового сектора и общества; и барьерами на пути доступа к внутренним рынкам (например, таможенный досмотр) в секторе морского транспорта.

### 1. Экологические вызовы

Доля транспортной отрасли в общем объеме потребляемой в мире энергии увеличилась с 45%



в 1973 году до 62% в 2010 году (Hui-huang, 2015). С точки зрения выбросов она занимает второе место лишь после сектора, обеспечивающего регулирование температуры внутри помещений. В 1992 году в РКИКООН было предусмотрено, каким образом страны могут ограничить промышленные выбросы и ожидаемые изменения климата на планете. Однако оказалось, что положения Конвенции, касающиеся сокращения выбросов, были недостаточными, и поэтому в Киотском протоколе 1997 года были предусмотрены новые меры, призванные активизировать международные усилия по противодействию изменению климата. Киотский протокол, вступивший в силу 16 февраля 2005 года, предусматривает юридические обязательства по снижению выбросов для развитых стран. В настоящее время Конвенция насчитывает 195 участников, а Протокол – 192 участника. Участники Протокола продолжили переговоры и внесли в него поправки для достижения более существенных результатов. Киотский протокол фактически выступает инструментом для практической реализации РКИКООН, предусматривая для промышленно развитых стран обязательства по стабилизации выбросов ПГ. Он основан на принципе «общей, но дифференцированной ответственности», в соответствии с которым некоторые страны обязаны сокращать выбросы с учетом их доли в существующих выборах ПГ. Киотский протокол охватывает выбросы от национального морского транспорта (например, водного, озерного и прибрежного судоходства), а также выбросы портов. Согласно оценкам, в 2007 году выбросы  $\text{CO}_2$  от судоходства составляли 3,3% совокупных выбросов (ИМО, 2015). Вместе с тем Киотский протокол не охватывает выбросы ПГ от международных морских перевозок, например от судов, плавающих в международных водах. Как оценивается, выбросы от международного судоходства составляют 83% выбросов от всех морских перевозок (Villalba and Gemechu, 2011). В Киотском протоколе признается, что решением вопросов, касающихся морских перевозок, странам следует заниматься в рамках ИМО. Однако ИМО работает на основе принципа «не менее благоприятного режима для судов», в соответствии с которым суда не могут подпадать под менее благоприятный режим из-за того, что их страна ратифицировала или не ратифицировала какую-либо конвенцию. Поэтому в вопросах охраны окружающей среды порты сталкиваются со сложными нормативными требованиями, а также общественным давлением (Lam and Notteboom, 2014). Такое давление может сказываться на дальнейших возможностях расширения портов, причем не только по площади, но и с точки зрения концепции «экологического пространства»<sup>1</sup>. Это означает,

что решение вопросов, связанных с выбросами от морских перевозок, является сложной задачей и что может потребоваться значительное время для толкования соответствующих текстов (Fitzgerald et al., 2011).

Портами с наиболее значительным абсолютным объемом выбросов, связанных с судоходством, являются Сингапур, Гонконг (Китай), Тяньцзинь (Китай) и Кланг (Малайзия). Распределение выбросов от судоходства в портах является неравномерным: на 10 портов с наибольшим объемом выбросов приходится 19% всех выбросов  $\text{CO}_2$  в портах и 22% выбросов  $\text{SO}_x$ . Порт Китаюсю (Япония) имеет самый низкий удельный показатель выбросов  $\text{CO}_2$  (т.е. объема выбросов в расчете на один заход судна); а порт Киллини (Греция) – самый низкий показатель выбросов  $\text{SO}_x$ . Другие порты с относительно низкими показателями выбросов находятся в Греции, Японии, Швеции, Соединенном Королевстве и Соединенных Штатах (Merk, 2014).

Объем выбросов от судоходства в портах является значительным, в частности в 2011 году их уровень составлял 18 млн. т  $\text{CO}_2$ , 0,4 млн. т  $\text{NO}_x$ , 0,2 млн. т  $\text{SO}_x$  и 0,03 млн. т твердых частиц диаметром менее 10 микрон. Примерно 85% выбросов от судов приходится на два типа судов, а именно контейнеровозы и танкеры. Как оценивается, большинство выбросов от судоходства в портах ( $\text{CH}_4$ ,  $\text{CO}$ ,  $\text{CO}_2$  и  $\text{NO}_x$ ) увеличится в четыре раза к 2050 году. Ожидается, что наиболее резкое увеличение выбросов будет отмечено в Азии и Африке в связи с ростом потока грузов, проходящих через порты, и ограниченными мерами по смягчению последствий (Merk, 2014).

С 1 января 2015 года вступило в силу правило 14 приложения VI к Конвенции МАРПОЛ ИМО в отношении выбросов с судов. Это правило направлено на улучшение качества воздуха путем ограничения содержания серы в топливе, используемом на судах, эксплуатируемых в РКВ, включая порты, на уровне не более 0,10%. Это потребует от существующих судов перехода на топливо с более низким содержанием серы во время нахождения в РКВ или их оснащения скрубберами для очистки выхлопных газов перед их выбросов в атмосферу. В скрубберах используется жидкость, содержащая щелочной материал, поглощающий и нейтрализующий  $\text{SO}_x$ . Затем остальные выхлопные газы выбрасываются в атмосферу, а оставшийся осадок хранится на борту до его передачи на берег и безопасного удаления. Вместе с тем новые суда строятся с расчетом на то, что они будут полностью удовлетворять требованиям Конвенции МАРПОЛ. Хотя последствия принятия нового



правила пока еще не ясны, некоторые поставщики транспортных услуг считают, что непосредственным результатом станет увеличение транспортных расходов и перевод грузов, перевозимых на небольшие расстояния, с морского транспорта на автомобильный. За пределами РКВ максимально допустимое содержание серы в топливе установлено на уровне 3,5%, но этот уровень должен быть снижен до 0,50% с 1 января 2020 года (или 2025 года в зависимости от даты введения нового ограничения по результатам обзора ИМО, касающегося наличия топлива с низким содержанием серы). В европейских портах гораздо ниже уровень выбросов  $SO_x$  (5%) и твердых частиц диаметром менее 10 микрон (7%) по сравнению с их долей в общем числе заходов судов в порты (22%), что, возможно, объясняется требованиями Европейского союза об использовании топлива с низким содержанием серы во время нахождения судов у причалов (Merk, 2014).

Во время нахождения в порту суда выбрасывают такие загрязнители, как  $CO_2$ ,  $SO_2$ ,  $NO_x$  (включая  $NO$  и  $NO_2$ ) и, в меньшем объеме,  $CO$ , ПМ, неметановые летучие органические соединения,  $CH_4$  и  $N_2O$  (Fitzgerald et al., 2011). К другим загрязнителям относятся пыль от перегрузки балкерных грузов, выбросы, связанные с потреблением электроэнергии, и выхлопные газы от грузового оборудования и автомобилей (Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, 1992; и Villalba and Gemechu, 2011). Различные вопросы возникают также в связи с вибрацией, световым загрязнением и ущербом от волн, создаваемых судами. Порты, как правило, рассматриваются в качестве источников загрязнения, поскольку они легко выявляются, являются стационарными и находятся вблизи общин, наиболее подверженных последствиям загрязнения. К последствиям для здоровья людей относятся бронхиальные симптомы, которые связываются выбросами  $NO_2$  и  $CO$ , тогда как респираторные заболевания и преждевременные роды относятся к последствиям, связанным с выбросами  $SO_2$  (Merk, 2014). Портам необходимы работники из местного населения, а работники нуждаются в соответствующей работе, поэтому их взаимоотношения гораздо ближе, чем с операторами судов. Это означает, что сотрудничество между портами и местными общинами выгодно обоим сторонам и проще налаживается. Для портов сложность заключается в том, что с появлением Интернета местные общины получили более широкие возможности для доступа к научной информации, начали более активно выражать свое мнение и стали более организованными. Поэтому портовой администрации необходимо не только обеспечить безопасные условия работы для охраны

здоровья работников и содействовать их индивидуальному развитию, но и соответствовать принципам социальной ответственности, этичного управления и подотчетности. Администрация порта должна продемонстрировать, что она умело управляет экологическими рисками и содействует экономическому и социальному развитию прилегающего региона, а также придерживается принципов равенства и уважения культурного разнообразия путем вовлечения всех заинтересованных сторон в процесс развития порта и его деятельности (Doerr, 2011). В случае портов традиционные три компонента устойчивого развития (а именно, экономические, экологические и социальные вопросы) должны быть интегрированы с институциональными аспектами для удовлетворения потребностей широкого круга заинтересованных сторон.

Конференция Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию, состоявшаяся в 2012 году («Рио+20»), признала в своем заключительном документе («Будущее, которого мы хотим») значение корпоративной отчетности по вопросам устойчивого развития и рекомендовала компаниям, особенно крупным и зарегистрированным на бирже, изучить возможность включения информации по вопросам устойчивого развития в свою регулярную отчетность. С этой целью ЮНКТАД была назначена в качестве одного из официальных органов, отвечающих за реализацию мер в области отчетности по вопросам устойчивого развития, прежде всего путем выполнения функций по обеспечению работы Межправительственной рабочей группы экспертов по международным стандартам учета и отчетности. В 2014 году ЮНКТАД опубликовала доклад *Руководство по передовой практике в области отчетности по показателям устойчивости для директивных органов и фондовых бирж* (Best Practice Guidance for Policymakers and Stock Exchanges on Sustainability Reporting Initiatives), в котором признается влияние, оказываемое фондовыми биржами на компании. В качестве примера в докладе отмечается, что раскрытие информации о «политике и деятельности в контексте экологической и социальной ответственности» является обязательным требованием лишь в 56% из 25 стран с формирующейся рыночной экономикой, в то время добровольно такую информацию раскрывают 91% компаний из 188 крупнейших компаний в этих странах. Таким образом, принятие обязательных правил вовсе не является единственным направлением действий для директивных органов, и просто ориентация усилий предприятий в нужном направлении может оказаться более эффективной.

В случае портов и терминалов отчетность по вопросам устойчивости пока находится на ранних этапах развития. К основным вопросам, заслуживающим внимания, относятся сокращение выбросов CO<sub>2</sub> в расчете на модифицированный ДФЭ, уменьшение потребляемой энергии в мега-джоулях в расчете на общее количество перестановок контейнеров на терминале и снижение потребления пресной воды для очистки оборудования. Оператор терминалов компания «ДП уорлд» сократила свое потребление пресной воды на 75% (64 млн. литров), установив оборудование для рециркуляции воды. В своей отчетности по вопросам устойчивости она также объявила о сокращении удельного объема выбросов CO<sub>2</sub> на 3% по сравнению с 2013 годом до 15,8 кг выбросов CO<sub>2</sub> в расчете на модифицированный ДФЭ. Это существенно ниже по сравнению с выбросами CO<sub>2</sub> на уровень 20,2 кг на модифицированный ДФЭ, который был указан в ее отчетности за 2008 год. Отчетность компании «ДП уорлд» по вопросам устойчивости включает четыре основных раздела: население, экология, рынок, а также люди и безопасность. В ней существует специальный консультативный комитет по вопросам устойчивости, который определяет планы и политику в области развития и выбирает подразделение с наилучшими показателями устойчивости для выявления передовой практики.

Существуют и другие добровольные механизмы, позволяющие портам представлять отчетность по вопросам экологического воздействия. Например, в Европе существует система экологических обзоров портов, которая была создана Европейской организацией морских портов и которая предусматривает ряд обязательств для администрации порта, включая, например, публикацию периодического отчета о состоянии окружающей среды, мониторинг ряда экологических показателей и т.д. Еще одной региональной мерой, которая может применяться в портовом секторе, является разработанный Институтом Хавкама для региона Ближнего Востока и Северной Африки индекс, охватывающий экологические и социальные аспекты и аспекты управления. Этот индекс был разработан в сотрудничестве с рейтинговым агентством «Стандард энд пурс» при поддержке Международной финансовой корпорации. Данный индекс призван стимулировать компании, зарегистрированные на биржах этих стран с формирующимися рынками, вести устойчивую хозяйственную деятельность путем улучшения экологических аспектов деятельности, повышения социальной ответственности и укрепления систем корпоративного управления.

Для осуществления контроля за выбросами и представления информации о них в целях их сокращения со временем требуются практические меры. Перемещение порожних автоконтейнеровозов в порту является нерациональной практикой, приводящей к увеличению общих выбросов без транспортировки грузов. Надлежащая автоматизированная система контроля, планирования и координации, позволяющая сократить ненужные перестановки транспортных средств, может способствовать существенному снижению выбросов без необходимости вложения средств в приобретение нового оборудования или оснащение существующего оборудования новыми технологиями. Такая система будет наиболее эффективной и, вероятно, приведет к наиболее значительному сокращению выбросов, если она будет функционировать на основе концепции совместного пользования транспортными средствами. Как и в случае личных автомобилей, индивидуальное владение транспортным средством, как правило, означает низкий уровень его загрузки и использования. Любая концепция, предусматривающая совместное использование транспортных средств между местным сухим портом и морским портом, может способствовать сокращению объема выбросов в порту и вокруг него.

Еще одной мерой является подключение судов, находящихся у причала, к береговым энергетическим установкам. Это означает, что судовые двигатели могут быть выключены, что позволяет сократить выбросы от сжигания топлива, вибрацию и шум. Благодаря такой технологии производство энергии переносится с судна на централизованный энергоисточник, как правило, энергосистему, которая обычно является более энергоэффективной (GreenSync, 2015). Подключение находящихся у причала судов к береговым энергетическим установкам не устраняет выбросов, а лишь переносит их в другое место, что может быть связано с более или менее значительным загрязнением. Распространение топлива с очень низким содержанием серы и применение скрубберов для очистки выхлопных газов позволило существенно улучшить качество воздуха в районе портов и прибрежных зон в последние годы, в связи с чем некоторые эксперты высказывают мнение о том, что подключение находящихся у причалов судов к береговым энергетическим установкам может стать ненужным (*The Maritime Executive*, 2015). Вместе с тем использование береговых энергетических установок позволяет уменьшить шум и вибрацию, которые невозможно устранить путем перехода на сжигание альтернативных видов топлива или установки оборудования для очистки выхлопных газов.

Директива 2014/94/EU Европейского союза обязывает государства-члены создать к декабрю 2025 года альтернативные инфраструктурные сети, такие как системы подключения судов к береговым энергетическим установкам. Для судовладельцев переход на использование энергии береговых энергетических установок может означать продление срока службы судового оборудования, но это будет связано с расходами на электроэнергию, которые могут оказаться выше стоимости дизельного топлива. Судовое дизельное топливо обычно закупается без пошлин, и будет ли поступающая от береговых энергетических установок электроэнергия столь же выгодной, будет зависеть от правительств стран. Не существует никаких единых международных требований в отношении напряжения и частоты тока при подключении судов к национальным энергетическим сетям. На некоторых судах используется напряжение 220 В при частоте тока 50 или 60 Гц, тогда как на других судах используется напряжение 110 В.

## 2. Социальные вызовы

Основные социальные вызовы, с которыми сталкиваются в настоящее время порты, касаются безопасности, охраны и надежности: под безопасностью понимается обеспечение того, чтобы не пострадали работники или население в целом; охрана означает предотвращение того, чтобы опасные или незаконные товары попадали в порт или из него; а надежность заключается в обеспечении достаточно устойчивой работы порта, с тем чтобы он мог продолжать функционировать на оптимальном уровне независимо от каких-либо нежелательных антропогенных или природных явлений. Вместе с тем сложнее всего решать, вероятно, вопросы, касающиеся трудовых отношений. Портовые работы традиционно являются трудоемкими, хотя внедряются технологии, обеспечивающие все большую экономию труда. Процесс реформ, как правило, начинается с приватизации порта, одним из основных элементов которой обычно является сокращение рабочей силы. Любое сокращение рабочей силы может вызывать значительное недовольство как среди оставшихся работников, так и среди более широкого населения, зависящего от заработной платы портовых рабочих. Вместе с тем во многих случаях портовые рабочие работают в рамках защищенных механизмов, ограничивающих доступ на рынок труда только персоналом, отвечающим определенным требованиям. В Европе уже давно предпринимаются попытки унифицировать сектор портовых рабочих в рамках Европейского союза, однако до сих пор не удалось выработать четких решений (Verhoeven, 2011).

В 2014 году портовые рабочие в порту Пирей выступили с протестами против условий работы, которые включали 16-часовые рабочие смены (Vassilopoulos, 2014). В 2014 и 2015 годах в Соединенных Штатах на протяжении целых месяцев продолжались споры между Международным союзом портовых и складских рабочих и Тихоокеанской морской ассоциацией, что привело к серьезным сбоям в обслуживании судов в 29 портах западного побережья страны (Vekshin, 2015). В перуанском порту Кальяо внедрение новой системы, направленной на автоматизацию списков вахтовых рабочих, вызвало протесты, которые привели к закрытию основного контейнерного терминала порта (*Lloyd's List – Daily Briefing*, 2015). Правительствам и операторам портов необходимо определить, каким образом можно удовлетворить потребности в расширении автоматизации, обеспечивая при этом достойную занятость. В то же время дерегулирование, которое обычно предшествует приватизации порта, может способствовать повышению заработной платы для работников, остающихся в портовом секторе. Результаты исследований свидетельствуют о том, что в Соединенных Штатах реальная (скорректированная на инфляцию) почасовая и понедельная заработная плата портовых рабочих, состоящих в профсоюзе, увеличилась соответственно на 14,3 и 15,3% после дерегулирования (Talley, 2009).

## 3. Заключение

Увеличение грузопотока приводит к повышению эффективности и увеличению прибыли для операторов терминалов, но не обязательно для администрации порта. Непосредственная задача портов заключается не только в адаптации к возросшему объему грузов, но и в решении глобальных проблем, связанных, в частности, со смягчением последствий изменения климата и адаптацией к ним. Расширение автоматизации одновременно способствует этому процессу и сдерживает его. Хотя использование рабочей силы само по себе не связано с вредными выбросами, она все больше замещается автоматизированными машинами, которые, с одной стороны, повышают эффективность работы терминалов и портов и могут способствовать снижению транспортных расходов, но, с другой стороны, обычно приводят к увеличению вредных выбросов в портовой зоне. Перед директивными органами стоит задача найти правильный набор мер, отвечающих интересам отрасли и общества.

## СПРАВОЧНАЯ ЛИТЕРАТУРА

- ACS–AEC (2015). Trade facilitation: Port development and operations efficiency. Имеется на веб-сайте <http://www.acs-aec.org/index.php?q=press-center/releases/2015/trade-facilitation-port-development-and-operations-efficiency> (по состоянию на 22 сентября 2015 года).
- Bofinger HC, Cubas D and Briceno-Garmendia C (2015). OECs ports: An efficiency and performance assessment. Policy research working paper No. 7162. World Bank Group.
- Cetin CK (2015). Port and logistics chains: Changes in organizational effectiveness. В публикации: Song DW and Panayides P, eds., *Maritime Logistics: A Guide to Contemporary Shipping and Port Management*. Second edition. Kogan Page. London.
- Channel News Asia* (2015). Thailand denies Kra Canal deal. Имеется на веб-сайте <http://www.channelnewsasia.com/news/asiapacific/thailand-denies-kra-canal/1856758.html> (по состоянию на 22 сентября 2015 года).
- Data in Motion* (2015). The JOC launches a new tool to benchmark port productivity. Имеется на веб-сайте <https://pierstransportation.wordpress.com/2013/02/07/the-joc-launches-a-new-tool-to-benchmark-port-productivity/> (по состоянию на 22 сентября 2015 года).
- Doerr O (2011). Sustainable port policies. *Bulletin FAL*. 299(7). Имеется на веб-сайте [http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36271/FAL-299-WEB-ENG\\_en.pdf?sequence=1](http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36271/FAL-299-WEB-ENG_en.pdf?sequence=1) (по состоянию на 17 сентября 2015 года).
- Drewry (2014a). *Global Container Terminal Operators – Annual Review and Forecast 2014*. London.
- Drewry (2014b). Container terminal capacity and performance benchmarks. October. Имеется на веб-сайте [http://www.drewry.co.uk/publications/view\\_publication.php?id=425](http://www.drewry.co.uk/publications/view_publication.php?id=425) (по состоянию на 17 сентября 2015 года).
- Drewry (2015). Container Insight. 3 May. Имеется на веб-сайте <http://ciw.drewry.co.uk/release-week/2014-20/> (по состоянию на 22 сентября 2015 года).
- Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (1992). *Assessment of the Environmental Impact of Port Development*. New York. Имеется на веб-сайте <http://www.unescap.org/resources/assessment-environmental-impact-port-development-guidebook-eia-port-development> (по состоянию на 22 сентября 2015 года).
- Fitzgerald WB, Howitt OJA and Smith IJ (2011). Greenhouse gas emissions from the international maritime transport of New Zealand's imports and exports. *Energy Policy*. 39(3):1521–1531.
- Gracie C (2015). Wang Jing: The man behind the Nicaragua canal project. BBC News. Имеется на веб-сайте <http://www.bbc.com/news/world-asia-china-31936549> (по состоянию на 21 сентября 2015 года).
- GreenSync (2015). Cold ironing within port's embedded networks. Имеется на веб-сайте <http://www.greensync.com.au/cold-ironing-within-ports-embedded-networks/> (по состоянию на 22 сентября 2015 года).
- Hui-huang T (2015). A comparative study on pollutant emissions and hub-port selection in Panama Canal expansion. *Maritime Economics & Logistics*. 17(2).
- JOC (2013). Introducing JOC port productivity. Имеется на веб-сайте [http://www.joc.com/port-news/port-productivity/introducing-joc-port-productivity\\_20130201.html](http://www.joc.com/port-news/port-productivity/introducing-joc-port-productivity_20130201.html) (по состоянию на 14 сентября 2015 года).
- IMO (2009). *Second IMO GHG 2009*. London. Имеется на веб-сайте <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/GHGStudyFINAL.pdf> (по состоянию на 22 сентября 2015 года).
- Lam JSL and Notteboom T (2014). The greening of ports: A comparison of port management tools used by leading ports in Asia and Europe. *Transport Reviews*. 34(2).
- Lloyd's List – Daily Briefing (2015). 5 June. Имеется на веб-сайте <http://www.lloydslist.com/ll/daily-briefing/?issueDate=2015-06-05&expandId=462699> (по состоянию на 22 сентября 2015 года).
- Merk O (2014). Shipping emissions in ports. Discussion paper 2014-20. International Transport Forum. Paris.
- Pasetti A (2015). The only way is up as APMT keeps faith with box terminal operator Global Ports. 1 August. The Loadstar. Имеется на веб-сайте <http://theloadstar.co.uk/global-ports-apm-terminals-ap-moller-maersk/> (по состоянию на 22 сентября 2015 года).
- PSA (2014). *Annual Report 2014*. Имеется на веб-сайте <https://www.globalpsa.com/ar/> (по состоянию на 22 сентября 2015 года).
- Suárez-Alemán A, Morales Sarriera J, Serebrisky T and Trujillo L (2015). When it comes to container port efficiency, are all developing regions equal? Inter-American Development Bank working paper 568. January. Имеется на веб-сайте <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=39360687> (по состоянию на 22 сентября 2015 года).
- Talley WK (2009). *Port Economics*. Routledge. London.



- The Maritime Executive* (2015). Is cold ironing redundant now? Имеется на веб-сайте <http://www.maritime-executive.com/features/is-cold-ironing-redundant-now> (по состоянию на 22 сентября 2015 года).
- van Dyck GK (2015). Assessment of port efficiency in West Africa using data envelopment analysis. *American Journal of Industrial and Business Management*. 5(4):208–218.
- van Marle G (2015). Measuring port performance. *LongRead*. 1. June. Имеется на веб-сайте <http://theloadstar.co.uk/wp-content/uploads/The-Loadstar-LongRead-Port-productivity1.pdf> (по состоянию на 22 сентября 2015 года).
- Vassilopoulos J (2014). Dock workers at Piraeus Port, Greece end strike. World Socialist Web Site. Имеется на веб-сайте <https://www.wsws.org/en/articles/2014/07/23/dock-j23.html> (по состоянию на 22 сентября 2015 года).
- Vekshin JN (2015). United States West Coast port employees agree to deal. Имеется на веб-сайте <http://www.bloomberg.com/news/articles/2015-02-20/west-coast-port-talks-said-to-intensify-as-perez-raises-pressure> (по состоянию на 22 сентября 2015 года).
- Verhoeven P (2011). Dock labor schemes in the context of EU law and policy. *European Research Studies*. 14(2):149.
- Vietnam Briefing* (2015). Privatization of Viet Nam's port infrastructure to boost efficiency and lower prices. Имеется на веб-сайте <http://www.vietnam-briefing.com/news/privatization-vietnams-port-infrastructure-boost-efficiency-prices.html/> (по состоянию на 22 сентября 2015 года).
- Villalba G and Gemechub ED (2011). Estimating GHG emissions of marine ports – The case of Barcelona. *Energy Policy*. 39(3):1363–1368.
- Westports (2015). Our milestones. Имеется на веб-сайте [http://www.westportsmalaysia.com/About\\_Us-@-Our\\_Milestones.aspx](http://www.westportsmalaysia.com/About_Us-@-Our_Milestones.aspx) (по состоянию на 21 сентября 2015 года).
- Yu A (2015). Chinese ports handled 202 million TEU in 2014. *Journal of Commerce*. 4 May. Имеется на веб-сайте <http://www.ihsmaritime360.com/article/17726/chinese-ports-handled-202-million-teu-in-2014> (по состоянию на 14 сентября 2015 года).
- WTO (2014). Agreement on Trade Facilitation. Article 14: Categories of provisions. WT/L931. 15 July. Имеется на веб-сайте [http://www.wto.org/english/news\\_e/news14\\_e/sum\\_gc\\_jul14\\_e.htm](http://www.wto.org/english/news_e/news14_e/sum_gc_jul14_e.htm) (по состоянию на 9 сентября 2015 года).
- WTO (2015). Doha development agenda. Имеется на веб-сайте [http://www.wto.org/english/thewto\\_e/coher\\_e/mdg\\_e/dda\\_e.htm](http://www.wto.org/english/thewto_e/coher_e/mdg_e/dda_e.htm) (по состоянию на 17 сентября 2015 года).

## ПРИМЕЧАНИЕ

- <sup>1</sup> Концепция «экологического пространства» охватывает общий объем невозобновляемых ресурсов, сельскохозяйственных земель и лесов, которые могут использоваться на глобальной основе без ущерба для доступа будущих поколений к этим же ресурсам. Одно из объяснений этой концепции см. на веб-сайте Европейского агентства по окружающей среде <http://www.eea.europa.eu/publications/92-9167-078-2/page003.html> (по состоянию на 22 сентября 2015 года).



# 5

## ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ И ИЗМЕНЕНИЯ В ОБЛАСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ

*В 2014 году к числу важных изменений в области регулирования в сфере перевозок и упрощения процедур торговли относится принятие Международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс), который должен вступить в силу 1 января 2017 года, а также ряд изменений в регулирующих положениях, касающихся безопасности морских перевозок и цепей поставок и экологических вопросов.*

*Для дальнейшего укрепления правовой базы, касающейся загрязнения воздуха с судов и сокращения выбросов парниковых газов (ПГ) от международного судоходства, ИМО приняла ряд регулирующих мер, и была завершена работа над третьим исследованием ИМО по выбросам ПГ 2014 года. Кроме того, было принято Руководство по разработке перечня опасных материалов в соответствии с Международной конвенцией об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 2010 года (Конвенция ОВВ), которая, однако, пока еще не вступила в силу, и был достигнут дальнейший прогресс в отношении технических вопросов, касающихся управления балластными водами, утилизации судов и мер, способствующих предотвращению загрязнения моря нефтью и другими вредными веществами и борьбе с таким загрязнением.*

*Дальнейший прогресс был достигнут в укреплении и практической реализации регулирующих мер в области безопасности морских перевозок и цепей поставок, включая выход в свет в июне 2015 года нового издания Рамочных стандартов безопасности и облегчения мировой торговли Всемирной таможенной организации (ВТАМО), содержащего новый блок 3: «Сотрудничество между таможенными и другими правительственными и межправительственными органами». Что касается борьбы с морским пиратством и вооруженным разбоем, то следует отметить положительные тенденции в этом отношении у побережья Сомали и в целом в западной части Индийского океана. Вместе с тем по-прежнему вызывает обеспокоенность судьба моряков, которые все еще удерживаются в качестве заложников. Была отмечена также тенденция к снижению числа актов пиратства в Гвинейском заливе, свидетельствующая о том, что международные, региональные и национальные усилия начинают приносить результаты.*

## **А. ВАЖНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА**

### **1. Принятие Международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в полярных водах**

ИМО недавно приняла Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс), являющийся новым обязательным правовым документом, определяющим требования к безопасности и экологические требования, применяемые к судоходству как в арктических, так и антарктических водах. Как указано в преамбуле к Полярному кодексу, он «разработан в качестве дополнения к имеющимся документам ИМО с целью усиления безопасности эксплуатации судов и снижения негативного воздействия судоходства на человека и окружающую среду в удаленных и уязвимых полярных водах, в которых потенциально преобладают суровые условия». Часть I Полярного кодекса, в которой определяются требования, связанные с безопасностью, наряду с соответствующими поправками<sup>1</sup>, делающими ее обязательной в соответствии с Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС), была принята в ноябре 2014 года Комитетом ИМО по безопасности на море (КБМ) с учетом все большего числа судов, эксплуатирующихся в арктических и антарктических водах. Часть I Полярного кодекса посвящена вопросам безопасности судоходства в полярных водах, и в ней определяются дополнительные меры сверх обычных правил, касающихся судоходства, для обеспечения безопасной эксплуатации судов в сложных условиях, существующих в этих водах. Часть II Кодекса, посвященная мерам по предотвращению загрязнения от судоходства, наряду с соответствующими поправками, делающими ее обязательной в соответствии с Конвенцией МАРПОЛ, была принята Комитетом ИМО по защите морской среды (КЗМС) в мае 2015 года.

Ожидается, что весь Полярный кодекс вступит в силу 1 января 2017 года в соответствии с процедурой молчаливого принятия<sup>2</sup>. Таким образом, он будет применяться к новым судам, построенным 1 января 2017 года или после этой даты. Суды, построенные до этой даты, должны соответствовать надлежащим требованиям Кодекса ко времени проведения первого промежуточного освидетельствования или освидетельствования при возобновлении свидетельства в зависимости от того, что происходит раньше, после 1 января 2018 года.

### **История вопроса**

Океаны играют важнейшую роль в содействии регулированию климата и поглощению CO<sub>2</sub> и выступают источником пищи и питательных веществ, а также средств к существованию. Вместе с тем ресурсы и блага океана подвергаются опасностям, в том числе связанным с выбросами ПГ и загрязнением окружающей среды, подкислением океана, незаконным, несообщаемым и нерегулируемым рыбным промыслом и загрязнением морской среды. Как подчеркнул Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций в своем выступлении по случаю Мирового дня океанов 2015 года, океаны «являются неотъемлемым элементом нашего формирующегося видения устойчивого развития, включая новый комплекс целей в области устойчивого развития, которые в настоящее время разрабатываются в качестве ориентира для глобальных усилий по борьбе с нищетой в течение ближайших 15 лет» (United Nations Environment Programme, 2015). Он отметил, что для принятия соглашений, касающихся изменения климата и искоренения нищеты, «необходимо, чтобы [правительства] учитывали важнейшую роль мирового океана», и призвал принять обязательство относительно «мирного, справедливого и устойчивого использования благ, получаемых от океанов, во имя будущих поколений»<sup>3</sup>.

Полярные воды заслуживают особого внимания с учетом особых условий, которые делают их более уязвимым к последствиям, связанным с торговым судоходством, таким как, например, загрязнение от судов. Так, крупные популяции, живущие в дикой природе в полярных районах, полностью зависят от живых ресурсов океана, и даже небольшой разлив нефти может иметь катастрофические последствия для биоразнообразия и здоровья экосистемы. Кроме того, выбросы и разливы нефти и химических веществ сохраняются гораздо дольше в более холодных полярных водах, оказывая тем самым более значительное как прямое, так и косвенное воздействие на дикую природу и средства к существованию населения в этих районах в результате последствий, касающихся пищи<sup>4</sup>. В то же время суда, эксплуатирующиеся в полярных водах, и находящиеся на их борту люди также подвергаются ряду особых опасностей, в частности в связи с большим скоплением льда, плохими погодными условиями, очень низкой температурой, удаленностью и связанными с этими трудностями. Возникающие проблемы связаны, например, со структурными рисками и сложностью эксплуатации судов, снижением эффективности судовых машин и оборудования, отсутствием обновленных карт

и навигационных средств, сложностью осуществления операций по очистке, а также сложностью или невозможностью оказания помощи другими судами в случае аварийной ситуации<sup>5</sup>.

Хотя судоходство в полярных водах связано с очевидными эксплуатационными трудностями, в последние годы существенно расширились возможности для морских перевозок по арктическим морям. В результате глобального потепления и все более быстрого сокращения ледяного покрова в арктических морях открылись новые судоходные маршруты, главным образом в летний период, которые могут существенно сократить расстояния морских перевозок между Европой и Азией по сравнению с традиционными маршрутами, в частности проходящими через Панамский канал. Поэтому, если удастся полностью открыть для перевозок потенциальные маршруты по арктическим морям, то это позволит сократить расстояние, время и расходы, а также топливо<sup>6</sup>. Например, судоходный маршрут между Токио и Нью-Йорком по северо-западному морскому пути на 7 000 км короче, чем маршрут через Панамский канал. С учетом канальных сборов, расходов на топливо и других соответствующих факторов, влияющих на фрахтовые ставки, новые маршруты перевозок могут обеспечить экономию расходов в случае одиночного рейса крупного контейнеровоза в размере до 20% (Bergerson, 2008). Потенциальная экономия может быть еще более значительной в случае мегасудов которые не могут пройти по Панамскому и Суэцкому каналам и в настоящее время плавают вокруг мыса Доброй Надежды и мыса Горн. Высказывается мнение, что эти возможные более короткие маршруты могут усилить конкуренцию с существующими маршрутами, в том числе путем снижения транспортных расходов, что будет способствовать расширению торговли и международной экономической интеграции (Wilson et al., 2004).

Хотя экономическую целесообразность перевозок по этим новым судоходным маршрутам еще предстоит более подробно изучить, в ближайшие годы ожидается рост объема и разнообразия морских перевозок в полярных водах. Проблемы, связанные с торговым судоходством в районах, которые являются экологически чувствительными и сложными для эксплуатации судов, требуют своего решения, в том числе с помощью регулирующих мер, призванных содействовать безопасному и устойчивому развитию судоходства в полярных водах при обеспечении защиты жизни на море и устойчивости окружающей среды в полярных районах<sup>7</sup>. Населению, живущему в полярных районах, может потребоваться помощь в

расширении возможностей для реагирования на вызовы, связанные с ростом торгового судоходства в регионе<sup>8</sup>.

### **Нормативно-правовые рамки, касающиеся судоходства в полярных водах**

Базовым документом, регулирующим права и обязанности стран в использовании океанов и вопросы судоходства, является Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года, положения которой распространяются также на полярные районы в отношении правового статуса полярных вод и международных проливов, морских границ, прав и свобод судоходства, а также контроля со стороны прибрежного государства и государства порта<sup>9</sup>. Особое значение имеет статья 234 Конвенции «Покрытые льдом районы», предусматривающая, что «прибрежные государства имеют право принимать и обеспечивать соблюдение недискриминационных законов и правил по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды с судов в покрытых льдами районах в пределах исключительной экономической зоны». Государства могут принимать такие нормы безопасности и экологические нормы либо индивидуально в рамках своего национального законодательства либо коллективно на основе конвенций и других договоров, заключаемых в рамках международных организаций или на региональной основе. Положения Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву дополняются более широким кругом нормативно-правовых инструментов, включая ряд международных конвенций и других правовых документов, заключенных и принятых в основном ИМО и Международной организацией труда (МОТ) и посвященных различным вопросам, касающимся безопасности, окружающей среды и моряков. Многие из этих правовых инструментов получили широкое признание среди государств, и их положения применяются в целом, включая полярные районы, в отношении государств, присоединившихся к ним. К основным конвенциям, определяющим обязательные правила и требования, относятся Конвенция СОЛАС, Конвенция МАРПОЛ и Конвенция о труде в морском судоходстве 2006 года (КТМС).

Конвенция СОЛАС<sup>10</sup> является основной конвенцией в области безопасности судоходства, устанавливающей международные стандарты безопасности в отношении постройки, машин, оборудования и эксплуатации судов<sup>11</sup>. По вопросам защиты морской среды основной конвенцией является Конвенция МАРПОЛ<sup>12</sup>, направленная на предотвращение загрязнения морской среды с судов в ходе



эксплуатации или в результате аварий. Ее шесть технических приложений непосредственно посвящены предотвращению загрязнения нефтью (приложение I); вредными жидкими веществами, перевозимыми навалом (приложение II); вредными веществами, перевозимыми морем в упаковке (приложение III); сточными водами с судов (приложение IV); мусором с судов (приложение V); и загрязнения воздушной среды с судов (приложение VI)<sup>13</sup>. В контексте борьбы с загрязнением и обеспечения безопасности судоходства следует также отметить Найробийскую конвенцию об удалении затонувших судов 2007 года, которая вступила в силу 14 апреля 2015 года и основные аспекты которой были представлены в прошлогоднем выпуске *Обзора морского транспорта* (UNCTAD, 2014a)<sup>14</sup>. Важное значение имеет также регулирование вопросов, касающихся моряков, в частности, поскольку условия работы и жизни моряков могут сказываться не только на их собственном благополучии и безопасности, но и на безопасности судов и защите морской среды от загрязнения. КТМС<sup>15</sup>, в которой были сведены воедино более 68 международных трудовых норм, касающихся моряков, является основным международным соглашением, определяющим условия работы и жизни моряков. Требования, касающиеся квалификации моряков, их профессиональной подготовки и других вопросов, связанных с обеспечением безопасности судов и лиц, находящихся на борту, в основном определяются в Конвенции ПДНВ и Конвенции СОЛАС. В июне 2010 года в Маниле были приняты поправки к Конвенции ПДНВ и Кодексу ПДНВ, включая «Руководство по подготовке экипажей судов, эксплуатирующихся в покрытых льдом водах», и «Меры по обеспечению компетенции капитанов и лиц командного состава судов, эксплуатирующихся в полярных водах».

Разработка конкретных правил, посвященных судоходству в полярных водах, в дополнение к упомянутым выше общим нормативно-правовым документам по вопросам, касающимся безопасности на море и защиты морской среды, начала осуществляться в начале 1990-х годов с заострением внимания в первое время на антарктических районах. Например, ИМО определила морской район южнее 60 градусов южной широты в качестве антарктического особого района<sup>16</sup> в рамках Конвенции МАРПОЛ для целей приложения I (предотвращение загрязнения нефтью)<sup>17</sup>, приложения II (предотвращение загрязнения вредными жидкими веществами)<sup>18</sup> и приложения V (предотвращение загрязнения мусором с судов)<sup>19</sup>. Кроме того, была принята поправка к приложению I к Конвенции МАРПОЛ, запрещающая перевозку

или использование тяжелого дизельного топлива в антарктических водах<sup>20</sup>. Кроме того, в рамках системы Договора об Антарктике<sup>21</sup> в этом районе были установлены гораздо более строгие экологические стандарты в отношении сброса сточных вод и мусора (включая пищевые отходы) с судов<sup>22</sup>. Начиная с 2000-х годов внимание некоторых регулирующих органов стало переориентироваться на арктические районы, и в 2002 году ИМО одобрило добровольное «Руководство для судов, эксплуатирующихся в покрытых льдом водах Арктики» (ИМО, 2002). В нем предусматриваются требования, дополняющие положения, уже содержащиеся в Конвенции СОЛАС и Конвенции МАРПОЛ, с учетом особых климатических условий в арктических водах в целях соблюдения надлежащих стандартов, касающихся безопасности на море и предотвращения загрязнения. В свете научных данных, все нагляднее демонстрирующих более значительные возможности для торгового судоходства по недавно открытым судоходным маршрутам, в декабре 2009 года было принято добровольное руководство для судов, эксплуатирующихся в полярных водах, положения которого применимы как к арктическим, так и антарктическим районам (ИМО, 2009). В феврале 2010 года ИМО приступила к работе по подготовке на основе этих руководств юридически обязательного соглашения (Полярного кодекса), который содействовал бы защите окружающей среды и устойчивому развитию судоходства в полярных водах как Арктики, так и Антарктики.

### Ключевые аспекты Полярного кодекса

Как указано во введении к Полярному кодексу, его цель заключается в «обеспечении безопасной эксплуатации судов и защиты полярной окружающей среды путем учета рисков, характерных для полярных вод, снижение которых не рассматривается в достаточной мере в других документах ИМО». В Кодексе признается, что при эксплуатации в полярных водах к судам, судовым системам и их эксплуатации могут предъявляться дополнительные требования, помимо тех, которые предписываются Конвенцией СОЛАС, Конвенцией МАРПОЛ и другими соответствующими обязательными к применению документами ИМО. В нем также признается, что «хотя арктические и антарктические воды имеют схожие черты, между ними существуют и значительные различия. Поэтому, хотя Кодекс предназначен для применения как к арктическим, так и к антарктическим водам, в нем учтены также правовые и географические различия между этими двумя районами»<sup>23</sup>.

Полярный кодекс состоит из двух основных частей, посвященных соответственно безопасности (часть I)

и предотвращению загрязнения (часть II), а также введения, в котором содержатся обязательные положения, применяемые как к части I, так и к части II. Обязательные положения, касающиеся мер безопасности, содержатся в части I-A, а связанные с ними рекомендации – в части I-B. Обязательные положения, касающиеся предотвращения загрязнения, содержатся в части II-A, а относящиеся к ним рекомендации – в части II-B.

Часть I-A Полярного кодекса, озаглавленная «Меры безопасности», включает следующие главы: общие положения, наставления по эксплуатации в полярных водах, конструкция судна, деление на отсеки и остойчивость, водонепроницаемость и непроницаемость при воздействии моря, механические установки, пожарная безопасность/противопожарная защита, спасательные средства и устройства, безопасность мореплавания, связь, планирование рейса, укомплектование экипажем и подготовка. В каждой главе определяются цели, функциональные требования и соответствующие правила. В части I-B содержатся «дополнительные руководящие указания, касающиеся положений введения и части I-A».

Часть II-A Полярного кодекса, озаглавленная «Меры по предотвращению загрязнения», включает следующие главы: предотвращение загрязнения нефтью, предотвращение загрязнения вредными жидкими веществами, перевозимыми наливом, предотвращение загрязнения вредными веществами, перевозимыми морем в упаковке, предотвращение загрязнения сточными водами с судов и предотвращение загрязнения мусором с судов. В части II-B содержатся «дополнительные руководящие указания, касающиеся положений введения и части II-A», включая также руководящие указания согласно другим конвенциям и руководствам, касающимся окружающей среды, и в частности касающимся управления балластными водами и противообрастающих покрытий.

Полярный кодекс будет применяться к пассажирским и грузовым судам валовой вместимостью 500 бр.-рег.т и более и охватывает весь круг связанных с судостроением вопросов, касающихся плавания в водах, окружающих оба полюса. Согласно его положениям, суда, предназначенные для эксплуатации в арктических и антарктических водах, должны проходить освидетельствование с учетом предполагаемых эксплуатационных условий и видов опасности, с которыми судно может столкнуться в полярных водах, и получать свидетельство судна полярного плавания, в котором указывается, что судно относится к одной из следующих категорий:

- судно категории А: судно, спроектированное для эксплуатации в полярных водах по меньшей мере в условиях однолетнего льда средней толщины с возможными включениями старого льда (полярные классы 1–5 или аналогичные);
- судно категории В: судно, спроектированное для эксплуатации в полярных водах по меньшей мере в условиях тонкого однолетнего льда с возможным включением старого льда (полярные классы 6 и 7 или аналогичные);
- судно категории С: судно, спроектированное для эксплуатации в условиях отдельных льдин или в менее суровых ледовых условиях, чем те, которые предусмотрены для категорий А и В.

На судах должно иметься также наставление по эксплуатации в полярных водах, призванное предоставить собственнику, оператору, капитану и экипажу судна достаточную информацию по эксплуатационным возможностям и ограничениям судна, с тем чтобы помочь им в процессе принятия решений.

Ключевые аспекты части II Кодекса, посвященной экологическим вопросам, заключаются, в частности, в следующем:

- с любого судна запрещен сброс в море нефти или нефтесодержащих смесей. Танки для жидкого топлива должны находиться на определенном расстоянии от наружной обшивки;
- запрещается сброс в море вредных жидких веществ или смесей, содержащих такие вещества;
- запрещается сброс сточных вод, за исключением случаев, когда он производится в соответствии с приложением IV к Конвенции МАРПОЛ и требованиями Полярного кодекса;
- сброс мусора в море ограничивается и разрешается только в соответствии с приложением V к Конвенции МАРПОЛ и требованиями Полярного кодекса.

Кроме того, предусмотрены некоторые руководящие указания, не носящие обязательного характера, в отношении мер, касающихся, в частности, возможных рисков переноса инвазивных водных видов в результате сброса балластных вод<sup>24</sup> или биообрастания корпуса судна (часть II-B).

Часть II, как представляется, не привносит существенной дополнительной защиты для антарктических вод, поскольку уже существует ряд нормативных правил, запрещающих сброс нефти, вредных



жидких веществ и различных видов мусора в этих водах. Вместе с тем она улучшает защиту арктических вод от сброса таких отходов, приводя требования, касающиеся арктических вод, в соответствие с существующими положениями, касающимися защиты антарктических вод.

## **В. ИЗМЕНЕНИЯ В ОБЛАСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ СОКРАЩЕНИЯ ВЫБРОСОВ ПАРНИКОВЫХ ГАЗОВ ОТ МЕЖДУНАРОДНОГО СУДОХОДСТВА, И ДРУГИЕ ПРИРОДООХРАННЫЕ ВОПРОСЫ**

### **1. Сокращение выбросов парниковых газов от международного судоходства и энергоэффективность**

В ходе шестьдесят седьмой и шестьдесят восьмой сессий КЗМС<sup>25</sup> государства вновь уделили пристальное внимание вопросу о сокращении выбросов CO<sub>2</sub> от международного судоходства, в том числе с помощью мер, направленных на совершенствование конструкции и размеров судов, улучшения методов управления скоростью и других эксплуатационных мер в целях уменьшения потребления топлива судами. Вопрос о возможных рыночных мерах для сокращения выбросов ПГ от международного судоходства не рассматривался, поскольку его дальнейшее обсуждение было отложено до одной из будущих сессий<sup>26</sup>. Следует напомнить, что в 2012 году был принят новый комплекс технических и эксплуатационных мер в целях повышения энергоэффективности судов и сокращения выбросов ПГ от международного судоходства (ИМО, 2011, приложение 19)<sup>27</sup>. Этот пакет мер, включая введение ККЭЭ для новых судов и плана управления энергоэффективностью судна для всех судов, был принят в форме внесения поправок в приложение VI к Конвенции МАРПОЛ путем включения новой главы 4 «Правила энергоэффективности для судов», и вступил в силу с 1 января 2013 года. Впоследствии в 2012, 2013 и 2014 годах ИМО приняла руководство и унифицированные толкования в целях содействия практическому осуществлению этого пакета технических и эксплуатационных мер. Кроме того, в мае 2013 года была принята «Резолюция о содействии техническому сотрудничеству и передаче технологий, относящихся к повышению энергоэффективности судов», и в 2014 году было завершено

новое исследование, проведенное в целях актуализации оценок выбросов ПГ от международного судоходства, содержащихся в исследовании ИМО 2009 года по этому вопросу. Ниже представлена информация о соответствующих обсуждениях в ходе шестьдесят седьмой и шестьдесят восьмой сессий КЗМС и результатах их работы.

#### **Сокращение выбросов парниковых газов от международного судоходства**

Важным событием в ходе шестьдесят седьмой сессии КЗМС стало одобрение третьего исследования ИМО 2014 года в области ПГ (ИМО, 2014а). В исследовании представлена обновленная информация в отношении ранее сделанных оценок выбросов ПГ с судов, содержащихся в исследовании ИМО 2009 года по этому вопросу. Согласно оценкам, представленным в третьем исследовании ИМО в области ПГ, объем выбросов CO<sub>2</sub> от международного судоходства составил 796 млн. т в 2012 году по сравнению с 885 млн. т в 2007 году. Это составляло 2,2% глобальных выбросов CO<sub>2</sub> в 2012 году по сравнению с 2,8% в 2007 году<sup>28</sup>.

Основные выводы исследования в отношении сценариев на 2012–2050 годы заключаются в следующем:

- согласно прогнозам, выбросы CO<sub>2</sub> от морского транспорта существенно возрастут. В зависимости от будущих экономических и энергетических тенденций в соответствии со сценарием обычного хода деятельности в исследовании прогнозируется их увеличение на 50–250% к 2050 году. Дальнейшие усилия по повышению эффективности и сокращению выбросов могут замедлить рост выбросов, хотя во всех сценариях, за исключением одного, прогнозируется, что в 2050 году объем выбросов будет больше, чем в 2012 году;
- среди различных видов грузов во всех сценариях прогнозируется наиболее быстрый рост спроса на перевозки пакетированных грузов;
- прогнозы в отношении выбросов свидетельствуют о том, что меры по повышению топливной эффективности имеют важное значение для замедления роста выбросов, однако даже образцовые усовершенствования с наибольшей энергоэффективностью не приводят к понижающему тренду. По сравнению с регулирующими и рыночными мерами по повышению эффективности изменения в характере потребляемого топлива оказывают ограниченное воздействие на уровень выбросов ПГ при предположении, что

преобладающими будут оставаться ископаемые виды топлива;

- большинство других выбросов увеличивается параллельно с выбросами CO<sub>2</sub> и потреблением топлива, за некоторыми заметными исключениями. Прогнозируется быстрый рост выбросов метана (хотя и с низкого исходного уровня) в связи с увеличением СПГ в структуре потребляемого топлива. Выбросы NO<sub>x</sub>, возможно, будут увеличиваться медленнее выбросов CO<sub>2</sub> благодаря пополнению флота судами с двигателями, соответствующими нормам выбросов по ярусу II и ярусу III. Согласно прогнозам, выбросы твердых частиц будут сокращаться в абсолютном выражении до 2020 года, а выбросы SO<sub>x</sub> продолжат снижаться до 2050 года благодаря требованиям, предусмотренным в приложении VI к Конвенции МАРПОЛ в отношении содержания серы в топливе.

На своей шестьдесят восьмой сессии КЗМС рассмотрел документ, представленный одним государством-членом, с предложением установить целевой показатель сокращения выбросов ПГ от международного судоходства, соответствующий необходимости недопущения глобального потепления более чем на 1,5 °C, и согласовать меры, необходимые для достижения этой цели (ИМО, 2015а, приложение 25)<sup>29</sup>. В ходе дискуссии выступающие признали важность поднятого вопроса и введения отчетности о выбросах от международного судоходства в качестве первоочередной задачи. Они также признали, что, несмотря на меры, уже принятые ИМО по сокращению выбросов с судов, в этой сфере можно достичь больших результатов. Вместе с тем КЗМС высказал мнение о том, что на данном этапе приоритетом остается его текущая работа, в частности с заострением внимания на дальнейшем сокращении выбросов с судов путем окончательной доработки системы сбора данных в отношении потребления топлива.

### Энергоэффективность судов

КЗМС продолжил работу над подготовкой руководств для оказания содействия государствам-членам в практической реализации обязательных нормативных положений в отношении энергоэффективности в области международных морских перевозок. На своих шестьдесят седьмой и шестьдесят восьмой сессиях КЗМС принял, в частности:

- «Руководство 2014 года по освидетельствованию и выдаче свидетельств в отношении конструктивного коэффициента энергоэффективности» (ИМО, 2014b, приложение 5)<sup>30</sup>;

- «Поправки к Временному руководству 2013 года по определению минимальной пропульсивной мощности для поддержания маневренности судов при неблагоприятных условиях» (ИМО, 2014b, приложение 6)<sup>31</sup>;
- «Поправки к Руководству 2014 года по освидетельствованию и выдаче свидетельств в отношении конструктивного коэффициента энергоэффективности» (ИМО, 2015а, приложение 6) и одобрил их применение с 1 сентября 2015 года, призвав при этом к их применению до этой даты;
- «Поправки к Временному руководству 2013 года по определению минимальной пропульсивной мощности для поддержания маневренности судов при неблагоприятных условиях» (ИМО, 2015а, приложение 7)<sup>32</sup>;
- «Поправки к руководству 2014 года по методу вычисления фактического конструктивного коэффициента энергоэффективности для новых судов» (ИМО, 2015а, приложение 8).

КЗМС рассмотрел также доклад о ходе работы межсессионной корреспондентской группы, созданной на его предыдущей сессии с целью проведения обзора состояния технологических разработок для осуществления этапа 2 правил по ККЭЭ<sup>33</sup>, и возобновил мандат корреспондентской группы для продолжения ее работы и представления промежуточного доклада на шестьдесят девятой сессии КЗМС.

### Другие технические и эксплуатационные меры по повышению энергоэффективности в международном судоходстве

В связи с предлагаемой системой сбора данных по рВ связи с предлагаемой системой сбора данных о расходе топлива судами, которая могла бы использоваться, в частности, для оценки выбросов CO<sub>2</sub>, КЗМС на своей шестьдесят восьмой сессии принял решение о том, что текст, подготовленный межсессионной корреспондентской группой<sup>34</sup>, должен быть доработан в форме полного описания системы сбора данных, которое можно легко использовать при добровольном или обязательном применении системы. К основным элементам системы сбора данных относятся, в частности, следующие: сбор данных судами, функции государств флага в отношении сбора данных и создание централизованной базы данных ИМО. В соответствии с предложенным текстом данные будут собираться в отношении судов валовой вместимостью 5 000 бр.-рег. т и более и включать идентификационный номер судна, технические характеристики, совокупное годовое потребление

топлива по видам топлива в метрических тоннах и транспортную работу и/или косвенные данные, которые предстоит еще определить. Методология сбора данных будет определена в планах управления энергоэффективностью судна применительно к конкретным судам. Информация, обобщаемая в годовых данных, будет представляться судовладельцем/оператором администрации (государства флага) для направления этих сведений в ИМО с целью включения в базу данных, доступ к которой будут иметь только государства-члены и данные которой будут обезличены, с тем чтобы невозможно было идентифицировать конкретное судно.

КЗМС отметил, что одна из целей системы сбора данных заключается в анализе энергоэффективности и что для того, чтобы такой анализ был действенным, он должен включать определенную информацию о транспортной работе. Однако на данном этапе пока не были определены надлежащие параметры. КЗМС рекомендовал создать межсессионную рабочую группу для дальнейшего рассмотрения вопроса о включении информации о транспортной работе и/или косвенных показателей в систему сбора данных, дальнейшего изучения вопроса о конфиденциальности и рассмотрения вопроса о подготовке руководств, указанных в тексте.

### **Вопросы, касающиеся Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата**

КЗМС принял к сведению документ о результатах конференций Организации Объединенных Наций по изменению климата, состоявшихся в Лиме в декабре 2014 года и в Женеве в феврале 2015 года (ИМО, 2015b). Он предложил секретариату ИМО продолжить сотрудничество с секретариатом РКИКООН и при необходимости доводить итоги работы ИМО до сведения соответствующих органов и совещаний РКИКООН.

## **2. Загрязнение от судов и охрана окружающей среды**

### **а) Загрязнение воздушной среды с судов**

КЗМС продолжил разработку правил для сокращения выбросов других токсичных веществ, образующихся в результате сжигания топлива, в частности  $\text{NO}_x$  и  $\text{SO}_x$ . Вместе с выбросами  $\text{CO}_2$  выбросы этих веществ являются существенным фактором загрязнения воздушной среды с судов и подпадают под положения приложения VI к Конвенции МАРПОЛ<sup>35</sup>, в которое 2008 году были внесены поправки,

предусматривающие введение более жесткого контроля за выбросами.

На своей шестьдесят восьмой сессии КЗМС рассмотрел ряд поправок к существующим руководствам и ряд вопросов, связанных с мерами в области загрязнения воздуха, и:

- принял «Руководство 2015 года по системам очистки отработавших газов» (ИМО, 2015a, приложение 1). Оно касается некоторых аспектов взятия проб выбросов для измерения  $\text{CO}_2$  и  $\text{SO}_2$ , уточнения критериев проверки сбросов промывочной воды на соответствие требованиям по уровню pH и включения методологии, основанной на расчетах, в качестве альтернативы использованию непосредственных измерений для целей проверки;
- одобрил содержащееся в исследовании Bond et al.<sup>36</sup> определение понятия «черный углерод» для международного судоходства, а именно как специфический тип углеродистого вещества, формирующийся только в пламени в процессе сгорания углеродного топлива. Он отличается от других видов углерода и углеродных соединений, содержащихся в атмосферных аэрозолях, уникальным сочетанием физических свойств.

КЗМС отметил также, что на данном этапе рассмотрение возможных мер контроля, направленных на уменьшение воздействия выбросов черного углерода с судов, осуществляющих международные перевозки, на Арктику, не представляется возможным<sup>37</sup>.

### **Выбросы окислов азота**

Как отмечалось в предыдущих выпусках *Обзора морского транспорта*, ИМО приняла меры, предусматривающие постепенное сокращение выбросов  $\text{NO}_x$  с судов ниже норм выбросов по ярусу III. Предельно допустимые уровни выбросов по ярусу III почти на 70% ниже соответствующих уровней по предыдущему ярусу II, что требует применения дополнительных технологий. На своих шестьдесят седьмой и шестьдесят восьмой сессиях КЗМС продолжил рассмотрение вопросов, связанных с постепенным сокращением выбросов  $\text{NO}_x$  от судовых двигателей, и в частности:

- принял поправки к приложению VI к Конвенции МАРПОЛ (ИМО, 2014b, приложение 9), касающиеся правила 2 (определения), правила 13 (окислы азота ( $\text{NO}_x$ )) и добавления к международному свидетельству о предотвращении загрязнения воздушной среды, с тем чтобы включить упоминание газа в качестве топлива и двигателей,

работающих на газовом топливе. Ожидается, что они вступят в силу 1 марта 2016 года;

- одобрил проект поправок к Техническому кодексу по  $\text{NO}_x$  2008 года (испытания работающих на газе двигателей и двухтопливных двигателей в рамках стратегии по сокращению  $\text{NO}_x$  согласно требованиям яруса III) (ИМО, 2014b, приложение 3);
- одобрил проект поправок к приложению VI к Конвенции МАРПОЛ (требования к ведению документации о соблюдении эксплуатационных требований в районах контроля выбросов  $\text{NO}_x$  по ярусу III) (ИМО, 2014b, приложение 4);
- одобрил рекомендации по применению требований яруса III к двухтопливным двигателям и двигателям, работающим на газе, предусмотренных правилом 13 приложения VI к Конвенции МАРПОЛ (ИМО, 2015c);
- принял поправки к руководству 2011 года по дополнительным аспектам Технического кодекса по  $\text{NO}_x$  2008 года в части особых требований, относящихся к судовым дизельным двигателям, оборудованным системами селективного каталитического восстановления (ИМО, 2015a, приложение 2);
- для обеспечения единообразия и безопасности принял решение приступить к подготовке руководства по проведению отбора проб и проверки содержания серы в жидком топливе, используемом на судах.

Таким образом, нормы выбросов по ярусу III будут применяться к судовым дизельным двигателям, установленным на судах, построенных начиная с 1 января 2016 года и эксплуатируемых в североамериканском РКВ или РКВ части Карибского моря, относящейся к Соединенным Штатам, которые определены для контроля выбросов  $\text{NO}_x$ . Кроме того, эти нормы выбросов будут применяться к судовым дизельным двигателям, установленным на судах, эксплуатируемых в других РКВ, которые могут быть определены в будущем для контроля выбросов  $\text{NO}_x$  в соответствии с нормами по ярусу III. Они будут применяться к судам, построенным начиная с даты утверждения КЗМС такого нового РКВ или с более поздней даты, которая может быть указана в поправке, согласно которой устанавливается соответствующий РКВ  $\text{NO}_x$  по ярусу III<sup>38</sup>. Кроме того, нормы выбросов по ярусу III не применяются к судовым дизельным двигателям, установленным на судах, построенных раньше 1 января 2021 года, валовой вместимостью менее 500 т и длиной 24 м и более, которые специально спроектированы и используются

исключительно для целей отдыха. Ожидается, что эти поправки вступят в силу 1 сентября 2015 года. Требования в отношении контроля выбросов  $\text{NO}_x$  применяются к установленным судовым дизельным двигателям мощностью более 130 кВт, и в зависимости от даты постройки судна применяются различные уровни (ярусы) норм контроля. За пределами РКВ, определенных для контроля выбросов  $\text{NO}_x$ , применяются нормы выбросов по ярусу II, которым должны соответствовать судовые дизельные двигатели, установленные на судах постройки начиная с 1 января 2011 года. Хотя установленные ИМО нормы выбросов по ярусу III будут действовать для судов, построенных начиная с 1 января 2016 года, отмечается, что оснащение существующих судов технологиями, соответствующими нормам выбросов по ярусу III, если это возможно, могло бы значительно повысить топливную эффективность существующего флота и тем самым снизить как выбросы, так и эксплуатационные расходы (*The Ship Supplier*, 2014).

### Выбросы окислов серы

Как указывалось в предыдущих выпусках *Обзора морского транспорта*, с 1 января 2012 года положения приложения VI к Конвенции МАРПОЛ устанавливают пониженные пороговые уровни  $\text{SO}_x$  для судового бункерного топлива, при этом максимально допустимое содержание серы в топливе в глобальном масштабе снижено с 4,5% (45 000 млн.<sup>-1</sup>) до 3,5% (35 000 млн.<sup>-1</sup>) за пределами РКВ. В 2020 году максимально допустимое содержание серы в топливе в глобальном масштабе будет дополнительно снижено до 0,5% (5 000 млн.<sup>-1</sup>). В зависимости от результатов обзора с целью определения наличия соответствующего жидкого топлива, который должен быть завершен к 2018 году, вступление в силу этого требования может быть отложено до 1 января 2025 года. В РКВ, где действуют еще более жесткие ограничения для выбросов серы, содержание серы в судовом топливе не должно превышать 1%, а с 1 января 2015 года этот уровень был снижен до 0,1% (1 000 млн.<sup>-1</sup>)<sup>39</sup>.

Для соблюдения этих новых требований судовладельцы и операторы используют различные стратегии, включая переход на топливо с низким содержанием серы, установку скрубберов и использование СПГ в качестве топлива. Вместе с тем реализация этих стратегий может быть связана со значительными расходами. Например, наличие маловязкого судового топлива с низким содержанием серы остается проблемой, а другие альтернативные дистиллятные нефтепродукты являются дорогими. Установка на судах скрубберов или систем очистки выбрасываемых



газов от  $SO_x$  может стоить 3–5 млн. долл. в расчете на один скруббер, тогда как переоборудование судна для использования СПГ является очень дорогостоящим и не всегда возможно. Поэтому операторы сталкиваются с возможностью наложения штрафов за нарушение ограничений в отношении выбросов, и некоторые из них, возможно, в краткосрочной перспективе примут такую ситуацию (*IHS Maritime Technology*, 2014).

В Руководстве 2010 года по мониторингу мирового среднего показателя содержания серы в жидком топливе, поставляемом для использования на судах (IMO, 2010, приложение I), предусматривается метод расчета скользящего среднего значения содержания серы за трехлетний период. Скользящее среднее значение, основанное на средних показателях содержания серы, рассчитанных для 2012–2014 годов, составляет 2,47% для остаточного жидкого топлива и 0,13% для дистиллятного топлива (IMO, 2013, 2014c и 2015d).

На своей шестьдесят восьмой сессии КЗМС принял решение о том, что секретариат ИМО должен приступить в 2015 году к проведению обзора для оценки наличия соответствующего требованиям жидкого топлива с целью соблюдения глобального требования о том, что показатель содержания серы в жидком топливе, поставляемом для использования на судах, не должен превышать 0,50% начиная с 1 января 2020 года<sup>40</sup>. За проведением обзора для оценки наличия жидкого топлива будет следить руководящий комитет<sup>41</sup>, а окончательный доклад будет представлен КЗМС на его семидесятой сессии осенью 2016 года.

Кроме того, КЗМС рассмотрел доклад корреспондентской группы, созданной для изучения возможных мер по контролю качества жидкого топлива, поставляемого для использования на судах, и возобновил ее мандат для продолжения разработки проекта рекомендаций по передовой практике обеспечения качества жидкого топлива, поставляемого для использования на судах, дальнейшего изучения вопроса о достаточности содержащейся в приложении VI к Конвенции МАРПОЛ правовой базы для обеспечения качества жидкого топлива, поставляемого для использования на судах, и представления доклада КЗМС на его шестьдесят девятой сессии<sup>42</sup>.

### Другие вопросы

На своих шестьдесят седьмой и шестьдесят восьмой сессиях КЗМС принял следующие поправки, которые, как ожидается, вступят в силу 1 марта 2016 года:

- поправки к приложению I к Конвенции МАРПОЛ (IMO, 2014b, приложение 7), касающиеся правила 43 о специальных требованиях относительно использования или перевозки нефти в районе Антарктики и запрещающие судам перевозить тяжелый мазут в качестве балласта;
- поправки к приложению III к Конвенции МАРПОЛ (IMO, 2014b, приложение 8), касающиеся дополнения относительно критериев определения вредных веществ в упаковке.

Кроме того КЗМС:

- одобрил два руководства для содействия реагированию в случае разлива нефти, подготовленные Подкомитетом по предотвращению загрязнения и реагированию:
  - «Руководство по международным предложениям об оказании помощи при ликвидации последствий загрязнения нефтью» (IMO, 2015e, приложение 13)<sup>43</sup>;
  - «Руководство по использованию диспергентов для борьбы с загрязнением моря нефтью на море – Часть III (Операционные и технические схемы для поверхностного применения диспергентов)» (IMO, 2015e, приложение 14)<sup>44</sup>;
- принял «Поправки к правилу 12 приложения I к Конвенции МАРПОЛ, касающемуся танков для нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков)» (IMO, 2014d). В них уточняются требования, касающиеся сливных штуцеров и трубопроводов для обеспечения надлежащего удаления нефтяных остатков.

### b) Управление балластными водами

Одной из основных угроз биоразнообразию является внедрение неместных биологических видов в результате сброса с судов необработанных балластных вод. Действительно, внедрение вредных водных и болезнетворных организмов в новую среду относится к числу четырех главных опасностей, угрожающих мировому океану<sup>45</sup>. Хотя использование балластной воды необходимо для обеспечения безопасных условий эксплуатации и остойчивости судов, в ней зачастую содержится множество морских видов, которые могут выживать, создавая репродуктивные популяции в принимающей среде, и становиться инвазивными, вытесняя местные виды и размножаясь в огромных количествах. Эти процессы продолжают расширяться в связи с ростом морских перевозок, поскольку ежегодно в общей



сложности переносится примерно 10 млрд. т балластной воды с возможными губительными последствиями. В феврале 2004 года под эгидой ИМО была принята Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими (Конвенция УБВ) в целях предотвращения, сведения к минимуму и окончательного устранения опасности для окружающей среды, здоровья человека, имущества и ресурсов, связанные с переносом вредных водных организмов в балластных водах с судов из одного региона в другой (общий обзор см. UNCTAD, 2011b).

На своих шестьдесят седьмой и шестьдесят восьмой сессиях КЗМС предоставил основное одобрение шести системам управления балластными водами<sup>46</sup> и окончательное одобрение четырем системам управления балластными водами<sup>47</sup>, в которых используются активные вещества. Кроме того, на обеих сессиях КЗМС рассмотрел вопрос о статусе Конвенции УБВ, которая близка к выполнению требования о вступлении в силу по оставшемуся критерию, а именно по совокупному тоннажу договаривающихся сторон. Конвенция вступает в силу через 12 месяцев после даты, на которую не менее 30 государств, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее 35% валовой вместимости судов мирового торгового флота, стали ее договаривающимися сторонами. По состоянию на 30 июня 2015 года сторонами Конвенции стали 44 государства, на которые приходится 32,86% валовой вместимости мирового торгового флота<sup>48</sup>.

Кроме того, КЗМС:

- принял «Резолюцию МЕРС.252(67) о Руководстве по контролю судов государством порта согласно Конвенции УБВ» (ИМО, 2014b, приложение 1);
- принял «План действий по проведению обзора Руководства по одобрению систем управления балластными водами (P8)» (ИМО, 2014b, приложение 2);
- принял «Резолюцию МЕРС.253(67) о мерах, направленных на содействие вступлению в силу Конвенции УБВ» (ИМО, 2014b, приложение 3)<sup>49</sup>;
- согласился с «Дорожной картой по осуществлению Конвенции УБВ» (ИМО, 2014е, приложение 2). В ней поясняется, что к судам, на которых устанавливаются системы управления балластными водами в соответствии с действующим руководством (P8), не должны применяться санкции;

- подготовил «Проект поправок к правилу В-3 Конвенции УБВ для учета положений резолюции Ассамблеи А.1088(28) о ее применении» с целью одобрения на шестьдесят девятой сессии и изучения возможности принятия после вступления в силу Конвенции. Это обеспечит надлежащий график для соблюдения судами стандарта качества балластных вод, предусмотренного в правиле D-2 Конвенции;
- получил доклад о ходе проведения исследования по вопросу о внедрении стандарта качества балластных вод, описанного в правиле D-2 Конвенции (ИМО, 2015f)<sup>50</sup>.

### с) Утилизация судов

КЗМС одобрил «Руководство 2015 года по разработке перечня опасных материалов» (ИМО, 2015а, приложение 17). Составление этого перечня предусмотрено Гонконгской международной конвенцией по безопасной и экологически рациональной утилизации судов 2009 года (Гонконгская конвенция). Конвенция еще не вступила в силу, и по состоянию на 30 июня 2015 года только три государства ратифицировали ее. Для вступления в силу Конвенции необходимо, чтобы ее ратифицировало не менее 15 государств.

### д) Изменения, касающиеся Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 года с поправками, внесенными в нее в соответствии с Протоколом 2010 года

На 102-й сессии Юридического комитета ИМО в апреле 2015 года был рассмотрен вопрос о вступлении в силу Конвенции ОВВ 2010 года. В частности, был продлен мандат корреспондентской группы по ОВВ для подготовки публикации «Понимание Конвенции ОВВ» (*Understanding the HNS Convention*)<sup>51</sup>, документа «Сценарии, связанные с ОВВ» (*HNS Scenarios*) и резолюции Юридического комитета, призывающей государства к осуществлению Конвенции ОВВ и принятию необходимых мер для ее вступления в силу в разумные сроки<sup>52</sup>. Как отмечалось в предыдущих выпусках *Обзора морского транспорта*, Конвенция ОВВ первоначально была принята в 1996 году, а в 2010 году в нее были внесены поправки с целью преодоления трудностей, возникших в процессе ее ратификации. Вместе с тем, несмотря на признаваемое значение режима международной ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем

ОВВ (UNCTAD, 2012a), до настоящего времени ни одно из государств не ратифицировало Конвенцию ОВВ с поправками, внесенными в 2010 году. Поэтому неясно, вступила ли в силу Конвенция ОВВ 2010 года и когда, а в глобальном механизме, регулирующем вопросы ответственности и компенсации, сохраняется серьезный пробел<sup>53</sup>. Можно напомнить о существовании всеобъемлющего и действенного режима международной ответственности и возмещении ущерба, причиненного загрязнением нефтью с танкеров (режим Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью)<sup>54</sup>, а также эффективное регулирование вопросов ответственности и компенсации за ущерб от загрязнения бункерным топливом с судов, помимо танкеров, на основе Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года (Конвенция о загрязнении бункерным топливом).

#### **е) Ответственность и компенсация за ущерб от трансграничного загрязнения в результате деятельности по разведке и добыче нефти в море**

Следует отметить, что на своей 102-й сессии Юридический комитет ИМО вновь рассмотрел вопрос о необходимости международного регулирования режима ответственности и компенсации за ущерб от трансграничного загрязнения в результате деятельности по разведке и добыче нефти в море. Вместе с тем в свете проведенных обсуждений Юридический комитет пришел к выводу о том, что в настоящее время нет насущной необходимости в разработке международной конвенции и, как уже было решено на его предыдущих сессиях, следует продолжить выработку рекомендаций о двусторонних и региональных соглашениях (ИМО, 2015g).

Разработка нефтяных месторождений в море связана с особыми техническими и эксплуатационными трудностями и проблемами безопасности, которые особенно возрастают в районах, подверженных землетрясению. Связанные с этим инциденты, вызывающие загрязнение нефтью, могут приводить к катастрофическим последствиям с точки зрения как экономического ущерба, так и последствий для морского биоразнообразия и состояния экосистемы, в особенности в чувствительной морской среде, как, например, в Арктике. Хотя в будущем ожидается расширение деятельности по разведке и добыче нефти в море<sup>55</sup>, в настоящее время не существует международно-правового инструмента, регулирующего режим ответственности и компенсации

за ущерб от разлива нефти в результате аварий или эксплуатации.

В связи с ответственностью и компенсацией за ущерб от загрязнения нефтью с находящихся в море платформ, следует также напомнить недавние события, связанные с катастрофическими последствиями аварии на платформе «Глубоководный горизонт», которая привела к крупнейшему в мире разливу нефти в море и крупнейшей экологической катастрофе в истории Соединенных Штатов. Эта катастрофа произошла 20 апреля 2010 года в Мексиканском заливе примерно в 40 милях к юго-востоку от побережья штата Луизиана в результате взрыва нефтяной платформы «Глубоководный горизонт», которая принадлежала компании «Трансоушн» и эксплуатировалась ею и была арендована компанией «Бритиш петролеум» (БП) (после аварии платформа затонула), и последующего массового разлива нефти. В результате взрыва погибли 11 рабочих и еще 16 были ранены, а объем разлива нефти составил, по оценкам, 4,9 млн. баррелей (210 млн. американских галлонов или 780 000 м<sup>3</sup>)<sup>56</sup>. В июне 2015 года, т.е. более чем через пять лет после катастрофы, было объявлено о том, что компания БП выплатит 18,7 млрд. долл. для урегулирования исков, связанных со взрывом, со стороны различных правительственных ведомств Соединенных Штатов. Сообщалось, что эта сумма была согласована в дополнение к расходам в размере 29,1 млрд. долл., связанным с первоначальными и продолжавшимися операциями по очистке и урегулированию гражданских исков от предприятий, пострадавших в результате разлива нефти, в результате чего окончательная сумма выплат составила приблизительно 50 млрд. долларов<sup>57</sup>.

#### **Резюме основных изменений**

Как свидетельствует представленный выше обзор, в истекшем году был отмечен ряд инициатив и изменений в области регулирования, направленных на осуществление целей и политики в области устойчивого развития. К ним относятся, в частности, принятие Полярного кодекса, содержащего обязательные положения для обеспечения безопасности судов и предотвращения загрязнения окружающей среды как в арктических, так и в антарктических водах. Ожидается, что Полярный кодекс вступит в силу 1 января 2017 года. Кроме того, была завершена подготовка третьего исследования ИМО по ПГ, содержащего обновленные оценки выбросов CO<sub>2</sub> от международного судоходства на период

2012–2050 годов, и ИМО приняла ряд регулирующих мер для укрепления правовых рамок, касающихся загрязнения воздушной среды с судов и сокращения выбросов ПГ от международного судоходства. Было принято Руководство по разработке перечня опасных материалов, предусмотренного Конвенцией ОВВ 2010 года, и был достигнут дальнейший прогресс по техническим аспектам, связанным с осуществлением Конвенции УБВ 2004 года и Конвенции об утилизации судов 2009 года. В связи с решением Юридического комитета ИМО о том, что в настоящее время нет насущной необходимости в разработке международной конвенции по вопросу об ответственности и компенсации за ущерб от трансграничного загрязнения в результате деятельности по разведке и добыче нефти в море, данный важный вопрос пока остается за рамками международного регулирования.

## **С. ДРУГИЕ ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ И ИЗМЕНЕНИЯ В ОБЛАСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПЕРЕВОЗОК**

В настоящем разделе затрагиваются некоторые основные вопросы безопасности и охраны в области морских перевозок, которые могут представлять особый интерес для сторон, связанных с международной торговлей и перевозками. К их числу относятся изменения, касающиеся безопасности морских перевозок и цепей поставок, а также вопросы, связанные с пиратством.

### **1. Безопасность морских перевозок и цепей поставок**

#### **а) Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли Всемирной таможенной организации**

Как отмечалось в предыдущих выпусках *Обзора морского транспорта*, в 2005 году ВТамО, признавая важное значение укрепления партнерства между таможенными администрациями и деловыми кругами, приняла Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли (Рамочные стандарты безопасности) в целях создания глобальной рамочной основы системы поставок. Рамочные стандарты безопасности представляют собой набор стандартов и принципов, которые должны быть приняты в качестве минимальных норм национальными таможенными администрациями. Первоначально

они включали два блока: блок 1 «Сотрудничество между таможенными администрациями» и блок 2 «Партнерство между таможенными администрациями и предпринимательским сообществом»<sup>58</sup>. Рамочные стандарты безопасности получили широкое распространение в качестве инструмента, который служит важным ориентиром как для таможенных служб, так и для участников экономической деятельности и который с годами динамично развивается<sup>59</sup>. Первый раз они были обновлены в 2007 году, когда в них были включены подробные положения, касающиеся условий и требований в отношении таможенных органов и УЭО (статус, предоставляемый надежным участникам торговли, позволяющий им воспользоваться мерами по упрощению процедур торговли). В 2010 году был опубликован пакет Рамочных стандартов безопасности, в котором были сведены воедино все документы и руководства по вопросам применения этих стандартов, а в июне 2012 года был выпущен пересмотренный вариант Рамочных стандартов безопасности, включающий новые части 5 и 6, касающиеся комплексного управления границей и непрерывности и возобновления торговой деятельности. Было добавлено также новое приложение I, в котором содержатся определения, в том числе определение «груза повышенного риска»<sup>60</sup>.

В июне 2015 года был выпущен новый пересмотренный вариант Рамочных стандартов безопасности, включающий новый блок 3 «Сотрудничество между таможенными и другими правительственными и межправительственными органами», призванный содействовать укреплению сотрудничества между таможенными администрациями и другими правительственными ведомствами, участвующими в цепи поставок в международной торговле (WCO, 2015a). Блок 3 предусматривает сотрудничество на следующих трех уровнях: сотрудничество в рамках правительства; сотрудничество между правительствами; и сотрудничество правительств ряда стран. Для каждого из этих направлений были разработаны стандарты, направленные на развитие такого сотрудничества в рамках многоярусного подхода. ВТамО подготовила ряд инструментов для содействия реализации положений блока 3, в частности компендиумы по комплексному управлению границей и единому окну, которые постоянно обновляются. Еще одним важным аспектом нынешнего издания Рамочных стандартов безопасности является включение стандартов для «предотгрузочной предварительной информации о грузе» в отношении авиационных грузов, которая должна использоваться для первого уровня анализа рисков в

области безопасности совместно с органами гражданской авиации. Оно включает также определения «контейнера» и «управления рисками». Кроме того, были обновлены документы и инструменты в области управления рисками, упомянутые в технических спецификациях стандартов 4 и 7 блока 1 и других соответствующих разделах, в целях подготовки томов 1 и 2 компендиума ВТамО по управлению рисками.

УЭО<sup>61</sup>, выступая важным элементом Рамочных стандартов безопасности, являются частными субъектами, которые сертифицированы национальными таможенными администрациями в качестве организаций, соответствующих стандартам ВТамО или эквивалентным стандартам безопасности цепи поставок. УЭО должны удовлетворять специальным требованиям в отношении физической безопасности помещений, наблюдения с использованием скрытых камер и тщательной политики отбора и приема на работу персонала. В обмен на это УЭО, как правило, получают льготный режим прохождения таможенных формальностей по упрощенной схеме, включая, например, ускоренную таможенную очистку товаров и меньшее количество инспекций на местах. В последние годы между таможенными администрациями был подписан – как правило, на двусторонней основе – ряд соглашений о взаимном признании соответствующих УЭО<sup>62</sup>. Вместе с тем следует надеяться, что в свое время они станут основой для заключения многосторонних соглашений на субрегиональном и региональном уровнях. По состоянию на июнь 2015 года в 64 странах существовало 37 программ УЭО<sup>63</sup>, и еще 16 стран намеревались создать такие программы в ближайшем будущем<sup>64</sup>. Важнейшим элементом стратегии внедрения рамочных стандартов безопасности остается оказание помощи в укреплении потенциала. В 2014 году и в первом квартале 2015 года в ряде стран<sup>65</sup> были организованы рабочие совещания для УЭО по линии программы ВТамО «Колумбус» или благодаря другой финансовой поддержке.

## **в) Тенденции в Европейском союзе и Соединенных Штатах**

В настоящем подразделе представлена обновленная информация в связи с действующими стандартами в области морских перевозок и цепей поставок в Европейском союзе и Соединенных Штатах, оба из которых выступают важными торговыми партнерами для многих развивающихся стран.

Что касается Европейского союза, то в предыдущих выпусках *Обзора морского транспорта* приводилась информация о поправке по вопросам

безопасности к Таможенному кодексу Сообщества<sup>66</sup>, которая направлена на обеспечение надлежащей степени безопасности за счет таможенного контроля всех грузов, поступающих на таможенную территорию Европейского союза или отправляемых с нее<sup>67</sup>. В частности, эти изменения включали разработку единых правил управления рисками в работе таможенных органов, в том числе установление единых критериев для анализа риска безопасности до прибытия или отправки грузов на основании информации о грузе, представленной в электронной форме. С 1 января 2011 года направление такой предварительной электронной декларации с соответствующей информацией по вопросам безопасности является обязательным требованием для торговых операторов<sup>68</sup>.

Изменения в Таможенном кодексе предусматривали, в частности, включение положений, касающихся УЭО. В данном контексте следует также упомянуть связанные с этим последующие шаги, такие как рекомендация экономическим операторам представлять документ о самооценке вместе с заявлением с просьбой выдать свидетельство УЭО<sup>69</sup> и выпуск пересмотренного вопросника для самооценки<sup>70</sup>, призванного обеспечить единообразный подход в рамках всех государств – членов Европейского союза. Европейский союз заключил шесть соглашений о взаимном признании УЭО с третьими странами, включая основных торговых партнеров, и в настоящее время ведутся переговоры о заключении еще одного такого соглашения<sup>71</sup>.

21 августа 2014 года Европейская комиссия приняла коммюнике о стратегии и плане действий Европейского союза в области управления рисками в таможенной сфере: «Управление рисками, повышение безопасности цепей поставок и упрощение процедур торговли» (European Commission, 2014a). В стратегии и плане действий, которые содержатся в приложении к коммюнике, определяется комплекс поэтапных мер для создания более согласованной, действенной и экономически эффективной системы управления рисками в таможенной сфере на внешних границах Европейского союза (European Commission, 2014b)<sup>72</sup>.

Что касается изменений в Соединенных Штатах, то, по данным Таможенно-пограничной службы Соединенных Штатов, ежегодно в морские порты Соединенных Штатов прибывает более 11 млн. морских контейнеров. Через наземные границы прибывает еще 11 млн. контейнеров, перевозимых автомобильным транспортом, и 2,7 млн. контейнеров по железной дороге<sup>73</sup>. Повышению безопасности



торговли в рамках цепей поставок способствуют такие программы, как Инициатива по обеспечению безопасности контейнерных перевозок (ИБК) и Таможенно-торговое партнерство по борьбе с терроризмом (С ТРАТ), в которых принимают участие представители торгового сообщества<sup>74</sup>. В течение нескольких месяцев после террористических актов 11 сентября 2001 года была принята ИБК для предотвращения угрозы безопасности на границах и международной торговли в результате возможного использования террористами морских контейнеров для поставки оружия. ИБК призвана обеспечить выявление и досмотр в иностранных портах всех контейнеров, представляющих возможный риск, до их погрузки на суда, направляющиеся в Соединенные Штаты. Группы сотрудников Таможенно-пограничной службы Соединенных Штатов находятся за рубежом для работы совместно с иностранными коллегами в целях выявления и предварительного сканирования контейнеров с помощью неинтрузивных методов и радиационного контроля на как можно более ранних этапах цепи поставки и как можно быстрее без замедления торговых операций. Со времени появления ИБК к этой программе присоединилось значительное число таможенных администраций, и в настоящее время она действует в 58 портах Северной Америки, Европы, Азии, Африки, Ближнего Востока и Латинской и Центральной Америки, при этом предварительное сканирование проходит более 80% всех контейнерных грузов, ввозимых в Соединенные Штаты морским транспортом<sup>75</sup>.

Программа С-ТРАТ была создана в ноябре 2001 года на основе партнерства с участием 7 крупных импортеров в Соединенных Штатах и соседних странах, и в настоящее время насчитывает более 10 000 сертифицированных партнеров среди торговых кругов. Присоединяясь к программе, компании подписывают соглашение о взаимодействии с Таможенно-пограничной службой Соединенных Штатов в деле обеспечения защиты цепи поставок, выявлении пробелов в безопасности, принятия конкретных мер безопасности и использования передовой практики. Кроме того, партнеры представляют Таможенно-пограничной службе Соединенных Штатов ряд сведений по вопросам безопасности, включая информацию о конкретных мерах безопасности, применяемых компаниями. Участники С-ТРАТ рассматриваются в качестве компаний с низким риском, и поэтому меньше вероятность того, что они подвергнутся проверке. Первое соглашение о взаимном признании с участием программы С-ТРАТ было подписано в июне 2007 года, и с тех пор аналогичные

соглашения были подписаны с девятью странами/территориями и Европейским союзом<sup>76</sup>.

Как отмечалось в *Обзоре морского транспорта* за 2009 год, в январе 2009 года вступили в силу новые требования, известные как правило «10+2»<sup>77</sup>. В соответствии с этим правилом как импортеры, так и перевозчики должны направлять дополнительную информацию о грузе в Таможенно-пограничную службу Соединенных Штатов до прибытия судна в Соединенные Штаты с этим грузом. Несоблюдение этого правила может, в конечном счете, привести к денежным штрафам, дополнительным проверкам и задержке груза<sup>78</sup>.

Следует также отметить, что с июня 2002 года существует добровольная программа самооценки импортеров, которая предоставляет заинтересованным импортерам, участвующим в программе С-ТРАТ, возможность взять на себя проверку своего соответствия установленным требованиям в обмен на получение определенных выгод<sup>79</sup>; недавно была принята программа надежных торговых операторов, которая уже находится на экспериментальном этапе и которая призвана объединить и унифицировать существующие программы С-ТРАТ и самооценки импортеров, с тем чтобы интегрировать и оптимизировать процедуры по обеспечению безопасности цепей поставок и проверки их соблюдения участниками торговли в рамках одной программы партнерства<sup>80</sup>; и существует Инициатива по безопасности в борьбе с распространением оружия массового уничтожения, которая направлена на предотвращение незаконного оборота оружия массового уничтожения, средств его доставки и связанных с ним материалов с участием тех государственных и негосударственных субъектов, которые могут вызывать обеспокоенность в связи с распространением оружия. В феврале 2004 года эта инициатива была расширена и стала включать сотрудничество в правоприменительной сфере, и к настоящему времени ее одобрило более 100 стран во всем мире<sup>81</sup>.

Кроме того, Соединенные Штаты координируют и поддерживают другие международные инициативы, включая расширение программы Рамочных стандартов безопасности ВТамО, оказывая определенным странам помощь в подготовке кадров и консультативное содействие по линии программ в области укрепления потенциала и обеспечения контроля за экспортом и безопасностью границ<sup>82</sup>.



### с) Международная организация по стандартизации

На протяжении последних десяти лет Международная организация по стандартизации (ИСО) активно занималась вопросами безопасности морских перевозок и цепей поставок. Вскоре после опубликования Кодекса по охране судов и портовых сооружений (Кодекс ОСПС)<sup>83</sup> в целях содействия его осуществлению предприятиями отрасли Технический комитет ИСО/ТК 8 опубликовал стандарт ISO 20858-2007 «Суда и морские технологии – Оценки безопасности оборудования морских портов и разработка плана обеспечения безопасности». Уместно также упомянуть разработку стандартов серии 28000 «Система менеджмента безопасности цепи поставок», которые призваны помочь предприятиям отрасли успешно планировать свои действия на случай каких-либо сбоев и мероприятия на восстановительном этапе (о положении дел в настоящее время в области стандартов серии ИСО 28000 см. вставку 5.1). Базовым стандартом в этой серии является стандарт ИСО 28000:2007 «Технические условия для систем менеджмента безопасности цепи поставок», который служит своего рода «зонтичной» системой менеджмента, позволяющей повысить безопасность во всех аспектах: оценка риска, готовность к чрезвычайным происшествиям, непрерывность операций, устойчивость, восстановление, резистентность и/или управление в критических ситуациях, будь то терроризм, пиратство, кража груза, мошенничество и многие другие проблемы безопасности. Данный стандарт также служит основой для сертификации УЭО и организаций в рамках программы С-ТРАТ. Внедряя такие стандарты, различные организации могут специально разрабатывать подходы, совместимые с существующими у них операционными системами. В стандарте ИСО 28003:2007, который также опубликован и действует с 2007 года, предусмотрены требования в отношении проведения аудита и сертификации в соответствии с ИСО 28000:2007.

Недавно принятый стандарт ИСО 28007-1:2015, опубликованный в апреле 2015 года, отменил и заменил стандарт ИСО/ПАС 28007:2012, содержащий дополнительные рекомендации с учетом специфики сектора морских перевозок, которые компании или организации, отвечающие требованиям стандарта ИСО 28000, могут выполнять, предоставляя на контрактной основе персонал частной вооруженной охраны на суда. Вместе с тем изменения носят минимальный характер и касаются вопросов толкования и уточнений, не затрагивая требований или

спецификаций. Была уточнена роль прав человека путем включения ссылки на Руководящие принципы предпринимательской деятельности в аспекте прав человека, принятые Организацией Объединенных Наций. Более значительный акцент был сделан на безусловной приоритетности задачи по определению и соблюдению требований государства флага. Были уточнены различные концепции «оценки опасности» и «риска». Для обеспечения последовательности в тексте слова «заинтересованные стороны» были заменены словами «заинтересованные круги», а слова «разумные и пропорциональные» – словами «разумные и необходимые»<sup>84</sup>.

## 2. Борьба с пиратством и вооруженным разбоем на море

В принципе морское пиратство является проблемой морского транспорта, которая непосредственно затрагивает суда, порты, терминалы, грузы и моряков. Вместе с тем в процессе своей эволюции пиратство приобретает все более сложные формы и превращается в многогранную и трудную трансграничную проблему безопасности, создающую угрозу жизни, средствам к существованию и благополучию на глобальном уровне. Как более подробно описывается в докладе по вопросам морского пиратства, который недавно был выпущен ЮНКТАД в двух частях, пиратство вызывает широкие последствия, в том числе для гуманитарной помощи, цепей поставок, глобальных производственных процессов, торговли, энергетической безопасности, рыболовства, морских ресурсов, окружающей среды и политической стабильности (UNCTAD 2014b, 2014c). Связанные с этим отрицательные и, возможно, дестабилизирующие процессы приводят к далеко идущим последствиям для всех стран независимо от того, являются ли они прибрежными или не имеющими выхода к морю, развитыми или развивающимися. Для эффективной борьбы с пиратством требуется тесное сотрудничество на политическом, экономическом, правовом, дипломатическом и военном уровнях, а также сотрудничество между различными государственными и частными заинтересованными сторонами различных регионов.

В рамках ИМО КБМ на своей девяносто четвертой сессии (17–21 ноября 2014 года) с удовлетворением отметил продолжающееся положительное развитие событий в деле пресечения пиратства и вооруженного разбоя в водах у побережья Сомали и в целом в западной части Индийского океана, но вновь выразил обеспокоенность по поводу судьбы моряков, которые все еще удерживаются в качестве заложников.

**Вставка 5.1 Положение дел в настоящее время в области стандартов серии ИСО 28000****Опубликованные стандарты:**

- **ИСО 28000:2007** – «Технические условия для систем менеджмента безопасности цепи поставок». Общий, «зонтичный» стандарт. Он носит общий характер, предусматривает оценку рисков и возможность сертификации и рассчитан на любые организации, любые случаи сбоев и любые секторы. Он широко применяется и служит ступенькой к сертификации УЭО и участников С-ТРАТ.
- **ИСО 28001:2007** – «Система менеджмента безопасности цепи поставок – Наилучшие методы обеспечения безопасности в цепи поставок, оценки и планы». Стандарт призван помочь предприятиям отрасли выполнять требования, установленные для получения статуса УЭО.
- **ИСО 28002:2011** – «Система менеджмента безопасности цепи поставок – обеспечение устойчивости в цепи поставок – Требования и руководства по применению». В этом стандарте повышенное внимание уделяется вопросам обеспечения устойчивости и подчеркивается необходимость непрерывной интерактивной процедуры предупреждения сбоев, принятия мер реагирования в случае их возникновения и обеспечения продолжения осуществления организацией основных операций после серьезного разрушительного сбоя.
- **ИСО 28003:2007** – «Система менеджмента безопасности цепи поставок – Требования к органам аудита и сертификации систем менеджмента безопасности цепи поставок». В этом стандарте содержатся рекомендации для аккредитующих и сертифицирующих органов.
- **ИСО 28004-1:2007** – «Система менеджмента безопасности цепи поставок – Руководство по внедрению ИСО 28000 – Часть 1: Общие принципы». В этом стандарте содержатся общие рекомендации в отношении применения стандарта ИСО 28000:2007. В нем разъясняются базовые принципы ИСО 28000 и описываются цели, типовые вводные, процедуры и обычно получаемые результаты по каждому требованию ИСО 28000. Это должно способствовать пониманию и внедрению ИСО 28000. ИСО 28004-1:2007 не предусматривает дополнительных требований сверх оговоренных в ИСО 28000 и не предписывает обязательных подходов в рамках внедрения ИСО 28000.
- **ИСО/ПАС 28004-2:2014** – «Система менеджмента безопасности цепи поставок – Руководство по внедрению ИСО 28000 – Часть 2: Руководство по принятию ИСО 28000 для использования в операциях средних и мелких портов». В этом стандарте содержатся рекомендации для средних и мелких портов, намеревающихся принять ИСО 28000. В нем описаны сценарии рисков и угроз для цепи поставок, процедуры проведения оценки рисков/угроз и критерии оценки для определения степени соответствия и эффективности документально оформленных планов обеспечения безопасности в соответствии с руководствами по внедрению ИСО 28000 и ИСО 28004.
- **ИСО/ПАС 28004-3:2014** – «Системы менеджмента безопасности цепи поставок – Руководство по внедрению ИСО 28000 – Часть 3: Дополнительные специальные рекомендации по принятию ИСО 28000 для использования в операциях среднего и малого бизнеса (кроме морских портов)». Документ призван дополнить ИСО 28004-1 и содержит дополнительные рекомендации для средних и малых предприятий (помимо морских портов), которые намереваются принять ИСО 28000. Дополнительные рекомендации, содержащиеся в ИСО/ПАС 28004-3:2014, подкрепляя общие рекомендации, содержащиеся в основной части ИСО 28004-1, не противоречат этим общим рекомендациям и не вносят изменений в ИСО 28000.
- **ИСО/ПАС 28004-4:2014** – «Системы менеджмента безопасности цепи поставок – Руководство по внедрению ИСО 28000 – Часть 4: Дополнительные специальные рекомендации по внедрению ИСО 28000, если соответствие ИСО 28001 является задачей менеджмента». В документе содержатся дополнительные рекомендации для организаций, внедряющих ИСО 28000 и стремящихся при этом включить описанную в ИСО 28001 передовую практику в качестве задачи менеджмента в рамках своих международных целей поставок.
- **ИСО 28005-1:2013** – «Системы менеджмента безопасности цепи поставок – Электронный допуск в порт (ЕРС) – Часть 1: Структура сообщений». Данный стандарт предусматривает передачу данных по каналам межкомпьютерной связи.
- **ИСО 28005-2:2011** – «Система менеджмента безопасности цепи поставок – Электронный допуск в порт (ЕРС) – Часть 2: Основные элементы данных». В этом стандарте содержатся технические требования, облегчающие эффективный обмен электронной информацией между судами и береговыми службами по вопросам транзитного прохода вдоль побережья или захода в порты, а также определения основных элементов данных, охватывающие все требования в отношении обмена сообщениями «судно–берег» и «берег–судно», как это определено в Кодексе ОСПС, Конвенции ФАЛ и соответствующих резолюциях МО.

**Вставка 5.1 Положение дел в настоящее время в области стандартов серии ИСО 28000 (продолжение)**

- **ИСО/ПАС 28007-1:2015** – «Суда и морские технологии – Руководство для частных морских охранных компаний, предоставляющие на контрактной основе персонал частной вооруженной охраны на суда (и типовые условия договоров) – Часть 1: Общие положения». В этом руководстве содержатся дополнительные рекомендации с учетом специфики данного сектора, которые могут выполняться компаниями (организациями), отвечающими требованиям ИСО 28000, с тем чтобы продемонстрировать, что они предоставляют на контрактной основе персонал частной вооруженной охраны на суда.
- **ИСО 20858:2007** – «Суда и морские технологии – Оценки безопасности оборудования морских портов и разработка плана обеспечения безопасности». Данный стандарт закладывает рамочную основу, призванную помочь службам морских портов при определении компетенции персонала для целей проведения оценок безопасности морских портовых сооружений и разработки плана обеспечения безопасности согласно требованиям Кодекса ОСПС. Кроме того, в нем устанавливается ряд требований к документации для обеспечения того, чтобы процедура выполнения описанных выше функций была отражена в форме, позволяющей провести независимую проверку компетентным уполномоченным учреждением. ИСО 20858:2007 не имеет целью устанавливать для договаривающегося правительства или уполномоченного органа требований в отношении назначения признанной охранной организации или навязать использование внешнего поставщика услуг или другой стороны для проведения оценки безопасности сооружений морских портов или разработки плана обеспечения безопасности, если в портовых службах имеется персонал, обладающий квалификацией, оговоренной в этих технических требованиях. Операторы судов могут быть проинформированы о том, что применяющие этот документ службы морских портов соответствуют установленному в отрасли уровню соблюдения положений Кодекса ОСПС. В ИСО 20858:2007 не рассматриваются требования Кодекса ОСПС в отношении инфраструктуры портов, выходящих за периметр безопасности морского портового сооружения, что может сказаться на безопасности взаимодействия на уровне «портовое сооружение–судно». Правительства обязаны обеспечивать защиту населения и инфраструктуры своих стран от последствий инцидентов в море, происходящих за пределами их морских портовых сооружений. Эти обязанности выходят за рамки сферы действия ИСО 20858:2007.

**Стандарты в стадии разработки:**

- **ИСО 28006** – «Системы менеджмента безопасности цепи поставок – Менеджмент безопасности накатных пассажирских паромов». Этот документ включает информацию о передовой практике применения мер безопасности.

*Примечание:* Дополнительную информацию, в том числе о порядке подготовки международных стандартов в ИСО, см. на веб-сайте [www.iso.org](http://www.iso.org).

Он также отметил тенденцию к снижению числа нападений в Гвинейском заливе, свидетельствующую о том, что международные, региональные и национальные усилия начинают приносить результаты, и вновь подчеркнул важность направления сообщений об инцидентах государствами флага и организациями отрасли<sup>85</sup>.

КБМ принял к сведению информацию о работе Центра по обмену информацией по морским вопросам<sup>86</sup>, который в настоящее время функционирует в экспериментальном режиме и который получает сообщения от более чем 500 судов в месяц. Работа этого центра дополняет деятельность Межрегионального координационного центра в Яунде. Последний отвечает за сотрудничество, координацию и представление информации в связи с осуществлением<sup>87</sup> Кодекса поведения по пресечению пиратства, вооруженного разбоя против

судов и другой незаконной деятельности в море в Западной и Центральной Африке<sup>88</sup> на стратегическом уровне, тогда как Центр по обмену информацией по морским вопросам занимается обеспечением обмена невоенной информацией и повышением осведомленности о морской обстановке<sup>89</sup>. КБМ выразил признательность за взносы, полученные в целевой фонд ИМО по охране на море для Западной и Центральной Африки<sup>90</sup>, и призвал государства-члены продолжать оказывать поддержку осуществлению проектов ИМО по охране на море в регионе Западной и Центральной Африки путем финансовых взносов в целевой фонд.

В отношении пиратства у побережья Сомали КБМ отметил резолюцию 2184 Совета Безопасности Организации Объединенных Наций о ситуации в Сомали, которая была принята 12 ноября 2014 года и в которой, в частности, признается вклад ИМО и

возобновляется призыв к государствам направлять в этот регион военные корабли, а также подчеркивается главная ответственность властей Сомали за борьбу с пиратством и вооруженным разбоем на море у берегов этой страны (United Nations, 2014a). КБМ также приветствовал информацию о том, что полномочия военно-морских сил Европейского союза и Организации Североатлантического договора были продлены до конца 2016 года, и вновь подчеркнул важность того, чтобы по-прежнему тщательным образом соблюдались руководящие указания ИМО и передовая практика управления<sup>91</sup>.

При рассмотрении вопроса о ситуации в отношении пиратства и вооруженного разбоя против судов в Азии за период с января по июнь 2014 года КБМ принял к сведению документ, содержащий обновленную информацию о деятельности Центра по обмену информацией Регионального соглашения о сотрудничестве в борьбе с пиратством и вооруженным разбоем против судов в Азии, включая меры, принятые некоторыми из его членом в отношении тех, кто был признан ответственными за случаи перекачки топлива, получившие широкое освещение в средствах массовой информации (ИМО, 2014f)<sup>92</sup>.

КБМ принял также к сведению резолюцию 2182 Совета Безопасности Организации Объединенных Наций о ситуации в Сомали и Эритрее, которая была принята 24 октября 2014 года и в которой подчеркивается необходимость недопущения несанкционированных поставок оружия и военной техники в Сомали и предотвращения прямого и опосредованного экспорта древесного угля из Сомали (United Nations, 2014b). Некоторые положения резолюции могут оказывать воздействие на судоходную отрасль, в частности положения пункта 10 постановляющей части в отношении оружия, находящегося на борту судов, занимающихся коммерческой деятельностью в сомалийских портах, и положения пунктов 11–22 постановляющей части, касающиеся перехвата на море поставок древесного угля и оружия. Определенные последствия могут быть также связаны с пунктами 15 и 16, где конкретно говорится о досмотрах, которые могут проводить государства-члены, действующие самостоятельно или через добровольные многонациональные военно-морские партнерства, в отношении торговых судов, если у них имеются разумные основания полагать, что на этих судах перевозится древесный уголь или оружие в нарушение запрета и/или эмбарго.

На своей девяносто пятой сессии КБМ одобрил:

- «Рекомендации правительствам по предотвращению и пресечению актов пиратства и вооруженного разбоя против судов», включающие положения о создании национального контактного

центра для представления информации о пиратстве и вооруженном разбое в ИМО (ИМО, 2015h);

- «Передовую практику управления в целях защиты от пиратства у берегов Сомали» (ИМО, 2015i);
- «Пересмотренные временные рекомендации для государств флага в отношении использования нанимаемого на контрактной основе персонала частной вооруженной охраны на борту судов в районе высокого риска», включающие поправки, касающиеся сертификации частных компаний по обеспечению охраны на море, с учетом положений стандарта ИСО 28007 (ИМО, 2015j).

На своей 102-й сессии Юридический комитет рассмотрел представленный секретариатом документ (ИМО, 2015k) об итогах обсуждений, проведенных участниками Кампальского процесса<sup>93</sup> в ходе совещания, которое было организовано под руководством ИМО и при поддержке миссии «ЕВКАП Нестор»<sup>94</sup> и Управления Организации Объединенных Наций по наркотикам и преступности в Аддис-Абебе в сентябре 2014 года. Комитет был также проинформирован<sup>95</sup> о текущем состоянии инициатив секретариата, направленных против пиратства<sup>96</sup>.

### 3. Вопросы, касающиеся моряков

Судоходство и связанные с ним виды деятельности будут и впредь, как ожидается, выступать важным источником занятости для рабочей силы в развивающихся странах, содействуя тем самым достижению целей устойчивого развития. По оценкам МОТ, более 1,5 млн. человек во всем мире работают в качестве моряков, при этом подавляющее их большинство являются выходцами из развивающихся стран<sup>97</sup>. Защита их благосостояния и установление согласованных на международном уровне стандартов, в частности, касающихся условий их труда и необходимой подготовки, имеют важнейшее значение не только для самих моряков, но и для того чтобы в мировом судоходстве обеспечивалась безопасная эксплуатация судов на основе принципов экологической ответственности.

Наиболее важным и всесторонним международным документом, согласованным в рамках МОТ, является КТМС-2006, в которой были сведены воедино и обновлены свыше 68 международных трудовых норм, касающихся моряков, и в которой определен круг их обязанностей и прав в трудовых и социальных вопросах в морском секторе. Она вступила в силу 20 августа 2013 года, и в настоящее время к ней присоединились 65 государств-членов, на



которые приходится более 80% совокупного тоннажа мирового флота. Она рассматривается в качестве четвертого важного компонента международного режима, регулирующего вопросы морского транспорта. В этой связи весьма важное значение придается проведению регулярного обзора действий КТМС, а также консультациям в отношении возможного необходимого обновления ее положений. Следует отметить принятые в 2014 году поправки к КТМС, призванные сделать государства флага ответственными за обеспечение наличия достаточных финансовых гарантий для покрытия расходов, связанных с оставлением моряков без помощи, а также требований в случае смерти или длительной инвалидности вследствие производственных травм и опасностей в целях оказания помощи морякам и их семьям и улучшения качества судоходства в целом. Эти поправки, краткий обзор которых содержится в *Обзоре морского транспорта за 2014 год*, были одобрены Международной конференцией труда в июне 2014 года (UNCTAD, 2014a, стр. 103–104).

#### **а) Конвенция Международной организации труда (пересмотренная) № 185 2003 года об удостоверениях личности моряков**

Конвенция № 185 непосредственно касается вопросов выдачи и признания удостоверений личности моряков, облегчающих временное нахождение моряков на иностранной территории для обеспечения их благополучия в порту, доступа к расположенным на берегу социально-бытовым объектам или кратковременного увольнения на берег, а также для транзита по территории страны, связанного с эксплуатацией судов<sup>98</sup>. Удостоверение личности моряка может выдаваться и проверяться только страной его гражданства. Хотя удостоверения личности моряков не являются проездными документами как таковыми (как, например, паспорта или визы), их выдача может осуществляться на тех же условиях, которые предусмотрены национальным законодательством в отношении выдачи проездных документов.

Конвенция № 185, принятая в июне 2003 года вместо предыдущей Конвенции № 108, включала ряд новшеств, касавшихся применения в новых удостоверениях личности моряков современных на то время элементов безопасности и биометрических элементов (на основе отпечатков пальцев и фотографий), а также элементов, облегчающих проверку удостоверений (единообразие и возможность машинного считывания). Конвенция № 185 содержит также минимальные требования в отношении процесса и процедур выдачи удостоверений личности моряков,

касающиеся, в частности, контроля качества, национальных баз данных и национальных координационных центров для представления информации пограничным службам.

Хотя Конвенция вступила в силу в феврале 2005 года, к настоящему времени лишь 30 из 185 государств – членов МОТ ратифицировали ее или применяют ее на временной основе, причем среди их числа насчитывается немного государств порта. Поэтому страны, вложившие значительные средства для обеспечения надлежащего применения Конвенции, могут рассчитывать лишь на ряд стран, признающих удостоверение личности моряков, выданные в соответствии с ее положениями. Кроме того, лишь некоторые страны, ратифицировавшие Конвенцию, могут фактически выдавать удостоверения личности моряков в соответствии с ее положениями. Основная проблема, сдерживающая процесс применения Конвенции, заключается в том, что технология, основанная на отпечатках пальцев, и биометрические элементы, предусмотренные в приложении I к Конвенции № 185, уже считаются устаревшими и не используются пограничными службами многих соответствующих стран. Вместо этого с 2003 года многие из этих стран используют стандарты Международной организации гражданской авиации в отношении проездных документов, биометрическим элементом которых выступает только изображение лица человека в бесконтактном чипе, а не отпечатки пальцев в двухмерном штрих-коде.

Тщательно проанализировав эти вопросы, участники трехстороннего совещания экспертов пришли к выводу о том, что единственно реальным путем продвижения вперед является внесение поправок в приложение I и при необходимости в другие приложения к Конвенции № 185, на Международной конференции труда в 2016 году, с тем чтобы привести требования Конвенции в отношении биометрических элементов в соответствие с требованиями Международной организации гражданской авиации, которые повсеместно используются для проездных и аналогичных документов. Вместе с тем для стран, которые уже применяют Конвенцию № 185, будет предусмотрен соответствующий переходный период<sup>99</sup>.

#### **б) Справедливое обращение с моряками в случае морской аварии**

На своей 102-й сессии Юридический комитет рассмотрел итоги опроса, касающегося осуществления Руководства по справедливому обращению с моряками в случае морской аварии 2006 года, а также



результаты последующего анализа ответов, полученных в ходе опроса (ИМО, 2015l)100. Результаты опроса показали, что:

- 13 государств-членов (29% ответивших) указали, что их существующее законодательство уже обеспечивает надлежащую защиту прав человека и других законных прав моряков, упомянутых в руководстве, и что поэтому нет необходимости инкорпорировать положения руководства в их существующее законодательство;
- 17 государств-членов (38% ответивших) прямо или косвенно инкорпорировали все или некоторые положения руководства в свое национальное законодательство;
- 15 государств-членов (33% ответивших) обратились к ИМО с просьбой предоставить информацию, разъясняющую смысл положений руководства и/или типового законодательства в целях обеспечения применения руководства.

Комитет пришел к выводу о том, что (ИМО, 2015g, стр. 7–8):

- этот вопрос является важным для моряков и соответственно должен быть включен в программу работу Юридического комитета;
- Комитет должен рассмотреть возможность подготовки рекомендаций по осуществлению Руководства, в частности для развивающихся стран;
- Комитет по техническому сотрудничеству должен оказывать техническую поддержку и помощь с целью содействия повсеместному осуществлению Руководства для улучшения условий для моряков, принимая во внимание вопросы прав человека;
- необходимо содействовать поэтапной отмене законов, ущемляющих права моряков и предусматривающих для них уголовные санкции;
- будет полезно, если государства, которые уже ввели Руководство в действие, предоставят переведенные тексты принятых ими законов с целью оказания помощи другим государствам в его осуществлении; некоторые государства проинформировали Комитет о том, что они готовы поделиться информацией о своем национальном законодательстве, вводящем Руководство в действие;
- при сборе статистических данных важно также наладить поток обратной информации от портов;

- государствам настоятельно рекомендуется указать своим посольствам фамилии лиц, к которым моряки могут обращаться в случае нарушения Руководства;
- необходимо повышать уровень информированности моряков о своих правах и совершенствовать их подготовку по данной тематике.

Комитет отметил также с признательностью, что отрасль готова внести финансовый вклад в эту работу.

### Резюме основных изменений

В рассматриваемый период был достигнут дальнейший прогресс в укреплении и практической реализации регулирующих мер в области безопасности морских перевозок и цепей поставок, включая выход в свет нового издания Рамочных стандартов безопасности ВТамО, содержащего новый блок 3, призванный содействовать укреплению сотрудничества между таможенными администрациями и другими правительственными органами, связанными с цепями поставок в международной торговле. К другим направлениям, по которым был достигнут прогресс, относятся осуществление программ УЭО и увеличение числа двусторонних соглашений о взаимном признании, что в свое время заложит основу для признания УЭО на многостороннем уровне. Что касается пресечения морского пиратства и вооруженного разбоя, то было отмечено улучшение ситуации в водах у побережья Сомали и в целом в западной части Индийского океана. Вместе с тем по-прежнему вызывает беспокойство судьба моряков, которые все еще удерживаются в качестве заложников. Была отмечена также тенденция к снижению числа актов пиратства в Гвинейском заливе, свидетельствующая о том, что международные, региональные и национальные усилия начинают приносить результаты. Был достигнут также прогресс в рамках МОТ и ИМО по вопросам, связанным со справедливым обращением с моряками в случае морской аварии, а также в отношении выдачи и признания удостоверений личности моряков.

## D. ПОЛОЖЕНИЕ ДЕЛ В СВЯЗИ С КОНВЕНЦИЯМИ

Под эгидой ЮНКТАД был подготовлен и принят ряд международных конвенций в области морского транспорта. В таблице 5.1 представлена информация о положении дел в области ратификации каждой из этих конвенций по состоянию на 30 июня 2015 года.

**Таблица 5.1** Договаривающиеся стороны ряда международных конвенций по морскому транспорту, по состоянию на 30 июня 2015 года

Название Конвенции	Вступление в силу или условия для вступления в силу	Договаривающиеся государства
<b>Конвенция Организации Объединенных Наций о Кодексе поведения линейных конференций, 1974 год</b>	Вступила в силу 6 октября 1983 года	Алжир, Бангладеш, Барбадос, Бельгия, Бенин, Буркина-Фасо, Бурунди, Венесуэла (Боливарианская Республика), Габон, Гайана, Гамбия, Гана, Гватемала, Гвинея, Гондурас, Демократическая Республика Конго, Египет, Замбия, Индия, Индонезия, Иордания, Ирак, Испания, Италия, Кабо-Верде, Камерун, Катар, Кения, Китай, Конго, Коста-Рика, Кот-д'Ивуар, Куба, Кувейт, Либерия, Ливан, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малайзия, Мали, Марокко, Мексика, Мозамбик, Нигер, Нигерия, Норвегия, Объединенная Республика Танзания, Пакистан, Перу, Португалия, Республика Корея, Российская Федерация, Румыния, Саудовская Аравия, Сенегал, Сербия, Словакия, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тринидад и Тобаго, Тунис, Уругвай, Филиппины, Финляндия, Франция, Центральноафриканская Республика, Черногория, Чешская Республика, Чили, Швеция, Шри-Ланка, Эфиопия, Ямайка <b>(76)</b>
<b>Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов, 1978 год (Гамбургские правила)</b>	Вступила в силу 1 ноября 1992 года	Австрия, Албания, Барбадос, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Венгрия, Гамбия, Гвинея, Грузия, Доминиканская Республика, Египет, Замбия, Иордания, Казахстан, Камерун, Кения, Лесото, Либерия, Ливан, Малави, Марокко, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Парагвай, Румыния, Сенегал, Сент-Винсент и Гренадины, Сирийская Арабская Республика, Сьерра-Леоне, Тунис, Уганда, Чешская Республика, Чили <b>(34)</b>
<b>Международная конвенция о морских залогах и ипотеках, 1993 год</b>	Вступила в силу 5 сентября 2004 года	Албания, Бенин, Вануату, Испания, Конго, Литва, Монако, Нигерия, Перу, Российская Федерация, Сент-Винсент и Гренадины, Сент-Китс и Невис, Сербия, Сирийская Арабская Республика, Тунис, Украина, Эквадор, Эстония <b>(18)</b>
<b>Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов, 1980 год</b>	Еще не вступила в силу — требуется 30 договаривающихся сторон	Бурунди, Грузия, Замбия, Либерия, Ливан, Малави, Марокко, Мексика, Руанда, Сенегал, Чили <b>(11)</b>
<b>Конвенция Организации Объединенных Наций об условиях регистрации судов, 1986 год</b>	Еще не вступила в силу — требуется 40 договаривающихся сторон, на которые приходится не менее 25% общемирового тоннажа согласно приложению III к Конвенции	Албания, Болгария, Венгрия, Гаити, Гана, Грузия, Египет, Ирак, Кот-д'Ивуар, Либерия, Ливия, Марокко, Мексика, Оман, Сирийская Арабская Республика <b>(15)</b>
<b>Международная конвенция об аресте судов, 1999 год</b>	Вступила в силу 14 сентября 2011 года	Албания, Алжир, Бенин, Болгария, Испания, Конго, Латвия, Либерия, Сирийская Арабская Республика, Эквадор, Эстония <b>(11)</b>

Источник: Официальную информацию о положении дел в области ратификации см. на веб-сайте <http://treaties.un.org> (по состоянию на 24 сентября 2015 года).

## Е. УПРОЩЕНИЕ ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ И УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ

Упрощение процедур морской торговли, т.е. импортных и экспортных процедур и требований к документации в морских портах, также сказывается на международных морских перевозках. Упрощение процедур торговли призвано сделать административные процедуры простыми, транспарентными, более быстрыми и менее обременительными для участников международной торговли. Это отвечает интересам соответствующих государственных органов и участников торговли, способствуя повышению транспарентности и улучшению управления.

В этом контексте реформы в области упрощения процедур торговли все чаще выступают составной частью более широкой политики, направленной на достижение ЦУР. Помимо их значения для повышения конкурентоспособности торговли, большинство конкретных реформ в области упрощения процедур торговли имеет также непосредственное значение для решения ряда задач в области устойчивого развития.

Реформы в области упрощения процедур торговли и процесс развития являются взаимоусиливающими процессами по целому ряду направлений (Kituyi, 2013, 2014). Чаще всего указывается на позитивное влияние упрощения процедур торговли

на конкурентоспособность развивающихся стран и их возможности для участия в мировой торговле и производственно-сбытовых цепочках (WTO, 2015a). Помимо этого всем известного воздействия, которое оказывают на торговлю реформы в сфере упрощения процедур торговли, существуют и другие важные связи с процессом развития страны.

Вступление в силу и осуществление СУПТ содействуют формированию «универсальной, основанной на правилах, открытой, недискриминационной и справедливой многосторонней торговой системы в рамках ВТО» (задача 17.10 ЦУР). Техническая помощь и усилия по укреплению потенциала в соответствии с разделом II СУПТ могут содействовать «увеличению оказываемой в рамках инициативы «Помощь

в торговле» поддержки развивающихся стран, особенно НРС, в том числе по линии «Расширенной комплексной рамочной программы» (задача 8.a ЦУР) и «усилению международной поддержки эффективного и целенаправленного наращивания потенциала развивающихся стран для содействия реализации национальных планов достижения всех целей в области устойчивого развития, в том числе благодаря сотрудничеству по линии Север–Юг и Юг–Юг и трехстороннему сотрудничеству» (задача 17.9 ЦУР).

Многие конкретные меры по упрощению процедур торговли, предусмотренные в СУПТ, также непосредственно связаны с различными аспектами развития. В таблице 5.2 перечислены статьи СУПТ с указанием их связей с отдельными ЦУР и задачами.

**Таблица 5.2** Примеры статей СУПТ, осуществлению которых может способствовать достижение ЦУР и которые могут содействовать реализации ЦУР

Статьи СУПТ ВТО	Отдельные выдержки из ЦУР
Статья 1: Опубликование и доступ к информации	«доступ общественности к информации» (16.10)
Статья 2: Возможность комментирования, информация до вступления в силу и консультации	«ответственное принятие решений репрезентативными органами на всех уровнях с участием всех слоев общества» (16.7)
Статья 3: Предварительные решения	«создать эффективные, подотчетные и прозрачные учреждения на всех уровнях» (16.6)
Статья 4: Процедуры апелляции или пересмотра	«верховенство права на национальном и международном уровнях и обеспечить всем равный доступ к правосудию» (16.3)
Статья 5: Прочие меры повышения беспристрастности, недискриминации и транспарентности	«доступ к информационно-коммуникационным технологиям и стремиться к обеспечению всеобщего и недорогого доступа к Интернету в НРС» (9.c)
Статья 6: Правила взимания платежей и сборов при импорте или экспорте или связанные с импортом и экспортом и штрафные санкции	«сократить масштабы коррупции и взяточничества» (16.5)
Статья 7: Выпуск и таможенная очистка товаров	«расширить использование высокоэффективных технологий, в частности информационно-коммуникационных технологий» (17.8)
Статья 8: Сотрудничество пограничных органов	«повышение производительности в экономике посредством диверсификации, технической модернизации и инновационной деятельности» (8.2)
Статья 9: Перевозка товаров, предназначенных для импорта, под таможенным контролем	«способность национальных финансовых учреждений» (8.10)
Статья 10: Формальности, связанные с импортом, экспортом и транзитом	«повышение производительности в экономике посредством диверсификации, технической модернизации и инновационной деятельности» (8.2)
Статья 11: Свобода транзита	«региональная и трансграничная инфраструктура» (9.1)
Статья 12: Таможенное сотрудничество	«укреплять соответствующие национальные учреждения, в том числе благодаря международному сотрудничеству, в целях наращивания на всех уровнях – в частности, в развивающихся странах – потенциала в деле предотвращения насилия и борьбы с терроризмом и преступностью» (16.a)
Статья 23.2: Национальный комитет по упрощению процедур торговли	«эффективное партнерство между государственными организациями, между государственным и частным секторами и между организациями гражданского общества» (17.17)

Источник: Предложение Рабочей группы открытого состава в отношении целей в области устойчивого развития, см. <https://sustainabledevelopment.un.org/focussdgs.html> (по состоянию на 25 июня 2015 года).

Например, статья 1 СУПТ касается опубликования и доступа к информации о процедурах импорта, экспорта и транзита, и страна, соблюдающая положения статьи 1 СУПТ, будет также близка к выполнению задачи 16.10 ЦУР, заключающаяся, в частности, в обеспечении «доступа общественности к информации». Еще одним примером является статья 5 СУПТ, которая, в частности, требует от правительств публиковать определенные уведомления без дискриминации и в легкодоступной форме, что проще обеспечить в том случае, если участники торговли «имеют доступ к Интернету», как это предусмотрено задачей 9.с ЦУР. Статья 6 СУПТ предусматривает требование избегать «конфликта интересов при назначении и сборе штрафов и пошлин», что может содействовать «сокращению масштабов коррупции и взяточничества» в соответствии с задачей 16.5 ЦУР. Еще одним примером возможных связей между СУПТ и ЦУР является статья 11 СУПТ о свободе транзита, которая дополняет задачу 9.1 ЦУР, касающуюся «региональной и трансграничной инфраструктуры».

Для эффективного осуществления СУПТ члены ВТО должны «создать и/или сохранить национальный комитет по упрощению процедур торговли или определить существующий механизм для содействия как внутренней координации, так и осуществлению положений [СУПТ]». Такой механизм имеет решающее значение для обеспечения принципиальной поддержки от заинтересованных сторон из государственного и частного секторов, включая пользователей и поставщиков услуг, обслуживающих торговлю (UNCTAD, 2014d). Это также соответствует задаче 17.17 ЦУР, заключающейся в том, чтобы «стимулировать и поощрять эффективные партнерства между государственными организациями, между государственным и частным секторами и между организациями гражданского общества, опираясь на опыт и стратегии использования ресурсов партнеров».

Помимо конкретных ЦУР, указанных в таблице 5.2, существует ряд межсекторальных ЦУР, достижению которых способствуют реформы, направленные на упрощение процедур торговли, и которые в свою очередь содействуют осуществлению таких реформ. Например, «обеспечение для всех женщин и мужчин равного доступа к недорогому и качественному профессионально-техническому и высшему образованию, в том числе университетскому образованию» (задача 4.3) способствует расширению возможностей участников торговли и поставщиков услуг использовать новейшие технологии и методы, применяемые таможенными администрациями и другими органами, работающими на границах. В целом многие меры по упрощению процедур торговли

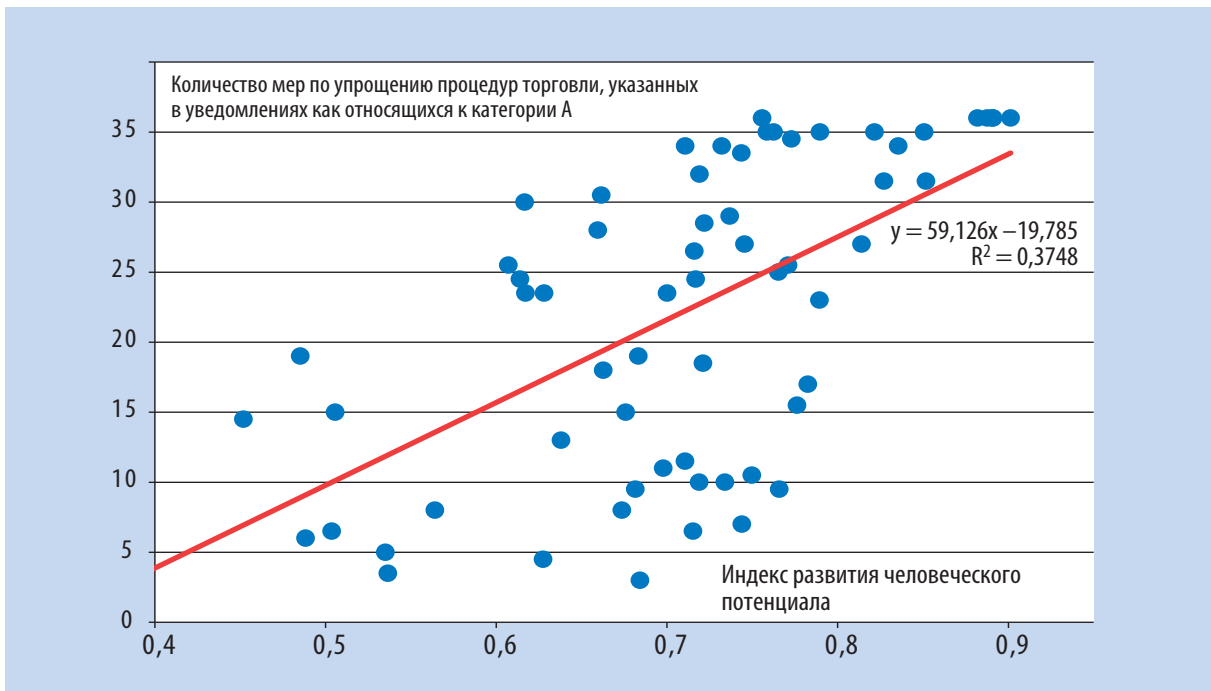
улучшают возможности для участия неформального сектора в официальной внешней торговле, способствуя тем самым решению задачи 8.3 ЦУР, заключающейся в поощрении «официального признания и развития микро-, малых и средних предприятий».

С начала 2014 года члены ВТО начали направлять в ВТО уведомления о своих мерах по упрощению процедур торговли «категории А». «К категории А относятся положения, которые развивающаяся страна-член или наименее развитая страна-член определяет как подлежащие выполнению после вступления в силу настоящего Соглашения или в случае наименее развитой страны-члена в течение одного года после его вступления в силу» (WTO, 2014). К 30 июля 2015 года в общей сложности 67 развивающихся стран направили свои уведомления в секретариат ВТО о положениях, относящихся к категории А (WTO, 2015b).

Анализ количества мер категории А, относительно которых были направлены уведомления странами, свидетельствует о тесной корреляционной связи между различными показателями развития и осуществлением реформ, направленных на упрощение процедур торговли. Хотя существование статической корреляционной связи само по себе ничего не говорит о причинно-следственных связях, имеющиеся данные свидетельствуют о том, что возможные связи, указанные в таблице 5.2, подкрепляются эмпирической информацией<sup>101</sup>. Например, коэффициент смешанной корреляции R2 между индексом развития человеческого потенциала (ИРЧП) и количеством мер, которые были указаны в уведомлениях как относящиеся к категории А, составляет примерно 0,37, т.е. различия в количестве уведомлений о мерах категории А между странами примерно на 37% статистически связаны с уровнем ИРЧП страны (см. диаграмму 5.1).

Любопытно отметить, что степень осуществления мер по упрощению процедур торговли, находящая отражение в количестве уведомлений о мерах категории А, в меньшей степени статистически связана с показателями торговли страны, чем с уровнем ее развития, находящим отражение в таких показателях, как ВВП на душу населения или ИРЧП. Другими словами, информация об уведомлениях о мерах категории А свидетельствует о том, что вероятность осуществления развивающейся страной реформ, направленных на упрощение процедур торговли, в большей степени связана с ее возможностями и развитием человеческого и институционального потенциала, чем с объемом ее внешней торговли. Таким образом, развитие потенциала по-прежнему выступает главным условием для реализации положений СУПТ на местах.

**Диаграмма 5.1** Индекс развития человеческого потенциала (ИРЧП) и количество мер по упрощению процедур торговли, указанных в уведомлениях как относящихся к категории А



Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе индивидуальных уведомлений, опубликованных на веб-сайте ВТО [http://www.wto.org/english/tratop\\_e/tradfa\\_e/tradfa\\_e.htm#notifications](http://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_e.htm#notifications) (по состоянию на 24 сентября 2015 года). Данные об ИРЧП взяты с веб-сайта ПРООН <http://hdr.undp.org/en/content/human-development-index-hdi> (по состоянию на 24 сентября 2015 года).



## СПРАВОЧНАЯ ЛИТЕРАТУРА

- Bergerson SG (2008). Arctic meltdown, the economic and security implications of global warming. *Foreign Affairs*. March/April.
- Det Norske Veritas (2011). Polar Code Hazard Identification Workshop report for IMO. 25 October. Имеется на веб-сайте <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/polar/Documents/INF-3%20annex%20Polar%20Code%20Workshop%20Report%2025Oct11.pdf> (по состоянию на 9 сентября 2015 года).
- Economic Commission for Europe (2013). Европейская экономическая комиссия (2013 год). *Последствия изменения климата для международных транспортных сетей и адаптация к ним*. Доклад группы экспертов. Комитет по внутреннему транспорту. Издание Организации Объединенных Наций. ECE/TRANS/238. Нью-Йорк и Женева. Имеется на веб-сайте [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp5/publications/climate\\_change\\_2014.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp5/publications/climate_change_2014.pdf) (по состоянию на 6 июля 2015 года).
- European Commission (2014a). Communication from the Commission to the European Parliament, the Council and the European Economic and Social Committee on the European Union Strategy and Action Plan for customs risk management: Tackling risks, strengthening supply-chain security and facilitating trade. COM(2014) 527 final. Brussels. Имеется на веб-сайте [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/customs/customs\\_controls/risk\\_management/customs\\_eu/com\\_2014\\_527\\_en.PDF](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/customs_controls/risk_management/customs_eu/com_2014_527_en.PDF) (по состоянию на 12 июня 2015 года).
- European Commission (2014b). Annex to the Communication from the Commission to the European Parliament, the Council and the European Economic and Social Committee on the European Union Strategy and Action Plan for customs risk management: Tackling risks, strengthening supply-chain security and facilitating trade. COM(2014) 527 final. Annex I. Brussels. Имеется на веб-сайте [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/customs/customs\\_controls/risk\\_management/customs\\_eu/com\\_2014\\_527\\_annex\\_en.PDF](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/customs_controls/risk_management/customs_eu/com_2014_527_annex_en.PDF) (по состоянию на 12 июня 2015 года).
- IHS Maritime Technology (2014). Emissions control. November.
- IMO (2002). Guidelines for ships operating in Arctic ice-covered waters. MSC/Circ.1056. MEPC/Circ.399. London.
- IMO (2009). ИМО (2009 год). Руководство для судов, эксплуатирующихся в полярных водах. Резолюция A.1024(26). Лондон.
- IMO (2010). ИМО (2010 год). Доклад Комитета по защите морской среды о работе его шестьдесят первой сессии. MEPC 61/24. Лондон.
- IMO (2011). ИМО (2011 год). Доклад Комитета по защите морской среды о работе его шестьдесят второй сессии. MEPC 62/24. Лондон.
- IMO (2013). Sulphur monitoring programme for fuel oils for 2012. MEPC 65/4/9. London.
- IMO (2014a). Third IMO GHG study 2014 – Final report. MEPC 67/INF.3. London.
- IMO (2014b). ИМО (2014 год). Доклад Комитета по защите морской среды о работе его шестьдесят седьмой сессии. MEPC 67/20. Лондон.
- IMO (2014c). Sulphur monitoring for 2013. MEPC 67/4. London.
- IMO (2014d). Amendments to MARPOL. Circular letter No. 3495 of 30 October 2014. London.
- IMO (2014e). Report of the Ballast Water Review Group. MEPC 68/WP.8. London.
- IMO (2014f). Progress report of the Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP) Information Sharing Centre (ISC). Submitted by the ReCAAP-ISC. MSC 94/INF.7. London.
- IMO (2014g). Developments since MSC 93. MSC 94/14. London.
- IMO (2014h). ИМО (2014 год). Доклад Комитета по безопасности на море о работе его девяносто четвертой сессии. MSC 94/21. Лондон.
- IMO (2015a). ИМО (2015 год). Доклад Комитета по защите морской среды о работе его шестьдесят восьмой сессии. MEPC 68/21. Лондон.
- IMO (2015b). Outcomes of the United Nations Climate Change Conferences held in Lima in December 2014 and in Geneva in February 2015. MEPC 68/5. London.
- IMO (2015c). Guidance on the application of regulation 13 of MARPOL annex VI tier III requirements to dual fuel and gas-fuelled engines. MEPC.1/Circ.854. London.
- IMO (2015d). Sulphur monitoring for 2014. MEPC 68/3/2. London.

- IMO (2015e). Report [of the Sub-committee on Pollution Prevention and Response] to the Marine Environment Protection Committee. PPR 2/21/Add.1. London.
- IMO (2015f). Progress report on the study on the implementation of the ballast water performance standard described in regulation D-2 of the BWM Convention. MEPC 68/2/11. London.
- IMO (2015g). ИМО (2015 год). Доклад юридического комитета о работе его 102-й сессии. LEG 102/12. Лондон.
- IMO (2015h). Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships. MSC.1/Circ.1333/Rev.1. London.
- IMO (2015i). Best management practices for protection against Somalia-based piracy. MSC.1/Circ.1506. London.
- IMO (2015j). Revised interim recommendations for flag States regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the high risk area. MSC.1/Circ.1406/Rev.3. London.
- IMO (2015k). Piracy. LEG 102/5. London.
- IMO (2015l). Analysis of the questionnaire on the implementation of the 2006 guidelines on fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident. Submitted by the International Transport Workers' Federation, the International Federation of Shipmasters' Associations, the Comité Maritime International and InterManager. LEG 102/4. London.
- Kituyi M (2013). Trade facilitation: Trade competitiveness and the development dimension. International Trade Centre – Trade Forum. 1 December. Имеется на веб-сайте <http://www.tradeforum.org/article/Trade-facilitation-Trade-competitiveness-and-the-development-dimension/> (по состоянию на 9 сентября 2015 года).
- Kituyi M (2014). Cutting red tape in trade supports development. *Huffington Post*. 2 December. Имеется на веб-сайте [http://www.huffingtonpost.com/mukhisa-kituyi/cutting-red-tape-in-trade\\_b\\_6248562.html](http://www.huffingtonpost.com/mukhisa-kituyi/cutting-red-tape-in-trade_b_6248562.html) (по состоянию на 9 сентября 2015 года).
- The Ship Supplier* (2014). Tier III rules will become cost saver. Issue 61.
- UNCTAD (2004). Container security: Major initiatives and related international developments. UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1. Имеется на веб-сайте [http://unctad.org/en/Docs/sdtetlb20041\\_en.pdf](http://unctad.org/en/Docs/sdtetlb20041_en.pdf) (по состоянию на 12 июня 2015 года).
- UNCTAD (2007). Maritime security: ISPS code implementation, costs and related financing. UNCTAD/SDTE/TLB/2007. Имеется на веб-сайте [http://unctad.org/en/Docs/sdtetlb20071\\_en.pdf](http://unctad.org/en/Docs/sdtetlb20071_en.pdf) (по состоянию на 24 сентября 2015 года).
- UNCTAD (2009). Multi-Year Expert Meeting on Transport and Trade Facilitation: Maritime Transport and the Climate Change Challenge. Summary of proceedings. UNCTAD/DTL/TLB/2009/1. Geneva. Имеется на веб-сайте [http://unctad.org/en/Docs/dtltlb20091\\_en.pdf](http://unctad.org/en/Docs/dtltlb20091_en.pdf) (по состоянию на 17 сентября 2015 года).
- ЮНКТАД (2011а). *Обзор морского транспорта, 2011 год*. Издание Организации Объединенных Наций. В продаже под № R.11.II.D.4. Нью-Йорк и Женева. Имеется на веб-сайте [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012_en.pdf) (по состоянию на 30 сентября 2015 года).
- UNCTAD (2011b). The 2004 Ballast Water Management Convention – with international acceptance growing, the Convention may soon enter into force. Transport Newsletter No. 50, second quarter: 8–12. Имеется на веб-сайте [http://unctad.org/en/Docs/webdtltlb20113\\_en.pdf](http://unctad.org/en/Docs/webdtltlb20113_en.pdf) (по состоянию на 30 сентября 2015 года).
- UNCTAD (2012а). *Liability and Compensation for Ship-source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers*. Studies in transport law and policy 2012 No. 1. United Nations publication. UNCTAD/DTL/TLB/2011/4. New York and Geneva. Имеется на веб-сайте [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtltlb20114\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtltlb20114_en.pdf) (по состоянию на 24 сентября 2015 года).
- UNCTAD (2012b). ЮНКТАД (2012 год). *Обзор морского транспорта, 2012 год*. Издание Организации Объединенных Наций. В продаже под № R.12.II.D.17. Нью-Йорк и Женева. Имеется на веб-сайте [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012_en.pdf) (по состоянию на 12 июня 2015 года).
- UNCTAD (2013). ЮНКТАД (2013 год). *Обзор морского транспорта, 2013 год*. Издание Организации Объединенных Наций. В продаже под номером R.13.II.D.9. Нью-Йорк и Женева. Имеется на веб-сайте [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2013\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2013_en.pdf) (по состоянию на 12 июня 2015 года).
- UNCTAD (2014а). ЮНКТАД (2014 год). *Обзор морского транспорта, 2014 год*. Издание Организации Объединенных Наций. В продаже под номером R.14.II.D.5. Нью-Йорк и Женева. Имеется на веб-сайте [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014_en.pdf) (по состоянию на 24 июля 2015 года).
- UNCTAD (2014b). *Maritime Piracy. Part I: An Overview of Trends, Costs and Trade-related Implications*. United Nations publication. UNCTAD/DTL/TLB/2013/1. New York and Geneva. Имеется на веб-сайте [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtltlb2013d1\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtltlb2013d1_en.pdf) (по состоянию на 24 июня 2015 года).

- UNCTAD (2014c). *Maritime Piracy. Part II: An Overview of the International Legal Framework and of Multilateral Cooperation to Combat Piracy*. United Nations publication. UNCTAD/DTL/TLB/2013/3. New York and Geneva. Имеется на веб-сайте [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtlTlb2013d3\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtlTlb2013d3_en.pdf) (по состоянию на 24 июня 2015 года).
- UNCTAD (2014d). *National Trade Facilitation Bodies in the World*. United Nations publication. UNCTAD/DTL/TLB/2014/1. New York and Geneva. Имеется на веб-сайте <http://unctad.org/en/Pages/DTL/Trade-Logistics-Branch.aspx> (по состоянию на 17 сентября 2015 года).
- United Nations (2014a). Организация Объединенных Наций (2014 год). Резолюция 2184 Совета Безопасности Организации Объединенных Наций. 12 ноября. S/RES/2184. Нью-Йорк.
- United Nations (2014b). Организация Объединенных Наций (2014 год). Резолюция 2182 Совета Безопасности Организации Объединенных Наций. 24 октября. S/RES/2182. Нью-Йорк.
- United Nations Environment Programme (2015). Message by the United Nations Secretary-General, Ban Ki-moon on World Oceans Day. 8 June. Имеется на веб-сайте <http://www.unep.org/newscentre/Default.aspx?DocumentID=26827&ArticleID=35178&l=en> (по состоянию на 9 сентября 2015 года).
- WCO (2011). The customs supply chain security paradigm and 9/11: Ten years on and beyond. WCO research paper No.18. Сентябрь. Имеется на веб-сайте [http://www.wcoomd.org/~media/WCO/Public/Global/PDF/Topics/Research/Research%20Paper%20Series/18\\_CSCSP\\_911.ashx?db=web](http://www.wcoomd.org/~media/WCO/Public/Global/PDF/Topics/Research/Research%20Paper%20Series/18_CSCSP_911.ashx?db=web) (по состоянию на 28 сентября 2015 года).
- WCO (2012). *SAFE Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade*. June. Имеется на веб-сайте <http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~media/55F00628A9F94827B58ECA90C0F84F7F.ashx> (по состоянию на 12 июня 2014 года).
- WCO (2015a). *SAFE Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade*. June. Имеется на веб-сайте <http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~media/2B9F7D493314432BA42BC8498D3B73CB.ashx> (по состоянию на 28 сентября 2015 года).
- WCO (2015b). *Compendium of Authorized Economic Operator Programmes*. 2015 edition. Имеется на веб-сайте <http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~media/3109C877081E4071B4E2C938317CBA9C.ashx> (по состоянию на 28 сентября 2015 года).
- Wilson KJ, Falkingham J, Melling H and De Abreu R (2004). Shipping in the Canadian Arctic: Other possible climate change scenarios. Canadian Ice Service and the Institute of Ocean Sciences. Victoria.
- WTO (2014). Agreement on Trade Facilitation. Article 14: Categories of provisions. WT/L/931. 15 July. Имеется на веб-сайте [http://www.wto.org/english/news\\_e/news14\\_e/sum\\_gc\\_jul14\\_e.htm](http://www.wto.org/english/news_e/news14_e/sum_gc_jul14_e.htm) (по состоянию на 9 сентября 2015 года).
- WTO (2015a). Doha Development Agenda. Имеется на веб-сайте [http://www.wto.org/english/thewto\\_e/coher\\_e/mdg\\_e/dda\\_e.htm](http://www.wto.org/english/thewto_e/coher_e/mdg_e/dda_e.htm) (по состоянию на 17 сентября 2015 года).
- WTO (2015b). Notifications of category A commitments, Имеется на веб-сайте [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/tradfa\\_e/tradfa\\_e.htm#notifications](https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_e.htm#notifications) (по состоянию на 28 сентября 2015 года).

## ПРИМЕЧАНИЯ

- <sup>1</sup> Новая глава XIV «Меры безопасности для судов, эксплуатирующихся в полярных водах».
- <sup>2</sup> В соответствии с процедурой молчаливого принятия поправки автоматически вступают в силу, если только против них не возражает определенное число государств.
- <sup>3</sup> В этом контексте важное значение имеет недавно принятая Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций резолюция (A/69/L.65) о разработке на базе Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву международного юридически обязательного документа о сохранении и устойчивом использовании морского биологического разнообразия в районах за пределами действия национальной юрисдикции.
- <sup>4</sup> См. пресс-релиз Коалиции Антарктики и Южного океана (коалиция, в которую входит более 30 неправительственных организаций, занимающихся вопросами сохранения и защиты окружающей среды в Антарктике), имеется на веб-сайте <http://www.asoc.org/explore/latest-news/1364-press-release-polar-code-too-weak-to-properly-protect-polar-environments-from-increased-shipping-activity> (по состоянию на 9 сентября 2015 года).
- <sup>5</sup> См. пресс-релиз ИМО, имеется на веб-сайте <http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/38-nmsc94polar.aspx#.VZEmLGw1-Hs> (по состоянию на 9 сентября 2015 года); дополнительная документация о Полярном кодексе, а также презентации во время посвященного ему рабочего совещания имеются на веб-сайте ИМО <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/polar/Pages/default.aspx> (по состоянию на 9 сентября 2015 года).
- <sup>6</sup> Общую информацию по этому вопросу см. UNCTAD (2009), стр. 16–18 текста на английском языке; см. также Economic Commission for Europe (2013), стр. 15 и 43–45.
- <sup>7</sup> См. пресс-релиз ИМО на веб-сайте <http://www.imo.org/MediaCentre/HotTopics/polar/Pages/default.aspx> (по состоянию на 9 сентября 2015 года).
- <sup>8</sup> См. интервью Генерального секретаря ИМО, опубликованное 25 февраля 2015 года, имеется на веб-сайте <http://www.arctic-council.org/index.php/en/resources/news-and-press/news-archive/992-interview-with-secretary-general-of-the-international-maritime-organization-imo> (по состоянию на 9 сентября 2015 года).
- <sup>9</sup> Дополнительную информацию, в том числе о ее ратификации, см. на веб-сайте Отдела Организации Объединенных Наций по вопросам океана и морскому праву <http://www.un.org/depts/los/index.htm> (по состоянию на 9 сентября 2015 года).
- <sup>10</sup> Конвенция СОЛАС вступила в силу 25 мая 1980 года и по состоянию на 30 июня 2015 года насчитывала 162 государства-участника, на которые приходилось 98,6% совокупного тоннажа мирового флота.
- <sup>11</sup> К другим конвенциям, посвященным вопросам безопасности судоходства относятся: Конвенция о международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 года, Международная конвенция о грузовой марке 1966 года, Международная конвенция по безопасным контейнерам 1972 года, Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года (Конвенция ПДНВ) и Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 года. Необязательными кодексами и рекомендациями являются: Международный кодекс морской перевозки опасных грузов 2006 года (Конвенция СОЛАС, глава VII), Международный кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом, 1993 года (Конвенция СОЛАС, глава VII) и Кодекс остойчивости судов в неповрежденном состоянии 2008 года.
- <sup>12</sup> Конвенция МАРПОЛ вступила в силу 2 октября 1983 года и по состоянию на 30 июня 2015 года Конвенция МАРПОЛ вступила в силу 2 октября 1983 года и по состоянию на 30 июня 2015 года насчитывала 153 государства-участника, на которые приходилось 98,52% совокупного тоннажа мирового флота.

- Хотя все договаривающиеся государства – участники Конвенции МАРПОЛ связаны положениями приложений I (предотвращение загрязнения нефтью) и II (предотвращение загрязнения вредными жидкими веществами), не все договаривающиеся государства ратифицировали другие приложения или присоединились к ним. Более подробную информацию см. на веб-сайте ИМО.
- <sup>13</sup> К другим правовым документам по вопросам загрязнения с судов, положения которых применяются также в полярных регионах, относятся Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управления ими 2004 года, Найробийская международная конвенция об удалении затонувших судов 2007 года, Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 года (Лондонская конвенция 1972 года) и Протокол 1996 года к ней, Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 года и Протокол 2000 года к ней по опасным и вредным веществам.
- <sup>14</sup> Найробийская международная конвенция об удалении затонувших судов 2007 года; см. UNCTAD, 2014а, стр. 88–90.
- <sup>15</sup> КТМС вступила в силу 20 августа 2013 года и по состоянию на 30 июня 2015 года насчитывала 66 государств-участников. Ее общий обзор см. UNCTAD (2013), стр. 120–121.
- <sup>16</sup> Согласно Конвенции МАРПОЛ к особым районам относятся районы, где по техническим причинам, связанным с их океанографическими и экологическими условиями и спецификой судоходства, требуется принятие особых обязательных методов предотвращения загрязнения моря.
- <sup>17</sup> Конвенция МАРПОЛ, приложение I, правило 15.
- <sup>18</sup> Конвенция МАРПОЛ, приложение II, правило 13.
- <sup>19</sup> Конвенция МАРПОЛ, приложение V, правило 5.
- <sup>20</sup> Конвенция МАРПОЛ, приложение I, правило 43.
- <sup>21</sup> Система Договора об Антарктике регулирует отношения между государствами в Антарктике. Основным юридическим документом является Договор об Антарктике, который был подписан 1 декабря 1959 года и вступил в силу 23 июня 1961 года. Первоначальными участниками Договора стали 12 стран, которые активно осуществляли исследования в Антарктике в течение 1957–1958 годов международного геофизического года. По состоянию на 30 июня 2015 года его участниками были 52 стороны. Договор дополняется рекомендациями, принятыми на консультативных совещаниях, Протоколом по охране окружающей среды к Договору об Антарктике (Мадрид, 1991 год) и двумя отдельными конвенциями по охране ресурсов дикой природы, а именно Конвенцией о сохранении тюленей Антарктики (Лондон, 1972 год) и Конвенцией о сохранении морских живых ресурсов Антарктики (Канберра, 1980 год). Конвенция о регулировании освоения минеральных ресурсов Антарктики (Веллингтон, 1988 год), которая разрабатывалась в 1982–1988 годах, не вступит в силу.
- <sup>22</sup> См. Протокол 1991 года по охране окружающей среды к Договору об Антарктике, вступивший в силу 14 января 1998 года, приложение IV, статьи 5 и 6.
- <sup>23</sup> Арктика представляет собой мелководное море, местами покрытое многолетним или однолетним льдом и окруженное сушей. Антарктика является покрытым льдом континентом, окруженным глубоким океаном. В Арктике живут коренные народы, жизнедеятельность которых на протяжении тысячелетий зависела от окружающей природы. В Антарктике нет постоянного населения. В настоящее время Арктика в меньшей степени защищена положениями международного права, чем Антарктика. Более подробную информацию см. Det Norske Veritas (2011).
- <sup>24</sup> Информацию о важности этого вопроса см. на веб-сайте <http://globallast.imo.org/> (по состоянию на 9 сентября 2015 года).
- <sup>25</sup> Состоявшихся соответственно 13–17 октября 2014 года и 11–15 мая 2015 года.



- <sup>26</sup> Более подробную информацию см. *Обзор морского транспорта, 2013 год*. Следует отметить, что вопрос о возможных рыночных мерах не обсуждался на шестьдесят шестой, шестьдесят седьмой и шестьдесят восьмой сессиях КЗМС.
- <sup>27</sup> Краткое изложение содержания этих правил см. UNCTAD (2012b), стр. 119–121; обзор обсуждения различных категорий мер см. UNCTAD (2011a), стр. 139–142.
- <sup>28</sup> Исследование и дополнительная информация о методологии имеется на веб-сайте <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Greenhouse-Gas-Studies-2014.aspx> (по состоянию на 9 сентября 2015 года).
- <sup>29</sup> МЕРС 68/5/1 (Маршалловы Острова).
- <sup>30</sup> Включая определение основного топлива при расчете фактического ККЭЭ для судов, оборудованных двухтопливными двигателями, которые работают на СПГ и жидком топливе.
- <sup>31</sup> Благодаря этим поправкам положения Руководства применяются в ходе этапа 1 использования требований, касающихся ККЭЭ (начиная с 1 января 2015 года).
- <sup>32</sup> Благодаря этим поправкам Руководство применяется при оценке минимальных линий «энергоснабжения уровня –1 для балкеров и танкеров и одобряется переходный период продолжительностью шесть месяцев для применения поправок».
- <sup>33</sup> Как предусмотрено правилом 21.6 приложения VI к Конвенции МАРПОЛ, в начале этапа 1 и в середине этапа 2 Организация проводит обзор состояния технологических разработок и, если это окажется необходимым, изменяет периоды времени, параметры базовых линий ККЭЭ для соответствующих типов судов и степени понижения; см. IMO (2015a), стр. 32–33.
- <sup>34</sup> Межсессионная корреспондентская группа по дальнейшим техническим и эксплуатационным мерам по повышению энергоэффективности, созданная на шестьдесят седьмой сессии КЗМС. Ее доклад содержится в документе МЕРС 67/WP.13. Дополнительную информацию о прениях и документации см. IMO (2015a), стр. 40.
- <sup>35</sup> Приложение VI к Конвенции МАРПОЛ вступило в силу 19 мая 2005 года, и по состоянию на 30 июня 2015 года его сторонами были 82 государства, на которые приходилось 95,23% тоннажа мирового флота. Приложение VI охватывает вопросы загрязнения воздушной среды с судов, включая выбросы  $\text{NO}_x$ ,  $\text{SO}_x$  и твердых частиц.
- <sup>36</sup> См. <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1002/jgrd.50171/pdf> (по состоянию на 24 сентября 2015 года).
- <sup>37</sup> Различные мнения в отношении воздействия выбросов черного углерода на Арктику и глобальное изменение климата см. документы МЕРС 68/3/5 и МЕРС 68/3/5/Corr.1 (Российская Федерация), в которых представлены данные о выбросах черного углерода с судов, эксплуатирующихся в ледовых условиях арктических морей, омывающих территорию Российской Федерации; представленная в этих документах оценка выбросов черного углерода с судов, эксплуатирующихся в Арктике в ледовых условиях, показывает, что воздействие выбросов носит лишь региональный характер и не может представлять угрозы изменению климата и что выбросы с судов черного углерода могут оказывать влияние на характеристики льда и снега только в том случае, если они произошли на расстоянии не менее 100 км от кромки льдов; документ МЕРС 68/3/19 (КЧС), в котором содержатся комментарии к документу МЕРС 68/3/5 и указывается, что последний не соответствует ни одному научному стандарту цитирования и оценке отличий от предыдущих исследований; и документ МЕРС 68/3/22 (Норвегия), в котором содержатся комментарии к документу МЕРС 68/3/5 и предлагается КЗМС продолжить свою работу по вопросам, касающимся выбросов черного углерода, в соответствии с планом работы, согласованным на его шестьдесят второй сессии.
- <sup>38</sup> Информацию об обсуждении этого вопроса см. IMO (2014b), стр. 39–43.

- <sup>39</sup> Первые два РКВ SO<sub>x</sub> – районы Балтийского моря и Северного моря – были определены в Европе соответственно с 2006 и 2007 годов. Режим третьего района – североамериканского РКВ – действует с 1 августа 2012 года. В июле 2011 года был определен четвертый РКВ – РКВ части Карибского моря, относящейся к Соединенным Штатам. Этот район охватывает воды, омывающие берега Пуэрто-Рико (Соединенные Штаты) и Виргинских островов Соединенных Штатов; режим регулирования в этом районе вступил в силу с 1 января 2014 года.
- <sup>40</sup> Как предусмотрено правилом 14 приложения VI к Конвенции МАРПОЛ «Окислы серы (SO<sub>x</sub>) и твердые частицы».
- <sup>41</sup> В составе 13 государств-членов, 1 межправительственной организации и 6 международных неправительственных организаций.
- <sup>42</sup> Более подробную информацию см. ИМО (2015a), стр. 29.
- <sup>43</sup> В качестве инструмента, призванного содействовать управлению запросами о выделении ресурсов для ликвидации последствий нефтяных разливов и предложениями об оказании помощи со стороны других стран и организаций в случае значительных нефтяных разливов.
- <sup>44</sup> Часть I (основная информация) и часть II (национальная политика) Руководства ИМО по использованию диспергентов были уже одобрены ранее и будут опубликованы вместе с частью III. В настоящее время разрабатывается часть IV, которая будет посвящена использованию диспергентов под водой и в которой будет учтен опыт, накопленный в связи с аварией на платформе «Глубоководный горизонт», а также другие соответствующие технические разработки.
- <sup>45</sup> См. <http://globallast.imo.org/> (по состоянию на 9 сентября 2015 года).
- <sup>46</sup> Четыре системы были предложены Республикой Корея и две – Сингапуром.
- <sup>47</sup> Две системы были предложены Японией и две – Республикой Корея.
- <sup>48</sup> В 2014 и 2015 годах к Конвенции присоединились пять государств: Грузия, Иордания, Тонга, Турция и Япония.
- <sup>49</sup> По причинам, связанным с формулировками и содержанием этой резолюции, не носящей юридически обязательного характера, делегация Соединенных Штатов зарезервировала свою позицию в отношении нее.
- <sup>50</sup> Проводимого секретариатом ИМО в партнерстве с Всемирным морским университетом в соответствии с решением шестьдесят седьмой сессии КЗМС.
- <sup>51</sup> В сотрудничестве с ИМО и секретариатами Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью и Международной федерации владельцев танкеров по предотвращению загрязнения. Ее цель заключается в популяризации Конвенции путем заострения внимания на ее основном предназначении и задачах, лежащих в плоскости государственной политики, а не в том, чтобы стать руководством по осуществлению Конвенции.
- <sup>52</sup> Дополнительную информацию см. ИМО (2015g), стр. 5–6.
- <sup>53</sup> Этот вопрос был поднят также в *Обзоре морского транспорта, 2013 год*, стр. 128–129; более подробную информацию о механизме международной ответственности и компенсации за ущерб от загрязнения нефтью с судов см. также UNCTAD (2012a).
- <sup>54</sup> Конвенция о гражданской ответственности 1992 года и Международная конвенция о создании международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1992 года, см. UNCTAD (2012a).


- <sup>55</sup> См., например, «Shell Arctic oil drilling to commence within weeks», 3 July 2015, имеется на веб-сайте <http://www.bbc.com/news/business-33379982> (по состоянию на 9 сентября 2015 года).
- <sup>56</sup> Более подробную информацию см. в докладе *On Scene Coordinator Report Deepwater Horizon Oil Spill*, представленном в сентябре 2011 года, имеется на веб-сайте <http://www.bbc.com/news/business-33379982> (по состоянию на 24 сентября 2015 года).
- <sup>57</sup> См. *Lloyd's List*, Is BP now an attractive takeover target? 2 July 2015.
- <sup>58</sup> Блок I основывается главным образом на модели Инициативы по обеспечению безопасности контейнерных перевозок, выдвинутой в Соединенных Штатах в 2002 году, а в основу блока II положена модель программы Таможенно-торгового партнерства по борьбе с терроризмом (С-ТРАТ), развернутой в Соединенных Штатах в 2001 году. Более подробную информацию по этим вопросам, а также анализ основных элементов деятельности таможенных служб по обеспечению безопасности цепей поставок, таких как предварительное уведомление о передвижении грузов, управление рисками, сканирование грузов и уполномоченные экономические операторы (УЭО), см. WCO (2011). Краткую информацию о различных программах в области безопасности, принятых в Соединенных Штатах после событий 11 сентября, см. UNCTAD (2004).
- <sup>59</sup> По состоянию на июнь 2015 года намерение применять Рамочные стандарты безопасности изъявили 168 из 180 членов ВТамО.
- <sup>60</sup> Обновленный вариант Рамочных стандартов безопасности по состоянию на июнь 2012 года содержится в документе WCO (2012); кроме того, на веб-сайте [http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/safe\\_package.aspx](http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/safe_package.aspx) (по состоянию на 24 сентября 2015 года) имеется пакет Рамочных стандартов безопасности, объединяющий все документы и руководства ВТамО по вопросам применения этих стандартов.
- <sup>61</sup> Концепция УЭО Рамочных стандартов безопасности восходит к Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур с поправками (пересмотренная Киотской конвенция), в которой содержатся стандарты в отношении «уполномоченных лиц», а также к национальным программам.
- <sup>62</sup> Первое соглашение о взаимном признании было заключено между Новой Зеландией и Соединенными Штатами в июне 2007 года. По состоянию на июнь 2015 года было заключено 32 двусторонних соглашения о взаимном признании, и велись переговоры о заключении еще 19 таких соглашений между следующими сторонами: Бразилия и Республика Корея, Канада и Европейский союз, Канада и Израиль, Канада и Мексика, Китай и Израиль, Китай и Япония, Китай и Соединенные Штаты, Коста-Рика и Мексика, Коста-Рика и Соединенные Штаты, Европейский союз и Гонконг (Китай), Гонконг (Китай) и Япония, Гонконг (Китай) и Малайзия, Гонконг (Китай) и Таиланд, Индия и Республика Корея, Израиль и Республика Корея, Япония и Швейцария, Новая Зеландия и Сингапур, Норвегия и Швейцария, а также Республика Корея и Таиланд.
- <sup>63</sup> Поскольку 28 стран Европейского союза имеют одну общую унифицированную программу УЭО.
- <sup>64</sup> По информации, представленной секретариатом ВТамО. Более подробную информацию см. WCO (2015b).
- <sup>65</sup> Азербайджан, Армения, Грузия, Египет, Индия, Колумбия, Малайзия, Монголия, Саудовская Аравия, Сербия и Судан. Кроме того, в апреле 2014 года в Мадриде была организована глобальная конференция УЭО, и следующую такую конференцию планируется провести в Мексике весной 2016 года.
- <sup>66</sup> Постановление ЕС № 648/2005 и положения о его осуществлении.
- <sup>67</sup> См., в частности, UNCTAD (2011a), стр. 145–149, где представлен обзор основных изменений, которые вносятся этой поправкой в Таможенный кодекс.

- <sup>68</sup> Более подробную информацию см. [http://ec.europa.eu/ecip/security\\_amendment/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/ecip/security_amendment/index_en.htm) (по состоянию на 25 сентября 2015 года).
- <sup>69</sup> По информации Генерального директората Европейской комиссии по налогообложению и Таможенному союзу, по состоянию на 11 июня 2015 года было подано в общей сложности 17 782 заявления с просьбой выдать свидетельство УЭО и выдано 15 476 свидетельств. До 11 июня 2015 года было отклонено 1 881 заявление (11% от числа полученных заявлений) и отозвано 1 383 заявления (9% от числа выданных заявлений). Выданные свидетельства распределялись следующим образом по их видам: АЕО-F 7 742 (50%); АЕО-C 7 152 (46%); и АЕО-S 582 (4%).
- <sup>70</sup> Вопросник для самооценки см. [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/customs/policy\\_issues/customs\\_security/aeo\\_self\\_assessment\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_self_assessment_en.pdf) (по состоянию на 25 сентября 2015 года). Пояснительные примечания также имеются на веб-сайте [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/customs/policy\\_issues/customs\\_security/aeo\\_self\\_assessment\\_explanatory\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_self_assessment_explanatory_en.pdf) (по состоянию на 25 сентября 2015 года).
- <sup>71</sup> Европейский союз уже заключил соглашения о взаимном признании с Андоррой, Китаем, Норвегией, Соединенными Штатами, Швейцарией и Японией. В настоящее время переговоры ведутся с Канадой. Более подробную информацию об УЭО см. [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/customs/policy\\_issues/customs\\_security/aeo/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/policy_issues/customs_security/aeo/index_en.htm) (по состоянию на 25 сентября 2015 года).
- <sup>72</sup> См. пресс-релиз Европейской комиссии от 21 августа 2014 года «Таможенные вопросы: Комиссия принимает стратегию и план действий для улучшения управления рисками в таможенной сфере» на веб-сайте [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-14-936\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-936_en.htm) (по состоянию на 25 сентября 2015 года).
- <sup>73</sup> См. <http://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security> (по состоянию на 25 сентября 2015 года).
- <sup>74</sup> Более подробную информацию о различных инициативах в области безопасности см. UNCTAD (2004).
- <sup>75</sup> Более подробную информацию об ИБК см. <http://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/csi/csi-brief> (по состоянию на 25 сентября 2015 года). В 2014 году вновь было принято решение о переносе еще на два года срока введения в действие предусмотренного законодательством требования о 100-процентном сканировании отправляемых в Соединенные Штаты контейнеров. См. также UNCTAD (2014а), стр. 98–99.
- <sup>76</sup> Этими девятью странами/территориями являются Израиль, Иордания, Канада, Китайская провинция Тайвань, Мексика, Новая Зеландия, Республика Корея, Сингапур и Япония.
- <sup>77</sup> Декларация по вопросам импортера безопасности и дополнительные требования к перевозчику.
- <sup>78</sup> Более подробную информацию о правиле «10+2» см. <http://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/importer-security-filing-102> (по состоянию на 25 сентября 2015 года).
- <sup>79</sup> Более подробную информацию см. <http://www.cbp.gov/trade/isa/importer-self-assessment> (по состоянию на 9 сентября 2015 года). Информацию о преимуществах для участников см. <http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/FR-2002-06-17/pdf/02-15308.pdf> (по состоянию на 25 сентября 2015 года).
- <sup>80</sup> Более подробную информацию см. <http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/FR-2014-06-16/pdf/2014-13992.pdf> (по состоянию на 25 сентября 2015 года).
- <sup>81</sup> Более подробную информацию см. <http://www.state.gov/t/isn/c10390.htm> (по состоянию на 25 сентября 2015 года).
- <sup>82</sup> Более подробную информацию см. <http://www.cbp.gov/border-security/international-initiatives/international-agreements/cmaa> (по состоянию на 25 сентября 2015 года).

- <sup>83</sup> Поправки 2002 года к Конвенции СОЛАС и новый Кодекс ОСПС вступили в силу 1 июля 2004 года и стали обязательными для всех государств – членов Конвенции СОЛАС. Более подробную информацию см. UNCTAD (2004, 2007).
- <sup>84</sup> См. также *Lloyd's List*, 2015, Minimal changes made to ISO 28007 standards for maritime security, March, имеется на веб-сайте <http://www.lloydslist.com/ll/sector/ship-operations/article459421.ece> (по состоянию на 9 сентября 2015 года).
- <sup>85</sup> Более подробную информацию см. IMO (2014g). См. также <http://www.imo.org/OurWork/Security/WestAfrica/Pages/WestAfrica.aspx> (по состоянию на 25 сентября 2015 года). Сообщения о совершенных актах пиратства и вооруженного разбоя и попытках таких актов распространяются через глобальную интегрированную систему информации о судоходстве, см. <http://gisis.imo.org> (по состоянию на 9 сентября 2015 года).
- <sup>86</sup> В настоящее время он размещается в Региональном морском университете в Аккре.
- <sup>87</sup> Экономическим сообществом центральноафриканских государств, Комиссией Гвинейского залива и государствами-членами в этом регионе.
- <sup>88</sup> Имеется по адресу [http://www.imo.org/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/code\\_of\\_conduct%20signed%20from%20ECOWAS%20site.pdf](http://www.imo.org/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/code_of_conduct%20signed%20from%20ECOWAS%20site.pdf) (по состоянию на 25 сентября 2015 года).
- <sup>89</sup> Более подробную информацию см. на веб-сайте Центра по обмену информацией по морским вопросам <http://www.mtisc-gog.org> (по состоянию на 9 сентября 2015 года). Недавно обновленное *Руководство для собственников, операторов и капитанов судов по защите от пиратства в районе Гвинейского залива*, совместно разработанное Балтийским и международным морским советом, Международной палатой судоходства, ИНТЕРТАНКО и ИНТЕРКАРГО, также имеется на веб-сайте ИМО и веб-сайтах этих организаций.
- <sup>90</sup> Со стороны Китая, Нигерии, Норвегии, Соединенного Королевства, Японии и, недавно, Анголы.
- <sup>91</sup> Руководящие указания ИМО по вопросам пиратства и информация о передовой практике управления имеются на веб-сайте <http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Default.aspx> (по состоянию на 25 сентября 2015 года).
- <sup>92</sup> Полный текст заявления см. IMO (2014h), приложение 29.
- <sup>93</sup> Группа, известная как «Кампальский процесс» и включающая участников Контактной группы по борьбе с пиратством у берегов Сомали, была создана в 2010 году в целях поощрения координации и обмена информацией между органами, занимающимися борьбой с пиратством, властей Сомали, Галмудуга, Пунтленда и Сомалиленда.
- <sup>94</sup> «ЕВКАП Нестор» является гражданской миссией Европейского союза с участием некоторых военных экспертов, созданной в рамках общей политики в области безопасности и обороны. «ЕВКАП Нестор» является невооруженной миссией по укреплению потенциала, не наделенной исполнительными полномочиями и призванной содействовать развитию систем безопасности морских перевозок в районе Африканского Рога и в государствах западной части Индийского океана, помогая им тем самым более эффективно бороться с пиратством и другими преступлениями на море. Более подробную информацию см. <https://www.eucap-nestor.eu> (по состоянию на 9 сентября 2015 года).
- <sup>95</sup> Специальным советником Генерального секретаря ИМО по вопросам охраны на море и упрощения формальностей.
- <sup>96</sup> Более подробную информацию см. IMO (2015k), стр. 7–8.
- <sup>97</sup> См., например, пресс-релиз МОТ от 4 апреля 2014 года «Maritime sector to address abandonment of seafarers and shipowners' liability», имеется на веб-сайте [http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/media-centre/press-releases/WCMS\\_240418/lang--en/index.htm](http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/media-centre/press-releases/WCMS_240418/lang--en/index.htm) (по состоянию на 29 сентября 2015 года).



- <sup>98.</sup> Вопросы, связанные с Конвенцией МОТ (пересмотренной) № 185 2003 года об удостоверениях личности моряков, были обсуждены в ходе трехстороннего совещания экспертов, состоявшегося 4–6 февраля 2015 года.
- <sup>99.</sup> Более подробную информацию см. [http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/events/WCMS\\_301223/lang--en/index.htm](http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/events/WCMS_301223/lang--en/index.htm) (по состоянию на 25 сентября 2015 года).
- <sup>100.</sup> Проведенного Международным центром по правам моряков.
- <sup>101.</sup> Коэффициент смешанной корреляции  $R_2$  между индексом развития человеческого потенциала и количеством мер, указанных в уведомлениях в качестве мер категории А, равен 0,3748, т.е. различие в количестве мер категории А, о которых были направлены уведомления, между странами примерно на 37,48% статистически связано с уровнем индекса развития человеческого потенциала страны. Сходные значения коэффициента смешанной корреляции наблюдаются между числом уведомлений о мерах категории А и, соответственно, ВВП на душу населения ( $R_2 = 0,36$ ) и долей лиц, имеющих доступ к Интернету ( $R_2 = 0,35$ ). Количество мер по упрощению процедур торговли, указанных в уведомлениях в качестве категории А, было рассчитано ЮНКТАД на основе конкретных уведомлений, указанных на веб-сайте ВТО [http://www.wto.org/english/tratop\\_e/tradfa\\_e/tradfa\\_e.htm#notifications](http://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_e.htm#notifications) (по состоянию на 25 сентября 2015 года). В некоторых случаях члены ВТО указали в уведомлениях, что определенные меры частично относятся к категории А; эти случаи ЮНКТАД учитывала с коэффициентом 0,5. Данные о ВВП на душу населения за 2013 год основываются на оценках ЮНКТАД. Данные о индексе развития человеческого потенциала за 2013 год взяты с веб-сайта ПРООН <http://hdr.undp.org/en/content/human-development-index-hdi> (по состоянию на 25 сентября 2015 года). Данные о доле лиц, использующих Интернет, за 2013 год взяты с веб-сайта Международного союза электросвязи <http://www.itu.int/en/ITU-D/Statistics/Pages/stat/default.aspx> (по состоянию на 25 сентября 2015 года).



Дополнительную информацию о работе ЮНКТАД  
по вопросам логистики торговли  
можно получить на веб-сайте  
**<http://unctad.org/ttl>**

*Обзор морского транспорта, 2015 год,*  
имеется на веб-сайте **<http://unctad.org/rmt>**

Адрес электронной почты  
**[rmt@unctad.org](mailto:rmt@unctad.org)**

Получить другую информацию и подписаться  
на Транспортный бюллетень ЮНКТАД  
можно на веб-сайте  
**<http://unctad.org/transportnews>**