



**Конференция Организации
Объединенных Наций
по торговле и развитию**

Distr.: General
5 April 2013
Russian
Original: English

Совет по торговле и развитию

Комиссия по торговле и развитию

Пятая сессия

Женева, 17–21 июня 2013 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

**Ключевые тенденции в международных перевозках
и их последствия для процесса развития**

**Последние веяния и тенденции в
международных морских перевозках,
затрагивающие торговлю развивающихся
стран**

Записка секретариата ЮНКТАД

Резюме

Сегодня характер международных морских перевозок и торговли меняется под влиянием ряда тенденций. Меняя структуру издержек, цен, логистического обеспечения, производственных систем и сравнительных преимуществ, эти тенденции определяют также конкурентоспособность стран в торговле и глубину их интеграции в глобальные транспортные и торговые сети.

На первый план, особенно для развивающихся стран, сегодня выходят две главные тенденции. Во-первых, в последние годы развивающиеся страны все чаще выступают двигателем глобального экономического роста и товарной торговли, а также источником спроса на услуги морской перевозки. Во-вторых, по мере увеличения доли развивающихся стран на рынке услуг морской перевозки продвигается и процесс углубления специализации в оказании этих услуг.

Эти тенденции, рост спроса и предложения, а также увеличение объемов торговли промышленными товарами, деталями и комплектующими ведут к увеличению размеров судов-контейнеровозов в линейном судоходстве и сокращению числа работающих в странах перевозчиков. Эти процессы могут не только отвечать интересам грузоотправителей и вести к снижению транспортных издержек, но и вытеснять с рынка менее крупных игроков, формируя олигопольную структуру рынка и вызывая рост цен. Еще одна тенденция, которая способна изменить правила игры, связана с тем, что на первый план глобальной политической повестки дня выходят задачи повышения устойчивости и озабоченности по поводу изменения климата.

Эти факторы уже определяют очертания транспортной политики и стратегий будущего. Без создания устойчивой системы грузовых перевозок развивающимся странам будет непросто ослабить высокую зависимость сектора от нефти, свести к минимуму воздействие высоких транспортных расходов, ограничить масштабы деградации окружающей среды и совершить скачок, выйдя на траекторию устойчивого развития, не связанного с интенсивным потреблением углерода. Учет критериев устойчивости в процессе планирования, проектирования и создания системы грузовых перевозок поможет также решить хронические проблемы, связанные с дефицитом инфраструктуры грузовых перевозок и неадекватностью транспортных услуг, которые часто препятствуют эффективной интеграции в глобальные транспортные и торговые сети.

Содержание

	<i>Стр.</i>
Введение	4
I. Факторы спроса и международные морские перевозки.....	5
II. Предложение услуг морской перевозки и участие в их оказании развивающихся стран	8
III. Линейное судоходство.....	12
A. Индекс обслуживания линейным судоходством ЮНКТАД	12
B. Устойчивость морских перевозок: энерго-экологическая проблематика; проблемы политики и финансирования	14
C. Последние изменения в сфере регулирования.....	18
IV. Заключительные замечания	21

Введение¹

1. В настоящем докладе, в основу которого главным образом легли материалы публикации ЮНКТАД *Обзор морского транспорта 2012 года*, рассматриваются четыре разных и в то же время взаимосвязанных аспекта перевозок в мировой торговле: наблюдаемые тенденции спроса на услуги морской перевозки; место разных морских держав в некоторых специализированных отраслях; проявляющиеся в последнее время особенности предложения услуг линейного судоходства; а также проблемы и последние веяния, касающиеся устойчивости морских перевозок.

2. Характер морского транспорта и международных морских перевозок формировался не один год под влиянием целого ряда изменений, начиная с контейнеризации и либерализации торговли и кончая дерегулированием, расширением присутствия частного сектора в сфере перевозок, а также политическими и геополитическими сдвигами. В последние годы влияние некоторых таких тенденций особенно усилилось. Речь идет об углублении процесса глобализации в обрабатывающей промышленности, расширении производственной кооперации, росте внутрифирменной торговли и торговли полуфабрикатами, а также о расширении внутрирегиональных торговых потоков.

3. Кроме того, эволюция индустрии морских перевозок происходила в русле тенденций, связанных с появлением в разных секторах новых крупных игроков, в первую очередь в развивающихся странах. Понимание того, от каких основных факторов зависят сравнительные или конкурентные преимущества того или иного портового или иного связанного с морскими перевозками бизнеса, может открыть интересные возможности для роста в развивающихся странах.

4. Одна из важных составляющих конкурентоспособности торговли той или иной страны кроется в ее возможностях устанавливать и поддерживать связи с торговыми партнерами в мире. Такие возможности, именуемые возможностями транспортного сообщения, можно измерить потенциалом предложения регулярных услуг перевозок на конкретных рынках транспортных услуг. Анализируя данные о предложении транспортных услуг на разных маршрутах мировой торговли, можно оценить нынешний потенциал и перспективы той или иной страны в океанской торговле со своими партнерами.

5. Последствия сбоя, произошедшего в 2009 году в экономическом цикле, продолжают ощущаться и сегодня, сопровождаясь усилением влияния на мировую экономику со стороны развивающихся регионов. Все больший вес приобретают экологические проблемы и императивы устойчивости, когда проблема изменения климата и связанный с ней узел энергетических проблем могут привести к изменению правил игры.

6. С учетом сильной зависимости от нефти как источника двигательного топлива и последствий ее сжигания для окружающей среды и климата сектор грузовых перевозок в целом и морских в частности испытывает давление, заставляющее его переходить на более "зеленые", низкоуглеродные и экологически чистые методы работы. В то же время такой переход чреват финансовыми последствиями. Для переориентации и поддержки инвестиций в развитие более

¹ Основой этого документа послужил большей частью Обзор морского транспорта 2012 года.

устойчивых видов транспорта потребуется сочетание соответствующих политических и финансовых инструментов.

7. Уже принят или обсуждается целый ряд мер регулирования в поддержку устойчивых морских перевозок. Особого упоминания заслуживают две недавние тенденции, связанные с двумя международно-правовыми актами, которые имеют непосредственное отношение к социальной и экологической устойчивости морского транспорта.

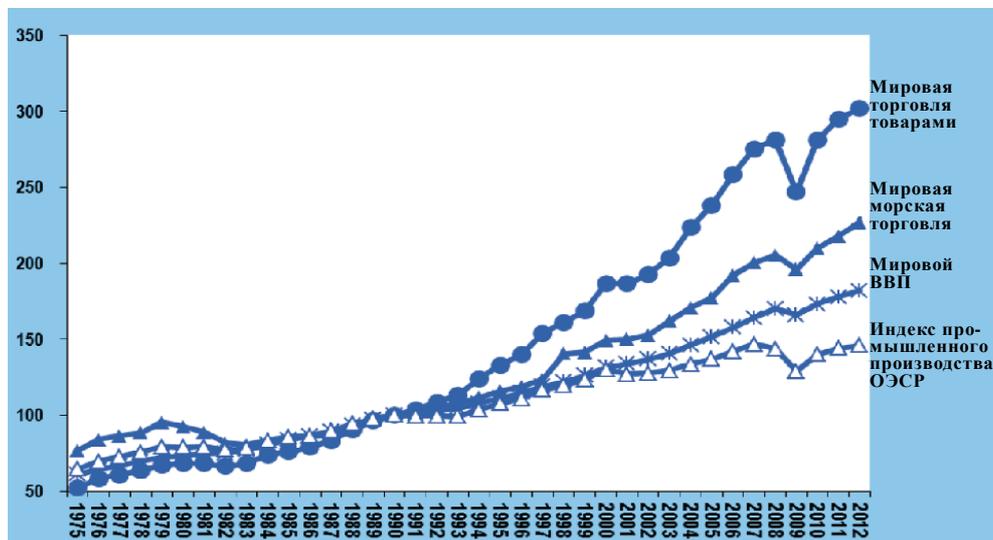
8. Настоящий документ состоит из четырех глав: обзора тенденций мировых морских перевозок с особым акцентом на процессы, оказывающие влияние на спрос (морские торговые потоки); аналогичной главы, посвященной предложению (флот, морские отрасли и линейное судоходное сообщение); главы, посвященной связи вопросов транспорта, энергии, окружающей среды и изменения климата, а также последним изменениям в сфере регулирования; и, наконец, ряда заключительных замечаний, которые излагаются в главе IV.

I. Факторы спроса и международные морские перевозки

9. Морским транспортом, являющимся неотъемлемой частью международной логистической системы, перевозится 80% общего объема грузов в мировой торговле. Хотя для обеспечения безостановочного прохождения грузами всего маршрута требуются мультимодальные транспортные системы, морской транспорт по-прежнему играет ведущую роль в приобретающей все более глобальный характер мировой торговле.

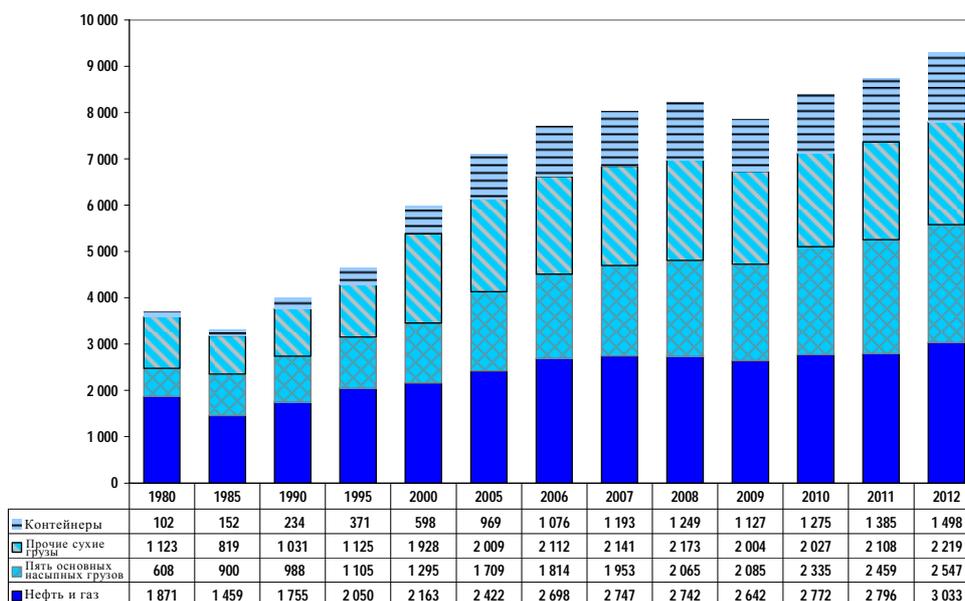
10. Поскольку спрос на морские перевозки носит производный характер, динамика морских перевозок и международной морской торговли формируется под влиянием глобальной макроэкономической конъюнктуры. Диаграмма 1 иллюстрирует тесную связь между мировым валовым внутренним продуктом (ВВП), мировой товарной торговлей и морскими грузопотоками. В условиях глобализации производственных процессов, увеличения торговли полуфабрикатами и комплектующими и углубления и расширения глобальной производственной кооперации рост мировой товарной торговли намного опережает рост ВВП.

Диаграмма 1
Индекс промышленного производства Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) и индексы мирового ВВП, товарной торговли и морских торговых потоков (1975–2012 годы) (1990 = 100)



11. В последние четыре десятилетия мировые морские перевозки росли в среднем на 3% в год, увеличившись с 2,6 млрд. т в 1970 году до 8,4 млрд. т в 2010 году. В 2011 году их объем увеличился на 4%, достигнув 8,7 млрд. т (диаграмма 2). Главным двигателем этого роста стало быстрое увеличение перевозок сухих грузов (+5,6% за 2010 год), в частности контейнеров (+8,6%) и пяти навалочных грузов (железная руда, уголь, зерно, бокситы и глинозем и рудный фосфат) (+5,4%). Соответствующий показатель грузооборота, отражающий истинный спрос на транспортные услуги и тоннаж, который учитывает расстояние и наличие судов, показывает рост объема перевозок всех видов грузов. Хотя в 2012–2013 годах прогнозируется дальнейший рост морских торговых грузопотоков, реализация этих прогнозов сопряжена с рядом рисков (таких как экономическая неопределенность, ограниченность торгового финансирования, пиратство на море и геополитическая напряженность), которые по-прежнему мешают уверенному и устойчивому восстановлению объемов морских перевозок.

Диаграмма 2
Международные морские перевозки в отдельные годы



12. В структуре морских перевозок по-прежнему преобладают сырьевые товары. В 2011 году на жидкие грузы приходилось около трети перевезенного тоннажа, а на "прочие сухие грузы", в том числе на перевезенные контейнерами, примерно 40%. Остальные 28% пришлось на пять основных насыпных грузов, торговля которыми тесно связана с ростом населения в развивающихся регионах и высокими потребностями этих стран в развитии инфраструктуры. Например, в 2011 году на один лишь Китай пришлось около двух третей мирового импорта железной руды. Что касается торговли нефтью, то объем ее поставок растет менее высокими темпами, что объясняется, в частности, сокращением спроса на сырую нефть в развитых странах. В то же время объем поставок сжиженного природного газа (СПГ) растет высокими темпами вследствие расширения глобального потенциала предложения и роста спроса на СПГ как более экологичную альтернативу другим ископаемым видам топлива.

13. В 2011 году глобальный объем контейнерных перевозок, по оценкам, составил 151 млн. единиц в двадцатифутовом эквиваленте (ТЕУ), что на 7,1% больше, чем в 2010 году. В условиях глобализации, увеличения торговли полуфабрикатами, роста потребления и производства (особенно в развивающихся регионах), расширения номенклатуры грузов, которые могут перевозиться в контейнерах (например, сельскохозяйственных грузов), и перемещения Китая на более высокие этажи мирового производства в сфере контейнерных перевозок и в процессах кооперации, от которых эти перевозки зависят, должны произойти изменения и существенный рост. Соответственно, судоходные компании, занимающиеся контейнерными перевозками, и портовые предприятия продолжают инвестировать средства в строительство более крупных контейнеровозов и контейнерных терминалов в самых разных регионах. В числе других заслуживающих внимания изменений, которые оказывают непосредственное влияние на контейнерные перевозки, можно назвать начавшийся в последнее время процесс изменения сложившегося баланса контейнерных перевозок на разных направлениях (по маршруту Восток–Запад, на восточном направлении);

а также запланированное на 2015 год завершение работ по расширению Панамского канала стоимостью в 5,3 млрд. долл. США, которое позволит увеличить морские перевозки грузов между Азией и восточным побережьем Соединенных Штатов без необходимости их перевалки.

14. Поскольку развивающиеся страны постоянно увеличивают свою долю в мировом ВВП и товарной торговле, а также оказывают все более заметное влияние на их рост, возрастает и их вклад в мировые морские перевозки. В 2011 году развивающиеся страны являлись странами происхождения для 60% и странами назначения для 57% перевозимых морем грузов. Таким образом, развивающиеся страны превращаются в крупнейших мировых экспортеров и импортеров. Это разительно отличается от той картины торговли, которая существовала в прошлом, когда из развивающихся стран отгружались главным образом такие массовые грузы, как сырье и полезные ископаемые. Сегодня первое место по объему погрузки и разгрузки товаров занимает Азия, за которой следуют с большим отставанием Европа, континентальные страны Америки, Африка и Океания.

15. Рост потребностей развивающихся стран в энергии и расширение торговли между странами Юга способствуют изменению географии танкерных перевозок и маршрутов торговли. Наряду с открытием новых нефтяных месторождений и появлением новых поставщиков и потребителей на рынке эти процессы меняют структуру танкерных перевозок, которой, по всей видимости, предстоит измениться еще сильнее в условиях, когда Соединенные Штаты стремятся к достижению энергетической независимости, а Китай – к диверсификации источников предложения. Этим изменениям способствует и рост производства в последнее время нетрадиционных видов топлива и СПГ. На новой энергетической карте мира развивающимся странам предстоит играть более важную роль производителей и потребителей энергии. В частности, благодаря активной стратегии самообеспечения энергией большое влияние на рынок будет оказывать Китай, поставивший цель к 2015 году перевозить половину своего импорта сырой нефти на судах под национальным флагом.

16. Таким образом, эволюция глобальной экономической архитектуры уже сегодня влияет на мировые торговые потоки, их направление и структуру, а, соответственно, и на спрос на услуги морской перевозки, хотя в разных сегментах рынка эта эволюция отражается по-разному.

II. Предложение услуг морской перевозки и участие в их оказании развивающихся стран

17. Серьезные изменения в последние десятилетия переживала и судоходная отрасль. Сегодня многие страны, как развитые, так и развивающиеся, специализируются на оказании отдельных услуг морской перевозки. Судно для выполнения международных перевозок может быть построено, принято заказчиком, укомплектовано экипажем, застраховано, введено в эксплуатацию и зарегистрировано в разных странах. Хотя крупными игроками сразу в нескольких секторах является не так много стран, то или иное отношение к индустрии морских перевозок в настоящее время имеют довольно много игроков.

18. Ниже приводится краткое описание нынешней ситуации с распределением рынка в отдельных секторах индустрии морских перевозок в 2012 году.

Судостроение

19. Почти 39% поставленного заказчикам в 2011 году валового тоннажа было построено на судостроительных верфях Китая, за которыми следуют верфи Республики Корея (35%), Японии (19%) и Филиппин (1,6%). На остальные страны мира, главным образом на Вьетнам, Бразилию и Индию, приходится лишь 5,3% построенного тоннажа. Свыше половины всех судов для перевозки массовых насыпных грузов были построены в Китае, в то время как в Республике Корея было построено 55% всех контейнеровозов и других сухогрузов.

Рециркуляция судов

20. В 2011 году 33% всего утилизированного тоннажа пришлось на Индию, за которой следуют Китай (23,9%), Бангладеш (22,4%) и Пакистан (13%). В этой отрасли также сложилась своя специализация. Индия имеет наибольшую долю на рынке утилизации контейнеровозов и прочих сухогрузов, Бангладеш и Китай специализируются на утилизации в основном сухогрузов, а Пакистан – главным образом танкеров.

Регистрация судов

21. В 2012 году государственная принадлежность владельцев свыше 70% валового регистрового тоннажа отличалась от флага государства, под которым эксплуатировались эти суда. В таком случае говорят, что суда ходят под иностранным флагом. В последние несколько десятилетий доля валового регистрового тоннажа под иностранным флагом непрерывно росла. В условиях роста числа стран регистрации, конкурирующих между собой за бизнес, традиционное различие между регистрацией под "национальными" и "открытыми" флагами все больше и больше стирается. В настоящее время практически все регистры вносят в свои книги как национальных, так и иностранных владельцев.

Собственники судов

22. В начале 2012 года среди 35 стран, владевших крупнейшим тоннажем, 17 являлись странами Азии, 14 – Европы и 4 – континентальной части Америки. По состоянию на январь 2012 года практически половина мирового валового регистрового тоннажа (49,7%) принадлежала судоходным компаниям четырех стран – Греции, Японии, Германии и Китая. В списке 10 крупнейших стран-судовладельцев сегодня представлены еще две развивающиеся страны – Республика Корея и Сингапур.

Линейные судоходные компании

23. В начале 2012 года около 70% тоннажа контейнеровозов эксплуатировались 20 ведущими операторами. Три крупнейшие компании базируются в Европе, а шесть из остальных компаний первой десятки – в Азии.

Экипажи

24. Сегодня моряки в составе экипажей большинства судов не имеют гражданства страны, осуществляющей коммерческий контроль над судном. Гражданство стран ОЭСР имеют в настоящее время менее 20% матросов и менее 30% офицеров. По классификации Балтийского и международного морского совета из десяти крупнейших поставщиков личного состава семь являются развивающимися странами (данные за 2010 год). На первом месте стоит Китай с долей в 12,1%, а на втором – Индонезия. Командный состав также все чаще имеет гражданство развивающихся стран. Хотя крупнейшие мореходные училища традиционно находятся в развитых странах, шестью крупнейшими поставщиками судовых офицеров сегодня являются развивающиеся страны/страны с переходной экономикой. Список возглавляют Филиппины, за которыми следуют Китай и Индия; на эти три страны вместе взятые приходится четверть офицеров мирового морского флота.

Другие сектора и услуги, связанные с морскими перевозками

25. Оказанием финансовых, классификационных, страховых и иных услуг в секторе морских перевозок по-прежнему занимаются в основном компании традиционных морских держав. Исключение составляет глобальный портовый сектор, где крупнейшими операторами являются азиатские компании.

Специализация и концентрация

26. Анализ эволюции различных видов хозяйственной деятельности, связанной с морскими перевозками, позволяет говорить о двух важнейших тенденциях:

а) во-первых, об углублении специализации в отдельных секторах. Морские перевозки носят глобальный характер, и необходимые для их выполнения товары и услуги закупаются в самых разных странах. Речь идет не о том, что две страны, имеющие построенные на своих верфях, укомплектованные своими экипажами и ходящие под своими флагами суда, конкурируют друг с другом, а о том, что две судоходные компании эксплуатируют суда, построенные в стране X, укомплектованные гражданами страны Y и ходящие под флагом страны Z;

б) во-вторых, о расширении присутствия многих развивающихся стран в самых разных секторах. Морские перевозки перестали быть исключительной прерогативой богатых стран. Многие развивающиеся страны воспользовались либерализацией рынков и нашли для себя ниши, позволяющие им на разных этапах принимать участие в оказании услуг морской перевозки.

27. Какие политические меры доказали свою успешность в прошлом и какие уроки можно вынести из них для совершенствования морских перевозок в будущем, – это те вопросы, которые представляются актуальными для обсуждения и будущей исследовательской и консультативной работы ЮНКТАД в интересах государств-членов.

Факторы, от которых зависит участие стран в том или ином секторе, связанном с морскими перевозками

Анализ прошлых тенденций позволяет назвать ряд факторов, от которых может зависеть участие стран в индустрии морских перевозок. В их числе можно упомянуть следующие факторы:

а) Кластеры: между разными секторами могут существовать синергические связи. Кластеры, в том числе, хотя и не исключительно в сфере морских перевозок, могут возникать по принципу географической близости. Например, страховой и банковский бизнес сконцентрирован в Лондоне. Развитию судостроения в странах Восточной Азии благоприятствовал эффект экономии за счет масштаба.

б) Стоимость рабочей силы и производительность труда: в одних секторах требуется более квалифицированная (и более дорогая) рабочая сила, чем в других. Сравнение подушевого ВВП самых сильных игроков с их долей рынка в разных сферах хозяйственной деятельности позволяет с полным основанием утверждать, что низкая стоимость рабочей силы является главной причиной того, почему рециркуляцией судов занимаются страны Южной Азии, в то время как в странах, занимающихся оказанием таких услуг, как страхование и классификация, ВВП на душу населения выше.

в) Фактор "первопроходца": появление на рынке в числе первых может помочь в сохранении и укреплении своего положения. Отсутствие необходимого ноу-хау и возможностей использовать эффект масштаба серьезно осложнит сегодня открытие нового реестра и конкуренцию с Панамой или Либерией, имеющих развитую сеть отделений и контактов с классификационными обществами. Дубайская портовая компания или "Хатчисон" создали свою сеть портовых концессий, опытом и переговорным влиянием которых можно воспользоваться при покупке новых кранов или разработке нового программного обеспечения.

г) Фактор защищенного рынка: наличие национальной или региональной базы, дающей определенные конкурентные преимущества, может помочь приобрести необходимый опыт и выйти на уровень, позволяющий получать экономию за счет масштаба, чтобы затем попытаться выйти на международный рынок. Например, Индийское классификационное общество первоначально обслуживало главным образом внутренний рынок, а впоследствии вступило в Международную ассоциацию классификационных обществ, преследуя цель выйти на зарубежные рынки. Сообщается, что Бразилия и Аргентина ведут переговоры об укреплении сотрудничества с тем, чтобы повысить свою конкурентоспособность в судостроении.

д) Политика: директивные органы должны реалистично смотреть на потенциал своих стран в разных секторах. Обеспечение государственной принадлежности, эксплуатации, укомплектования экипажами и регистрации флота под национальным флагом во многих случаях может оказаться непосильной задачей. В то же время, поскольку объем мировых морских перевозок, скорее всего, будет и впредь расти быстрее, чем объем мирового производства, конечно же, имеет смысл попытаться использовать возможности, открывающиеся в некоторых связанных с морскими перевозками секторах. Некоторые крупнейшие игроки в ряде таких секторов налаживали и наращивали экспорт, например, судов, услуг по управлению портовыми операциями или судовых экипажей в условиях благоприятной промышленной политики и государственной поддержки.

III. Линейное судоходство

28. Линейное судоходство представляет собой глобальную морскую транспортную сеть, обеспечивающую перевозку основного объема грузов в международной торговле промышленной продукцией. Уровень обслуживания глобальным линейным судоходством может быть разным. Опубликованный в 2004 году ЮНКТАД индекс обслуживания линейным судоходством (ИОЛС) призван продемонстрировать, насколько хорошо та или иная страна связана с зарубежными рынками через сеть линейных морских перевозок.

A. Индекс обслуживания линейным судоходством ЮНКТАД

29. ИОЛС ЮНКТАД состоит из следующих пяти компонентов, каждый из которых считается возможным индикатором доступа страны к глобальной сети линейного судоходства:

а) Число компаний, выполняющих перевозки в порты страны и из этих портов. Этими компаниями необязательно должны управлять или владеть граждане той же страны. На практике внешнеторговые грузы стран чаще всего перевозятся иностранными компаниями и все крупнейшие перевозчики получают основной доход от перевозки импортных и экспортных товаров третьих стран. Чем активнее перевозчики конкурируют за право перевозить внешнеторговые грузы страны, тем шире выбор у импортеров и экспортеров из этой страны и тем ниже должны быть тарифы на перевозку.

б) Размер крупнейшего судна, выполняющего поставки в порты и из портов той или иной страны, в ТЕУ. Этот показатель дает представление о возможностях получения экономии за счет масштаба и о степени развития инфраструктуры страны. Порты должны быть оснащены необходимым оборудованием, например береговыми порталными кранами, и они должны углублять подходы фарватеры для обеспечения прохода крупных контейнеровозов.

в) Число судоходных линий, связывающих порты страны с другими странами. Чем больше таких линий, тем проще импортеру или экспортеру найти подходящий вариант перевозки своих товаров.

г) Общее число судов, обслуживающих порты страны. Хотя сам по себе этот показатель может и не указывать на регулярность обслуживания, при прочих равных, чем больше судов заходит в порт, тем выше вероятность регулярного обслуживания.

д) Общая вместимость контейнеровозов, заходящих в порты страны, выраженная в ТЕУ. Хотя сама по себе эта информация не означает, что импортеры и экспортеры могут пользоваться услугами этих судов (теоретически суда могут быть полностью загружены), чем больше общая вместимость судов, тем больше свободного места должно на них оставаться.

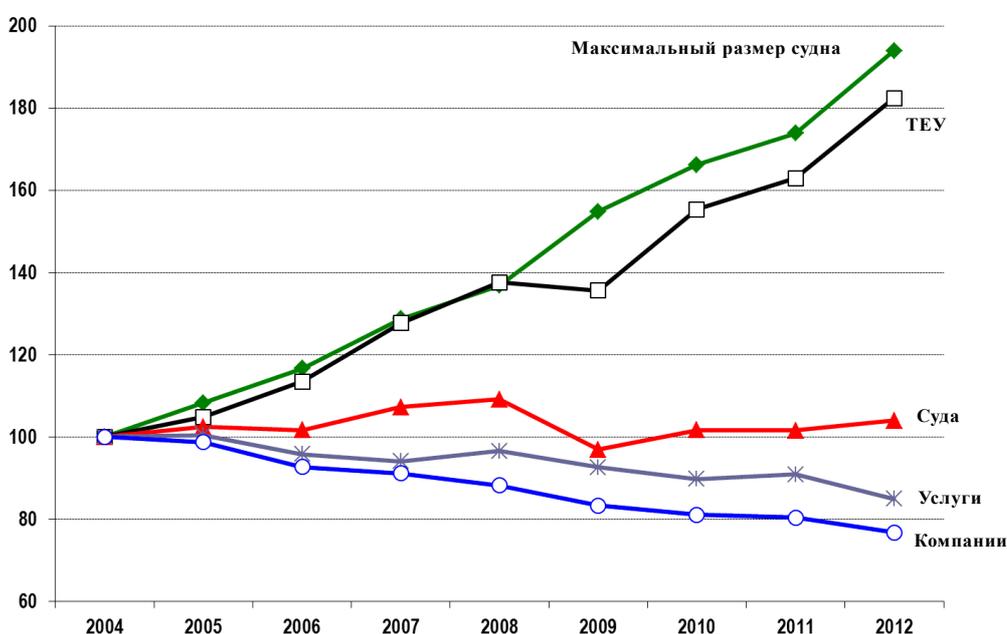
30. Данные по этим пяти компонентам ежегодно предоставляет информационная служба "Ллойдс лист интеллидженс". Для расчета индекса используются достоверные данные, а не оценки или результаты опросов экспертов. Действительно, лежащие в основе индекса данные не являются выборкой; они отражают местоположение каждого конкретного контейнеровоза в тот или иной момент времени. Такая методика позволяет также проводить динамические сопоставления, поскольку "выборка" всегда является полной и не меняется с изменением структуры.

Изменения в отдельных компонентах Индекса обслуживания линейным судоходством

31. На диаграмме 3 отражены изменения в пяти компонентах ИОЛС. Размер самого крупного судна за период с 2004 по 2011 год в среднем (т.е. по среднему статистическому значению по 159 странам, по которым рассчитывается ИОЛС) практически удвоился. На диаграмме отражены также последствия экономического кризиса 2009 года, когда много судов простаивали и не эксплуатировались, и, следовательно, не попадали в индекс. Анализ компонентов ИОЛС позволяет выявить еще одну тенденцию – продолжающийся процесс концентрации. Хотя в последние годы слияний и поглощений на рынке морских перевозок было немного, среднее количество перевозчиков (эксплуатирующих собственные суда) в расчете на страну с 2004 по 2012 год сократилось более чем на 20%.

Диаграмма 3

Изменения в пяти компонентах Индекса обслуживания линейным судоходством ЮНКТАД (2004 год = 100)



32. Обе эти тенденции – увеличение размера судов и уменьшение числа компаний в расчете на страну – являются двумя сторонами одной медали. С одной стороны, увеличение размера судов позволяет получать экономию за счет масштаба, которая (в условиях работающего свободного рынка) выливается в снижение стоимости перевозок для грузоотправителей. С другой стороны, эксплуатировать большие суда могут лишь крупные компании, что нередко ведет к выдавливанию с рынка мелких игроков, а следовательно, и к ограничению конкуренции. Если в результате ослабления конкурентной борьбы структура рынка становится олигопольной, нет никаких гарантий того, что клиенты будут выигрывать от снижения издержек, платя менее высокие цены.

Линейное судоходство и конкурентоспособность в торговле

33. В ряде недавних эмпирических исследований был сделан вывод о наличии сильной корреляции между доступностью услуг линейного судоходства и издержками обращения, в частности транспортными издержками. В недавнем

исследовательском проекте Экономической и социальной комиссии Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана, в котором эмпирический анализ торговых издержек проводился с учетом ОИЛС, был сделан вывод о том, что "изменения в нетарифных торговых издержках, связанных с принимаемыми политическими мерами, примерно на 25% можно объяснить динамикой Индекса обслуживания линейным судоходством"². Оценивая издержки в торговле между рядом азиатских экспортеров и импортеров, Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана пришла к выводу о том, что ОИЛС стран-экспортеров сильнее коррелирует с торговыми издержками, чем ОИЛС стран-импортеров.

В. Устойчивость морских перевозок: энерго-экологическая проблематика; проблемы политики и финансирования

Переход на устойчивые грузовые перевозки

34. В условиях, когда актуальность задачи обеспечения экологической устойчивости перевозок получает все более широкое признание, на сектор оказывается давление, побуждающее его отказаться от ориентации на ресурсоемкий рост в пользу более "зеленой", низкоуглеродной и более экологически устойчивой модели. В последние годы сектор транспорта, в том числе морского, привлекает к себе особое внимание, что объясняется высокими темпами его роста, которые не уступают темпам роста мировой экономики, торговли и населения. Следует особо подчеркнуть, что повышенное внимание к транспорту связано также с высокой зависимостью сектора от нефти, как сырья для двигательного топлива, и с последствиями его сжигания для окружающей среды и климата.

35. Сектор перевозок, в том числе грузовых, быстро развивается, особенно в странах с динамично растущей экономикой и в развивающихся странах. В одном из исследований предсказывается, что объем грузопотоков в мире в течение следующих 40 лет по сравнению с уровнем 2010 года вырастет в 3–4 раза³. На этот сектор приходится свыше 50% мирового потребления жидких видов ископаемого топлива, причем прогнозируется, что с 2008 по 2035 год это потребление вырастет более чем на 45%. В 2010 году доля сектора в глобальных выбросах двуокси углерода (CO₂) составила 22%⁴, а за период с 2005 по 2030 год она, согласно прогнозам, увеличится на 57%⁵. Свыше 80% прогнозируемого роста выбросов загрязняющих веществ транспортными средствами будет приходиться на развивающиеся страны (доля одних лишь Китая и Индии превысит

² Duval Y, C Utoktham (2011). Trade facilitation in Asia and the Pacific: which policies and measures affect trade costs the most? Staff working paper. United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. Bangkok. Режим доступа: <http://www.unescap.org/tid/publication/swp111.pdf> (взято 4 апреля 2013 года).

³ См. <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/12Outlook.pdf> (взято 2 апреля 2013 года).

⁴ По данным издания Международного энергетического агентства *CO₂ Emissions from Fuel Combustion*, 2012 edition.

⁵ Partnership on Sustainable Low Carbon Transport (2010). Policy options for transport. Документ подготовлен Комиссией по устойчивому развитию Департамента Организации Объединенных Наций по экономическим и социальным вопросам, восемнадцатая сессия, 3–14 мая 2010 года. См. <http://esci-ksp.org/wp/wp-content/uploads/2012/04/Policy-Options-for-Transport.pdf> (взято 2 апреля 2013 года).

50% мирового прироста)⁶, причем главным источником этих выбросов является наземный транспорт⁷.

36. На этом фоне переход к устойчивым перевозкам приобретает решающее значение для обеспечения устойчивого роста в будущем, как показывают продолжающиеся усилия стран, отрасли и международного сообщества по выполнению требований устойчивости. Устойчивость грузовых перевозок могут обеспечить лишь экономичные в плане расхода топлива, рентабельные, экологически безопасные, низкоуглеродные и невосприимчивые к изменению климата транспортные системы. К числу последних важнейших изменений в сфере регулирования можно отнести технические меры и эксплуатационные требования, принятые под эгидой Международной морской организации (ИМО) в июле 2011 года для повышения энергоэффективности и сокращения выброса парниковых газов в сфере международных морских перевозок. По оценкам, международные морские перевозки являются источником 2,7% выбросов CO₂ во всем мире (данные за 2007 год). ИМО считает, что в отсутствие глобального контроля и с учетом прогнозируемого роста мировых морских перевозок объем выбросов углерода судами в период с 2007 по 2050 год может увеличиться на 200–300%.

37. Для учета критериев устойчивости в процессе планирования, политических мерах и инвестиционных стратегиях был разработан ряд государственных и отраслевых инициатив. Предлагаемые в них важнейшие меры, как правило, можно связать с тремя главными направлениями действий, вместе называемых подходом "исключение–переключение–совершенствование": исключение неэффективных грузовых перевозок и операций, в том числе порожних пробегов; переключение, по возможности, на более чистые виды транспорта, такие как железнодорожный и водный, на источники и технологии производства чистого топлива, а также на использование адекватных по размерам транспортных средств, грузов и маршрутов; совершенствование инфраструктуры, логистики и операций.

38. Конкретные меры могут быть направлены, например, на совершенствование транспортной архитектуры и сетей, оптимизацию работы мультимодальных логистических цепочек, обеспечение более сбалансированного использования разных видов транспорта, переход на источники более чистой энергии, адаптацию и развитие низкоуглеродной и устойчивой к изменению климата инфраструктуры, поддержку информационно-коммуникационных технологий, новых технологий и технических мер, направленных на повышение энергоэффективности сектора, сокращение потребления топлива и выбросов загрязняющих веществ, а также на укрепление потенциала транспортных систем, который позволит им справиться с последствиями прогнозируемого изменения климата.

⁶ United Nations Environment Programme (2012). *Global Environment Outlook 5. Summary for Asia and the Pacific*. См. http://www.unep.org/geo/pdfs/geo5/RS_AsiaPacific_en.pdf (взято 2 апреля 2013 года).

⁷ По прогнозам, в период с 2000 по 2050 год объем мировых перевозок наземным грузовым транспортом, в том числе железнодорожным и автомобильным средней и большой грузоподъемности, в тонно-километрах будет ежегодно расти в среднем на 2,3%.

Финансирование перехода

Переход к более устойчивой модели перевозок, несмотря на его необходимость, влечет за собой финансовые последствия. Ниже предлагаются некоторые механизмы, которые могут помочь решить связанные с таким переходом финансовые проблемы:

а) для переориентации и поддержки инвестиций в развитие более устойчивой транспортной модели требуется сочетание соответствующих политических и финансовых инструментов, направленных, например, на постепенную отмену субсидий на топливо в соответствии с выбранным графиком; стимулирование использования более "зеленых" видов транспорта; применение адекватных механизмов ценообразования (взимание платы за пользование дорогами с учетом реальной экологической нагрузки); поддержку инвестиций (с помощью механизмов гарантирования/финансирования);

б) важнейшее значение имеет поощрение сотрудничества между государством и частными партнерами для удовлетворения растущих потребностей в инвестициях и поддержки создания и обеспечения функционирования устойчивых систем грузовых перевозок. В этой связи государства могли бы изучить альтернативные модели государственно-частных партнерств, опирающихся на соответствующие инструменты распределения рисков и административные и институциональные механизмы, подкрепляемые необходимыми правовыми, регулятивными и политическими мерами;

в) инструменты финансирования работы, связанной с проблемами климата (такие как Зеленый фонд для климата Организации Объединенных Наций и Механизм чистого развития или другие фонды, призванные содействовать решению конкретных задач в сфере перевозок или укрепления потенциала), могут по-разному использоваться для дополнения или поддержки инвестиций и сотрудничества, направленных на создание устойчивых систем грузовых перевозок. Речь идет об информационно-просветительской работе и укреплении потенциала, поддержке национальных программ оценки и политических реформ, принятии пробных мер, разработке и осуществлении пилотных проектов, превращении маргинальных проектов в финансово состоятельные и о поддержке иных направлений финансирования.

Последствия изменения климата и адаптация к ним

39. В последние несколько лет морские перевозки постепенно вышли на первый план дискуссий по вопросам изменения климата и энергетической устойчивости. Стимулом для улучшения экологических и энергетических показателей работы сектора, в том числе его "углеродного следа", являются как меры, принимаемые органами регулирования (например, ИМО), так и требования потребителей повысить социальную ответственность корпораций в системе глобальной производственной кооперации

40. Как и перед другими экономическими секторами, перед сектором морских перевозок в связи с изменением климата встает двуединая задача. Ему необходимо сократить выбросы парниковых газов, а также повысить свою устойчивость перед лицом негативных последствий изменения климата. Несмотря на огромное значение мер по сглаживанию таких последствий, их недостаточно для эффективной подготовки морской транспортной инфраструктуры и услуг к прогнозируемым последствиям изменения климата. Климатические риски

(связанные, например, с повышением уровня мирового океана, погодными аномалиями⁸ и изменением структуры выпадения осадков), факторы уязвимости и издержки могут оказаться весьма существенными, в первую очередь для портов в развивающихся регионах, обладающих ограниченными возможностями адаптации. Эти последствия могут усугубляться в силу зависимости этих регионов от мировой экономики и их интеграции в глобальные механизмы кооперации, выступающие своего рода передаточным звеном. С учетом стратегического значения портов для мировой торговли и высокой взаимозависимости в рамках глобальных производственно-сбытовых цепочек, повышение защищенности портов как в развивающихся, так и в развитых странах от последствий изменения климата является задачей первостепенной важности.

41. Стратегии адаптации, направленные на снижение уязвимости систем морских перевозок, могут быть самыми разными, и в основу их могут быть положены, например, принципы отвода/перебазирования, защиты и/или приспособления. В то же время с учетом длительного срока службы портовой инфраструктуры для эффективной адаптации необходимо как можно скорее переосмыслить сложившиеся подходы и практические рецепты, поскольку будущая уязвимость по отношению к последствиям изменения климата может зависеть от решений, принимаемых сегодня. Меры адаптации чреваты определенными финансовыми последствиями. Результаты проведенных до настоящего момента исследований, авторы которых пытались дать количественную оценку расходов на адаптацию транспортных систем, довольно скудны, неточны и имеют многочисленные информационные пробелы⁹. В то же время с точки зрения сглаживания препятствий на пути международной торговли и развития отдача мер адаптации, скорее всего, перевесит издержки. Таким образом, просветительская работа, направленная на углубление понимания последствий изменения климата (виды, масштабы, география последствий, издержки и т.д.) для работы морского транспорта, и в частности портов, играет очень важную роль при разработке адекватных мер адаптации и распределении финансовых ресурсов. Если говорить о развивающихся странах, особенно о наиболее уязвимых среди них, например о малых островных развивающихся государствах, программы адаптации морского транспорта должны рассматриваться в более широком контексте развития и учитываться в соответствующих планах и решениях.

Энергия, цены на топливо и транспортные издержки

42. Морской транспорт во многом зависит от ископаемого топлива и пока не может полностью перейти на другие виды топлива и технологии. Сегодняшний рост цен на энергоносители и топливо ставит серьезные проблемы перед сектором, сдерживая его рост и способствуя повышению расходов на судовое топливо и эксплуатационных издержек. Поскольку на топливо в ряде случаев прихо-

⁸ Порты могут стать одними из первых жертв штормов и других погодных аномалий, свидетельством чему стал недавний суперураган Сэнди, обрушившийся на район Нью-Йорка. В результате этого шторма, экономический ущерб от которого, по оценкам, достиг 50 млрд. долл., один из крупнейших контейнерных портов в Соединенных Штатах не работал целую неделю. См. "Post-landfall loss estimates – Hurricane Sandy. Insured losses: \$10–20 Billion; Total economic Damage: \$30–50 Billion", EQECAT Inc., 1 November 2012; и the Port Authority of New York and New Jersey press release 183-2012, 4 November 2012.

⁹ Например, см.: World Bank (2010). The economics of adaptation to climate change. Economics of Adaptation to Climate Change synthesis report. Дополнительную информацию см. также в UNCTAD *Review of Maritime Transport 2012*, p. 22–25.

дится до 60% расходов на эксплуатацию судов¹⁰, рост цен на нефть может привести к удорожанию перевозок для грузоотправителей и потенциально стать торговым барьером.

43. Хотя издержки морской перевозки в большой мере зависят от стран и видов перевозимых товаров, эмпирическое исследование ЮНКТАД¹¹ показало, что рост цен на нефть ведет к повышению стоимости перевозки всех видов грузов, начиная от наливных и насыпных массовых товаров, и кончая контейнерными грузами. В другом исследовании делается вывод о том, что в более долгосрочной перспективе изменение стоимости топлива может привести к изменению структуры торговли, поскольку рост транспортных издержек может отразиться на конкурентоспособности производителей в разных районах¹². Таким образом, контроль за издержками и потреблением топлива имеет огромное значение; он может осуществляться в рамках различных стратегий (например, регулирование скорости перевозок за счет движения на малых оборотах, выбор наиболее экономичных маршрутов и технологических решений), которые могут оказывать самое разное воздействие, в том числе на конструкцию судов и двигательные установки. Отчасти по причине ужесточения экологического регулирования¹³ и усиления озабоченности по поводу высоких цен на бункерное топливо и изменения климата активизировались работы по проектированию и испытанию новых конструкций и типов судов и двигательных установок, с тем чтобы оптимизировать потребление топлива в судоходной отрасли.

44. Таким образом, в то время как дешевая нефть и эффективные морские перевозки благоприятствовали процессу глобализации, сегодняшний узел проблем энергетики, экологии и издержек оказывает на морскую транспортную отрасль все более сильное влияние и в долгосрочной перспективе может привести к более серьезным изменениям в структуре и распределении глобальных производственных процессов и вызвать усиление региональной направленности морских перевозок.

С. Последние изменения в сфере регулирования

45. Хотя информация по широкому кругу правовых и регулятивных вопросов содержится в "Обзоре морского транспорта 2012 года", два недавних события, имеющих отношение к двум международным правовым документам и социальной и экологической устойчивости морского судоходства, заслуживают особого внимания¹⁴.

¹⁰ World Shipping Council (2008). Record fuel prices place stress on ocean shipping. 2 May.

¹¹ UNCTAD (2010). Oil prices and maritime freight rates: An empirical investigation. UNCTAD/DTL/TLB/2009/2. 1 April.

¹² Vivideconomics (2010). Assessment of the economic impact of market-based measures. Prepared for the Expert Group on Market-based Measures, IMO. August.

¹³ См. главы 1 и 5 "Обзора морского транспорта 2012 года". К числу последних изменений, имеющих отношение к рынку бункерного топлива и топливным издержкам, относятся, например, положения приложения VI к Международной конвенции ИМО о предотвращении загрязнения с судов, которые требуют перехода на более дорогие виды топлива с меньшим содержанием серы (например, на дистиллятное топливо).

¹⁴ Оба этих правовых документа рассматривались экспертами в ходе рассчитанного на несколько лет совещания ЮНКТАД по упрощению процедур перевозок и торговли в 2010 году.

Вступление в силу Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года

46. После того, как 20 августа 2012 года Конвенция о труде в морском судоходстве, принятая в 2006 году под совместной эгидой Международной организации труда и ИМО, была ратифицирована Российской Федерацией и Филиппинами, 20 августа 2013 года она должна вступить в силу¹⁵. Конвенция 2006 года, в которой сведены воедино и обновлены свыше 65 международных стандартов, регулирующих труд моряков, считается четвертым важным документом, дополняющим три другие основополагающие конвенции ИМО, а именно Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море 1974 года, Международную конвенцию о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года и Международную конвенцию по предотвращению загрязнения с судов.

47. Конвенция о труде в морском судоходстве 2006 года призвана обеспечить достойные условия труда более чем 1,2 млн. моряков во всем мире и создать условия для добросовестной конкуренции судовладельцев. После того, как Конвенция вступит в силу, ее действие будет распространяться на экипажи более чем половины судов, выполняющих международные морские перевозки. Конвенция регулирует практически все аспекты труда моряков, устанавливая минимальные требования к условиям их трудовой деятельности, продолжительности труда и отдыха, условиям проживания, организации досуга, питанию, охране здоровья, медицинскому обслуживанию и социальному обеспечению. Помимо этого, в ней предусмотрен четкий механизм обеспечения соблюдения установленных требований, предписывающий проведение инспекций соответствующими органами государства флага и сертификацию условий труда и жизни моряков. После того, как Конвенцию ратифицировали Марокко, Греция, Финляндия и совсем недавно Мальта, на сегодняшний день она ратифицирована 34 членами Международной морской организации, на которых приходится 68,2% мирового валового регистрового тоннажа¹⁶.

Международная конвенция 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

48. Следует напомнить, что в 2012 году секретариат ЮНКТАД опубликовал доклад, посвященный проблеме загрязнения нефтью с судов. Этот доклад, озаглавленный *Liability and Compensation for Ship-Source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers*¹⁷, был призван помочь директивным органам, в первую очередь в развивающихся странах, лучше разобраться в сложной международно-правовой системе и оце-

¹⁵ Конвенция о труде в морском судоходстве 2006 года вступает в силу через 12 месяцев после ее ратификации 30 членами, суммарная доля которых в мировом брутто-тоннаже судов составляет не менее 33%.

¹⁶ Информация о ратификации Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года взята на веб-сайте Международной морской организации 25 февраля 2013 года.

¹⁷ UNCTAD (2012). *Liability and Compensation for Ship-Source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers*. United Nations publication. UNCTAD/DTL/TLB/2011/4. New York and Geneva. См. http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtltlb20114_en.pdf (взято 4 апреля 2013 года). В докладе рассматриваются важнейшие положения международного правового режима и последних вступивших в силу международно-правовых актов. В нем содержатся также рекомендации, предлагаемые вниманию национальных директивных органов.

нить выгоды присоединения к последнему из соответствующих международно-правовых актов. Как отмечается в докладе, присоединение сулит ощутимые выгоды ряду прибрежных развивающихся государств, которые могут оказаться уязвимыми в случае разлива нефти с танкеров.

49. Хотя доклад посвящен в первую очередь режиму международной ответственности и возмещения ущерба, причиненного загрязнением нефтью с танкеров, известному как режим Международных фондов для компенсации ущерба от загрязнения углеводородами¹⁸, в нем освещаются также некоторые главные положения двух важных родственных международных конвенций, касающихся ответственности за другие виды загрязнения с судов и возмещения соответствующего ущерба. Речь идет о Международной конвенции о загрязнении бункерным топливом 2001 года (Бункерная конвенция 2001 года)¹⁹, посвященной разливу бункерного топлива с судов, не перевозящих нефть, и о Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 года (Конвенция ОВВ 1996 года), в которой рассматриваются вопросы ответственности и возмещения ущерба в связи с перевозкой широкой номенклатуры опасных и вредных веществ (ОВВ). Для решения ряда практических проблем, не позволявших многим странам ратифицировать Конвенцию ОВВ 1996 года, в апреле 2010 года²⁰ был принят Протокол, вносящий изменения в Конвенцию ОВВ 1996 года.

50. В отличие от Бункерной конвенции 2001 года, которая действует на международном уровне, Конвенция ОВВ 1996 года с поправками, внесенными в нее на основании Протокола 2010 года (Конвенция ОВВ 2010 года), еще не набрала необходимого для вступления в силу числа присоединившихся к ней сторон. Таким образом, на сегодняшний день не существует международного режима ответственности и возмещения ущерба в связи с перевозкой ОВВ. Это не может не вызывать обеспокоенности с учетом возможности загрязнения прибрежных районов, а также причинения вреда здоровью и даже гибели в случае аварий при перевозке химикатов и других ОВВ.

51. Конвенция ОВВ 1996 года, прототипом для которой послужил режим Международных фондов для компенсации ущерба от загрязнения углеводородами, устанавливает двухуровневую систему компенсации ущерба, которая должна выплачиваться в случае загрязнения ОВВ, например, химикатами. Первый уровень – это выплаты в счет ответственности судовладельца, которая должна быть в обязательном порядке застрахована. Второй уровень компенсации – это выплаты из фонда, финансируемого за счет взносов получателей ОВВ, в тех случаях, когда страховка судовладельца не покрывает тот или иной

¹⁸ Речь идет о Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года и о Протоколе к ней 1992 года, а также о Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 года и о Протоколах к ней 1992 и 2003 годов.

¹⁹ Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года. Конвенция вступила в силу 21 ноября 2008 года и по состоянию на 31 января 2013 года ее сторонами являлись 68 государств. Эта Конвенция касается загрязнения нефтью с судов, не являющихся нефтеналивными, например, с контейнеровозов, рефрижераторных судов, танкеров, перевозящих химикаты, судов для перевозки генеральных грузов, круизных судов и паромов.

²⁰ Протокол 2010 года к Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 года. Протокол еще не вступил в силу. См. также UNCTAD "Обзор морского транспорта 2010 года", стр. 160–162.

вид аварии при перевозке ОВВ или ее недостаточно для удовлетворения требования.

52. Одним из основных препятствий для ратификации Конвенции ОВВ 1996 года были трудности, связанные с выполнением одного из ее ключевых требований – требования о представлении информации об объемах опасных и вредных грузов, полученных каждым государством. Проблемы возникали также с созданием системы представления данных об упакованных товарах и внесении взносов на учрежденный в рамках Конвенции счет сжиженного природного газа в государствах, не являющихся участниками Конвенции. Снять эти проблемы позволил принятый в 2010 году Протокол к Конвенции ОВВ 1996 года, который стал важным шагом в деле укрепления системы международной ответственности за загрязнение с судов. Этот Протокол был открыт для подписания с 1 ноября 2010 года по 31 октября 2011 года, после чего он остался открытым для присоединения.

53. Хотя на сегодняшний день к Протоколу не присоединилось ни одно государство, следует отметить, что на проходившем недавно рабочем совещании, посвященном представлению информации о перевозках ОВВ, делегаты из 29 государств утвердили свод руководящих принципов представления данных об объемах перевозимых ОВВ в рамках Конвенции ОВВ 2010 года²¹. Это рабочее совещание было организовано ИМО в сотрудничестве с Международными фондами для компенсации ущерба от загрязнения углеводородами²². Упомянутые руководящие принципы, которые должны помочь государствам в присоединении к Конвенции или в ее ратификации, будут представлены в Юридический комитет ИМО для рассмотрения на его следующей сессии в апреле 2013 года. Хотелось бы надеяться, что коллективные усилия международного сообщества по обеспечению вступления в силу Конвенции ОВВ 2010 года будут продолжаться и в конечном счете увенчаются успехом, тем самым восполнив серьезный пробел в регулировании.

IV. Заключительные замечания

54. С годами морской транспорт претерпевал изменения вслед за изменением экономических, институциональных, регулятивных и эксплуатационных условий. Происходящие в мире новые процессы, связанные с изменением глобальной экономической архитектуры, выходом на первый план задач обеспечения экологической и энергетической устойчивости и усилением озабоченности по поводу изменения климата, формируют новые тенденции и в сфере морских перевозок.

55. Отражаясь на издержках, ценах, логистических и производственно-сбытовых цепочках, а также на структуре сравнительных преимуществ, эти тенденции и их последствия во многом определяют торговые успехи и конкурентоспособность стран, особенно в развивающихся регионах. Хотя для более глубокого понимания конкретных последствий этих тенденций предстоит еще проделать определенную работу, уже сейчас ясно, что для оптимизации систем морских перевозок необходимо должным образом учитывать эти тенденции, принимая также во внимание внешние издержки морского судоходства.

²¹ См. <http://hnsconvention.org/Documents/guidelines.pdf> (взято 3 апреля 2013 года).

²² Рабочее совещание проходило в Лондоне в ноябре 2012 года. Более подробную информацию см. <http://www.hnsconvention.org> (взято 3 апреля 2013 года).

56. Анализ эволюции разных секторов индустрии морских перевозок позволяет назвать ряд потенциальных факторов, которые могли бы помочь национальным компаниям превратиться в крупных игроков на рынке. К их числу относятся развитие морских транспортных кластеров; содействие повышению производительности труда; и проведение политики, учитывающей национальные реалии. Ряд основных игроков в отдельных секторах морских перевозок в процессе налаживания и расширения экспортных поставок, например судов, услуг по управлению портовыми операциями или судовых экипажей, пользовались благоприятной промышленной политикой и поддержкой государства.

57. Конкурентоспособность развивающихся стран во внешней торговле будет и впредь во многом зависеть от доступности услуг регулярного морского судоходства. Некоторые факторы, определяющие уровень обслуживания судоходными линиями, не зависят от воли директивных органов, например, географическое положение страны в глобальной сети и гарантированный объем грузов. В то же время, инвестиции в портовую инфраструктуру и ее модернизацию наряду с мерами по упрощению процедур торговли и перевозок, повышающие привлекательность всего портового хозяйства, могут оказать серьезное влияние на готовность линейных компаний обслуживать эти порты и направлять в них свои суда.

58. Связь проблем энергетики, окружающей среды и изменения климата является очень прочной, и она будет и впредь во многом определять транспортную политику и стратегии. Для движения вперед в этом направлении формируются все необходимые предпосылки. Повышение устойчивости грузовых перевозок имеет особое значение для развивающихся стран, поскольку объем их грузовых перевозок быстро растет, а транспортные системы развиваются.

59. Внедрение принципов устойчивости в работу системы грузовых перевозок не только поможет ослабить зависимость от нефти, снизить высокие транспортные издержки и ограничить негативное влияние на окружающую среду, но и даст возможность сделать скачок и встать на путь устойчивого и "низкоуглеродного" развития, одновременно с этим решая хронические проблемы нехватки инфраструктуры для выполнения грузовых перевозок и неадекватности транспортных услуг.

60. Если не использовать эти возможности, то в будущем издержки могут еще более возрасти, поскольку правительствам и предприятиям в конечном счете придется нести дополнительные расходы на модернизацию инфраструктуры и оборудования, а также разрабатывать и осуществлять стратегии их содержания и ремонта с учетом новых условий работы. Для развивающихся стран задача заключается в том, чтобы начать переход к системе устойчивых грузовых перевозок с учетом своих специфических условий. Этим странам необходимо выработать свои подходы к поощрению политики, программ и инвестиционных стратегий, направленных на повышение устойчивости перевозок и, двигаясь в направлении устойчивого и инклюзивного развития, находить оптимальный баланс между экономическими, экологическими и социальными задачами.