

## ПРЕСС-РЕЛИЗ

### ВНИМАНИЕ

Материалы, содержащиеся в настоящем пресс-релизе и соответствующем докладе, не должны цитироваться или кратко излагаться в прессе, по радио или в электронных СМИ до

**17.00 по Гринвичу 4 декабря 2012 года  
(12.00 в Нью-Йорке, 18.00 в Женеве)**

UNCTAD/PRESS/PR/2012/41\*

*Язык исходного документа: английский*

### **В ОБЗОРЕ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА ОТМЕЧАЕТСЯ СНИЖЕНИЕ КОНКУРЕНЦИИ МЕЖДУ СУДОХОДНЫМИ ЛИНИЯМИ И ПОДЧЕРКИВАЕТСЯ ВАЖНОСТЬ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ И КЛИМАТИЧЕСКОЙ УСТОЙЧИВОСТИ**

**В нем указывается, что разрыв между предложением и спросом негативно сказывается на ставках, угрожая подъему в секторе глобального морского транспорта**

*Женева, 4 декабря 2012 года.* Как отмечается в *Обзоре морского транспорта*<sup>1</sup> ЮНКТАД за 2012 год, в 2011 году объем мировой морской торговли, которая служит индикатором спроса на судоходные, портовые и логистические услуги, вырос на 4% и достиг рекордного показателя в 8,7 млрд. тонн.

Вместе с тем, по данным этого *Обзора*, за тот же период мировой объем провозной способности судов вырос гораздо больше – на 10%, и впервые достиг показателя в 1,5 млрд. т дедвейта. Такое несоответствие между спросом и предложением – плохая новость для этой отрасли для рыночной рентабельности, особенно в свете постоянного роста провозной способности судов и прогнозируемой уязвимости и нестабильности экономики, ставящих под угрозу перспективы устойчивого спроса.

В докладе отмечается, что одновременно с ростом мирового объема морских коммерческих перевозок в 2011 году происходило увеличение глобального грузооборота портов, составившее 5,9%. На порты развивающихся стран пришлось 60% объема погрузок мировой морской торговли по физическому объему и 57% объема разгрузок. Здесь наблюдается серьезный отход от прежних моделей, когда

\* **Контактная информация:** пресс-центр ЮНКТАД, телефон, +41 22 917 5828, +41 79 502 43 11, электронная почта: [unctadpress@unctad.org](mailto:unctadpress@unctad.org), <http://unctad.org/en/pages/Media.aspx>

<sup>1</sup> В докладе (в продаже под № E.12.II.D.17, ISBN-13: 978-92-1-112860-4) можно приобрести в Объединенной службе продаж публикации и маркетинга по нижеуказанному адресу или у агентов по продаже изданий Организации Объединенных Наций по всему миру. Цена: 95 долл. США (жителям развивающихся стран предоставляется 50-процентная скидка, а жителям наименее развитых стран – 75-процентная скидка). Заказы или запросы можно направлять по адресу: United Publications Sales and Marketing Office, 300 E 42nd Street, 9th Floor, IN-919J New York, NY 10017, United States. тел.: +1 212 963 8302, факс: +1 212 963 3489, электронная почта: [publications@un.org](mailto:publications@un.org), <https://unp.un.org>.

развивающиеся страны служили в основном местами погрузки сырья и пунктами экспорта природных ресурсов.

### **Проблемы с рентабельностью, снижение конкуренции**

В *Обзоре морского транспорта* высказывается опасение относительно того, что дисбаланс спроса и предложения сужает рынок морских перевозок и ухудшает финансовое положение многих судоходных компаний, поскольку существующее положение вызывает снижение фрахтовых ставок, доходов и рентабельности. Вместе с тем, как отмечается в докладе ЮНКТАД, конечное воздействие снижения ставок на торговлю, особенно в развивающихся странах, где транспортные издержки непропорционально высоки, может быть до определенной степени положительным. В 2011 году средняя стоимость морской перевозки контейнера 20-футовой эквивалентной единицы (ТЕУ) из Шанхая в Северную Европу снизилась с 1 789 долл. в 2010 году до 881 доллара. Средняя стоимость морской перевозки контейнера 40-футовой эквивалентной единицы (ФЕУ) из Шанхая до западного побережья Соединенных Штатов Америки за тот же период сократилась с 2 308 долл. до 1 667 долларов.

По сравнению с 2011 годом, в 2012 году доля страновых пар, обслуживаемых прямыми судоходными линиями, сохранялась на уровне 18%; что касается остальных страновых пар, то для перевозки между ними по-прежнему требовался по крайней мере один порт перегрузки. По данным доклада, за тот же период среднее число линейных компаний, предоставляющих услуги по доставке грузов в порты всех стран мира и отправке грузов из портов всех стран мира, снизилось на 4,5%. В то же время средний тоннаж наиболее крупных контейнеровозов увеличился на 11,5%. В период с 2004 по 2011 год среднее число линейных компаний сократилось почти на 23%, а тоннаж наиболее крупных судов увеличился почти в два раза. Как отмечается в докладе, в течение нескольких лет сохраняется тенденция увеличения тоннажа и вместимости контейнеровозов при снижении конкуренции.

Меняется также нормативно-правовая база, которая лежит в основе транспортных и торговых операций. В *Обзоре морского транспорта* отмечаются важные изменения, связанные с ограничением ответственности по морским требованиям, упрощением процедур торговли, безопасностью морских перевозок и логистической цепочки, безопасностью на море и экологическими вопросами. Среди значимых изменений в нормативно-правовой сфере можно отметить ряд технических и эксплуатационных мер, направленных на повышение энергоэффективности и сокращение выбросов парниковых газов (ПГ) отраслью международных морских перевозок, которые были утверждены в июле 2011 года под эгидой Международной морской организации. Эти меры должны вступить в силу 1 января 2013 года.

### **Морские перевозки, воздействие на изменение климата и устойчивое развитие**

В докладе текущего года приоритетное внимание уделяется еще одному вопросу, связанному с транспортным сектором, а именно необходимости принятия мер по сокращению негативного воздействия морских грузовых перевозок. Перед транспортным сектором стоят две задачи.

С одной стороны, необходимо сократить высокий уровень энергопотребления и снизить выбросы ПГ, чтобы этот сектор стал экологически устойчивым и внес свой вклад в борьбу с изменением климата. По оценкам Международного энергетического агентства, на транспортный сектор, включая грузовые и пассажирские перевозки, приходится более 50% мирового объема потребления жидкого углеводородного топлива. Кроме того, согласно оценке, приведенной в четвертом докладе об оценке Межправительственной группы экспертов по изменению климата, 13% мирового объема выбросов ПГ связано с транспортным сектором. В отсутствие

соответствующего регулирования такие выбросы, по всей видимости, продолжают расти в условиях роста глобальной экономической активности.

С другой стороны, транспортный сектор должен меняться и наращивать свою климатическую устойчивость по отношению к негативному воздействию изменения климата, особенно на порты. Порты играют центральную роль в международной торговле и являются важнейшими звеньями глобальных логистических цепей, однако при этом они подвержены воздействию изменения климата, такому как повышение уровня моря, наводнения, штормовые приливы и сильные ветры.

В докладе делается вывод о том, что единственного простого решения задачи обеспечения экологической устойчивости морского транспорта не существует. Вместе с тем в докладе отмечается, что необходим переход к более устойчивым системам грузовых перевозок. В связи с этим рекомендуются такие стратегии, как введение более энергоэффективных транспортных систем, поощрение использования более чистых с экологической точки зрения видов топлива, переход к более экологичным видам транспорта и преобразование логистических процессов. С точки зрения климатической устойчивости ключевыми факторами является оценка потенциального воздействия изменения климата на транспортные системы и принятие соответствующих адаптационных мер. В докладе отмечается, что в ходе планирования и принятия инвестиционных решений в транспортном секторе необходимо всесторонне учитывать вопросы, связанные с изменением климата. Такие сдвиги могут произойти лишь благодаря осознанному и скоординированному усилиям как государственных, так и частных организаций. Они потребуют большой информационной работы, усилий по сбору данных и информации, а также по разработке технологий. Кроме того, необходима соответствующая политическая и нормативно-правовая база. Как отмечается в докладе, для достижения ощутимого прогресса в этой сфере понадобится мобилизация столь необходимых финансовых ресурсов, в том числе с помощью более активного вовлечения государственного сектора, государственно-частных партнерств и программ финансирования, связанных с изменением климата.

### **Справочная информация**

Морской транспорт – это краеугольный камень международной торговли и мировой экономики. На морские перевозки и глобальные портовые операции приходится около 80% мировой торговли по физическому объему и более 70% мировой торговли в стоимостном выражении. В большинстве развивающихся стран эти показатели еще выше. На протяжении 44 лет в *Обзоре морского транспорта* ЮНКТАД освещаются ключевые изменения, влияющие на международную морскую торговлю, перевозки, морской флот, порты, рынки грузовых перевозок и связанные с транспортом нормативно-правовые рамки. В сферу охвата данного *Обзора* были также включены вопросы внутреннего транспорта и соответствующих вспомогательных транспортных услуг. В нем отслеживаются долгосрочные тенденции и последние изменения.

Как и в предыдущих публикациях, в *Обзоре* за 2012 год представлены критический анализ и уникальные подробные данные, включая долгосрочные ряды данных о морской торговле, провозной способности судов, услугах морской перевозки и портовых услугах.