

КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

**ЮНКТАД**



# ОБЗОР МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

**2012  
ГОД**



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

# ОБЗОР МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

2012  
ГОД

ДОКЛАД  
СЕКРЕТАРИАТА ЮНКТАД



## 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 Секретариата 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 номер документа (см. ниже). Экземпляр издания, содержащего цитируемый или перепечатываемый материал, следует направлять в секретариат ЮНКТАД по адресу: Palais des Nations, CH-1211 Geneva 10, Switzerland.

UNCTAD/RMT/2012

ИЗДАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

ISSN 0252-5453

---

## ВЫРАЖЕНИЕ ПРИЗНАТЕЛЬНОСТИ

Обзор морского транспорта, 2012 год, был подготовлен сотрудниками сектора логистического обеспечения торговли Отдела ЮНКТАД по технологии и логистике. Координатором работы над *Обзором* был Ян Хоффман, контролировал ее Хосе Мария Рубиато, а общее руководство подготовкой *Обзора* осуществляла Анна Миру. Авторами являются Регина Асариотис, Хассиба Бенамара, Ханнес Финкенбринк, Анна Премти, Винсент Валентайн, Ян Хоффман и Фрида Юсеф.

Компьютерную верстку текста обеспечивала Натали Лорио. Дополнительную работу по компьютерной верстке и административной поддержке выполнила Венди Хуан, редактирование публикации – Джон Роджерс.

В рецензировании различных глав настоящей публикации приняли участие:

Глава 1: "Кларксон ресерч сервисез", Валли Мандрик, Андреа Голдстейн, Мелисса Дон Ньюхук.

Глава 2: Ян Аликс, Петер Фауст, Рикардо Санчес.

Глава 3: Сэм Бейман, Адольф К.Ю. Нг., Харилаос Н. Псарафтис.

Глава 4: Хван Ги Сун, Майкл Мэньюзел, Сон Дон Ук.

Глава 5: Махин Фагфури, Андре Стокниоль.

Глава 6: Судхир Гота, Софи Пунте, Ко Сакамото.

Кроме того, внутреннее рецензирование всего текста публикации выполнено Владиславом Шуваловым.

---

## СОДЕРЖАНИЕ

Примечание .....	ii
Выражение признательности.....	iii
Сокращения.....	viii
Пояснения.....	xi
Группы судов, используемые в <i>Обзоре морского транспорта</i> .....	xii
Предисловие .....	xiii
Резюме.....	xiv
<b>1. РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК.....</b>	<b>1</b>
A.    Мировое экономическое положение и перспективы .....	2
B.    Мировые морские перевозки.....	7
C.    Некоторые новые тенденции, затрагивающие международные морские перевозки .....	26
<b>2. СТРУКТУРА, ПРИНАДЛЕЖНОСТЬ И РЕГИСТРАЦИЯ МИРОВОГО ФЛОТА.....</b>	<b>41</b>
A.    Структура мирового флота.....	42
B.    Принадлежность и эксплуатация мирового флота.....	50
C.    Регистрация судов.....	55
D.    Судостроение, сдача судов на слом и новые заказы .....	46
<b>3. ФРАХТОВЫЕ СТАВКИ И ЗАТРАТЫ НА МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ.....</b>	<b>69</b>
A.    Фрахтовые ставки .....	70
B.    Фрахтовые рынки и транспортные издержки .....	82
C.    Варианты мер по снижению затрат на морские перевозки .....	90
<b>4. РАЗВИТИЕ ПОРТОВ .....</b>	<b>95</b>
A.    Грузооборот портов.....	96
B.    Последние тенденции в развитии портов .....	102
C.    Перспективы развития портов .....	106
<b>5. ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ И ИЗМЕНЕНИЯ В ОБЛАСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ .....</b>	<b>117</b>
A.    Важное изменение правового регулирования в области транспорта .....	118
B.    Изменения в области регулирования, касающиеся сокращения выбросов парниковых газов с судов, осуществляющих международные перевозки, и другие природоохранные вопросы.....	119
C.    Другие правовые вопросы и изменения в области регулирования, касающиеся перевозок.....	131
D.    Положение дел в связи с конвенциями .....	138
E.    Упрощение процедур торговли в международных соглашениях .....	138
<b>6. РАЗВИТИЕ И ФИНАНСИРОВАНИЕ УСТОЙЧИВЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК .....</b>	<b>155</b>
A.    Введение.....	156
B.    Энергопотребление и выбросы в секторе транспорта .....	158
C.    Последние тенденции в области устойчивых грузовых перевозок .....	161
D.    Создание возможностей для обеспечения устойчивых грузовых перевозок: финансовые соображения .....	169
E.    Выводы .....	175

## Приложения

I.	Мировые морские перевозки по группам стран (млн. т) .....	146
II а)	Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации, группам стран и типам судов, по состоянию на 1 января 2012 года (в тыс. бр.-рег. т) .....	150
II б)	Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации, группам стран и типам судов, по состоянию на 1 января 2012 года (в тыс. т дедвейта) .....	155
II с)	Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации, группам стран и типам судов, по состоянию на 1 января 2012 года (количество судов) .....	160
III.	Реальная принадлежность судов 20 крупнейших флотов в разбивке по флагу регистрации, по состоянию на 1 января 2012 года .....	165
IV.	Объемы обработки контейнерных грузов в портах .....	169
V.	Рассчитываемый ЮНКТАД индекс обслуживания линейным судоходством (в порядке очередности по состоянию на 2012 год) .....	173

## ПЕРЕЧЕНЬ ТАБЛИЦ, ДИАГРАММ И ВСТАВОК

### Таблицы

1.1.	Мировой экономический рост, 1991—2012 годы .....	3
1.2.	Рост физического объемаа товарной торговли по группам стран и географическим регионам, 2008—2011 годы .....	5
1.3.	Динамика международных морских перевозок, отдельные годы .....	6
1.4.	Мировые морские перевозки в 2006—2011 годах, в разбивке по видам грузов и группам стран.....	8
1.5 а)	Грузооборот морского транспорта в тонно-милях и в разбивке по видам грузов, 1990—2012 годы .....	16
1.5 б)	Грузооборот морского транспорта в тонно-милях дедвейта, 2008—2011 годы .....	17
1.6.	Нефть и природный газ: основные производители и потребители, 2011 год .....	18
1.7.	Основные массовые грузы и сталь: крупнейшие производители, потребители, экспортеры и импортеры, 2011 год.....	21
1.8.	Оценка контейнерных грузопотоков на основных направлениях контейнерных перевозок Восток—Запад, 2009—2011 годы .....	25
2.1.	Структура мирового флота по основным типам судов, 2011—2012 годы.....	43
2.2.	Долгосрочные тенденции, характеризующие флот ячеистых контейнеровозов.....	44
2.3.	Возрастная структура мирового торгового флота в разбивке по типам судов, по состоянию на 1 января 2012 года.....	45
2.4.	35 стран и территорий, которым принадлежат наиболее крупные флоты, по состоянию на 1 января 2012 года .....	55
2.5.	Страны/территории принадлежности судов, в разбивке по основным типам судов .....	52
2.6.	20 крупнейших операторов контейнеровозов, по состоянию на 1 января 2012 года.....	53
2.7.	Тридцать пять флагов регистрации с наиболее крупным зарегистрированным флотом (в порядке очередности по тоннажу в тоннах дедвейта), по состоянию на 1 января 2012 года.....	54
2.8.	Распределение провозной способности различных типов судов в тоннах дедвейта по группам стран регистрации, 2012 год.....	56
2.9.	Поставки новых судов, основные виды судов и страны постройки.....	59
2.10.	Тоннаж судов, проданных, по сообщениям, на слом, в разбивке по основным типам судов и странам утилизации .....	59

2.11.	Мировой объем заказов на новые суда, 2000–2010 годы.....	62
2.12.	Избыток тоннажа в мировом торговом флоте, 2005–2011 годы .....	65
2.13.	Анализ распределения избыточного тоннажа по основным типам судов, 2005–2011 годы .....	65
3.1.	Тайм-чартерные ставки на контейнеровозы.....	72
3.2.	Суточные тайм-чартерные ставки и танкерные индексы, 2011 и 2012 годы .....	74
3.3.	Общий обзор рынка танкерного тоннажа: спотовые ставки на перевозку светлых и темных нефтепродуктов, 2011–2012 годы .....	75
3.4.	Оценка трехлетних тайм-чартерных ставок на балкеры, 2011–2012 годы.....	82
3.5.	Оценки средней стоимости и рентабельности судов в 2006 и 2011 годах .....	84
3.6.	Цены вторичного рынка, 2003–2011 годы.....	86
3.7.	Сопоставление отдельных сегментов морского транспорта.....	87
4.1.	Грузооборот контейнерных портов 75 развивающихся стран и стран с переходной экономикой в 2009, 2010 и 2011 годах.....	97
4.2.	Крупнейшие 20 контейнерных терминалов и их грузооборот в 2009, 2010 и 2011 годах .....	99
4.3.	Связь между размером судна и видом терминала .....	111
5.1.	Схематический обзор положений о сбросе мусора в море, предусмотренных в пересмотренном Приложении V к Конвенции МАРПОЛ (резолюция МЕРС.201(62)), которое вступит в силу 1 января 2013 года .....	126
6.1.	Обзор соответствующих национальным условиям действий по предотвращению изменения климата в секторе грузовых перевозок (2011 год) .....	165

## Диаграммы

1.1.	Индексы промышленного производства ОЭСР, мирового ВВП, мировой товарной торговли и международных морских перевозок (1975–2011 годы) .....	2
1.2.	Динамика международных морских перевозок, отдельные годы .....	11
1.3 а)	Мировые морские перевозки в разбивке по группам стран, 2011 год .....	11
1.3 б)	Участие развивающихся стран в международных морских перевозках, отдельные годы.....	12
1.3 с)	Мировые морские перевозки в разбивке по регионам, 2011 год.....	12
1.4 а)	Грузооборот морского транспорта, 1999–2012 годы.....	16
1.4 б)	Грузооборот морского транспорта в тонно-милях и в разбивке по видам грузов, 1999–2012 годы .....	17
1.5 а)	Мировые контейнерные перевозки, 1996–2013 годы .....	24
1.5 б)	Мировые контейнерные перевозки, 1985–2012 годы .....	24
1.5 с)	Оценка контейнерных грузопотоков на основных направлениях контейнерных перевозок Восток–Запад, 1995–2011 годы .....	25
2.1.	Структура мирового флота по основным типам судов, отдельные годы.....	42
2.2.	Динамика поставки контейнеровозов.....	44
2.3.	Возрастная структура мирового флота судов под национальным и иностранными флагами .....	47
2.4.	Глобальная доля судов, зарегистрированных под иностранными флагами.....	55

2.5.	Иностранцы и национальные владельцы судов 30 крупнейших флотов, по флагу регистрации, 2012 год .....	57
2.6.	Основные страны домицилия и используемые ими флаги регистрации, 2012 год .....	58
2.7.	Основные открытые и международные регистры и страны домицилия, 2012 год .....	58
2.8.	Тоннаж судов, проданных, согласно сообщениям, на слом в 2011 году, в разбивке по возрасту судов .....	60
2.9.	Мировой объем заказов на новые суда, 2000–2011 годы .....	61
3.1.	Новый индекс "Контекст", 2007–2012 годы .....	71
3.2.	Рост спроса и предложения на рынке контейнерных перевозок, 2000–2012 годы .....	71
3.3.	Суточные тайм-чартерные ставки на танкерный тоннаж в долларах в расчете за 10 000 т дедвейта судов различных размеров, 2001–2012 годы .....	73
3.4.	Рост спроса на жидкие энергоносители и их предложения до 2030 года .....	79
3.5.	Балтийский фрахтовый индекс сухогрузного тоннажа, 2010–2012 годы .....	80
3.6.	Динамика суточных доходов от балкеров, 2010–2012 годы .....	80
3.7.	Составные элементы ставки фрахта на танкер дедвейтом 10 000 т со сроком эксплуатации 20 лет .....	83
3.8.	Расходы на фрахт в процентах от стоимости импорта .....	88
3.9.	Стратегии снижения морских фрахтовых ставок .....	92
4.1.	Тенденции развития флота контейнеровозов: количество компаний и размеры крупнейших эксплуатируемых судов ..	100
4.2.	Тенденции развития флота контейнеровозов: количество судов и их совокупная провозная способность .....	100
6.1.	Мировое потребление нефти, 1973 и 2010 годы .....	157
6.2.	Общемировой объем выбросов CO <sub>2</sub> , образующихся в результате сжигания топлива, в разбивке по секторам, 2009 год .....	159
6.3.	Сопоставление выбросов CO <sub>2</sub> в секторе грузовых перевозок в разбивке по видам транспорта .....	160
6.4.	Количество проектов и объемы инвестиций в проекты в разбивке по подсекторам, 1990–2011 годы .....	170
6.5.	Механизмы финансирования деятельности, связанной с изменением климата .....	171

## Вставки

5.1.	Положение дел в настоящее время в области стандартов серии ИСО 28000 .....	137
5.2.	Договаривающиеся государства ряда международных конвенций по морскому транспорту, по состоянию на 19 сентября 2012 года .....	139
5.3.	Отдельные меры, включенные в настоящее время в проект переговорного текста .....	140
6.1.	Будущая роль финансирования деятельности, связанной с изменением климата в плане развития экологических перевозок .....	172
6.2.	Зеленый климатический фонд Организации Объединенных Наций .....	173

## СОКРАЩЕНИЯ

NO <sub>x</sub>	окислы азота
SO <sub>x</sub>	окислы серы
АПМТ	"АПМ Терминалз" (Группа "А.П. Моллер-Маерск")
АТЭС	Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество
БИВТА	Управление по внутреннему водному транспорту Бангладеш
БИМКО	Балтийский и международный морской совет
БРИК	Бразилия, Российская Федерация, Индия и Китай
БРИКС	Бразилия, Российская Федерация, Индия, Китай и Южная Африка
ВВП	валовой внутренний продукт
ВСУ	вспомогательная силовая установка
ВТамО	Всемирная таможенная организация
ВТО	Всемирная торговая организация
ГИСИС	Глобальная интегрированная система информации о судоходстве
ГСН	газ сжиженный нефтяной
ГЧП	государственно-частное партнерство
ГЭРМ	Группа экспертов по анализу осуществимости и оценке воздействия возможных рыночных мер
ДИС	Датский международный регистр судов
ДФЭ	двадцатифутовый эквивалент
ЕС	Европейский союз
ЕСХП	Европейский совет химической промышленности
ЕЭК ООН	Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций
ЗКФ	Зеленый климатический фонд Организации Объединенных Наций
ИКТ	информационно-коммуникационная технология
ИМО	Международная морская организация
ИОЛС	рассчитываемый ЮНКТАД индекс обслуживания линейным судоходством
ИСО	Международная организация по стандартизации
ИЧВ-Азия	Инициатива "Чистый воздух для городов Азии"
КБМ	Комитет по безопасности на море ИМО
КГФ	Консультативная группа высокого уровня по финансированию противодействия изменению климата при Генеральном секретаре Организации Объединенных Наций
КЗМС	Комитет по защите морской среды
ККЭЭ	конструкционный коэффициент энергоэффективности
Конвенция БЗНС	Конвенция по обеспечению готовности на случаи загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству

---

---

Конвенция ПДНВ	Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты
Конвенция ПДНВ-Р	Международная конвенция о подготовке и дипломировании персонала рыболовных судов и несении вахты
Конвенция СОЛАС	Международная конвенция по охране человеческой жизни на море
МАРПОЛ	Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов
МВБ	Министерство внутренней безопасности США
МВФ	Международный валютный фонд
МГЭИК	Межправительственная группа экспертов по изменению климата
МОРАГ	малое островное развивающееся государство
МПС	Международная палата судоходства
МСП	малые и средние предприятия
МТП	Международная торговая палата
МФК	Международная финансовая корпорация
МЧР	механизм чистого развития
МЭА	Международное энергетическое агентство
н.д.	нет данных
НАМА	соответствующие национальным условиям действия по предотвращению изменения климата
НАФТА	Североамериканское соглашение о свободной торговле
НИС	Норвежский международный регистр судов
НРС	наименее развитая страна
ОВВ	опасные и вредные вещества
ОДОВ	принцип общей, но дифференцированной ответственности и имеющихся возможностей
ОДР	особый и дифференцированный режим
ОКНТ	очень крупный нефтеналивной танкер
ОКР	очень крупный рудовоз
ОМТ	Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям
ОПЕК	Организация стран – экспортеров нефти
ОПР	официальная помощь в целях развития
ОСПС	Кодекс по охране судов и портовых сооружений
ОЭСР	Организация экономического сотрудничества и развития
ПГ	парниковый газ
ПИИ	прямые иностранные инвестиции
Протокол БЗНС-ОВВ	Протокол к Конвенции БЗНС, касающийся опасных и вредных веществ
ПУЭС	план управления энергопотреблением судна

---

---

РАКИА	Управление по инвестициям в Рас-эль-Хайма
РКВ	район контроля выбросов
РКИКООН	Рамочная конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата
СДСВ	специальный доклад о сценариях выбросов
СКНТ	сверхкрупный нефтеналивной танкер
СКР	сверхкрупный рудовоз
СО <sub>2</sub>	двуокись углерода
СПГ	сжиженный природный газ
СПЗ	специальные права заимствования
С-ТРАТ	Таможенно-торговое партнерство Соединенных Штатов по борьбе с терроризмом
СФЭ	сорокафутовый эквивалент
ТПК	топливный поправочный коэффициент
УБВ	Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими
УПТ	упрощение процедур торговли
УЭО	уполномоченный экономический оператор
ФОООН	формуляр-образец Организации Объединенных Наций
ЭКЭЭ	эксплуатационный коэффициент энергоэффективности
ЮНКЛОС	Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву

---

## ПОЯСНЕНИЯ

- В *Обзоре морского транспорта, 2012 год*, представлены данные и события за период с января 2011 по июнь 2012 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.
  - н.д. – нет данных
  - Тире (–) означает, что соответствующая величина равна нулю.
  - В таблицах и тексте термин "страны" означает страны, территории или районы.
  - Начиная с 2007 года представление стран в *Обзоре морского транспорта* отличается от их представления в предыдущих выпусках *Обзора*. С 2007 года используется новая классификация, которая соответствует классификации, применяемой Статистическим отделом Департамента по экономическим и социальным вопросам Организации Объединенных Наций, а также ЮНКТАД в Статистическом справочнике. Для целей статистического анализа страны и территории разделены по экономическим критериям на три категории, которые в свою очередь подразделяются на географические регионы. Этими основными категориями являются развитые страны, развивающиеся страны и страны с переходной экономикой.
-

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

Как и в прошлогоднем *Обзоре морского транспорта*, в большинстве таблиц настоящего выпуска, содержащих данные о морских перевозках, суда делятся на пять групп. Минимальным учитываемым уровнем для всех таблиц, построенных на основе данных "Ай-Эйч-Эс Фэрплей", является 100 брутто-регистрационных тонн (бр.-рег. т), за исключением таблиц, касающихся принадлежности судов, для которых таким уровнем является 1 000 бр.-рег. т. Упомянутые группы включают 20 основных типов судов, которые перечислены ниже.

Группы, используемые в <i>Обзоре</i>	Типы судов, входящие в эти группы
<b>Нефтеналивные танкеры</b>	Нефтеналивные танкеры
<b>Балкеры</b>	Рудовозы и балкеры, суда для руды, навалочных грузов и нефти
<b>Суда для генеральных грузов</b>	Рефрижераторные суда, специализированные грузовые суда, суда типа "ро-ро" (накатные суда), суда для генеральных грузов (однопалубные и многопалубные), суда для перевозки генеральных грузов и пассажиров
<b>Контейнеровозы</b>	Полностью ячеистые контейнеровозы
<b>Прочие суда</b>	Танкеры для нефти и химических продуктов, танкеры для химических продуктов, прочие виды танкеров, суда для сжиженных газов, пассажирские суда типа "ро-ро", пассажирские суда, наливные баржи, баржи для генеральных грузов, рыболовные суда, суда обеспечения морских платформ и все прочие типы судов
<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

##### *Нефтеналивные танкеры*

Двухкорпусные СКНТ	350 000 т и более
Однокорпусные СКНТ	320 000 т и более
Двухкорпусные ОКНТ	200 000 – 349 999 т
Однокорпусные ОКНТ	200 000 – 319 999 т
"Суэцмакс"	125 000 – 199 999 т
"Афрамакс"	80 000 – 124 999 т, теоретическая ширина более 32,31 м
"Панамакс"	50 000 – 79 999 т, теоретическая ширина менее 32,31 м

##### *Балкеры и рудовозы*

Крупный балкер класса "кейпсайз"	150 000 т и более
Малый балкер класса "кейпсайз"	80 000 – 149 999 т, теоретическая ширина более 32,31 м
"Панамакс"	55 000 – 84 999 т, теоретическая ширина менее 32,31 м
"Хэндимакс"	35 000 – 54 999 т
"Хэндисайз"	10 000 – 34 999 т

##### *Нефтерудовозы*

ОКНР	200 000 т
------	-----------

##### *Контейнеровозы*

"Пост-панамакс"	теоретическая ширина более 32,31 м
"Панамакс"	теоретическая ширина менее 32,31 м

Источник: "Ай-Эйч-Эс Фэрплей".

## ПРЕДИСЛОВИЕ

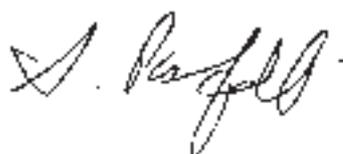
Морской транспорт является стержнем международной торговли и одной из главных движущих сил глобализации. На грузы, которые доставляются морем и обрабатываются в портах всего мира, приходится около 80% физического объема общемировой торговли и свыше 70% ее стоимости; в случае большинства развивающихся стран эти показатели еще выше.

В выпускаемом ЮНКТАД *Обзоре морского транспорта* на протяжении 44 лет без каких-либо перерывов освещаются основные тенденции по таким вопросам, как международные морские перевозки, судоходство, морской флот, порты, фрахтовые рынки и нормативно-правовые рамки в области перевозок. В *Обзоре* также затрагиваются вопросы внутренних перевозок и стыковки различных видов транспорта. Благодаря отражению как долгосрочных тенденций, так и самых последних событий *Обзор* стал эталоном в своей области.

Как и в предыдущих выпусках, *Обзор* 2012 года содержит критический анализ и огромный объем уникальных данных, включая долгосрочные ряды данных по морским перевозкам, грузоподъемности флота, судоходным линиям и обработке грузов в портах. В нынешнем выпуске *Обзора* отмечается, что в 2011 году при увеличении мирового объема морских перевозок на 4% тоннаж мирового флота вырос в большей степени, почти на 10%, поскольку судовладельцы получали суда, заказанные до начала экономического кризиса. В условиях, когда предложение опережало спрос, произошло дальнейшее снижение фрахтовых ставок до уровней, при которых большинство судоходных компаний несли убытки. Вместе с тем низкие фрахтовые ставки помогали импортерам и экспортерам снижать транзакционные издержки, что важно с точки зрения содействия оживлению мировой торговли.

Поскольку объемы грузовых перевозок продолжают увеличиваться, все более важное место при обсуждении стратегических проблем глобализации, торговли и развития, экологической устойчивости, энергетической безопасности и изменения климата занимает вопрос о том, как обеспечить долговременную устойчивость такого роста. С учетом этих новых реалий в *Обзоре морского транспорта* за текущий год рассматривается целый ряд актуальных в этой связи проблем и в него включена отдельная глава, посвященная устойчивым грузовым перевозкам. В этой главе освещаются вопросы влияния грузовых перевозок, например, на окружающую среду, здоровье человека и климат, и в этой связи подчеркивается необходимость сокращения потребления энергии и выбросов в данном секторе.

Если сидеть сложа руки, такие нерациональные тенденции по всей вероятности будут усиливаться, создавая все больше возможностей для глобальных энергетических и экологических кризисов и ставя под угрозу продвижение по пути устойчивого развития и роста. Меры, призванные содействовать переходу к устойчивым грузовым перевозкам, помогут повышать энергоэффективность сектора, сокращать его сильную зависимость от нефти и ограничивать масштабы воздействия на окружающую среду и процессы изменения климата. В этой связи серьезными задачами, особенно для развивающихся стран, являются разработка эффективной политики и мер, в том числе в целях смягчения последствий изменения климата и в целях адаптации, и обеспечение необходимого финансирования. Правительства и предприятия отрасли все в большей степени отдают себе отчет в необходимости внимательного учета критериев устойчивости в рамках планов и политики в области перевозок, и следует надеяться, что выходящий в этом году *Обзор морского транспорта* поможет директивным органам в работе по дальнейшему внедрению систем устойчивых грузовых перевозок.



Супачай Паничпакди  
Генеральный секретарь ЮНКТАД

## РЕЗЮМЕ

### Объемы морских перевозок достигают 8,7 млрд. тонн

Параллельно с ростом мировой экономики и глобальной торговли товарами в 2011 году продолжали увеличиваться и объемы международных морских перевозок, хотя и медленнее, чем в 2010 году. Благодаря активному расширению контейнерных и балкерных перевозок мировой объем морских перевозок увеличился в 2011 году на 4%, в результате чего общемировой объем погруженных товаров достиг 8,7 млрд. т.

Помимо кризиса суверенного долга в Европе и других трудностей, с которыми сталкиваются развитые страны, мировая динамика роста омрачалась рядом других факторов. В их числе следует назвать возросшие глобальные финансовые риски, общественно-политические волнения в Северной Африке и Западной Азии, стихийные бедствия в Японии и Таиланде, дезорганизовавшие функционирование региональных и глобальных цепей поставок, рост и неустойчивость цен на нефть, влияние принимаемых во многих странах мер жесткой экономии, затухание стимулирующего эффекта программ 2010 года и нарастание геополитической напряженности. Многие из перечисленных факторов сохраняли актуальность в 2012 году и в зависимости от дальнейшего развития ситуации могут кардинально повлиять на перспективы расширения глобальной экономики и торговли и динамику международных морских перевозок.

### Всего за четыре года мировой флот вырос на 37%

После финансово-экономического кризиса 2008 года прошло более трех лет и в 2011 году мировой флот продолжал увеличиваться, причем в январе 2012 года его суммарный дедвейт превысил отметку в 1,5 млрд. т, что означает увеличение всего за четыре года более чем на 37%. В то же время в условиях продолжающегося спуска на воду новых

судов и резкого сокращения новых заказов после экономического кризиса общемировой портфель заказов сократился за тот же период на одну треть. В значительной мере продолжая выполнять заказы, размещенные до начала экономического кризиса, крупнейшие судостроительные компании неохотно идут на аннулирование заказов или перенос сроков поставки. Более 93% тоннажа, сданного в эксплуатацию в 2011 году, было построено на судостроительных верфях Китая, Японии и Республики Корея, что позволяло поддерживать высокий уровень занятости на этих предприятиях. Возникшее в результате избыточное предложение судов создает для судовладельцев серьезные трудности.

Развивающиеся страны продолжают расширять свою долю рынка в различных морских секторах, в том числе в сегментах судостроения, владения судами, их регистрации, эксплуатации и сдачи на слом, а также комплектования экипажей судов. Треть мирового флота, принадлежит судовладельцам из развивающихся стран, там же размещаются и 12 из 20 крупнейших операторов контейнерных перевозок. Почти 42% мирового флота зарегистрировано в Панаме, Либерии, на Маршалловых Островах, а более 92% работ по разборке судов в 2011 году осуществлялось на предприятиях Индии, Китая, Бангладеш и Пакистана.

### Сообщают, что фрахтовые ставки не приносят прибыли перевозчикам

В 2011 году и в начале 2012 года фрахтовые ставки нередко находились на уровнях, убыточных для судовладельцев. О значительном снижении фрахтовых ставок сообщалось в сегментах балкерных, наливных и контейнерных грузов. Одним из факторов, обусловивших снижение фрахтовых ставок, оставалось избыточное предложение судов. Операторы судов предпринимали попытки экономии затрат за счет увеличения эффекта масштаба, вкладывая в танкерном и балкерном сегментах рынка средства в постройку судов большой вместимости.

На протяжении нескольких месяцев суточные доходы от крупных судов класса "кейпсайз" были ниже доходности значительно меньших по размеру судов класса "хендисайз". Если суда меньших размеров можно эксплуатировать более гибко, поскольку они способны заходить в различные порты, крупные суда вынуждены курсировать на маршрутах между крупнейшими торговыми центрами мира, где наблюдаются и падение деловой активности, и рост избыточного предложения имеющегося тоннажа.

В развивающихся странах Азии и Американского континента продолжается процесс снижения доли затрат на перевозки в процентах от стоимости импортированных товаров, и эти издержки приближаются к уровню развитых стран.

### **Грузооборот контейнерных портов возрос на 5,9%**

Грузопотоки, проходящие через контейнерные порты мира, возросли в 2011 году, по оценкам, на 5,9%, достигнув в 20-футовом эквиваленте рекордной отметки 572,8 млн. ДЭФ. При этом увеличение было меньше роста на 14,5%, зарегистрированного в 2010 году, когда происходило резкое восстановление объемов перевозок после спада 2009 года. Порты континентальной части Китая, которые используются многими изготовителями промышленной продукции и положение которых отчасти является показателем общемирового спроса на полуфабрикаты и готовую промышленную продукцию, сохранили свою долю в размере 24,2% от общемирового грузооборота контейнерных портов.

Динамика рассчитываемого ЮНКТАД индекса обслуживания линейным судоходством (ИОЛС) и его компонентов демонстрировала продолжение в 2012 году развития тенденции к эксплуатации более крупных судов меньшим числом компаний. За период с 2011 по 2012 год число таких компаний в расчете на одну страну уменьшилось на 4,5%, средний же размер крупнейших контейнеровозов увеличились на 11,5%. Прямыми маршрутами линейного судоходства были связаны лишь 17,7% пар стран; в случае остальных пар стран

требовалось использование как минимум одного перевалочного порта.

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

К числу важных вопросов относится недавнее принятие поправок к Протоколу 1996 года к Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям (Протоколу ОМТ 1996 года), а также целый ряд изменений в области регулирования, касающихся обеспечения безопасности морских перевозок и цепей поставок товаров, безопасности на море и природоохранных вопросов. В числе мер в области регулирования следует упомянуть комплекс технических и эксплуатационных мер по повышению энергоэффективности и сокращению выбросов парниковых газов (ПГ) от международного судоходства, который был принят под эгидой Международной морской организации (ИМО) в июле 2011 года и, как ожидается, вступит в силу 1 января 2013 года. Кроме того, в ИМО в марте 2012 года в интересах содействия осуществлению этих новых обязательных мер было принято четыре руководства. Продолжалось обсуждение вопроса о возможном принятии рыночных мер в целях сокращения выбросов ПГ от международного судоходства, и здесь по-прежнему отмечаются разногласия. В отношении ответственности и компенсации в связи с загрязнением нефтью с судов в новом докладе ЮНКТАД проводится обзор международных правовых рамок, а также содержится ряд рекомендаций в отношении разработки политики на уровне стран.

В рамках Всемирной торговой организации (ВТО) продолжались переговоры по заключению будущего соглашения об упрощении процедур торговли. По мере продвижения работы по согласованию проекта переговорного текста высказывается мысль, что это соглашение, возможно, будет заключено раньше договоренностей в других областях переговоров Дохинского раунда развития.

### **Особая тема: растущая озабоченность в отношении устойчивых грузовых перевозок**

Широко признается важное значение сектора перевозок грузов как одного из содействующих развитию торговли элементов, двигателя роста и фактора социального развития. Однако предметом озабоченности являются и порождаемые деятельностью в этом секторе отрицательные последствия для окружающей среды, здоровья человека и климата.

В целом транспорт потребляет свыше 50% от общемирового объема жидких ископаемых видов топлива; согласно прогнозам, темпы роста в секторе в период с 2008 года по 2035 год составят 1,4% в год и на его долю придется 82% от совокупного прироста потребления жидкого топлива. Спрос на энергоресурсы, потребляемые коммерческими грузовыми транспортными средствами – грузовыми автомобилями, самолетами, судами и поездами – под влиянием экономического роста, в частности в развивающихся странах, увеличится за период 2010–2040 годов более чем на 70%. В то же время на сектор перевозок

приходится около 13% от общемирового объема выбросов парниковых газов (ПГ), из которых 5,5% связаны с грузовыми перевозками. С транспортом связано почти 25% общемировых выбросов двуокиси углерода (CO<sub>2</sub>), и, как ожидается, за период 2005–2030 годов их объем возрастет во всем мире на 57% (увеличение на 1,7% в год).

При бесконтрольном развитии эти неприемлемые тенденции, по всей вероятности, будут усиливаться и в принципе могут выливаться в глобальные энергетические и экологические кризисы и подрывать любой прогресс в области устойчивого развития и роста мировой экономики. Императивы устойчивости в секторе грузовых перевозок обуславливают необходимость сокращения в данном секторе энергопотребления и выбросов, в том числе ПГ и загрязнителей воздуха. Правительства и предприятия отрасли начинают учитывать критерии устойчивости в своих планах, политике и программах; однако эффективное и полное решение задач обеспечения устойчивости данного сектора является пока делом будущего.

# РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

*Параллельно с ростом мировой экономики и глобальной торговли товарами в 2011 году продолжали увеличиваться и объемы международных морских перевозок, хотя и медленнее, чем в 2010 году. Благодаря активному расширению контейнерных и балкерных перевозок мировой объем морских перевозок увеличился в 2011 году на 4%, в результате чего общемировой объем погруженных товаров достиг 8,7 млрд. т. Помимо кризиса суверенного долга в Европе и других трудностей, с которыми сталкиваются передовые страны, мировая динамика роста омрачалась рядом других факторов. В их числе следует назвать возросшие глобальные финансовые риски, общественно-политические волнения в Северной Африке и Западной Азии, стихийные бедствия в Японии и Таиланде, дезорганизовавшие функционирование региональных и глобальных цепей поставок, рост и неустойчивость цен на нефть, меры жесткой экономии, затухание стимулирующего эффекта программ 2010 года и геополитическую напряженность в районе Ормузского пролива. Многие из этих факторов сохраняли свою актуальность в 2012 году, и в зависимости от того, как ситуация будет развиваться в дальнейшем, они могут кардинально повлиять на глобальные перспективы экономического развития и расширения торговли.*

*Настоящая глава охватывает период с января 2011 года по июнь 2012 года и в тех случаях, когда это возможно, до октября 2012 года. В разделе А говорится об общей динамике глобальной экономики и мировой товарной торговли. В разделе В рассматриваются изменения объемов международных морских перевозок и анализируются наметившиеся тенденции в тех секторах и видах экономической деятельности, где генерируется спрос на услуги морского транспорта, включая нефтегазовую и горнодобывающую промышленность, сельское хозяйство и черную металлургию. В разделе С особо выделяется ряд тенденций, которые в настоящее время преобразуют общую картину международного судоходства и морских перевозок, при этом главное внимание уделяется изменению климата, сдвигам в системе глобального экономического влияния, изменениям в структуре перевозок и росту цен на бункерное топливо и эксплуатационных издержек.*

## А. МИРОВОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ<sup>1</sup>

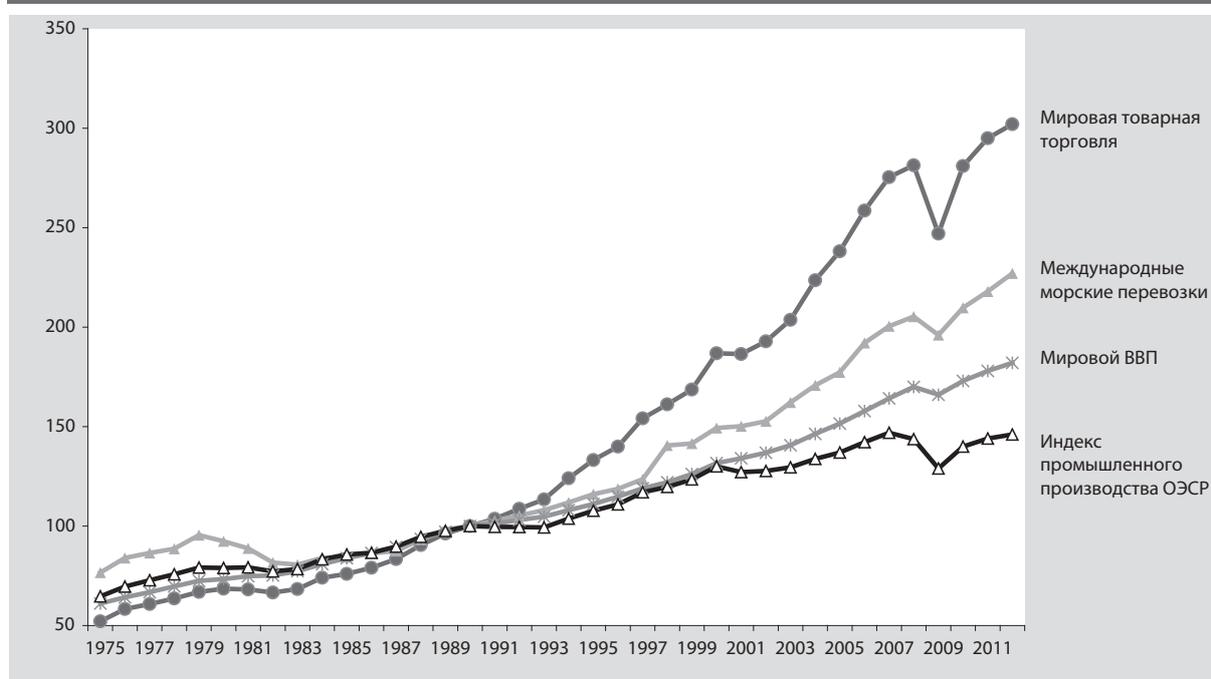
### 1. Мировой экономический рост<sup>2</sup>

В 2011 году развитие мировой экономики потеряло темп и валовой внутренний продукт (ВВП) увеличился на 2,7% против 4,1% в 2010 году. Помимо кризиса суверенного долга в Европе, медленного оживления экономики Соединенных Штатов Америки и других трудностей, с которыми сталкиваются передовые страны, на общую динамику глобального роста отрицательно влиял и ряд других факторов. В их числе, в частности, можно назвать возросшие глобальные финансовые риски, политическую и социальную нестабильность в Северной Африке и Западной Азии, стихийные бедствия в Японии и Таиланде, дезорганизовавшие каналы снабжения на региональном и глобальном уровнях, растущие

и нестабильные цены на нефть, меры жесткой экономии, затухание стимулирующего эффекта программ 2010 года и геополитическую напряженность в районе Ормузского пролива. Многие из этих факторов сохраняли свою актуальность в 2012 году, и в зависимости от того, как ситуация будет развиваться в дальнейшем, они могут кардинально повлиять на глобальные перспективы экономического развития и расширения торговли.

Как показано на диаграмме 1.1, в 2011 году сохранялась синхронизация изменений общемировых показателей ВВП, промышленного производства, торговли товарами и морских перевозок. За год темпы роста промышленного производства в странах Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) замедлились и составили всего 2,1% против 8,5% в 2010 году. Япония потеряла более 2% промышленного производства из-за совокупных последствий землетрясения, цунами и аварии на атомной

Диаграмма 1.1. Индексы промышленного производства ОЭСР, мирового ВВП, мировой товарной торговли и международных морских перевозок (1975–2012 годы) (1990 год = 100)



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе OECD Main Economic Indicators, May 2012; Доклада ЮНКТАД о торговле и развитии, 2012 год; публикуемого ЮНКТАД *Обзора морского транспорта* (различные выпуски); World Trade Organization (table A1a); а также пресс-релиза 658 Всемирной торговой организации (ВТО) за апрель 2012 года: "World Trade 2011, Prospects for 2012". Индекс морских перевозок за 2012 год рассчитан на основе прогнозов темпов роста, опубликованных фирмой "Кларксон ресерч сервисез" в издании "Shipping Review & Outlook" весной 2012 года.

электростанции, обрушившихся на страну в марте 2011 года, а также из-за сбоев в системе снабжения, вызванных наводнением в Таиланде в ноябре 2011 года.

Замедление темпов роста промышленной активности вызывалось и проведением во многих развивающихся странах более жесткой денежно-кредитной политики. Так, например, в Китае объем промышленного производства возрос почти на 14% после роста на 16% в 2010 году. Промышленное производство росло и в Бразилии, Индии и Российской Федерации, хотя и медленнее, чем в 2010 году. Наводнение

в Таиланде сильно ударило по промышленному производству страны, сократившемуся в октябре и ноябре указанного года на 48%, и из-за перебоев в снабжении привело к снижению объемов производства продукции в Сингапуре, Гонконге (Китай), Малайзии и Китайской провинции Тайвань.

В таблице 1.1 представлены данные о годовых темпах роста ВВП за период 2008–2011 годов и дается прогноз на 2012 год. При замедлении роста в развитых странах в 2011 году развивающиеся страны продолжали выступать локомотивом мировой экономики, и на них

**Таблица 1.1. Мировой экономический рост, 1991–2012 годы<sup>a</sup> (годовое изменение в процентах)**

Регион/страна	1991–2004 годы (в среднем) <sup>a</sup>	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год <sup>b</sup>	2012 год <sup>b</sup>
<b>ВСЕ СТРАНЫ МИРА</b>	2,9	1,5	-2,3	4,1	2,7	2,3
<b>Развитые страны</b>	2,6	0,0	-3,9	2,8	1,4	1,1
<b>в том числе:</b>						
<b>Соединенные Штаты Америки</b>	3,4	-0,4	-3,5	3,0	1,7	2,0
<b>Япония</b>	1,0	-1,0	-5,5	4,4	-0,7	2,2
<b>Европейский союз (27)</b>	2,3	0,3	-4,4	2,1	1,5	-0,3
<b>в том числе:</b>						
<b>Германия</b>	1,5	1,1	-5,1	3,7	3,0	0,9
<b>Франция</b>	2,0	-0,1	-3,1	1,7	1,7	0,3
<b>Италия</b>	1,6	-1,2	-5,5	1,8	0,4	-1,9
<b>Соединенное Королевство</b>	3,1	-1,1	-4,4	2,1	0,7	-0,6
<b>Развивающиеся страны</b>	4,7	5,3	2,4	7,5	5,9	4,9
<b>в том числе:</b>						
<b>Африка</b>	3,2	4,8	0,9	4,5	2,5	4,1
<b>Южная Африка</b>	2,5	3,6	-1,7	2,8	3,1	2,7
<b>Азия</b>	5,9	5,9	4,1	8,4	6,8	5,5
<b>Ассоциация государств Юго-Восточной Азии</b>	4,9	4,0	1,3	8,0	4,5	4,9
<b>Китай</b>	9,9	9,6	9,2	10,4	9,2	7,9
<b>Индия</b>	5,9	7,5	7,0	9,0	7,0	6,0
<b>Республика Корея</b>	5,0	2,3	0,3	6,2	3,6	3,3
<b>Латинская Америка и Карибский бассейн</b>	2,7	4,0	-2,0	6,0	4,3	3,4
<b>Бразилия</b>	2,6	5,2	-0,3	7,5	2,7	2,0
<b>Наименее развитые страны (НРС)</b>	5,2	7,7	5,0	5,8	4,0	4,1
<b>Страны с переходной экономикой</b>		5,2	-6,5	4,2	4,5	4,3
<b>в том числе:</b>						
<b>Российская Федерация</b>		5,2	-7,8	4,0	4,3	4,7

Источник: ЮНКТАД, "Доклад о торговле и развитии, 2012 год", таблица 1.1 "Рост мирового производства, 2004–2012 годы".

<sup>a</sup> Среднее изменение в процентах.

<sup>b</sup> Прогноз.

приходится все более значительная доля общемирового ВВП. По оценкам ЮНКТАД, их доля мирового ВВП (в неизменных ценах 2005 года) возросла с 21,6% в 1980 году до 32,6% в 2010 году<sup>3</sup>. В 2011 году в Китае сохранялись высокие темпы роста, которые, правда, снизились до 9,2%. Однако эта страна по-прежнему выступает движущей силой роста в регионе: с одной стороны, увеличивается средний класс и правительство проводит политику поощрения роста частного потребления; с другой стороны, по мере повышения степени обработки выпускаемой продукции в Китае компании, выпускающие более дешевую продукцию, перебазируют производство в другие страны с низким уровнем заработной платы, например в Бангладеш и Вьетнам<sup>4</sup>.

В странах Латинской Америки в 2011 году наблюдалось замедление темпов роста, отражавшее прекращение действия мер стимулирования, вялую динамику роста в Европе и неуверенное оживление в экономике Соединенных Штатов. В Африке рост тормозился беспокойной ситуацией на севере континента и его динамика по-прежнему уязвима к воздействию факторов политической нестабильности, сильных колебаний цен на сырьевые товары и возможных засух. Вместе с тем возможно улучшение перспектив региона благодаря открытию новых месторождений газа в Танзании и Мозамбике и перспективных залежей нефти в Кении и Западной Африке<sup>5</sup>. В наименее развитых странах (НРС) темпы экономического роста составили в 2011 году 4% против 5,8% в 2010 году, что отчасти вызывалось снижением общемирового спроса и замедлением темпов роста экономики Китая. В странах с переходной экономикой темпы роста в 2011 году составили 4,5%, в основном благодаря повышению цен на сырье, увеличению государственных расходов на развитие инфраструктуры и хорошим показателям сельскохозяйственного производства.

Динамика развития мировой экономики в 2011 году наглядно показывала сохранение сильной взаимосвязанности экономики различных стран и в известной степени снижала убедительность аргументов в пользу потенциальной расстыковки тенденций роста

развитых и развивающихся стран. Со второго квартала 2011 году началось замедление темпов экономического роста в большинстве развивающихся стран и стран с переходной экономикой, которое наводит на мысль о том, что эти страны отнюдь не избавлены от проблем, с которыми сталкиваются передовые страны, и что их экономика остается уязвимой к влиянию эффекта расползания негативных тенденций через различные каналы, в том числе через торговлю, цепи снабжения и глобальную финансовую систему. Если говорить о прогнозах на будущее, то полагают, что в 2012 году произойдет дальнейшее замедление темпов общемирового экономического роста. Степень неопределенности этого прогноза довольно высока, и нельзя исключать опасности его коррекции в сторону понижения. Потенциальное обострение долговой ситуации в Европе по-прежнему является серьезным источником беспокойства, несмотря на усилия, прилагаемые, с тем чтобы обуздать кризис и не допустить его расползания; так, например, можно упомянуть увеличение объявленных взносов в Международный валютный фонд (МВФ), с тем чтобы довести его ресурсы до уровня выше 1 трлн. долл.<sup>6</sup> Для сравнения, МВФ предоставил Греции в мае 2010 году и апреле 2012 года средства в размере соответственно 30 млрд. евро и 28 млрд. евро<sup>7</sup>.

Беспокойство вызывает и динамика цен на нефть, поскольку устойчиво высокие и нестабильные цены на нефть могут затормозить глобальный спрос. В 2011 году, несмотря на поставки из стратегических запасов стран – членов Международного энергетического агентства (МЭА), цены на нефть выросли более чем на 40% и в среднем составили 112 долл. за баррель. Повышение средних цен на нефть за 2011 год на 32 долл. означало чистый трансферт 450 млрд. долл. из импортирующих нефть стран в страны, являющиеся ее экспортерами<sup>8</sup>. По оценкам МВФ, вызванное санкциями снижение поставок нефти из Исламской Республики Иран может привести к тому, что вначале цены на мировом рынке вырастут на 20–30%, если дефицит не будет восполнен другими производителями<sup>9</sup>. В условиях довольно вялой общемировой экономической конъюнктуры 50-процентное повышение цен на нефть на протяжении предстоящих двух лет

может, по мнению МВФ, привести к снижению темпов экономического роста примерно на 0,5–1%<sup>10</sup>.

## 2. Мировая торговля товарами

Параллельно с динамикой мировой экономики темпы роста физического объема торговли товарами (т.е. объема торговли в реальном выражении с коррекцией на инфляцию и колебания обменных курсов) в 2011 году постепенно замедлялись и в целом за год составили 5,9%, что означает резкое падение с уровня 13,9% в 2010 году. Помимо ухудшения общемировой экономической ситуации, особенно сильно на торговле в 2011 году сказались стихийные бедствия, дезорганизовавшие каналы снабжения и производства в Японии и Таиланде, гражданские волнения в Северной Африке и нарушение системы поставок нефти из Ливии. При этом благодаря высоким ценам на сырьевые товары

стоимостной объем мирового экспорта товаров увеличился на 19% и достиг 18,2 трлн. долл., что означает некоторое замедление темпов роста по сравнению с 22% в 2010 году<sup>11</sup>.

Показатели развитых стран оказались лучше ожидавшихся, и экспорт возрос на 5,1% благодаря энергичному и быстрому росту объема экспорта в Соединенных Штатах (7,2%) и Европейском союзе (6%). В то же время экспорт из Японии сократился на 0,4%.

Экспорт из развивающихся стран вырос на 7%, в первую очередь в результате увеличения экспорта из Азии (на 4,5%), и в частности Индии (13,7%), Китая (12,8%) и Республики Корея (11,2%). В Таиланде экспорт сократился из-за наводнения в ноябре 2011 года, а экспорт из Африки снизился на 5,1%, в частности из-за падения отгрузок нефти из Ливии на 75%<sup>12</sup>.

Снижение спроса и вялая в целом динамика роста в передовых странах обернулись ухудшением показателей импорта в развитые

Таблица 1.2. Рост физического объема<sup>a</sup> товарной торговли по группам стран и географическим регионам, 2008–2011 годы (годовое изменение в процентах)

Экспорт				Страны/регионы	Импорт			
2008 год	2009 год	2010 год	2011 год		2008 год	2009 год	2010 год	2011 год
2,4	-13,1	13,9	5,9	<b>ВСЕ СТРАНЫ МИРА</b>	2,5	-13,4	14,1	5,0
2,5	-15,2	13,2	5,1	<b>Развитые страны</b>	-0,2	-14,5	11,0	3,5
в том числе:								
2,3	-24,9	27,5	-0,4	Япония	-0,6	-12,4	10,1	1,9
5,5	-14,9	15,3	7,2	Соединенные Штаты	-3,7	-16,4	14,8	3,7
2,4	-14,3	12,0	6,0	Европейский союз (27)	0,8	-14,2	10,0	3,2
3,2	-9,7	15,4	7,0	<b>Развивающиеся страны</b>	6,6	-9,9	19,2	6,2
в том числе:								
-3,1	-9,7	8,7	-5,1	Африка	10,6	-3,9	7,1	3,9
-0,3	-11,0	10,3	3,4	Латинская Америка и Карибский бассейн	8,5	-17,9	23,3	7,1
1,6	-10,9	18,8	4,5	<b>Азия</b>	8,0	-16,3	21,9	6,1
в том числе:								
1,8	-10,9	18,8	4,5	Ассоциация государств Юго-Восточной Азии	8	-16,3	21,9	6,1
10,6	-13,9	29,0	12,8	Китай	2,3	-1,8	30,8	10,6
16,8	-6,6	5,9	13,7	Индия	29,7	-0,8	13,8	5,3
8,8	2,6	15,3	11,2	Республика Корея	0,7	-2,7	17,4	6,7
-0,2	-14,4	11,5	6,0	<b>Страны с переходной экономикой</b>	15,5	-28,6	15,5	17,0

Источники: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе Статистического справочника ЮНКТАД и Доклада о торговле и развитии, 2012 год.

<sup>a</sup> Данные о физическом объеме торговли получены на основе показателей стоимостного объема международной товарной торговли, дефлированных с помощью рассчитываемых ЮНКТАД индексов стоимости единицы продукции.

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

Годы	Нефтяные грузы	Основные массовые грузы <sup>а</sup>	Прочие 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	2 796	2 477	3 475	8 748

*Источник:* Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных, полученных от представляющих отчетность стран и опубликованных на соответствующих веб-сайтах государственных органов и портовых организаций, а также данных из специализированных источников. Данные за период с 2006 года пересмотрены и обновлены в свете улучшенной отчетности, включая более свежие цифры и более полную информацию о распределении по видам грузов. Цифры за 2011 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 издания Dry Bulk Trade Outlook, публикуемого "Кларксон ресерч сервисез".

страны. В 2011 году темпы роста импорта составили лишь 3,5%, резко понизившись с 11% в 2010 году. Самые низкие темпы роста были отмечены в Японии (1,9%), за которой следовали Европейский союз (3,2%) и Соединенные Штаты (3,7%).

Импорт в развивающиеся страны расширился гораздо более высокими темпами, составившими 6,2%, при этом экспортирующие ресурсы страны пользовались благоприятной конъюнктурой цен на сырье. Объемы импорта в Латинскую Америку и Африку увеличились соответственно на 7,1% и 3,9%. Особняком стоит наблюдающаяся в последнее время тенденция к сокращению обычно крупного положительного сальдо торгового баланса Японии и Китая, и этот процесс меняет торговый ландшафт и представляет собой отрадное явление, поскольку, возможно, появляются основания говорить о перебалансировке мировой экономики (см. таблицу 1.2)<sup>13</sup>.

На будущее ВТО прогнозирует дальнейшее замедление темпов роста товарооборота, и, как ожидается, общемировой физический объем товарной торговли возрастет в 2012 году всего на 2,5%, что гораздо ниже среднего уровня за период 1990–2008 годов, который составил 6%.

Помимо существующих в мировой экономике факторов неопределенности, перспективы развития товарной торговли омрачаются опасностью нехватки средств для финансирования торговли<sup>14</sup>. В докладе, подготовленном Международной торговой палатой (МТП) и МВФ, перспективы торгового финансирования на 2012 год оцениваются весьма пессимистически<sup>15</sup>. В ходе проводившегося при подготовке этого доклада обследования более половины респондентов указали, что они ожидают улучшения положения в области финансирования торговли в Азии, и лишь 16% из них оптимистично оценивали динамику финансирования торговли в Европе<sup>16</sup>.

В существующей сложной экономической обстановке и из-за отсутствия прогресса в вопросе принятия многосторонней торговой системы в рамках Дохинского раунда переговоров ВТО неопределенность возрастает и в результате резкого всплеска протекционистских мер. На проходившей в ноябре 2011 года встрече стран – членов "двадцатки" участники подчеркнули свою приверженность принципам свободной торговли и многосторонней торговой системы<sup>17</sup>. Однако за период с середины октября 2011 года зафиксировано принятие

124 новых ограничительных мер, которые затрагивают около 1,1% товарного импорта из стран "двадцатки", или 0,9% общемирового импорта<sup>18</sup>. В частности, речь идет об ответных мерах по защите торговли, повышении тарифных ставок, лицензировании импорта и таможенном контроле<sup>19</sup>.

## **В. МИРОВЫЕ МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ<sup>20</sup>**

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

Судя по предварительным данным, в 2011 году мировые морские перевозки уверенно расширялись и их совокупный объем, увеличившись на 4%, достиг рекордной отметки 8,7 млрд. т (таблица 1.3 и 1.4, а также диаграмма 1.2). Такое расширение было вызвано быстрым ростом объемов перевозок сухих грузов (на 5,6%) в результате энергичного увеличения контейнерных перевозок и перевозок основных массовых грузов соответственно на 8,6% (в тоннах) и на 5,4%.

В 2011 году основу контейнерных грузопотоков составляли перевозки по несухопутным маршрутам, поскольку Соединенные Штаты и Европа оставались в тисках вялого роста и неопределенности, а сегмент сухих массовых грузов прочно удерживал свои позиции, благодаря сохранению импортного спроса на сырье в крупных развивающихся странах, в первую очередь в Индии и Китае. Положение в секторе перевозок пяти основных сухих массовых грузов подкреплялось ростом поставок железной руды (на 6%) для удовлетворения высокого импортного спроса в Китае, на который в 2011 году приходилось около двух третей общемирового объема перевозок железной руды. Объемы перевозок наливных грузов (сырой нефти, нефтепродуктов и сжиженного нефтяного и природного газа) оставались почти на прежнем уровне, увеличившись менее чем на 1% в результате падения объемов перевозок сырой нефти. В общей сложности перевозки нефтепродуктов и газа выросли на 5,1% главным образом благодаря недавнему буму в сегменте перевозок сжиженного природного газа (СПГ).

Как показано в таблицах 1.3 и 1.4, а также на диаграмме 1.2, где представлена динамика общемировых морских перевозок в количественном выражении (тоннах), в 2011 году на долю нефти приходилось около одной трети совокупного объема перевозок. В том же году остальные две трети рынка приходились на сухие грузы, включая основные и неосновные сухие массовые грузы и контейнерные и генеральные грузы. В процентах от совокупного объема сухих грузов основные массовые грузы составляли 41,6%, грузы, перевозимые в контейнерах – 23,3% и неосновные массовые грузы – 20,8%. Оставшиеся 14,3% приходились на другие сухие грузы, включая генеральные грузы.

Вместе с тем картина меняется, если посмотреть на удельный вес этих сегментов рынка в стоимостном объеме мировых морских перевозок. Хотя свежих данных, в том числе за 2011 год, мало, имеющиеся оценки за 2007 год, возможно, позволяют получить некоторое представление о распределении мировых морских перевозок по стоимости и провести некоторые сопоставления. В 2007 году выше всего в общемировом объеме перевозок был удельный вес не наливных грузов (нефти и сжиженного газа), а контейнерных перевозок (свыше 50%), что объясняется более высокой стоимостью товаров, перевозимых контейнерами. Перевозки наливных грузов составляли менее 25%, а еще 20% и 6% от стоимостного объема приходились соответственно на генеральные и сухие грузы<sup>21</sup>. Проведенный позднее анализ данных Организации Объединенных Наций за 2008 и 2009 годы свидетельствует об увеличении стоимости сухих массовых грузов, что в значительной мере объясняется высоким импортным спросом на эти сырьевые товары в развивающихся странах с формирующимся рынком, в частности в Китае<sup>22</sup>.

Поскольку на развивающиеся страны приходится все более значительная доля как глобального ВВП, так и общемировой торговли товарами, и при этом неуклонно увеличивается вклад этих стран в динамику роста обоих показателей, растет и их удельный вес в мировых морских перевозках. В 2011 году из общего объема морских перевозок 60% товаров было отгружено из

Таблица 1.4. Мировые морские перевозки в 2006–2011 годах, в разбивке по видам грузов и группам стран

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>млн. т</i>									
Все страны мира	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	8 747,7	1 762,4	1 033,5	5 951,9	8 769,3	1 907,0	1 038,6	5 823,7
Развитые страны	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	2 966,2	123,3	423,3	2 419,5	3 615,3	1 109,6	569,9	1 935,7
Страны с переходной экономикой	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	510,4	138,7	49,7	322,0	154,7	4,2	4,4	146,1
Развивающиеся страны	2006	4 829,5	1 527,5	537,1	2 765,0	3 642,9	643,6	355,1	2 644,3
	2007	5 020,8	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	5 271,2	1 500,3	560,5	3 210,3	4 999,3	793,2	464,3	3 741,8
Африка	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	787,7	344,5	108,9	334,2	371,3	40,1	43,4	287,8
Америка	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	1 260,0	254,0	93,5	912,4	491,5	74,1	79,3	338,1
Азия	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	3 216,4	900,1	357,9	1 958,4	4 122,0	679,0	337,7	3 105,3
Океания	2006	3,8	1,2	0,1	2,5	12,9	0,0	6,7	6,2
	2007	7,1	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	14,5	0,0	3,9	10,6

Таблица 1.4. Мировые морские перевозки в 2006–2011 годах, в разбивке по видам грузов и группам стран (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>									
Все страны мира	2006	100,0	23	12	65	100	25	11	64
	2007	100,0	23	12	66	100	25	11	64
	2008	100,0	22	12	67	100	23	11	65
	2009	100,0	22	12	66	100	24	12	64
	2010	100,0	21	12	67	100	23	12	66
	2011	100,0	20	12	68	100	22	12	66
Развитые страны	2006	32,0	7	37	40	53	66	60	46
	2007	32,5	7	39	40	49	62	58	42
	2008	33,0	7	42	40	48	64	56	41
	2009	32,5	7	41	39	43	60	58	34
	2010	34,1	8	43	41	43	60	53	35
	2011	33,9	7	41	41	41	58	55	33
Страны с переходной экономикой	2006	5,3	7	5	5	1	0	0	1
	2007	5,1	7	4	5	1	0	0	1
	2008	5,2	8	4	5	1	0	0	1
	2009	6,4	8	5	6	1	0	0	2
	2010	6,1	8	5	6	1	0	0	2
	2011	5,8	8	5	5	2	0	0	3
Развивающиеся страны	2006	62,7	86	59	55	46	33	40	52
	2007	62,5	86	57	55	50	37	42	56
	2008	61,8	85	54	56	51	35	44	57
	2009	61,1	85	54	54	56	40	42	64
	2010	59,8	84	52	53	56	40	46	63
	2011	60,3	85	54	54	57	42	45	64
Африка	2006	9,4	20	9	6	4	2	4	5
	2007	9,1	20	9	5	5	2	5	6
	2008	9,3	21	9	6	5	2	5	5
	2009	9,0	21	9	5	5	2	4	6
	2010	9,0	20	9	6	5	2	4	6
	2011	9,0	20	11	6	4	2	4	5
Америка	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	14,4	14,4	9,0	15,3	5,6	3,9	7,6	5,8
Азия	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	36,8	51,1	34,6	32,9	47,0	35,6	32,5	53,3
Океания	2006	0,0	0,1	0,01	0,0	0,2	–	0,7	0,1
	2007	0,1	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	0,02	0,1	0,2	–	0,4	0,2
	2011	0,1	0,1	0,02	0,1	0,2	–	0,4	0,2

*Источник:* Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных, полученных от представляющих отчетность стран и опубликованных на соответствующих веб-сайтах государственных органов и портовых организаций, а также данных из специализированных источников. Данные за период с 2006 года пересмотрены и обновлены в свете улучшенной отчетности, включая более свежие цифры и более полную информацию о распределении по видам грузов. Цифры за 2011 год представляют собой оценки, основанные на предварительной информации или на показателях последнего года, за который имеются данные.

развивающихся стран и 57% – доставлено на их территорию (диаграмма 1.3 а)). Как показано на диаграмме 1.3 b), теперь развивающиеся страны играют важную роль на мировом рынке и как экспортеры, и как импортеры, поразительным образом оставив в прошлом прежние стереотипные представления о них, как о районах погрузки высокообъемных грузов (главным образом, высокообъемных сырьевых материалов и ресурсов). В случае развитых стран импорт превышает экспорт и их доли в общей сложности составляют соответственно 41% и 34%. Остальная часть перевозок по-прежнему приходится на страны с переходной экономикой, и их совокупные долевые показатели экспортных и импортных морских перевозок равняются соответственно 6,2% и 2%. В региональном разрезе Азия сохраняет свои ведущие позиции и продолжает вносить весомый вклад в мировые морские перевозки, при этом ее доля погруженных товаров составила 39%, а разгруженных товаров достигла 56% (диаграмма 1.3 с)).

Согласно прогнозу компании "Кларксон ресерч сервисез", среднегодовые темпы роста объема мировых морских перевозок составят в 2012 году 4,3%. Однако перспективы уверенного и устойчивого оживления в секторе морских перевозок омрачаются рядом негативных факторов, включая неопределенность, присутствующую в настоящее время в мировой экономике, проблемы безопасности и морское пиратство, ограниченные возможности финансирования торговли и геополитическую напряженность, а также потенциальную возможность увеличения числа торговых ограничений.

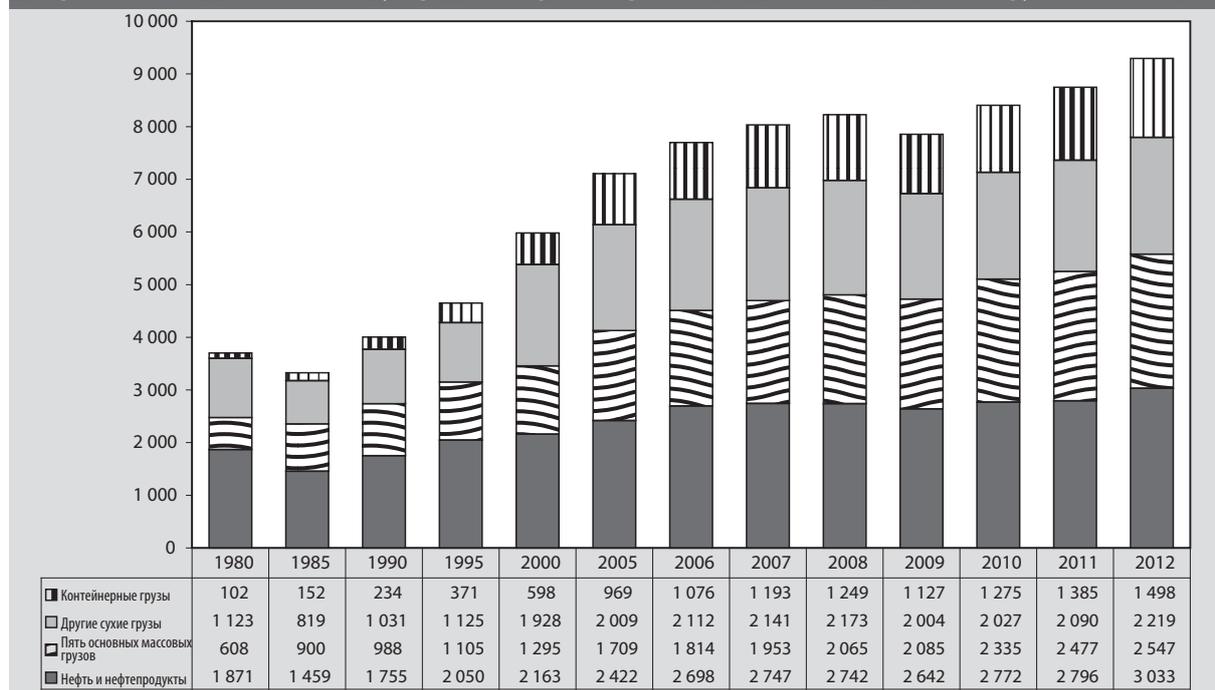
## 2. Объемы морских перевозок в тонно-милях<sup>23</sup>

Единица измерения "тонно-мили" позволяет определить размеры подлинного спроса на услуги морского транспорта и тоннаж, поскольку при этом учитывается фактор расстояния, определяющий наличие судов. В период 1999–2011 годов показатель тонно-миль увеличился по всем категориям грузов и, согласно прогнозам, дополнительно возрастет в 2012 году (таблица 1.5 а), диаграммы 1.4 а) и 1.4 б)). Наиболее внушительным за

этот период был рост по СПГ (258%), затем следовали железная руда (183%), зерно (71%), уголь (67%), нефтепродукты (58%) и сырая нефть (13%). Начиная с 2000 года перевозки железной руды и угля быстро расширялись благодаря резкому росту в Китае спроса на импорт промышленного сырья, необходимого для производства стали. В условиях растущих потребностей Китая в таком сырье еще более настоятельной стала необходимость диверсификации источников поставок с охватом более отдаленных производителей, например в Бразилии, Соединенных Штатах и Южной Африке. Хотя в мировых перевозках железной руды расчетное среднее расстояние маршрута возросло с 5 451 мили в 1998 году до 6 260 миль в 2011 году, ожидается, что объемы перевозок железной руды в тонно-милях будут продолжать расти по мере освоения новых месторождений в Арктике и Западной Африк<sup>24</sup>.

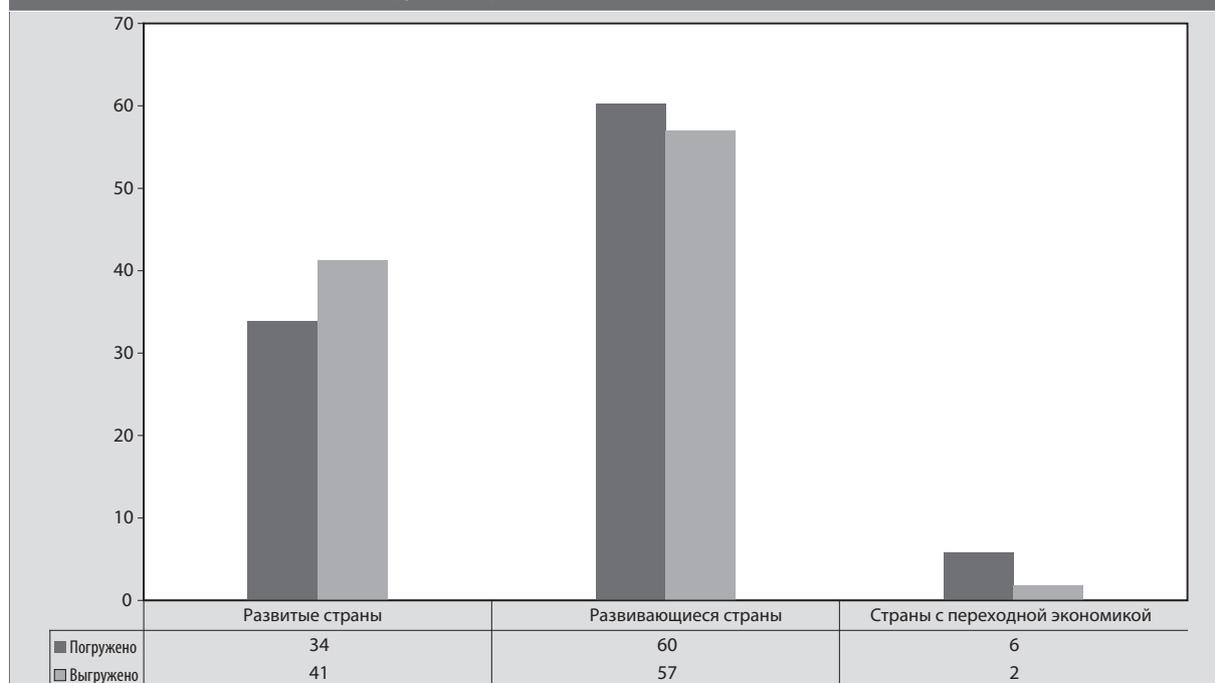
В показателях объемов перевозок энергетического и коксующегося угля в тонно-милях наблюдаются различия как во времени, так и между Атлантическим и Тихоокеанским регионами<sup>25</sup>. В 2011 году произошли изменения в структуре перевозок угля, в результате которых темпы роста выраженных в тонно-милях объемов экспорта по Тихоокеанскому региону снизились на 2%, а по Атлантике впервые с 2006 года рост в пересчете на год составил 12%. Снижение грузооборота в тонно-милях в Тихоокеанском регионе отчасти было вызвано наводнениями в Австралии, из-за которых объемы поставок уменьшились, а цены на уголь поползли вверх<sup>26</sup>. С другой стороны, положительную роль в динамике трансатлантических перевозок играли повышение спроса на энергетический уголь в Европе и увеличение экспорта угля из Соединенных Штатов. Вместе с тем преобладание тихоокеанского сегмента перевозок угля сохраняется в условиях, когда Китай, в частности, превращается в чистого импортера, а индонезийские экспортеры преимущественно ориентируются на удовлетворение этого спроса. Ввиду относительно небольших расстояний между Китаем и Индонезией по сравнению с Соединенными Штатами или Южной Африкой расчетная средняя дальность перевозок снизилась с 4 998 миль в 1998 году до 3 910 миль в 2011 году<sup>27</sup>.

Диаграмма 1.2. Динамика международных морских перевозок, отдельные годы (млн. погруженных тонн)



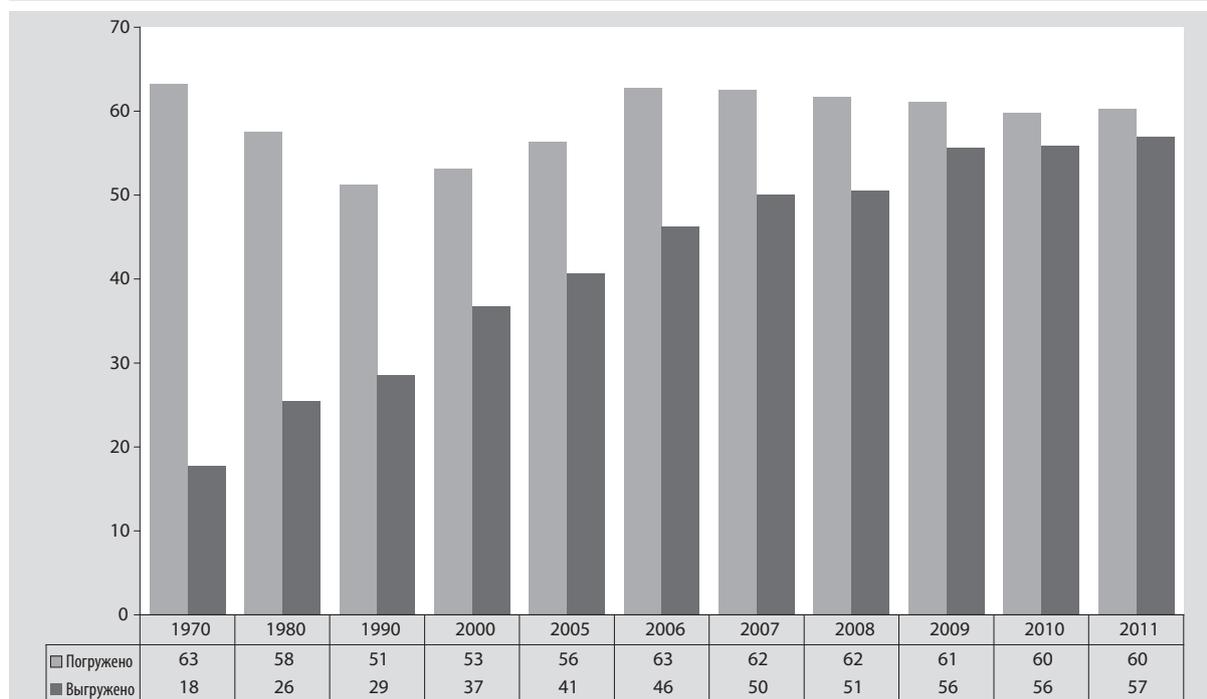
Источник: ЮНКТАД, *Обзор морского транспорта*, различные выпуски. Данные о разбивке по видам сухих грузов за 2006–2012 годы заимствованы из различных выпусков *Shipping Review & Outlook*, издаваемого "Кларксон ресерч сервисез". Данные за 2012 год основаны на прогнозе "Кларксон ресерч", опубликованном в *Shipping Review & Outlook*, весна 2012 года.

Диаграмма 1.3 а) Мировые морские перевозки в разбивке по группам стран, 2011 год (распределение грузов в процентах)



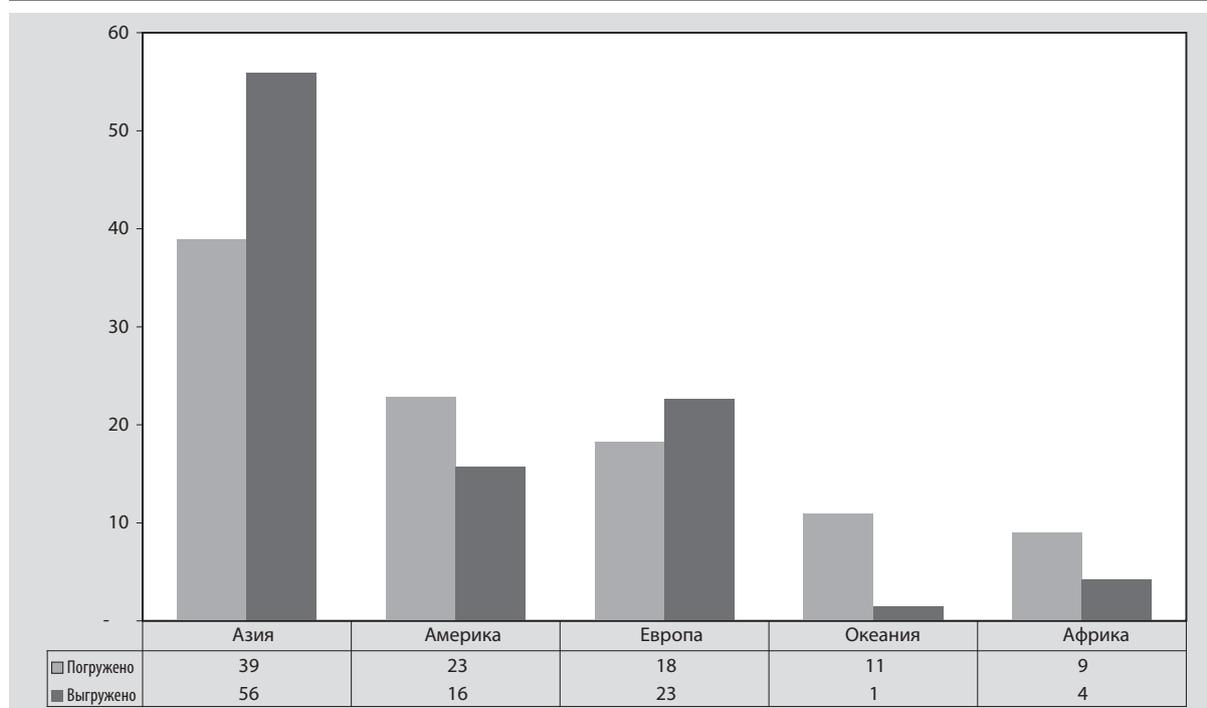
Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных, полученных от представляющих отчетность стран и опубликованных на соответствующих веб-сайтах государственных органов и портовых организаций, а также данных из специализированных источников. Приведенные цифры представляют собой оценки, основанные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

**Диаграмма 1.3 б) Участие развивающихся стран в международных морских перевозках, отдельные годы (доля в процентах от мирового тоннажа)**



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

**Диаграмма 1.3 с) Мировые морские перевозки в разбивке по регионам, 2011 год (распределение грузов в процентах)**



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

Меньше всего вырос выраженный в тонно-милях грузооборот в секторе перевозок продуктов переработки нефти (например, бензина и керосина) и сырой нефти, что объяснялось низкими темпами изменения объемов перевозок сырой нефти на протяжении прошедшего десятилетия. Стратегии диверсификации источников поставки сырой нефти меняют динамику перевозок наливных грузов, и в том числе динамику связанного с этим спроса на тонно-мили. В Китае, где за период 2001–2011 годов импорт сырой нефти увеличился почти в 5 раз, доля тонно-миль поставок из Западной Азии снижается, а из Карибского бассейна – повышается<sup>28</sup>. Доля тонно-миль перевозок сырой нефти из Западной Азии снизилась с 64% в 2001 году до 52% в 2011 году, а доля аналогичных поставок из Карибского бассейна возросла с 1% до 18%<sup>29</sup>. Доля тонно-миль перевозок сырой нефти из Западной Азии в Северную Америку упала с 62% в 2001 году до 53% в 2011 году, однако это снижение компенсировалось ростом показателей Карибского бассейна и Западной Африки<sup>30</sup>. Ожидается, что в 2014 году Китай обгонит Северную Америку по спросу на тонно-мили перевозок сырой нефти<sup>31</sup>.

В 2011 году, несмотря на снижение объема перевозок сырой нефти, дальность маршрутов в некоторых регионах возросла. Например, в Европе поставки сырой нефти из Ливии были замещены отгрузками этого товара по более протяженным маршрутам из Западной Азии, района Черного моря и Западной Африки<sup>32</sup>. Кроме того, танкеры, курсирующие между Западной Азией и Атлантическим побережьем Соединенных Штатов, все чаще избирают более протяженные маршруты, чтобы избежать опасности пиратских захватов у берегов Сомали в Индийском океане<sup>33</sup>.

В сегменте нефтепродуктов на протяжении прошедшего десятилетия также наблюдались более низкие темпы роста показателя тонно-миль перевезенных грузов, поскольку расширение перерабатывающих мощностей в Азии подразумевает снижение необходимости импорта нефтепродуктов из отдаленных источников. Вместе с тем с закрытием трех нефтеперерабатывающих предприятий на восточном побережье Соединенных Штатов, по всей вероятности, в этой стране упадет спрос

на тонно-мили перевозок импортируемой сырой нефти. С другой стороны, это означает, что можно ожидать повышения спроса в Соединенных Штатах на тонно-мили перевозок нефтепродуктов с увеличением объемов импорта из Европы, Индии и Западной Азии. Изменения в секторе нефтепереработки в нефтедобывающих регионах могли бы способствовать смещению более значительной доли перевозок этих товаров от сырой нефти в сторону продуктов ее переработки (например, бензина, керосина и т.д.).

В таблице 1.5 b) приводятся оценочные данные о годовых объемах дедвейтовых тонно-миль, которые рассчитываются путем умножения числа маршрутов между каждым портом на расстояние и дедвейт отдельного судна. Таким образом, в отличие от грузовых тонно-миль показатель дедвейтовых миль характеризует всю работу судна за год, когда оно идет и с грузом, и в балласте. Соответственно, этот показатель неэквивалентен показателю потенциальной провозной способности в тонно-милях, поскольку данные, приведенные в таблице 1.5 b), отражают фактические рейсы и не учитывают неиспользованный тоннаж судов (например, суда на приколе, суда, ожидающие погрузки, или суда, выведенные из эксплуатации). Поэтому приведенные в таблице 1.5 b) данные в тонно-милях дедвейта не дают представления о предложении или использовании судов. Коэффициент соотношения тонно-миль дедвейта и грузовых тонно-миль в 2008–2011 годах составлял около двух, отражая отчасти разницу между этими двумя показателями.

С учетом этих различий представляется, что показанная в таблице 1.5 b) динамика объемов в тонно-милях дедвейта совпадает с тенденциями, характеризующими данные в грузовых тонно-милях, приведенными в таблице 1.5 a). Результаты в тонно-милях дедвейта наглядно показывают последствия спада 2009 года, когда произошло обвальное падение объемов мировых перевозок, а также уверенное восстановление их уровня в период с 2010 года. Быстрое расширение перевозок газа и, конкретнее, резкое увеличение в последнее время перевозок СПГ выступали основными факторами увеличения объемов перевозок в тонно-милях дедвейта в 2010–2011 годах.

Данные таблицы 1.5 b) также демонстрируют относительную устойчивость сектора балкерных перевозок благодаря высокому спросу в странах Азии на такие сырьевые товары, как железная руда и уголь.

### 3. Морские перевозки в разбивке по видам грузов

#### *Наливные грузы*<sup>34</sup>

##### **Добыча и потребление сырой нефти**<sup>35</sup>

В 2011 году мировой объем добычи нефти чуть вырос на 0,7% и достиг 88 млн. баррелей в день. Потребление нефти снизилось на 1,3% в странах ОЭСР, но возросло на 2,8% в развивающихся странах. Примечательно, что в Китае темпы роста потребления нефти, составлявшие в 2006–2010 годах в среднем за год 12%, в 2011 году замедлились, отражая, в частности, влияние проводившейся в стране более жесткой денежно-кредитной и финансово-бюджетной политики.

Мировая добыча нефти выросла в 2011 году на 1,3% и достигла 83,6 млн. баррелей в день, при этом в авангарде роста находятся члены Организации стран – экспортеров нефти (ОПЕК). Поставки из стран, не входящих в ОПЕК, оставались на прежнем уровне, поскольку рост в Соединенных Штатах, Канаде, Российской Федерации и Колумбии компенсировался снижением в Норвегии и Соединенном Королевстве. Обзор основных производителей и потребителей представлен в таблице 1.6.

Последняя информация о бурении скважин позволяет говорить об увеличении поставок нефти в будущем. Операции по бурению скважин активизировались в 2011 году, отчасти в результате выдачи новых разрешений на бурение в Мексиканском заливе. Это произошло после истечения в октябре 2010 года срока моратория, введенного в данном регионе после аварии на нефтяной платформе "Дипуотер хорайзн". Активность в этом секторе также возросла в связи с осуществлением работ по разведке новых месторождений в Бразилии и Гвинейском заливе (Гана, Ангола, Экваториальная Гвинея и Конго) и новых проектах, реализация которых началась в 2011 году.

##### **Отгрузки сырой нефти**

На протяжении последнего десятилетия перевозки сырой нефти росли медленнее, чем объемы перевозок в других сегментах рынка. В период 2000–2011 годов среднегодовые темпы роста перевозок сырой нефти не достигали 1%, а в 2011 году объем перевозок снизился на 1,4%. В 2011 году общемировой объем погруженной сырой нефти составил около 1,8 млрд. т. Крупнейшим районом погрузки оставалась Западная Азия, за которой следовали Африка, развивающиеся страны Американского континента и страны с переходной экономикой. Основными импортерами были в порядке убывания Япония, Северная Америка, Европа и развивающиеся страны Азии.

Структура танкерных перевозок претерпевает изменения в рамках продолжающегося процесса диверсификации источников поставки сырой нефти. По мере открытия новых залежей нефти в различных регионах и появления на рынке новых поставщиков формируется новая карта источников поставки нефти. Основу стратегии диверсификации составляют активные действия Китая по обеспечению источников энергоснабжения путем осуществления инвестиций за границей<sup>36</sup>. В марте 2009 года Китай в обмен на нефть предоставил кредиты в размере до 40 млрд. долл. Российской Федерации, Казахстану, Боливарианской Республике Венесуэла и Бразилии<sup>37</sup>, при этом инвестиции в горнодобывающий сектор стран Африки к югу от Сахары составили около одной трети всех прямых иностранных инвестиций (ПИИ) Китая<sup>38</sup>. В настоящее время китайские нефтяные компании осуществляют более 200 инвестиционных проектов в секторе геологоразведки и добычи в 50 странах<sup>39</sup>. В какой степени от реализации всех возможностей этих проектов выиграет международный рынок танкерных перевозок, по-прежнему неясно, поскольку разрабатываемая Китаем стратегия также направлена на обеспечение того, чтобы к 2015 году половина импортируемой в страну сырой нефти перевозилась на отечественных судах. Рынок трансформируется и под влиянием еще одной тенденции, а именно

падения спроса в Соединенных Штатах, являющихся крупнейшим в мире потребителем нефти, с соответствующей переориентацией грузопотоков на Азию.

Действующие санкции в отношении продажи нефти Исламской Республикой Иран сказываются и на рынке танкерных перевозок, а также выступают дополнительным фактором неопределенности. Санкции непосредственно затрагивают экспорт иранской нефти, а также перевозки нефти через Ормузский пролив. Эскалация геополитической напряженности в этом районе может привести к тому, что пролив будет закрыт для прохода судов, что в свою очередь вызовет нехватку нефти и приведет к повышению цен на нефть до, в принципе, экстремальных уровней, в том числе порядка 200–400 долл.<sup>40</sup>. Несмотря на введение для ряда стран временных изъятий, по-прежнему вызывают озабоченность вероятные тяжелые последствия санкций, в том числе санкций, введенных Европейским союзом. В последнем случае санкции запрещают страховщикам в Европе – морские страховщики в значительной степени базируются в Европе, а не в Соединенных Штатах – выдавать или продлевать страховые полисы для танкеров, используемых для обслуживания нефтяной торговли Исламской Республики Иран. Особенно серьезному давлению подвергаются некоторые ведущие импортеры сырой нефти, которые, возможно, будут вынуждены предоставлять суверенные гарантии для танкеров.

Кроме того, на конъюнктуру в секторе танкерных перевозок влиял рост эксплуатационных издержек в результате повышения цен на нефть и бункерное топливо в 2011 году. Операторам танкеров пришлось снизить скорость судов, для того чтобы оптимизировать потребление топлива и задействовать избыточный тоннаж. В танкерных перевозках эксплуатация судов на пониженных скоростях стала обычной практикой, при этом на большинстве маршрутов скорость составляет в среднем 13 узлов (по сравнению с 14 узлами) и 10–11 узлов, если судно идет в балласте (см. также раздел С).

### **Тенденции в нефтеперерабатывающем секторе и перевозки нефтепродуктов и газа**

В 2011 году общемировая производительность нефтеперерабатывающего сектора чуть возросла на 0,5% и составляла в среднем 75,7 млн. баррелей в день. Падение производства в странах ОЭСР компенсировалось увеличением выпуска продукции в развивающихся странах, в том числе в Китае, Индии и странах Латинской Америки. Пятый раз за шесть лет мировой объем нефтеперерабатывающих мощностей увеличивался быстрее, чем пропускная способность этих предприятий, и темпы роста составили в 2011 году 1,5%. Процесс наращивания мощностей по-прежнему развивается быстрее всего в странах Азиатско-Тихоокеанского региона и Западной Азии.

Нефтеперерабатывающие предприятия в Европе сталкиваются с целым рядом трудностей. К их числу относятся падение спроса в Европе и Соединенных Штатах (крупнейшем рынке сбыта европейского бензина), закрытие семи нефтеперерабатывающих заводов, необходимость поиска альтернативных рынков сбыта европейского бензина в Африке и Западной Азии и нестыковка предложения и спроса, поскольку нефтеперерабатывающие заводы в Европе ориентированы на производство бензина, в то время как глобальный спрос развернут в сторону дизельного топлива. Вместе с тем закрытие нефтеперерабатывающих предприятий в Европе может означать, что в будущем импорт нефтепродуктов в Европу увеличится.

В 2011 году мировой объем перевозок нефтепродуктов и газа, включая СПГ и сжиженный нефтяной газ (ГСН), вырос на 5,1%, составив в общей сложности 1,03 млрд. т. Этот показатель отражает резкое расширение перевозок СПГ. Если исключить перевозки газа и опираться на оценки объемов перевозок СПГ и ГСН, опубликованные компанией "Кларксон ресерч сервисес" ("Shipping Review & Outlook", весна 2012 года), темпы роста будут гораздо скромнее (3,3%). В 2011 году Соединенные Штаты впервые стали чистым экспортером продуктов переработки нефти.

**Таблица 1.5 а) Грузооборот морского транспорта в тонно-милях и в разбивке по видам грузов, 1999–2012 годы (оценка в млрд. тонно-миль)**

Год	Сырая нефть	Нефтепродукты	Перевозки нефти	ГСН	СПГ	Перевозки газа	Железная руда	Уголь	Зерно <sup>а</sup>	Пять основных сухих массовых грузов <sup>б</sup>	Другие сухие грузы	Все грузы
1999	7 761	1 488	<b>9 249</b>	188	267	<b>456</b>	2 338	2 196	1 122	<b>6 046</b>	<b>11 191</b>	<b>26 942</b>
2000	8 014	1 487	<b>9 500</b>	199	317	<b>516</b>	2 620	2 420	1 224	<b>6 649</b>	<b>12 058</b>	<b>28 723</b>
2001	7 778	1 598	<b>9 376</b>	182	341	<b>523</b>	2 698	2 564	1 293	<b>6 922</b>	<b>12 347</b>	<b>29 168</b>
2002	7 553	1 594	<b>9 146</b>	192	360	<b>552</b>	2 956	2 577	1 295	<b>7 212</b>	<b>12 587</b>	<b>29 497</b>
2003	8 025	1 697	<b>9 723</b>	187	399	<b>586</b>	3 148	2 771	1 382	<b>7 710</b>	<b>13 072</b>	<b>31 091</b>
2004	8 550	1 836	<b>10 386</b>	192	429	<b>621</b>	3 667	2 901	1 397	<b>8 424</b>	<b>13 975</b>	<b>33 407</b>
2005	8 643	2 057	<b>10 701</b>	187	444	<b>631</b>	3 900	2 984	1 459	<b>8 819</b>	<b>14 570</b>	<b>34 720</b>
2006	8 875	2 192	<b>11 067</b>	195	537	<b>732</b>	4 413	3 103	1 496	<b>9 508</b>	<b>15 759</b>	<b>37 065</b>
2007	8 836	2 223	<b>11 060</b>	198	614	<b>812</b>	4 773	3 177	1 610	<b>10 090</b>	<b>16 390</b>	<b>38 351</b>
2008	8 965	2 277	<b>11 241</b>	205	660	<b>865</b>	5 000	3 260	1 721	<b>10 523</b>	<b>16 646</b>	<b>39 276</b>
2009	8 138	2 233	<b>10 371</b>	193	668	<b>862</b>	5 569	3 060	1 693	<b>10 715</b>	<b>14 988</b>	<b>36 936</b>
2010	8 688	2 272	<b>10 960</b>	198	861	<b>1 059</b>	6 121	3 540	1 948	<b>12 042</b>	<b>16 829</b>	<b>40 891</b>
2011 <sup>с</sup>	8 762	2 351	<b>11 112</b>	201	955	<b>1 155</b>	6 608	3 664	1 920	<b>12 666</b>	<b>17 861</b>	<b>42 794</b>
2012 <sup>д</sup>	8 918	2 449	<b>11 367</b>	213	1 065	<b>1 278</b>	6 948	3 763	1 940	<b>13 141</b>	<b>18 754</b>	<b>44 540</b>

*Источник:* Основано на данных издаваемого компанией "Кларксон ресерч сервисез" обзора "Shipping Review & Outlook", весна 2012 года.

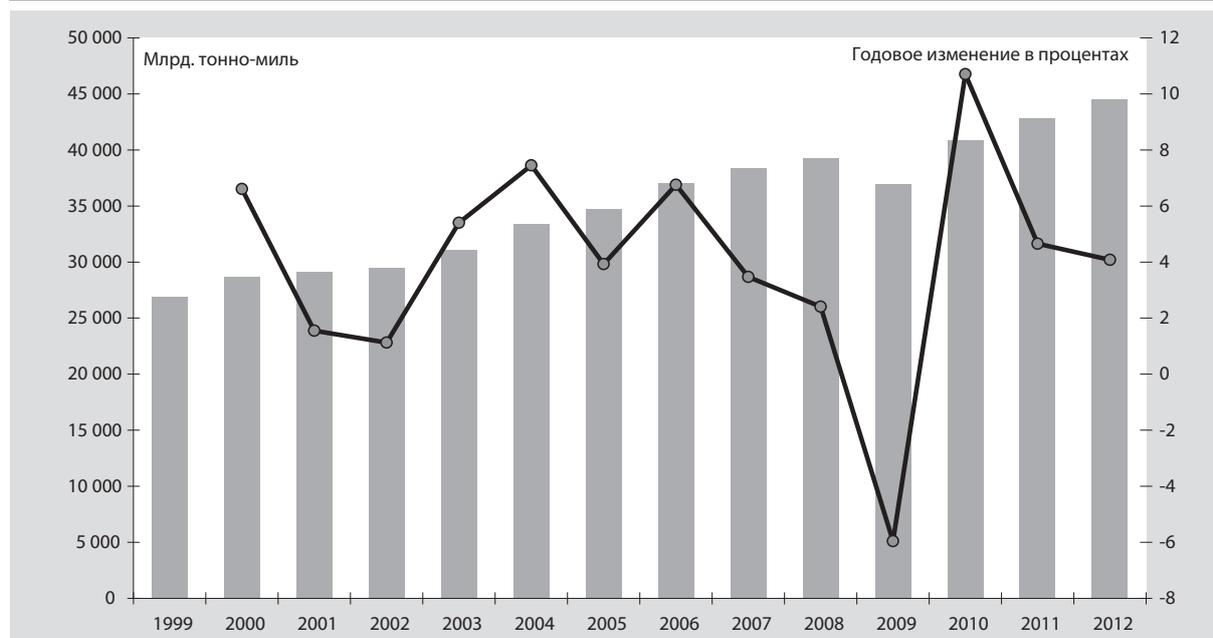
<sup>а</sup> Включая сою.

<sup>б</sup> Включая железную руду, уголь, зерно, бокситы/глинозем и фосфатную руду.

<sup>с</sup> Оценка.

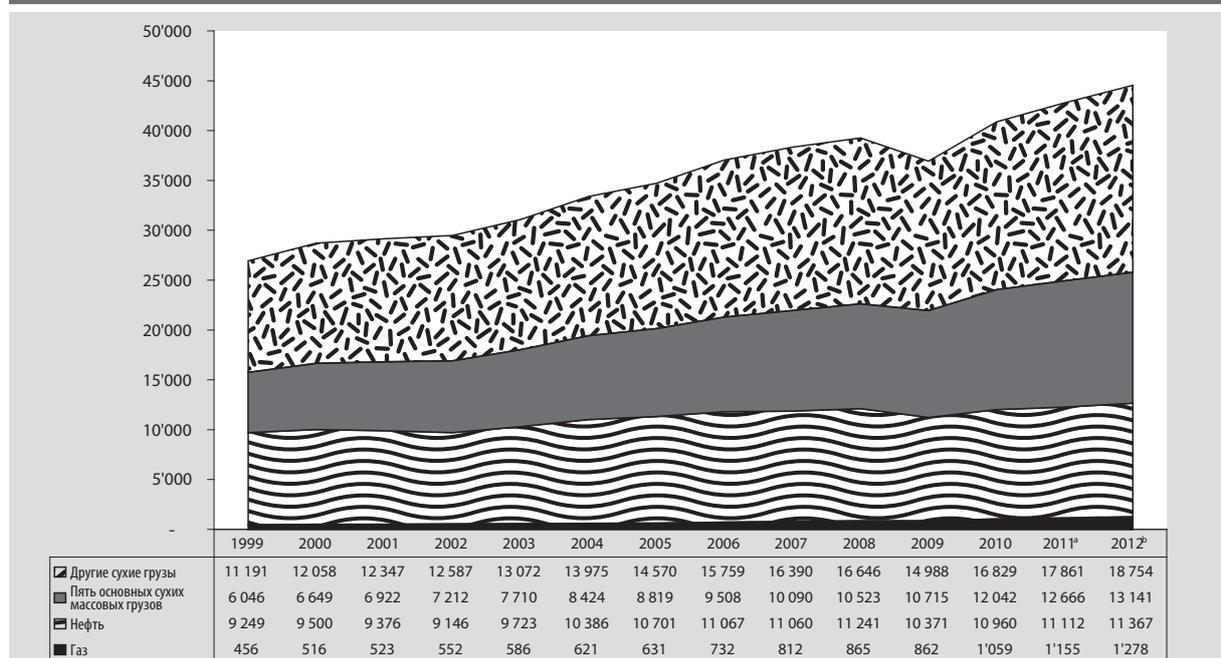
<sup>д</sup> Прогноз.

**Диаграмма 1.4 а) Грузооборот морского транспорта, 1999–2012 годы (млрд. тонно-миль)**



*Источник:* Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных издаваемого компанией "Кларксон ресерч сервисез" обзора "Shipping Review & Outlook", весна 2012 года.

**Диаграмма 1.4 б) Грузооборот морского транспорта в тонно-милях и в разбивке по видам грузов, 1999–2012 годы (млрд. тонно-миль)**



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных издаваемого компанией "Кларксон ресерч сервисез" обзора "Shipping Review & Outlook", весна 2012 года.

<sup>a</sup> Оценка.  
<sup>b</sup> Расчет.

**Таблица 1.5 б) Грузооборот морского транспорта в тонно-милях дедвейта, 2008–2011 годы (оценка в млрд. тонно-миль дедвейта)**

Год	Контейнеровозы	Суда для перевозки генеральных грузов	Ро-ро	Рефрижераторные суда	Сухогрузы	Нефтеналивные танкеры	Газовозы	Совокупный общемировой показатель
2008	18 400	2 800	1 812	496	25 606	29 310	2 538	80 962
2009	15 313	2 366	1 217	405	24 550	26 228	2 344	72 423
2010	16 508	2 457	1 468	333	26 784	27 787	3 322	78 659
2011	18 756	2 472	1 578	356	31 788	28 181	3 816	86 947

Источник: Lloyd's List Intelligence, 2012: www.lloydslistintelligence.com.

**Предложение природного газа и спрос на него**

Природный газ занимает третье после нефти и угля место среди источников энергоресурсов, потребляемых во всем мире. Крупнейшим потребителем газа по-прежнему остается Северная Америка, хотя самые высокие темпы роста отмечаются на азиатском рынке.

В 2011 году потребление природного газа увеличилось на 2,2%, а в Северной Америке его потребление выросло на 3,2% благодаря низким ценам на газ. В других регионах мира самые высокие темпы роста были зарегистрированы

в Китае, Катаре, Саудовской Аравии и Японии. В результате совокупного воздействия таких факторов, как неблагоприятная экономическая ситуация, относительно высокие цены на газ, более теплые погодные условия и постепенно нарастающий сдвиг в сторону расширения использования возобновляемых источников энергии, потребление газа в Европейском союзе упало на 10%.

В 2011 году мировая добыча природного газа увеличилась на 3,1%, при этом в Соединенных Штатах, являющихся крупнейшим

**Таблица 1.6. Нефть и природный газ: основные производители и потребители, 2011 год (доля мирового рынка в процентах)**

<i>Мировое производство нефти</i>		<i>Мировое потребление нефти</i>	
Западная Азия	33	Азиатско-Тихоокеанский регион	32
Страны с переходной экономикой	16	Северная Америка	24
Северная Америка	14	Европа	16
Африка	11	Латинская Америка	9
Латинская Америка	12	Западная Азия	10
Азиатско-Тихоокеанский регион	10	Страны с переходной экономикой	5
Европа	5	Африка	4
<i>Мировое производство природного газа</i>		<i>Мировое потребление природного газа</i>	
Северная Америка	25	Северная Америка	25
Страны с переходной экономикой	24	Европа	16
Западная Азия	16	Азия	17
Азиатско-Тихоокеанский регион	15	Страны с переходной экономикой	18
Европа	8	Западная Азия	14
Латинская Америка	7	Латинская Америка	7
Африка	6	Африка	3

*Источник:* Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных, опубликованных компанией "Бритиш петролеум" в *Statistical Review of World Energy 2012 (June 2012)*.

*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.

производителем газа в мире, рост составил 7,7%. Соединенные Штаты постепенно снижают уровень своей зависимости от иностранных источников поставки энергоресурсов, в известной мере за счет расширения разработки месторождений сланцевого газа.

Добыча природного газа росла быстрыми темпами в Катаре, Российской Федерации и Туркменистане, компенсируя снижение добычи в Ливии и Соединенном Королевстве. Добыча в Европейском союзе также сократилась в результате снижения спроса в регионе, а также в связи с частичным истощением газовых месторождений и проведением на промыслах работ по техническому обслуживанию.

### Перевозки сжиженного природного газа

В 2011 году объем мировых перевозок природного газа возрос на 4%, при этом 32% газа перевозилось в виде СПГ газозвозами, а остальные количества перекачивались по трубопроводам. Перевозки СПГ увеличились в 2011 году на 10,3%, и их общий объем достиг 330,8 млрд. куб. м. Положительную роль при этом сыграло расширение экспорта из Катара и импорта в Соединенное Королевство (на 35,3%), Японию (на 12,6%) и в Республику Корея (на 11%). На страны Азии приходится 62,7% мирового импорта СПГ, и крупнейшим импортером в мире остается Япония, за которой следует Республика Корея.

На протяжении последних нескольких лет СПГ относился к числу грузов, перевозки которого увеличивались самыми высокими темпами, что объяснялось растущим вниманием к СПГ как более экологичной альтернативе другим видам ископаемого топлива. Интерес к СПГ возрос в 2011 году, когда последствия катастрофы в Японии наглядно продемонстрировали опасность значительной опоры на ядерную энергию в долгосрочном плане. В настоящее время строятся или расширяются действующие приемные терминалы СПГ (например, в Соединенном Королевстве, Соединенных Штатах, Китае, Объединенных Арабских Эмиратах, Чили и Таиланде), и в 2010 и 2011 годах начали работать пять новых предприятий по сжижению газа, в том числе в Катаре, Перу и Норвегии. В целом перспективы развития сектора СПГ представляются позитивными, и в пользу такой оценки говорит расширение спроса со стороны азиатских стран, в том числе ожидаемый рост спроса со стороны таких традиционно крупных экспортеров СПГ, как Индонезия и Малайзия.

Согласно прогнозу авторов одного из исследований, к 2030 году Норвегия и Российская Федерация будут играть ведущую роль в мировом экспорте СПГ и возглавят четвертую волну экспорта этого товара<sup>41</sup>. Первая волна наблюдается в настоящее время и ведущие позиции занимает Катар, вторую волну прогнозируют на 2014 год и главную роль будут играть Австралия и Азиатско-Тихоокеанский

регион, а третью волну ожидают примерно в 2020 году при ведущей роли стран Западной Африки<sup>42</sup>.

***Перевозки сухих грузов: основные и неосновные массовые грузы и другие виды сухих грузов***<sup>43</sup>

В 2011 году сектор перевозок сухих грузов уверенно сохранял набранный темп (увеличение на 5,6%), в результате чего общий объем перевезенных грузов достиг почти 6 млрд. т. Объем перевозок сухих грузов, включая пять основных сырьевых товаров (железная руда, уголь, зерно, бокситы/глинозем и фосфатная руда) и неосновных массовых грузов (сельскохозяйственные навалочные грузы, удобрения, металлы, минеральное сырье, сталь и лесопродукты), увеличился на 5,6% против роста на 12,3% в 2010 году. Совокупный объем перевозок сухих массовых грузов составил в 2011 году 3,7 млрд. т.

**Основные сухие массовые грузы: железная руда, уголь, зерно, бокситы/глинозем и фосфатная руда**

В 2011 году пять основных сухих массовых грузов составляли примерно 42% от общего объема сухих грузов, при этом на первом месте по удельному весу находилась железная руда (42,5%), затем следовали уголь (38,1%), зерно (14%), бокситы/глинозем (4,4%) и фосфатная руда (1,1%).

Расширение перевозок пяти основных массовых грузов по-прежнему было тесно связано с производством стали, растущими инфраструктурными потребностями развивающихся стран с формирующимся рынком, урбанизацией и развитием глобальной базы обрабатывающей промышленности. Мировое потребление производства стали, одного из важнейших для многих отраслей ресурсов, продолжало расширяться в 2011 году, несмотря на сохранение в мировой экономике факторов неопределенности и неустойчивости. В 2011 году мировое потребление стали выросло на 6,5%, в то время как в 2010 году рост составил 15,1%. Данное снижение темпов отражает общую слабость мировой экономики и некоторое замедление темпов развития экономики Китая. Поскольку большая часть

китайского спроса на сталь определяется ассигнованиями на осуществление инвестиций и строительства, производство стали в стране выросло в 2011 году на 8,9%, что ниже уровня 2010 года.

По имеющимся оценкам, объем мирового производства стали возрос в 2011 году на 6,8%, достигнув рекордной отметки 1,6 млрд. т. Производство стали в Китае росло, хотя и более медленными темпами, и в 2011 году на его долю приходилась почти половина общемирового производства. Выпуск этой продукции вырос и в других развивающихся странах с формирующейся экономикой, таких как Индия, Бразилия, Республика Корея и Турция, которые на протяжении последних 40 лет входят в десятку крупнейших производителей стали. Данные о крупных производителях и потребителей стали во всем мире представлены в таблице 1.7.

**Добыча, потребление и перевозки угля**

Уголь, на долю которого приходится 30,3% глобального энергопотребления, является вторым по важности источником первичной энергии и используется главным образом в электроэнергетике. Мировое потребление угля выросло в 2011 году на 5,4%, а в странах, не входящих в ОЭСР, потребление этого энергоресурса увеличилось на 8,4% (в первую очередь в Китае – на 9,7%). Несмотря на рост, отмеченный в Европе, общее потребление в странах ОЭСР снизилось на 1,1% в результате падения спроса в Соединенных Штатах и Японии.

Добыча угля возросла в 2011 году на 6,1%, причем в основном в развивающихся странах, и две трети этого расширения приходилось на Китай. Поскольку Китай стал чистым импортером угля, цены на уголь растут, а также осуществляются новые инвестиционные проекты в странах-экспортерах, в том числе в Австралии, Индонезии, Российской Федерации, Монголии и в последнее время Мозамбике, привлекающем внимание инвесторов, особенно из Бразилии и Индии. Первые партии угля были отгружены из Мозамбика в 2011 году<sup>44</sup>.

В 2011 году объем перевозок угля (энергетического и коксующегося) составил в общей сложности 944 млн. т, превысив уровень 2010 года на 5,1%. При этом перевозки коксующегося угля сократились в указанном году на 5,5%, отражая подвижки в области спроса, а также факторы, сдерживавшие предложения в результате ухудшения конъюнктуры рынка из-за сокращения добычи в Австралии. Наводнения в Австралии дезорганизовали добычу угля, вследствие чего сократилось предложение и выросли цены на уголь. В свою очередь снизился спрос, особенно со стороны Китая, где отечественные поставки стали более оптимальной альтернативной менее конкурентоспособному импорту угля.

В целом перевозки угля продолжали уверенно расширяться благодаря увеличению на 8,7% в сегменте энергетического угля. Спрос на энергетический уголь стимулировался такими факторами, как растущие энергетические потребности развивающихся стран Азии с формирующимся рынком, повышение в течение короткого периода времени спроса на паровичный уголь в Европе и последствия аварии на атомной электростанции в Японии.

В 2011 году ведущим экспортером энергетического угля по-прежнему являлась Индонезия (44,9%), второе место занимала Австралия (20,4%). Импорт энергетического угля стимулировался высоким спросом в Китае и Индии, а также в Европе. Объемы импорта в Японию и Соединенные Штаты снизились, что в известной мере объяснялось последствиями катастрофы, произошедшей в марте 2011 года в Японии, жесткими экологическими нормами и сравнительно низкими ценами на газ в Соединенных Штатах.

Согласно прогнозу, сделанному в одном из исследований, к 2016 году Австралия обгонит Индонезию и станет крупнейшим экспортером угля<sup>45</sup>. Австралия вкладывает средства в сооружение новых шахт и расширение действующих. По данным Австралийского бюро экономики сельского хозяйства и природных ресурсов и научных исследований, в этой области по состоянию на октябрь 2011 году насчитывалось 20 утвержденных проектов создания угледобывающих предприятий в стране и 76 предложений<sup>46</sup>. К тому же, по

мнению некоторых специалистов, растущие электроэнергетические потребности Индонезии, возможно, будут сдерживать расширение экспорта из этой страны начиная с 2014 года<sup>47</sup>. В результате, по всей вероятности, появятся возможности для других поставщиков, в том числе расположенных далеко от Китая, которые смогут выйти на рынок и удовлетворят растущий спрос. Потенциально к числу новых поставщиков, роль которых может возрасти, относятся Соединенные Штаты, Российская Федерация, Южная Африка и Монголия. Данные об основных импортерах и экспортерах угля в мире представлены в таблице 1.7.

Перспективы расширения перевозок угля остаются многообещающими, поскольку развивающимся странам для удовлетворения энергетических потребностей нужно больше угля. Вместе с тем реализация этих перспектив по-прежнему зависит от подвижек в структурах добычи и потребления угля в Китае, поскольку в силу крупных масштабов отечественного предложения любые небольшие сдвиги могут опять сделать страну чистым экспортером этого товара<sup>48</sup>. К тому же на динамику перевозок угля, по всей вероятности, повлияет и пятилетний план развития страны на период 2011–2015 годов, где поставлена цель снижения энергетической и углеродной составляющих экономики.

#### **Производство и потребление железной руды и стали**

В 2011 году перевозки железной руды увеличились на 6% и их общий объем превысил 1 млрд. т. Динамика роста по-прежнему характеризуется высокой концентрацией и главным его локомотивом выступает Китай.

Основными экспортерами железной руды в 2011 году были Австралия, Бразилия, Индия, Южная Африка и Канада (таблица 1.7). Физический объем экспорта из Австралии и Бразилии, на долю которых приходится 73% рынка, вырос соответственно на 8,9% и 6,4%. За исключением Индии, где экспорт железной руды сдерживался введенными запретами на добычу и экспорт, а также возросшими экспортными пошлинами, во всех других странах темпы роста экспорта были положительными.

**Таблица 1.7. Основные массовые грузы и сталь: крупнейшие производители, потребители, экспортеры и импортеры, 2011 год (доля рынка в процентах)**

<i>Производители стали</i>		<i>Потребители стали</i>	
Китай	46	Китай	45
Япония	7	ЕС (27 стран)	11
Соединенные Штаты	6	Северная Америка	9
Российская Федерация	5	Содружество Независимых Государств	4
Индия	5	Ближний Восток	4
Республика Корея	4	Латинская Америка	3
Германия	3	Африка	2
Украина	2	Прочие	22
Бразилия	2		
Турция	2		
Прочие	18		
<i>Экспортеры железной руды</i>		<i>Импортеры железной руды</i>	
Австралия	42	Китай	63
Бразилия	31	Япония	12
Индия	10	ЕС (15 стран)	10
Южная Африка	7	Республика Корея	6
Канада	5	Ближний Восток	2
Швеция	3	Прочие	6
Прочие	2		
<i>Экспортеры угля</i>		<i>Импортеры угля</i>	
Индонезия	34	Япония	18
Австралия	30	Европа	18
Соединенные Штаты	10	Китай	13
Колумбия	8	Индия	13
Южная Африка	7	Республика Корея	13
Российская Федерация	6	Китайская провинция Тайвань	6
Канада	3	Малайзия	2
Прочие	2	Таиланд	2
Китай	1	Израиль	1
		Прочие	12
<i>Экспортеры зерна</i>		<i>Импортеры зерна</i>	
Соединенные Штаты	36	Азия	33
Европейский союз	12	Латинская Америка	21
Аргентина	11	Африка	22
Австралия	10	Ближний Восток	14
Канада	9	Европа	6
Прочие	23	Содружество Независимых Государств	3

*Источник:* Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных Всемирной ассоциации производителей стали (2012 год), публикации фирмы "Кларксон рисерч сервисез" в выпуске Dry bulk Trade Outlook за июнь 2012 года и данных Всемирного совета по зерну, 2012 год.

Ввиду ухудшения экономической ситуации в Европе импорт железной руды в эти страны снизился на 3,7%, в то время как в развивающихся странах Азии было отмечено увеличение на 2%. Этот показатель, хотя и являлся положительным, не идет ни в какое сравнение с 32%, зарегистрированными в 2010 году. Импортный спрос в Китае уверенно возрос на 10%, закрепляя господствующие позиции страны в этом сегменте. В большинстве других стран Азии импорт увеличился, однако в случае Японии и Индонезии имело место снижение соответственно на 4,4% и 21,7%.

В 2011 году озабоченность вызывали новые ограничения в портах, введенные китайскими властями. Речь идет об ограничении доступа для специализированных очень крупных рудовозов (ОКР) дедвейтом 400 000 т, которые принадлежат концерну "Вали" или заказаны им для обслуживания резко растущего спроса Китая на железную руду (подробнее см. также главы 2 и 4). В случае Бразилии невозможно переоценить стратегическое значение двусторонней торговли с Китаем. Бразильский экспорт в Китай возрос в 2011 году на 46,1% и достиг 44,3 млрд. долл. против 30,8 млрд. долл. В 2010 году, а экспорт из Китая в Бразилию увеличился на 34,6%, составив 32,8 млрд. долл.<sup>49</sup>. В бразильском экспорте в Китай на долю железной руды приходится 40%, сои – 27%, сырой нефти – 10,5%, чугуна – 4% и сахара – 2,7%. Бразилия и Китай расширяют объемы инвестиции в развитие инфраструктур портов для устранения любых потенциальных узких мест, которые могут стать препятствием для развития этой торговли<sup>50</sup>.

Со всеми оговорками относительно динамики развития экономики в целом и сталелитейного сектора и, что более важно, последствий новой макроэкономической политики, которую начинает проводить Китай, перспективы расширения торговли в этом сегменте остаются позитивными и по прогнозу компании "Кларксон рисерч сервисез" объемы перевозок вырастут в 2012 году на 6%.

### Перевозки зерна

Общий объем производства зерна в 2010/11 году упал на 2,6% до уровня 1,75 млрд. т, а в 2011/12 сельскохозяйственном

году он возрос на 5,1%, достигнув 1,84 млрд. т. Мировое потребление зерна увеличилось на 1% в 2010/11 сельскохозяйственном году до 1,79 млрд. т и еще на 2,8% в 2011/12 году, составив в общей сложности 1,84 млрд. т.

Ожидается, что мировое потребление пшеницы вырастет с 657 млн. т в 2010/11 сельскохозяйственном году до 688 млн. т в 2011/12 году (на 4,7%). Почти на две трети общий рост достигнут за счет потребления для продовольственных нужд. Однако в условиях более ограниченных поставок кукурузы и повышения цен на нее низкосортная пшеница становится неплохой альтернативой для использования в качестве фуражного зерна. Объемы промышленного использования по-прежнему невелики, однако, как ожидается, они будут расти по мере повышения спроса на спирт, производимый из пшеницы.

За весь 2011 год объем мировых перевозок зерна составил 347 млн. т, что на 1,5% выше уровня 2010 года. Из них 73,8% приходилось на пшеницу и кормовое зерно. В 2011/12 сельскохозяйственном году экспорт пшеницы вырос на 15,6%, благодаря высокому спросу, особенно в развивающихся странах, и повышению урожаев. В результате цены на пшеницу понизились. Объемы экспорта пшеницы возросли в Аргентине (на 50%), Австралии (на 24,9%) и Канаде (на 10,4%). Экспорт таких крупных поставщиков, как Соединенные Штаты и Европейский союз, упал соответственно на 21,9% и 29,1%, что, в частности, объяснялось более привлекательными ценами на зерно из других регионов, в том числе из Причерноморья. В то же время перевозки фуражного зерна увеличились на 5,8% при крупном расширении поставок из Австралии (на 51,1%) и Аргентины (на 9,7%).

#### **Бокситы/глинозем и фосфатная руда**

Добытые бокситы доставляются на предприятия по их переработке в глинозем. Крупнейшие месторождения бокситов в мире находятся в Гвинее, Австралии, Бразилии и на Ямайке. В 2011 году мировое производство глинозема выросло по сравнению с 2010 годом на 8%. Рост обеспечивался главным образом увеличением добычи бокситов (на 6%) на расширенных,

новых и снова открытых шахтах в Бразилии, Китае, Гвинее, Индии, на Ямайке, в Суринаме и Боливарианской Республике Венесуэла. Добыча бокситов в Австралии несколько снизилась вследствие наводнений, из-за которых приходилось сворачивать добычу на некоторых шахтах. Мировые перевозки бокситов/глинозема уверенно увеличились на 17,2%, составив в общей сложности в 2011 году 109 млн. т.

По имеющимся прогнозам общемировой объем мощностей по добыче фосфатной руды увеличится за период 2011–2015 годов почти на 20%, причем основной прирост будет достигнут в Африке, в частности в Марокко. Сооружение новых добывающих предприятий планируется в Австралии, Бразилии, Намибии и Саудовской Аравии. Мировое потребление фосфатной руды для производства удобрений, как ожидается, на протяжении предстоящих пяти лет будет расти на 2,5% в год, при этом самое большое увеличение будет отмечено в Азии и Южной Америке. Объемы добычи фосфатной руды увеличились на 8,7%, в то время как в 2010 году рост составил 15%. Совокупный объем добычи достиг 25 млн. т, отчасти отражая продолжавшееся улучшение экономической ситуации в первом полугодии. Поскольку заменителей фосфора в сельском хозяйстве не существует, неуклонному росту способствовали также повышение спроса на зерно и увеличение объемов добычи. Ожидается, что растущий спрос на удобрения и увеличение объемов добычи на новых или расширяющихся предприятиях в странах-производителях будут создавать основу для роста перевозок фосфатной руды.

#### **Неосновные сухие массовые грузы**

Отражая динамику развития мировой экономики и замедление темпов роста с третьего квартала 2011 года, темпы роста перевозок неосновных массовых грузов замедлились до 6,1%. Общемировой объем перевозок достиг 1,2 млрд. т, превысив предкризисный максимальный уровень в размере 1,1 млрд. т, который был отмечен в 2007 году. По темпам роста перевозки экспортных партий металлов и минерального сырья (7,4%) занимали второе место после сельскохозяйственных навалочных грузов

(8,6%), объемы же перевозок промышленной продукции увеличились на 5,6%, а удобрений (исключая фосфатную руду) – на 4,3%. Сократились только объемы перевозок сахара, снизившиеся на 7,4% после роста на 11,9% в 2010 году. В перспективе, по имеющимся прогнозам, перевозки неосновных массовых грузов будут продолжать расширяться в 2012 году, хотя и медленнее, отражая в известной мере ухудшение конъюнктуры в мировой экономике и замедление темпов в сталелитейной промышленности, которая является одним из крупных источников спроса на некоторые неосновные массовые грузы.

### Контейнерные перевозки

Мировые контейнерные перевозки, на которые приходится около 62% остальных 2,2 млрд. т сухих грузов, выросли в 2011 году в 20-футовом эквиваленте (ДФЭ) на 7,1%, в то время как в 2010 году рост составил 12,8%. По данным компании "Кларксон ресерч сервисез" совокупный объем контейнерных перевозок составил в 2011 году 151 млн. ДФЭ, или около 1,4 млрд. т. За этими общими цифрами скрываются некоторые различия на уровне регионов и маршрутов, которые существенно влияли на конъюнктуру контейнерных перевозок в течение года.

Общемировой рост в 2011 году сдерживался спадом на магистральных маршрутах Восток–Запад. Как видно из таблицы 1.8, транстихоокеанские грузопотоки снизились на 0,5%, в то время как объемы перевозок на маршрутах Азия–Европа и через Атлантику увеличились соответственно на 6,3% и 5,7% (диаграммы 1.5 a), 1.5 b), 1.5 c) и таблица 1.8).

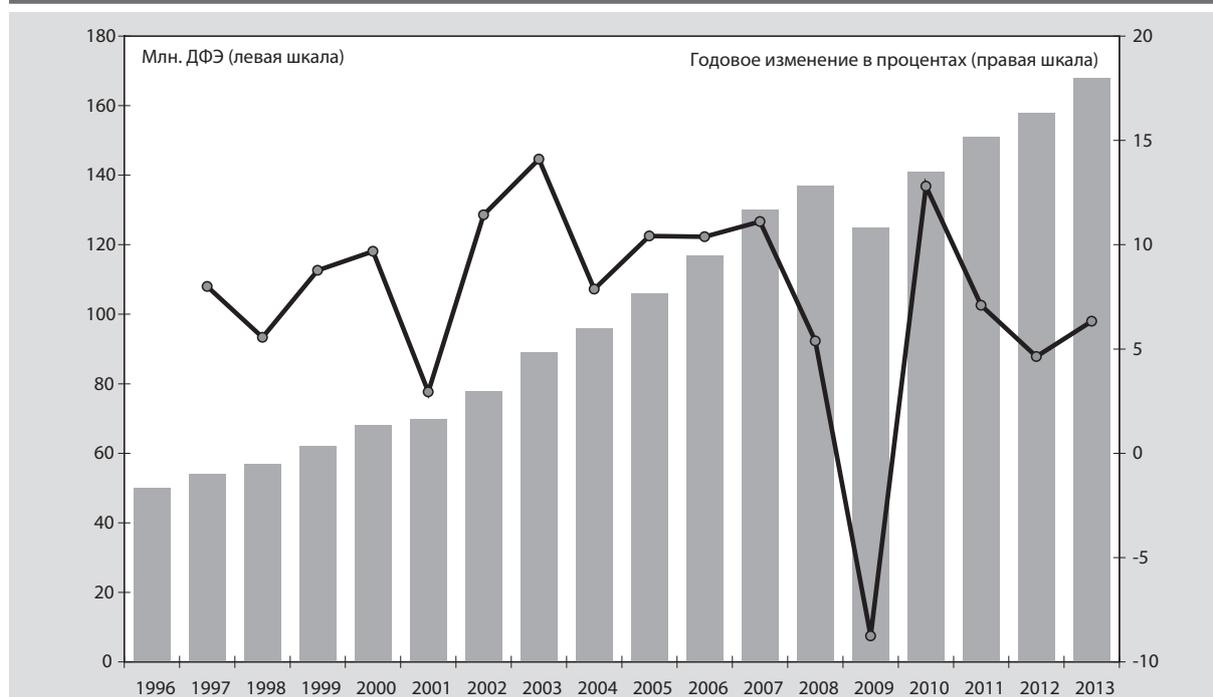
Рост был обусловлен главным образом расширением спроса на импортные товары в развивающихся странах, при этом объемы контейнерных перевозок активно расширялись на немагистральных маршрутах Восток–Запад, Север–Юг и на внутрирегиональных маршрутах. Грузопотоки на немагистральных маршрутах на направлении Восток–Запад выросли на 8,9%, в то время как на направлении Север–Юг и на внутрирегиональных маршрутах был отмечен прирост на соответственно 8,9% и 9,2%<sup>51</sup>. По данным компании "Кларксон ресерч сервисез", в 2011 году контейнерные

грузопотоки на трех магистральных маршрутах составили 47,3 млн. ДФЭ, в то время как на немагистральных маршрутах они достигли 103,3 млн. ДФЭ<sup>52</sup>.

В настоящее время существует мнение, что повышение степени контейнеризации может способствовать дополнительному увеличению объемов грузов для контейнерных перевозок. Предполагают, что в контейнерах могут все шире перевозиться нетрадиционные товары. Речь, например, идет о более значительных объемах стального лома и утилизированной макулатуры, поставляемых из Северной Америки и Европы в Азию, и генеральных и массовых грузах, которые могут перевозиться более мелкими партиями в контейнерах (например, в сегментах продовольственного сырья и сырьевых материалов). Кроме того, это могут быть рефрижераторные грузы, химикаты и даже партии массовых грузов для судов "хэндисайз", например партии железной руды, которую уже, как сообщается, отгружают мелкими отправлениями из Африки в Китай. Однако для реализации этих идей на практике нужно будет устранить существующие ценовые и стоимостные барьеры и проанализировать эффективность по затратам и спецификации судов<sup>53</sup>.

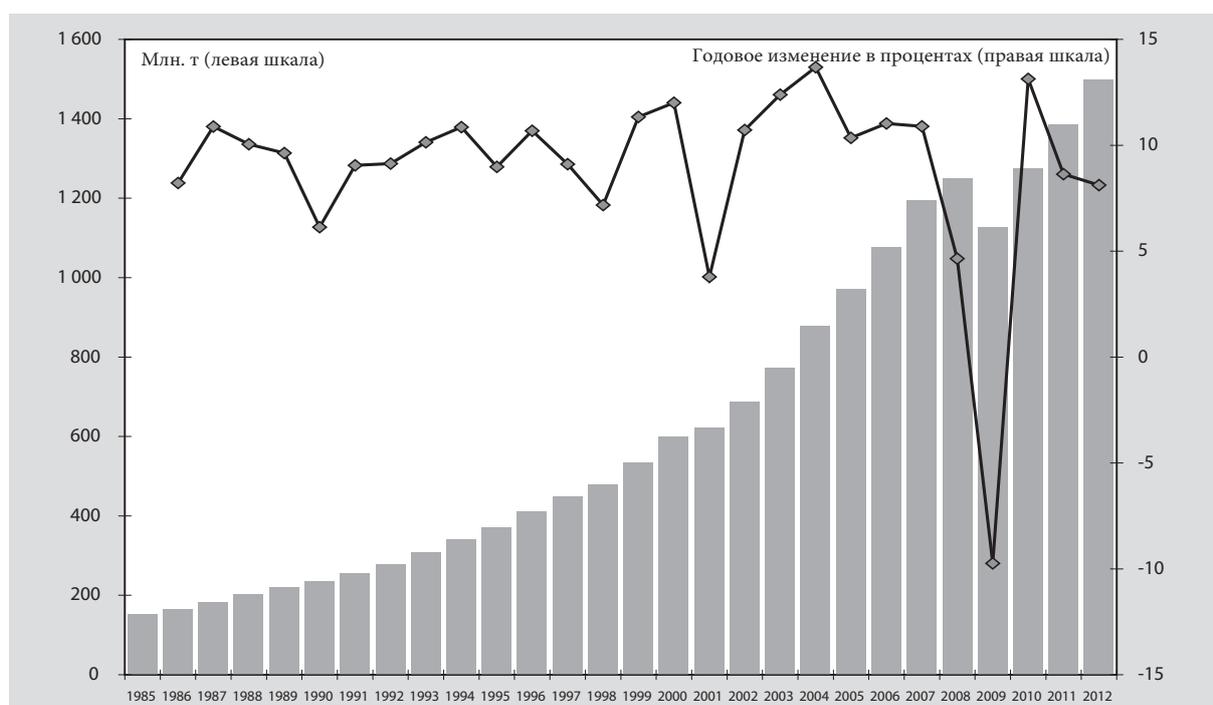
В результате проводимой Китаем политики, призванной обеспечить продвижение китайских производителей вверх по шкале переработки продукции в глобальной обрабатывающей промышленности, производства по выпуску дешевых товаров переносятся в другие районы с более низкими производственными издержками, например во Вьетнам, Бангладеш и Индонезию<sup>54</sup>. Степень переработки продукции, выпускаемой китайскими производителями, повышается, поскольку темпы роста экспорта энергетического оборудования, автомобильных запчастей и электроники превышают средний уровень<sup>55</sup>. В исследовании, проведенном фирмой "Бостон консалтинг групп", высказывается мысль о том, что быстрый рост издержек на рабочую силу в Китае может привести к возвращению обрабатывающих производств из Китая в Соединенные Штаты<sup>56</sup>. Авторы другого исследования, подготовленного компанией "Кост энд кэпитал партнерз", полагают, что при возвращении производств избираются

**Диаграмма 1.5 а) Мировые контейнерные перевозки, 1996–2013 годы**  
(млн. ДФЭ и годовые изменения в процентах)



Источник: ЮНКТАД, на основе "Друри шиппинг косалтанс", Container Market Review and Forecast 2008/2009; и "Кларксон ресерч сервисез", Container Intelligence Monthly, различные выпуски.

**Диаграмма 1.5 б) Мировые контейнерные перевозки, 1985–2012 годы**  
(млн. т и годовые изменения в процентах)



Источник: ЮНКТАД, на основе "Кларксон ресерч сервисез", Shipping Review & Outlook, весна 2012 года.

**Таблица 1.8. Оценка контейнерных грузопотоков на основных направлениях контейнерных перевозок Восток–Запад, 2009–2011 годы (млн. ДФЭ и 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	12,8	6,0	13,5	5,6	3,1	2,8
2011	12,7	6,0	14,1	6,2	3,4	2,8
<b>Изменение в процентах, 2010–2011 годы</b>	<b>1,2</b>	<b>0,9</b>	<b>4,6</b>	<b>10,6</b>	<b>8,3</b>	<b>2,8</b>

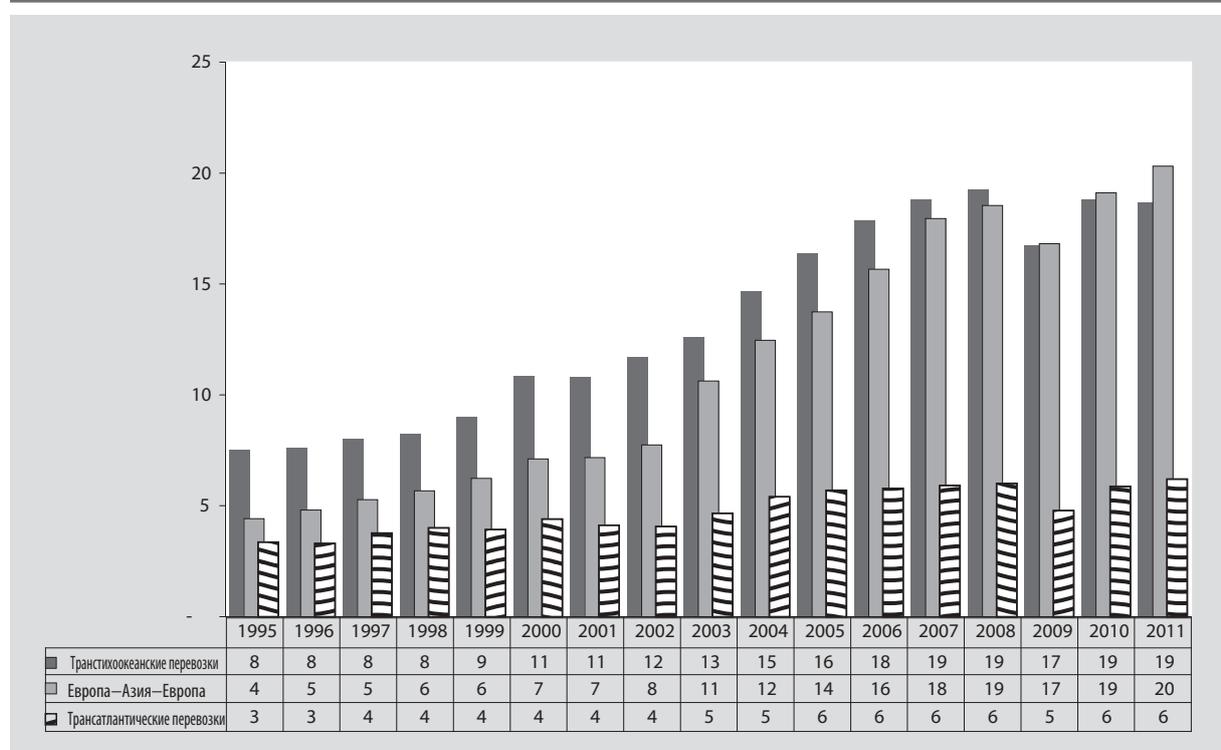
Источники: ЮНКТАД, на основе "Container Trade Statistics", март 2012 года; Containerisation International, 1 сентября 2012 года; и базы данных "Глобал инсайт", опубликованной в Bulletin FAL, выпуск № 288, № 8/2010 (International maritime transport in Latin America and the Carribean in 2009 and projections for 2010.), ECLAC.

не Соединенные Штаты, а Мексика, ввиду конкурентоспособности Мексики по издержкам и более надежных систем снабжения<sup>57</sup>. Дополнительной иллюстрацией служит последняя информация из базы данных Piers, свидетельствующая о том, что экспорт из Китая в Соединенные Штаты растет гораздо медленнее (на 2% за 12 месяцев до января 2012 года), чем

экспорт из Мексики в Соединенные Штаты (на 68% за тот же период)<sup>58</sup>. В целом, главными соображениями при переносе производств из Китая в Мексику являются стоимость морской перевозки товаров и время их нахождения в пути.

На динамику контейнерных перевозок в будущем может серьезно повлиять и спрос

**Диаграмма 1.5 с) Оценка контейнерных грузопотоков на основных направлениях контейнерных перевозок Восток–Запад, 1995–2011 годы (млн. ДФЭ)**



Источники: На основе информации из базы данных "Глобал инсайт", опубликованной в Bulletin FAL, выпуск № 288, № 8/2010 (International maritime transport in Latin America and the Carribean in 2009 and projections for 2010.), ECLAC. Данные за 2010 и 2011 годы на основе таблицы 1.8.

Китая на импорт. В результате проведения в Китае политики поощрения расширения потребительских расходов прослеживаются некоторые сдвиги в контейнерных грузопотоках с отходом от тенденций прошлых лет, поскольку полностью загруженные контейнеровозы все чаще берут курс на Китай<sup>59</sup>. Этот сдвиг объясняется не только высоким спросом в Китае на сырьевые материалы и товары, включая металлы, макулатуру и пластмассу, но и растущий спрос в стране на товары более высокой стоимости<sup>60</sup>. К их числу, в частности, относятся, например, станки и инструменты, технически сложная продукция, предметы роскоши и автомобили<sup>61</sup>.

Наряду с этим в условиях повышения издержек и снижения доходов в секторе контейнерных перевозок в 2011 году происходили структурные изменения с появлением союзов и олигополистической конкуренции (см. главу 2)<sup>62</sup>. Вместе с тем в том же году в ряде стран принимались решения сохранить изъятия в отношении линейного судоходства из сферы действия законов о конкуренции. В феврале 2012 года результаты исследования, проведенного Федеральной морской комиссией (ФМК) Соединенных Штатов не подтвердили целесообразности отмены изъятия, а в Сингапуре срок действия группового изъятия из сферы действия законодательства о конкуренции соглашений о линейном судоходстве был продлен до 2016 года. Япония также приняла решение сохранить свою систему неподсудности по антitrustовскому законодательству по меньшей мере до 2015 года, а в рамках Форума Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС) в 2011 году было достигнуто соглашение, в котором были закреплены руководящие положения в отношении правил конкуренции консорциумов в морском секторе. Вместе с тем в Европе, где такие изъятия были отменены в 2008 году, правоприменительная деятельность по обеспечению соблюдения законодательства в области конкуренции по-прежнему осуществляется Европейской комиссией, которая в марте 2012 года оштрафовала 14 международных логистических компаний, включая "Ю-Пи-Эс" и "Кюне и Нагель", на

169 млн. евро за создание четырех картелей с целью установления цен<sup>63</sup>.

Наконец, в 2011 году решилась еще одна важная для контейнерной отрасли проблема, поскольку Международная морская организация (ИМО) с должным вниманием отнеслась к требованию работников индустрии морских перевозок и портового сектора ввести обязательный контроль взвешивания грузовых контейнеров. В настоящее время ИМО разрабатывает поправку к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС) для создания нового юридического обязательства, в соответствии с которым нужно будет проверять фактический вес контейнеров до их погрузки на судно<sup>64</sup>.

### **С. НЕКОТОРЫЕ НОВЫЕ ТЕНДЕНЦИИ, ЗАТРАГИВАЮЩИЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ**

В условиях неопределенной экономической ситуации, неустойчивого спроса и бремени избыточной провозной способности (см. главу 2) отрасль морских перевозок также сталкивается с быстроменяющимися условиями деятельности, причем некоторые тенденции трансформируют перспективы развития всей отрасли и изменяют структуру глобальных морских перевозок. Сектору морских перевозок и логистического обеспечения придется учитывать происходящие изменения, для того чтобы приспособиться к новым реалиям, оставаться на плаву и сохранять конкурентоспособность. К числу наиболее важных можно отнести следующие тенденции:

- изменение климата;
- смещение центра тяжести в мировой экономике и изменение структуры перевозок;
- повышение цен на бункерное топливо и эксплуатационных издержек;
- морское пиратство (см. главы 5 и 3)<sup>65</sup>;
- растущее значение императивов устойчивого развития (см. главу 6)<sup>66</sup>.

Хотя должного внимания заслуживают все перечисленные вопросы, в нижеследующем разделе в основном рассматриваются три явления, которые сопряжены с особенно долгосрочными последствиями, а именно: изменение климата, смещение центра тяжести в мировой экономике и сдвиги в структуре торговли, а также повышение стоимости топлива и эксплуатационных издержек.

## 1. Транспорт и проблема изменения климата

Изменение климата является одной из величайших проблем, стоящих перед обществом, экономическими структурами и экосистемами нашей планеты. Умножая во много раз существующие риски, процесс изменения климата подрывает цели устойчивого развития, усугубляя другие взаимосвязанные глобальные проблемы, в том числе проблемы нищеты, нехватки продовольствия и воды, отсутствия энергетической безопасности и деградации окружающей среды.

Вопросы транспорта и порождаемых им выбросов парниковых газов (ПГ) находятся в центре внимания проходящих в настоящее время дискуссий по проблеме изменения климата. Хотя задача уменьшения "углеродного следа" стоит перед всем сектором, международные морские перевозки привлекают особое внимание, поскольку выбросы парниковых газов в этом сегменте не подпадают под положение Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИКООН). Возросший интерес объясняется также новыми возможностями, открывающимися в связи с проходящими в настоящее время в рамках РКИКООН и ИМО переговоров по вопросам климата, на которых впервые ставится задача введения обязательного международного режима. ИМО недавно приняла ряд мер регулирования по техническим и эксплуатационным аспектам международных морских перевозок, другие же меры, например, использование рыночных инструментов, все еще находятся в стадии рассмотрения (см. главы 5 и 6). Деятельность по предотвращению изменения климата набирает темп и в секторе морских перевозок и портовых хозяйств, где

планируется принятие ряда мер или же они уже реализуются (см. главу 6). Однако при всей важности принятия на морском транспорте мер по предотвращению изменения климата, их недостаточно для эффективного решения проблем изменения климата и его последствий. Важнейшее значение в качестве инструмента, помогающего свести к минимуму последствия бесконтрольного изменения климата для перевозок и торговли, имеют действия по адаптации, необходимым предварительным условием осуществления которых является правильное понимание факторов риска и уязвимости. В настоящее время все шире признается важность адаптационных мер в секторе морского транспорта, однако при этом следует отметить, что этот аспект является новым в рамках обсуждения вопросов политики в области изменения климата и до сих пор ему уделялось гораздо меньше внимания, чем вопросам предотвращения изменения климата.

В секторе перевозок пристального внимания требует особый случай морских портов. В условиях, когда 80% грузов в мировой торговле перевозятся морем, порты выполняют крайне важную функцию, являясь связующими звеньями глобальных производственно-сбытовых систем и выступая одним из факторов экономического роста. В то же время эти ключевые элементы инфраструктуры в силу расположения в прибрежных зонах, низко лежащих районах и дельтах рек уязвимы к воздействию последствий изменения климата и связанных с этим рисков.

К числу рисков в секторе морского транспорта относятся ускорение эрозии береговой линии и затопление или уход под воду портов и прибрежной дорожной инфраструктуры, увеличение поверхностного стока и заиления, в результате чего возникает необходимость расширения дноуглубительных работ, затруднение подхода к докам, ухудшение состояния и нарушение структурной целостности дорожного покрытия и железнодорожных путей на территории порта и связанных с ними участках путей сообщения с внутренними регионами<sup>67</sup>. Помимо этих факторов влияния на физическую инфраструктуру, процесс изменения климата сказывается и на таких параметрах, как

объемы и стоимость морских перевозок, погрузка и грузоподъемность, расписание движения судов и/или графики их погрузки, а также складирование и хранение грузов<sup>68</sup>. Эти факторы, по всей вероятности, будут сопряжены с издержками, размеры которых будут определяться степенью подверженности и уязвимости к воздействию таких факторов, а также наличием проблем, ограничивающих способность к адаптации. Кроме того, дополнительные издержки возникают в связи с тем, что возросшая глобальная взаимосвязанность и экономическая интеграция с производственно-сбытовыми цепями выступают каналами передачи такого воздействия. Локальное воздействие на порты может вызывать цепную реакцию, которая, выйдя за пределы национальных границ, затронет отрасли, компании и страны, расположенные в других уголках планеты. Печальным примером дезорганизации системы снабжения, причем необязательно в результате изменения климата, являются последствия того ущерба, который был нанесен портам в результате стихийных бедствий в Японии и Таиланде в 2011 году.

Последствия любых сбоев или нарушений в работе транспортных сетей, в том числе портов, могут оказаться особенно серьезными для транспорта и торговли развивающихся стран, в частности малых островных развивающихся государств (МОРАГ). Более значительные масштабы этих проблем для МОРАГ объясняются их высокой уязвимостью с экономической, географической и климатической точек зрения и тем, что, как правило, их возможности адаптации очень ограничены<sup>69</sup>. В этой связи деятельность по укреплению потенциала развивающихся стран, в том числе МОРАГ, в целях снижения степени их уязвимости крайне важна и ее следует продолжать в приоритетном порядке<sup>70</sup>.

Сколь-либо определенно оценить издержки, порождаемые последствиями изменения климата для портов и путей их сообщения с внутренними районами, трудно. Вместе с тем, несомненно, такие последствия могут достигать экстремальных масштабов в портах и портовых городах<sup>71</sup>. В исследовании, проведенном ОЭСР в 2005 году по вопросу об уязвимости

крупнейших портовых городов мира к затоплению прибрежных областей, общая стоимость активов, оказавшихся под угрозой во всех 136 портовых мегаполисах, оценивалась в 3 трлн. долл.<sup>72</sup>. При обследовании тех же 136 портовых мегаполисов в рамках проводившегося позднее исследования был сделан вывод о том, что в случае повышения уровня моря к 2050 году на 0,5 метра под угрозой окажутся активы стоимостью до 28 трлн. долл.<sup>73</sup>. Эти издержки возрастают параллельно с неуклонным повышением степени урбанизации, ростом численности населения, увеличением инвестиций в инфраструктуру портов и транспорта и повышением уровня благосостояния в прибрежных районах.

В этих условиях существует настоятельная необходимость разработки и реализации надлежащих стратегий адаптации для решения проблем, возникающих в секторе перевозок в связи с изменением климата. С учетом большой продолжительности жизненного цикла транспортной инфраструктуры адаптационные меры нужно принимать уже сейчас, чтобы избежать высоких затрат на ее реконструкцию в будущем<sup>74</sup>. Однако проведенный обзор специальной литературы показывает, что, по-видимому, адаптационная деятельность в портах ведется редко<sup>75</sup>. За последние годы подготовлен целый ряд исследований, посвященных вопросам последствий изменения климата для транспортной инфраструктуры в целом, в частности на примерах Соединенных Штатов<sup>76</sup>, Канады, Австралии и Соединенного Королевства. Однако в большинстве случаев такие исследования проводятся не по отдельным видам транспорта, и очень редко объектом их являются именно порты<sup>77</sup>. В числе открытых источников по тематике портов и их путей сообщения с внутренними районами особо следует отметить доклад по Соединенным Штатам *Impact of Climate Change and Variability on Transportation Systems and Infrastructure: Gulf Coast Study, Phase I* ("Последствия изменения климата и климатических колебаний для транспортных систем и инфраструктуры: побережье Мексиканского залива, этап I")<sup>78</sup>. В числе других исследований нужно упомянуть подготовленный по заказу

Международной финансовой корпорации (МФК) доклад, предметом которого является морской терминал "Моэльес-эль-Боске" (МЭБ) в Картахене, Колумбия. Авторы данного исследования ставили перед собой задачу способствовать накоплению знаний и разработке инструментов и методов для анализа связанных с климатом рисков и возможностей и для оценки ответных адаптационных действий. Представляет также интерес проведенное по заказу Международной ассоциации портов и гаваней (МАПГ) исследование *Seaports and Climate Change – An Analysis of Adaptation Measures* ("Морские порты и изменение климата – анализ мер адаптации")<sup>79</sup>.

При всем разнообразии стратегии адаптационных действий в портах (например, отступление/перемещение, защита и/или приспособление) конечной целью является повышение степени устойчивости объектов и систем к внешним воздействиям. Достигаться это может за счет, скажем, изменения методов деятельности, практики управления, системы планирования, проектных характеристик и стандартов. Такая работа может включать учет соображений изменения климата при принятии решений, касающихся вложений в развитие транспорта и портов и планирования их деятельности, а также в рамках более общих планов организации и развития сектора перевозок и портов. При этом, однако, существует ряд факторов, которые в принципе могут затормозить или затруднить адаптационную деятельность. Во-первых, поскольку в процессе принятия решений, касающихся работы портов, участвует множество сторон, эффективно осуществлять планы и стратегии адаптационных мер может оказаться непросто<sup>80</sup>. Во-вторых, реализация адаптационных мероприятий в портах тормозится индивидуальным или комплексным влиянием таких факторов, как ощущение высокой степени неопределенности результатов, ограниченность информации об эффективности адаптационных мероприятий по затратам и об издержках бездействия, необходимость реалистичных прогнозов воздействия и научной разработки политики с учетом специфики соответствующего региона и высокая ресурсоемкость и затратность таких мер.

В более конкретном плане серьезным препятствием при осуществлении адаптационных мер могут стать высокая стоимость проектов и ограниченность финансовых ресурсов. В существующих исследованиях по вопросу о стоимости адаптационных мероприятий дается только общий диапазон оценок, к тому же в них имеется множество информационных пробелов. Нужно гораздо глубже изучить воздействие факторов изменения климата и механизм их взаимодействия, а также соответствующие варианты адаптации<sup>81</sup>. В одном из исследований Всемирного банка, которое, правда, не было посвящено конкретно транспорту и портам, приводится оценка, согласно которой для развивающихся стран стоимость мероприятий по адаптации к увеличению температуры к 2050 году примерно на 2 °C составит в период 2010–2050 годов порядка 75–100 млрд. долл. в год<sup>82</sup>.

Согласно расчетам по Барбадосу, в которых конкретнее проработаны аспекты транспорта и которые проведены на основе прогнозных сценариев выбросов СДСВ В2<sup>83</sup> и СДСВ А2 Межправительственной группы экспертов по изменению климата (МГЭИК) совокупные последствия изменения климата для международных перевозок к 2050 году в стоимостном выражении могут составить от 12,7 млрд. долл. (сценарий СДСВ В2) до 14,9 млрд. долл. (сценарий СДСВ А2)<sup>84</sup>. Только для морского транспорта издержки находятся в пределах от 2 млрд. долл. (СДСВ В2) до 2,6 млрд. долл. (СДСВ А2)<sup>85</sup>. В другом исследовании по Монтсеррату совокупные издержки изменения климата для сектора международных перевозок оцениваются в пределах от 839 млн. долл. до 1,1 млрд. долл. (соответственно по сценариям СДСВ В2 и СДСВ А2<sup>86</sup>), а для морского транспорта – соответственно от 209 млн. долл. (СДСВ В2) до 347 млн. долл. (СДСВ А2)<sup>87</sup>.

Тем не менее ожидается, что преимущества адаптации с точки зрения сглаживания проблем, возникающих для международной торговли и развития, будут перевешивать издержки<sup>88</sup>. В одном исследовании, авторы которого сопоставляли издержки адаптации и издержки бездействия на уровне Европейского

союза, делается вывод о том, что к 2020 году чистый выигрыш от мер адаптации составит от 3,8 млрд. евро (низкий сценарий повышения уровня моря) до 4,2 млрд. евро (высокий сценарий повышения уровня моря). Ожидается, что положительный эффект возрастет дополнительно к 2080 году<sup>89</sup>.

Некоторые из этих крайне важных соображений учитывались в рамках деятельности ЮНКТАД по решению проблем изменения климата с точки зрения проблематики морского транспорта<sup>90</sup>. В частности, можно упомянуть проходившую в 2009 году первую сессию рассчитанного на несколько лет совещания экспертов по упрощению процедур перевозок и торговли, участники которого рассмотрели тему "Морской транспорт и проблема изменения климата", совместное рабочее совещание ЕЭК ООН и ЮНКТАД 2010 года на тему "Влияние изменения климата на международные транспортные сети", организованное в 2011 году ЮНКТАД Специальное совещание экспертов по теме "Последствия изменения климата и адаптация к нему: вызов для глобальных портов", а также новую публикацию "Морской транспорт и проблема изменения климата", которая была подготовлена ЮНКТАД и совместно опубликована Организацией Объединенных Наций и издательством "Эртскан/Рутледж" в мае 2012<sup>91</sup>. В числе важнейших выводов, которые позволяет сделать эта работа, можно назвать, в частности, широкое признание того, что адаптационные меры на транспорте и, конкретнее, в портах следует принимать незамедлительно и что планирование деятельности по адаптации к воздействию уже известных факторов должно носить приоритетный характер. Кроме того, ключевую роль играет сотрудничество между учеными, инженерами, теми, кто отвечает за разработку политики, и представителями государственных ведомств и промышленности; это сотрудничество нужно выводить на новый уровень. Равным образом крайне важно расширять сбор данных, в частности данных о локальных факторах воздействия и уязвимости, проводить тематические исследования и осуществлять пилотные проекты. Необходимо проводить информационно-пропагандистскую работу, накапливать сведения о существующих рекомендациях и передовой практике и

обеспечивать широкое распространение этой информации.

Резюмируя, можно сказать, что последствия изменения климата для портов и их транспортной инфраструктуры и связанные с этим адаптационные потребности представляют собой проблемы развития, непосредственным образом влияющие на динамику торговли и роста. При всей необходимости проведения дополнительной работы, которая поможет глубже понять суть целого ряда существующих проблем и лучше оценить весь спектр их последствий, осуществление адаптационных мероприятий на транспорте в целом и, особенно, в портах является настоятельной необходимостью и разумным вложением средств, которые дадут большую отдачу в долгосрочном плане.

## **2. Смещение центра тяжести глобальной экономики и меняющаяся структура торговли**

На протяжении последних нескольких лет развивающиеся страны находятся в авангарде глобальных преобразований, порождающих серьезные последствия для глобальной экономики, геополитики и международной торговли. Кризис 2008–2009 годов углубил процесс смещения центра влияния и экономической мощи от развитых стран к развивающимся странам с формирующимся рынком. Благодаря этой тенденции рождается многополярная глобальная экономика<sup>92</sup> (предыдущее обсуждение вопроса о глобальной новой архитектуре см. в *Обзоре морского транспорта, 2011 год*, раздел С).

По имеющимся прогнозам, к 2025 году в группе развивающихся стран и стран с переходной экономикой с высокими темпами роста, в авангарде которой находится Китай, среднегодовой темп роста за период 2011–2025 годов составит 4,7%, при этом на Бразилию, Китай, Индию, Индонезию, Республику Корея и Российскую Федерацию, как ожидается, будет приходиться более 50% глобального роста<sup>93</sup>. В порядке сравнения, согласно прогнозам в развитых странах рост ВВП за тот же период не достигнет половины указанного уровня (2,3%)<sup>94</sup>. Удельный вес

развивающихся стран с формирующимся рынком в общемировом реальном ВВП возрастет, по прогнозам, с 36,2% в 2010 году до 44,5% в 2025 году<sup>95</sup>. Параллельно траектории экономического роста на протяжении последних нескольких десятилетий повышалась и доля всех развивающихся стран в международном торговом обороте – с 30% в 1995 году до, по оценкам, 42% в 2010 году. Значительную часть этого роста обеспечивала торговля по линии Юг–Юг и внутрирегиональная торговля<sup>96</sup>.

Ряд специалистов полагают, что в процессе глобализации победит Азия, и расширяющаяся внутриазиатская торговля превратится в центр притяжения глобальной экономики. Так же, как ожидается, расти и набирать темп будет межрегиональная торговля Юг–Юг<sup>97</sup>. Благодаря влиянию всего комплекса таких факторов, как функционирование производственно-сбытовых систем, повышение степени интеграции в мировую экономику, повышение степени региональной концентрации и технологические сдвиги, страны Восточной Азии (во главе с Китаем) к 2015 году превратятся в крупнейший торговый блок, опередив зону Североамериканского соглашения о свободной торговле (НАФТА) и зону евро<sup>98</sup>. Это повлечет ощутимые последствия для мировых перевозок и структуры торговли. Авторы одного из недавно подготовленных аналитических исследований предсказывают, что в 2015 году Китай станет крупнейшим экспортером и импортером и что к 2030 году самый крупный торговый коридор мира будет проходить не через Соединенные Штаты или Европу, а от передовых стран Азии к укрепляющим свои позиции Таиланду и Вьетнаму<sup>99</sup>. Прогнозируется, что к 2050 году 60% экспорта из передовых стран Азии будут вывозиться в азиатские страны с формирующимся рынком, укрепляя таким образом основу для смещения на Восток и для торговли Юг–Юг<sup>100</sup>.

Параллельно с прогнозируемыми тенденциями экономического роста и расширения торговли ожидается и увеличение объемов грузовых перевозок. По прогнозу ОЭСР, к 2050 году мировые грузопотоки превысят уровень 2010 года в два–четыре раза благодаря росту перевозок за рамками ОЭСР, объемы которых, как ожидается, увеличатся по сравнению с 2010 годом в два–шесть раз<sup>101</sup>.

Это скажется на международном судоходстве и морских перевозках и потребует разработки надлежащих стратегий и мер политики для эффективного реагирования с учетом новых реалий. Изменения и коррективные меры в области инфраструктуры, услуг, оборудования и оперативной деятельности, а также рамочных нормативно-правовых основ затронут, вероятно, все сегменты рынка морских перевозок. Со своей стороны предприятия отрасли транспорта и логистики также прилагают усилия, для того чтобы не отстать и сохранить конкурентные преимущества, более чутко реагируя на потребности клиентов. Об этом свидетельствует усиливающаяся тенденция к тому, что предприятия отрасли все чаще выходят на свою клиентуру, запрашивая мнения клиентов и предлагая свою помощь в формулировании нужд и потребностей<sup>102</sup>.

Для того чтобы лучше понять все последствия меняющейся обстановки в секторе мировых перевозок и торговли, еще предстоит, однако, решить ряд ключевых вопросов. В частности, речь идет о том, как это повлияет на структуру энергопотребления и выбросы углерода в морском судоходстве, на производственные процессы, решения по поводу размещения предприятий и инвестиции в инфраструктуру.

### **3. Рост цен на бункерное топливо и эксплуатационных затрат**

Цены на бункерное топливо росли параллельно с мировыми ценами на нефть, о чем свидетельствует динамика цены бункерного мазута вязкостью 380 сантистоксов в Сингапуре, повысившейся на 40% до уровня 647 долл. за тонну в 2011 году. Возросшие затраты на топливо непропорционально сильно сказались на транспортных компаниях, поскольку топливо является одним из необходимых элементов издержек. По имеющимся оценкам, затраты на топливо составляли в марте 2011 года до 60% от общих доходов от фрахтования базового очень крупного нефтяного танкера (ОКНТ) на маршруте из Западной Азии в порты Дальнего Востока при средней цене бункерного топлива в размере 630 долл. за тонну. В июне 2010 года на долю этих затрат приходилось лишь 36%. Для сравнения, в 2008 году капитальные издержки годовой эксплуатации нового

балкера класса "Панамакс" составляли 6 млн. долл., а годовые затраты на бункерное топливо – 3,3 млн. долл. В 2011 году эти затраты исчислялись соответственно в 2 млн. долл. и в 5,5 млн. долл. (см. также главу 3)<sup>103</sup>.

Помимо расходов на топливо растут и другие компоненты затрат. По оценкам "Друри", расходы на эксплуатацию судов в различных сегментах рынка выросли на 4–6%. Это вызвано повышением цен на сырье, из-за которого возросли затраты на смазочные материалы и стоимость технического обслуживания и ремонтно-профилактических работ, а также дополнительными расходами на страхование рисков пиратства<sup>104</sup>. Все это легло тяжким бременем на отрасль морских перевозок, подрывая ее рентабельность, хотя предприятиям отрасли и без этого приходится решать проблемы избыточной провозной способности, снижения спроса и падения фрахтовых ставок. Так, например, на танкерном рынке компания "Самхо шиппинг" (Республика Корея), месяцами испытывая финансовые трудности, подала заявление в суд о защите от кредиторов. В числе причин назывались рост расходов на бункерное топливо, низкие фрахтовые ставки и расходы, связанные с пиратскими нападениями на суда компании<sup>105</sup>. В линейном судоходстве общие потери в 2011 году превысили, по оценкам, 6 млрд. долл.<sup>106</sup>.

В условиях неуклонного повышения издержек и вялой экономической конъюнктуры важное значение приобретают регулирование издержек и контроль за ними. В этой связи в числе мер по снижению затрат можно назвать эксплуатацию судов в режиме пониженных скоростей, учет бункерных надбавок, хеджирование и выбор наиболее экономичных маршрутов. Среди перечисленных стратегий эксплуатация судов на пониженных скоростях стала одной из главных мер снижения издержек, позволяя уменьшить потребление топлива и задействовать имеющийся тоннаж. В настоящее время этот метод используется в различных сегментах рынка и, в частности, в контейнерных перевозках, где эта стратегия активно применялась в период кризиса 2008/2009 годов. На ряде магистральных маршрутов скорость хода судов мирового

флота контейнеровозов снизилась в 2011 году на 13%<sup>107</sup> и продолжает понижаться с 24–25 узлов до 21 узла (пониженная скорость хода), 18 узлов (сильно пониженная скорость хода) и 15 узлов (сверхсильно пониженная скорость хода)<sup>108</sup>. В результате эксплуатации судов на пониженных скоростях при перевозках наливных грузов большинство рейсов совершается при средней скорости 13 узлов (против 14 узлов) и 10–11 узлов при ходе в балласте (см. также предыдущий раздел о перевозках сырой нефти и главу 2)<sup>109</sup>.

Высказывается мнение, что эксплуатация судов на пониженных скоростях имеет свои пределы и не во всех случаях желательна. Во-первых, этот метод, возможно, больше подходит для дальних маршрутов и не используется на маршрутах малой дальности. Во-вторых, нужно анализировать последствия использования дополнительных судов и контейнерного оборудования. Кроме того, как показало исследование, проводившееся по вопросу о целесообразности использования пониженной скорости хода, возросшие сроки в пути, особенно на основном отрезке маршрута, могут не устраивать производственно-сбытовые системы<sup>110</sup>. В этом исследовании отмечается, что нужно учитывать другие факторы, в том числе дополнительные затраты на бункерное топливо и реакцию спроса на изменение сроков транспортировки. Данные за январь 2010 года свидетельствуют об ограниченном применении пониженной скорости хода на маршрутах Европа–Северная Америка (на пониженной скорости хода эксплуатировались суда, осуществляющие примерно 30% рейсов) по сравнению с 80% судов на маршрутах между Европой и портами Дальнего Востока. В исследовании делается вывод о том, что судоходным линиям можно рекомендовать дифференцированную стратегию с эксплуатацией судов на разных скоростях хода в зависимости от участка маршрута или же с использованием перевалочных портов вместо прямых рейсов. Такая дифференцированная стратегия также позволила бы учитывать факторы изменения спроса с учетом продолжительности сроков транспортировки, например с проведением разграничения между замороженными, сухими и свежими продуктами.

Хотя многие считают, что перевозки на пониженной скорости хода являются временной мерой, существует и мнение, что это долгосрочная тенденция. Ввиду изменений, происходящих в настоящее время в энергетическом секторе, роста спроса, ограниченности и ненадежности предложения, а также сохранения геополитических рисков в регионах добычи нефти, цены на нефть и соответственно расходы на бункерное топливо будут, несомненно, продолжать расти<sup>111</sup>. Вместе с тем небезынтересно отметить, что в 2011 году произошло небольшое изменение исторически наблюдавшейся корреляции цен на бункерное топливо и на сырую нефть, поскольку цены на бункерное топливо выросли сильнее, чем цены на нефть. Одна из причин этого, возможно, заключается в том, что в результате сдачи в эксплуатацию большого числа судов в последние годы спрос на судовое топливо повысился при некотором замедлении роста предложения<sup>112</sup>. Поскольку бункерное топливо является остаточным продуктом переработки нефти, не исключено, что нефтеперерабатывающие заводы, стремясь максимально увеличить выпуск средних дистиллятов, сокращали производство остаточного судового топлива. Кроме того, производимые количества остаточного судового топлива, возможно, сокращались как следствие совокупного воздействия возросшего спроса на нефтяные продукты в Японии после катастрофы марта 2011 года и уменьшения поставок нефти из Ливии в том же году<sup>113</sup>.

Согласно прогнозам, мировой спрос на энергоносители будет расти, и на этой основе глобальное потребление увеличится к 2030 году примерно на 39%, причем почти весь прирост будет приходиться на развивающиеся страны<sup>114</sup>. Удастся ли удовлетворять возросшие глобальные энергопотребности за счет поставок достаточных объемов энергоносителей по приемлемым ценам, по-прежнему не ясно (подробный анализ фундаментальных факторов предложения нефти и спроса на нее см. в *Обзоре морского транспорта, 2011 год*). В этой связи нужно отметить, что глобальная стоимость замещения существующей инфраструктуры электростанций, работающих на ископаемом

топливе, и атомных электростанций, по оценкам, составляет как минимум 15–20 трлн. долл., т.е. порядка 25–30% глобального ВВП<sup>115</sup>. На предложении сказываются также геополитические риски и противоречия, включая экономические санкции, а также гражданские беспорядки и конфликты. По прогнозам ряда специалистов, в случае эскалации существующих геополитических рисков и перекрытия стратегических транзитных пунктов перевозки нефти, цены на сырую нефть достигнут экстремально высоких уровней. По оценкам "Друри саплай чейн эдвайзерс", через Суэцкий канал проходит около 15% поставляемой в Европу нефти, и в предстоящие три года можно ожидать повышения топливного поправочного коэффициента на маршрутах между портами Южного Китая и Северной Европы на 7–9% в год<sup>116</sup>.

Другой важный момент, затрагивающий рынок бункерного топлива, связан с требованием об использовании судами низкосернистого топлива, которое предусмотрено в приложении VI к Международной конвенции о предупреждении загрязнения с судов (МАРПОЛ), положения которого регулируют вопросы загрязнения воздуха и определяют районы контроля выбросов (РКВ) в Европейском союзе и Северной Америке (см. главу V). С настоящего времени по 2020 год двигатели судов должны работать на более дорогом, но менее загрязняющем окружающую среду топливе, а именно на дистиллятном топливе. В настоящее время разница в ценах по сравнению с остаточным топливом оценивается в 50%. Хотя допускается использование судами, например, систем очистки выхлопных газов (скрубберов), пока не ясно, будут ли такие скрубберы широко использоваться на практике. В этих условиях возникают опасения относительно потенциальных экономических последствий этих тенденций для сектора морских перевозок, особенно сейчас, когда затраты на топливо составляют более двух третей расходов на эксплуатацию судов. Прогнозируется, что ситуация, когда рост спроса не сопровождается соответствующим увеличением предложения, разница в ценах на низкосернистое топливо и остаточное бункерное топливо

дополнительно возрастет. Другие факторы озабоченности связаны с потенциальными возможностями нежелательных сдвигов между видами перевозок. Последние исследования, проведенные при поддержке Объединения ассоциаций судовладельцев Европейского сообщества, свидетельствуют о том, что применение в отношении сернистого топлива предельного уровня в размере 0,1% может привести к переключению с водного на сухопутный транспорт с возможными пагубными последствиями для местного судоходства и окружающей среды. Аналогичные опасения высказываются в отношении перевозок на Великих озерах в Канаде и Соединенных Штатах.

Подводя итог, следует отметить, что рост цен на энергоносители и стоимости топлива остается серьезной проблемой для отрасли морских перевозок ввиду, в частности, повышения спроса, давления факторов предложения и расширения режимов экологического регулирования. Важную роль играют контроль уровня издержек и управление потреблением топлива, которые могут предполагать использование целого ряда стратегий. В частности, речь может идти о регулировании скорости хода судна с эксплуатацией на пониженных скоростях, выборе наиболее экономичных вариантов маршрутов и технологических решениях. Эти стратегии окажут свое влияние на конструкцию судов и их энергетических установок, а также на другие

технологические стратегии и эксплуатационные меры. Хотя в зависимости от видов судов и характера перевозок такие меры могут применяться по-разному, в целом в сочетании технологических и эксплуатационных мер заложен значительный потенциал, реализация которого будет помогать решать проблему удорожания топлива и роста эксплуатационных издержек. Поскольку в секторе морских перевозок в последние годы активизировались усилия по оптимизации потребления топлива, что, в частности, объясняется более жестким режимом экологического регулирования, а также соображениями, связанными с изменением климата, все шире разрабатываются и апробируются новые варианты и решения.

Рассмотренные выше тенденции в комплексе взаимосвязаны и создают для отрасли морских перевозок как проблемы, так и возможности. Эти тенденции и связанные с ними последствия для судоходства и морских перевозок, меняя уровни издержек, цен и сравнительных преимуществ, могут в огромной степени определять динамику торговли стран и их конкурентоспособность. Нужно при активном привлечении всех заинтересованных сторон, в том числе директивных органов, инвесторов, органов по планированию транспортных сетей, операторов и управляющих, добиваться более глубокого понимания этих проблем и их последствий.

## ПРИМЕЧАНИЯ

- <sup>1</sup> Настоящая глава опирается на следующие источники: World Bank (2011). *Global Development Horizons 2011. Multipolarity: The New Global Economy*; World Bank (2012). *Global Economic Prospects: Uncertainties and vulnerabilities*. Volume 4. January; Lanzen ML (2012). *Emerging Markets, Fad or New Reality?* Deutsche Bank Research. April; United Nations Department of Economic and Social Affairs (2011). Monthly Briefing. *World Economic Situation and Prospects*. No 34. 11 August; United Nations Department of Economic and Social Affairs (2011). Monthly Briefing. *World Economic Situation and Prospects*. No 38. 20 December; United Nations Department of Economic and Social Affairs (2012). Monthly Briefing. *World Economic Situation and Prospects*. No 43. 29 May.
- <sup>2</sup> Более полный обзор тенденций в мировой экономике см. ЮНКТАД, *Доклад о торговле и развитии, 2012 год*. [www.unctad.org](http://www.unctad.org).
- <sup>3</sup> UNCTADstat, Nominal and real GDP, total and per capita, annual, 1970–2010. <http://unctadstat.unctad.org/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=96>.
- <sup>4</sup> Economist Intelligence Unit (EIU) (2012). *Country Forecast. Global Outlook*. June.
- <sup>5</sup> Ibid.
- <sup>6</sup> United Nations Department of Economic and Social Affairs (2012). Monthly Briefing. *World Economic Situation and Prospects*. No 43. 29 May.
- <sup>7</sup> Ibid.
- <sup>8</sup> United Nations Department of Economic and Social Affairs (2012). *World Economic Situation and Prospects, Update as of mid-2012*. United Nations. New York.
- <sup>9</sup> Ibid.
- <sup>10</sup> Ibid.
- <sup>11</sup> World Trade Organization (WTO) (2012). *World trade 2011, prospects for 2012*. PRESS/658, 12 April.
- <sup>12</sup> Ibid.
- <sup>13</sup> Economist Intelligence Unit (EIU) (2012). *Country Forecast. Global Outlook*. June.
- <sup>14</sup> International Monetary Fund (IMF) (2012). *World Economic Outlook. Growth Resuming, Dangers Remain*. World Economic and Financial Surveys (WEFS); Economist Intelligence Unit (EIU) (2012). *Country Forecast. Global Outlook*. June.
- <sup>15</sup> Ibid.
- <sup>16</sup> Ibid.
- <sup>17</sup> World Trade Organization (WTO) (2012). *Report on G-20 Trade Measures (Mid-October 2011 to Mid-May 2012)*. Executive Summary.
- <sup>18</sup> Ibid.
- <sup>19</sup> Ibid.
- <sup>20</sup> Данные и информация о морских перевозках почерпнуты из соответствующих статистических изданий и докладов ЮНКТАД, а также из различных специализированных источников, включая: (1) British Petroleum (BP) (2012). *Statistical Review of World Energy 2012*. June; (2) International Energy Agency (IEA) (2011). *World Energy Outlook 2011*; (3) British Petroleum (BP) (2012). *Energy Outlook 2030*. January; (4) International Energy Agency (IEA). *Oil Market Report*. Различные выпуски; (5) Organization of the Petroleum Exporting Countries (OPEC) (2012). *Monthly Oil Market Report*. June; (6) Organization of the Petroleum Exporting Countries (OPEC) (2011). *World Oil Outlook*; (7) Economist Intelligence Unit (EIU) (2012). *World Commodity Forecasts: Industrial Raw Materials*. May; (8) Economist Intelligence Unit (EIU) (2012). *World Commodity Forecasts: Food, Feedstuffs and Beverages*. May; (9) World Steel Association (2012). *World Steel Short Range Outlook*. April; (10) International Grains Council (IGC) (2012). *Grain Market Report*. April; (11) Clarkson Research Services (2012). *Shipping Review & Outlook*. Spring; (12) Clarkson Research Services (2011). *Shipping Review & Outlook*. Fall; (13) Clarkson Research Services. *Container Intelligence Monthly*. Различные выпуски; (14) Clarkson Research Services. *Dry Bulk Trade Outlook*. Различные выпуски; (15) *Lloyd's Shipping Economist* (LSE). Various issues; (16) *Drewry Shipping Consultants* (2012). *Container Forecasters – Quarterly Forecast of the Container Market*. September; (17) *Drewry Shipping Consultants*. *Drewry Shipping Insight*. Monthly Analysis of the Shipping Markets. Различные выпуски; (18) Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL). *Shipping Statistics and Market Review*. Различные выпуски; (19) *Dynamar*. *DynaLiners*. Различные выпуски; (20) *IHS Fairplay*. Различные статьи в прессе; (21) *BIMCO Bulletins*. Различные выпуски; (22) *ICS/ISF Annual Review 2012*; (23) United States Geological Survey (2012). *Mineral Commodity Summaries*; (24) Organization for Economic Co-operation and Development (OECD)/International Transport Forum (ITF) (2012). *Transport Outlook Seamless Transport for Greener Growth*; (25) *Deutsch Bank Research* (2012). *On the Record. Prof. Burkhard Lemper on global shipping markets*, May 14; (26) Barry Rogliano Salles (BRS) (2012). *Shipping and shipbuilding markets, Annual Review 2012*; (27) *Seatrade* (2011). Issue 6. December; (28) Slater P (2012). No end in sight for the great shipping recession. *Lloyds' List*. 3 May; (29) Leander T (2012). Global shipping earnings to contract 5%–10% in 2012. *Lloyd's List*. 31 May; (30) Slater P (2012). CMA 2012: Bleak Outlook for Shipping. *Lloyd's List*. 19 March.

- 21 Публикации *Lloyd's List Maritime Intelligence Unit (LLMIU)* на сайте Всемирного совета судоходства, [www.worldshipping.org](http://www.worldshipping.org).
- 22 По оценкам *Lloyds List Maritime Intelligence Unit (LLMIU)*, June 2012.
- 23 Данный раздел в основном подготовлен на базе следующих источников: Clarkson Research Services (2012). *Shipping Review & Outlook*. Spring; Clarkson Research Services (2011). *Shipping Review & Outlook*. Fall; Mantell C (2012). Variety is the Spice of Life: Regional Crude Sourcing. *Clarkson Shipping Intelligence Network*. 27 April.
- 24 Clarkson Research Services (2012). Is Trade Giving Enough Mileage? *World Fleet Monitor-Flag, Class, Ownership, Investment, Recycling, Markets, Trade*. Volume 3 No. 3. March.
- 25 Holden S(2012). Global Coal Flows: A Growing Imbalance? *Clarkson Shipping Intelligence Network*. 24 February.
- 26 Ibid.
- 27 Clarkson Research Services (2012). Is Trade Giving Enough Mileage? *World Fleet Monitor-Flag, Class, Ownership, Investment, Recycling, Markets, Trade*. Volume 3 No. 3. March.
- 28 Mantell C (2012). Variety is the Spice of Life: Regional Crude Sourcing. *Clarkson Shipping Intelligence Network*. 27 April.
- 29 Ibid.
- 30 Ibid.
- 31 Marsoft (2012). Marsoft Tanker Market Report. January.
- 32 Ibid.
- 33 Ibid.
- 34 Данный раздел в основном подготовлен на базе следующих источников: United Nations Department of Economic and Social Affairs (2012) *World Economic Situation and Prospects*. United Nations Publications. New York; Economist Intelligence Unit (EIU) (2012). *Country Forecast*. Global Outlook, June; Economist Intelligence Unit (EIU) (2012). *World Commodity Forecasts: Industrial Raw Materials; Shipping & Finance* (2012). Australia to become the world's largest gas exporter in 2030. March; *Shipping & Finance* (2012). How China will evolve until 2030. March; *Shipping & Finance* (2011). Asia to consume two-thirds of global LNG supplies by 2015. October; *Shipping & Finance* (2011). Is US going to cause another oil shock to the tanker market? November; *Shipping & Finance* (2012). LNG Shipping: From Bottom to the Top. March Clarkson Research Services (2012). *Tanker Outlook*. May; Clarkson Research Services (2012). *Oil & Tanker Trades Outlook*. Volume 17, No. 7. July; Clarkson Research Services (2011). LNG Trade & Transport 2011. A comprehensive overview of the ships, the trades and the markets for LNG; Organization of Petroleum Exporting Countries (OPEC) (2011). *World Oil Outlook 2011*; Barry Rogliano Salles (BRS) (2012). *Shipping and shipbuilding markets, Annual Review 2012*; Mantell C (2012). Anxious Times: Fear and Supply in the Crude Market. *Clarkson Shipping Intelligence Network*. 26 March; Mantell C (2012). Disaster and Recovery: Japanese Oil Trade in 2011. *Clarkson Shipping Intelligence Network*. 30 January; *BIMCO Bulletin* (2011). Volume 106 #6; Mühlberger M (2012). *Sub-Saharan Africa: the Continent of the 21st Century*. Deutsche Bank. April; Chan, C. (2011). VLs shouldn't rely on China for extra demand. *Fairplay*. 15 December; Brown H (2012). Norway and Russia to ride fourth wave of LNG exports. *Lloyd's List*. 22 March; Brown H (2012). Venezuela-China deal boosts VLCC demand. *Lloyd's List*. 24 May; Chan C (2011). Tanker operators assess changing trade patterns as new oil sources come on stream. *Fairplay*. 15 December; Brown H (2011). Exporters turned importers drive new LNG demand. *Lloyd's List*. 16 September; Osle D (2012). Venezuela's ties to China boost VLCC demand. *Lloyd's List*. 26 March.
- 35 Данный раздел в основном подготовлен на базе следующего источника: British Petroleum (BP) (2012). *Statistical Review of World Energy 2012*.
- 36 См., например, Brown H (2012). Venezuela-China deal boosts VLCC demand. *Lloyd's List*. 24 May; Chan C (2011). Tanker operators assess changing trade patterns as new oil sources come on stream. *Fairplay*. 15 December; Osle D (2012). Venezuela's ties to China boost VLCC demand. *Lloyd's List*. 26 March.
- 37 Chan C (2011). VLs shouldn't rely on China for extra demand. *Fairplay*. 15 December.
- 38 Mühlberger M (2012). Sub-Saharan Africa: the Continent of the 21st Century. Deutsche Bank. April.
- 39 Chan C (2011). VLs shouldn't rely on China for extra demand. *Fairplay*. 15 December.
- 40 *Shipping & Finance* (2011). Is US going to cause another oil shock to the tanker market? November; *Shipping & Finance* (2012). LNG Shipping: From Bottom to the Top. March.
- 41 Brown H (2012). Norway and Russia to ride fourth wave of LNG exports. *Lloyd's List*. 22 March.
- 42 Ibid.
- 43 U.S. Geological Survey (2012). Bauxite and Alumina Statistics and Information. *Mineral Commodity Summaries*; U.S. Geological Survey (2012). Phosphate Rock Statistics and Information. *Mineral Commodity Summaries; Shipping & Finance* (2011). Brazil's trade with China 45% up causing port problems; *Shipping & Finance* (2012). China's reliance on imported ores to ease. April; Clarkson Research Services (2012). *Shipping Review & Outlook*, Spring. Clarkson Research Services (2011). *Shipping Review & Outlook*, Fall; World Steel Association (2012). *Global economic outlook and steel demand trends*. April; Economist Intelligence Unit (EIU) (2012). *Global World Commodity Forecasts: Food, Feedstuffs and Beverages*. June; Economist Intelligence Unit (EIU) (2012). *World Commodity Forecasts: Industrial Raw Materials*. June; International Energy Agency (IEA) (2011). *World Energy Outlook 2011*. November. British Petroleum (BP) (2012).

- Statistical Review of World Energy 2012. June; Fairplay (2011). Mozambique vital to Essar's African Plan. 1 December. Holden, S. (2012). *Metal Smelting: A Major Driver Under Pressure*. Clarkson Shipping Intelligence Network. 10 February; de Groot, B. (2012). Bolting the door on Valemaxes. *Fairplay*. April; Van den Berg, E. (2012). Seaborne coal trade will top 1 trillion tonnes by 2016. *Lloyd's List*. 30 March.
- 44 Hutson T (2011). Coal boom seeks new port. *Fairplay*. 27 October.
- 45 Van den Berg E (2012). Seaborne coal trade will top 1trn tonnes by 2016. *Lloyd's List*. 30 March.
- 46 Economist Intelligence Unit (EIU) (2012). *World Commodity Forecasts: Industrial Raw Materials*. June.
- 47 *Fairplay*(2011). Indonesia's coal export dilemma. 17 November.
- 48 См., например, *Fairplay*(2012). China is key to world coal balance. 5 January.
- 49 *Shipping & Finance*(2012). China-Brazil bilateral trade soars. April.
- 50 Ibid.
- 51 Clarkson Research Services. *Container Intelligence Monthly*. October 2012.
- 52 Ibid.
- 53 *Fairplay*(2012). Containers may aid recovery. 23 Feb.
- 54 Van Marle G (2012). Box lines' China trade could be swamped by a Mexican wave. *Lloyd's List*. March.
- 55 Leander T (2012). China feels the pinch. *Lloyd's List*. 22 May.
- 56 Van Marle G. Box lines' China trade could be swamped by a Mexican wave. *Lloyd's List*. March.
- 57 Ibid.
- 58 Ibid.
- 59 Porter J (2012). China's hunger for imports reshapes east-west trade patterns. *Lloyd's List*. 20 June.
- 60 Ibid.
- 61 Ibid.
- 62 Clayton R (2011). Outside the box. *Fairplay*. 22 December.
- 63 European Commission Press Release (2012). *Antitrust: Commission imposes € 169 million fine on freight forwarders for operating four price fixing cartels*. IP/12/314. 23 March. <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/12/314>.
- 64 *Ports & Harbors*. Looking back at 2011 it seems we have seen more negatives than positives. January/February 2012.
- 65 См. также ЮНКТАД, *Обзор морского транспорта, 2011 год*, глава I, раздел С.
- 66 Там же.
- 67 UNCTAD (2011). Ad Hoc Expert Meeting on Climate Change Impacts and Adaptation: A Challenge for Global Ports. *Information Note*. 29 September. UNCTAD/DTL/TLB/2011/2.
- 68 Ibid.
- 69 Дополнительную информацию по задачам в секторе морских перевозок в связи с изменением климата см. материалы работы ЮНКТАД по этой тематике на сайте [www.unctad.org/ttl/legal](http://www.unctad.org/ttl/legal). В частности, см. документы и информацию по рассчитанному на несколько лет совещанию экспертов по упрощению процедур перевозок и торговле: "Морские перевозки и проблема изменения климата", 2009 год; совместному рабочему совещанию ЮНКТАД и ЕЭК ООН по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей, 2010 год; специальному совещанию экспертов по последствиям изменения климата и адаптации к нему: вызов для глобальных портов, 2011 год; а также новую книгу "Морские перевозки и проблемы изменения климата", подготовленную под редакцией ЮНКТАД и опубликованную совместно Организацией Объединенных Наций и издательством "Эртскан/Рутледж" в мае 2012 года. В ней содержатся информация и аналитические материалы по вопросу об изменении климата с точки зрения проблематики морских перевозок и торговли.
- 70 Снижение степени уязвимости является одним из ключевых элементов адаптационных мер и управления рисками бедствий. См. например, Специальный доклад Межправительственной группы экспертов по изменению климата (2012 год), озаглавленный "Управление рисками экстремальных явлений и бедствий в целях продвижения вперед адаптации к изменению климата", "Кембридж юниверсити пресс", Нью-Йорк.
- 71 Hanson S and Nicholls R (2012). Extreme floods and port cities through the twenty-first century: Implications of climate change and other drivers. *Maritime Transport and the Climate Change Challenge*. Earthscan/United Nations, London.
- 72 Nicholls R J et al (2008). *Ranking Port Cities with High Exposure and Vulnerability to Climate Extremes: Exposure Estimates*. OECD Environment Working Papers, No. 1. OECD Publishing.
- 73 Lenton T, Footitt A and Dlugolecki A (2009). *Major Tipping Points in the Earth's Climate System and Consequences for the Insurance Sector*.
- 74 Kopp A (2012). Transport costs, trade and climate change. *Maritime Transport and the Climate Change Challenge*. Earthscan/United Nations, London, 2012. See also, UNCTAD (2011). Ad Hoc Expert Meeting on Climate Change Impacts and Adaptation: A Challenge for Global Ports. *Information Note*. 29 September. UNCTAD/DTL/TLB/2011/2.
-

- 75 Velegrakis AF (2011). *Climate Change: an overview of the scientific background and potential impacts affecting transport infrastructure and networks*. DRAFT Report for consideration and discussion by the Expert Group on Climate Change Impacts and Adaptation for International Transport Networks at its second session (8 November 2011). Informal document No. 2. 4 November.
- 76 См. например: 2008 Special Report 290 of the Transportation Research Board, National Academy of Sciences, Washington, DC, *The Potential Impacts of Climate Change on U.S. Transportation*. В частности, см. добавление С, где содержится подготовленный консультантами доклад *Climate Vulnerability and Change with Implications for U.S. Transportation*, December 2006.
- 77 Ibid.
- 78 U.S. Climate Change Science Program and Subcommittee on global Change Research (2008). *Impacts of Climate Change and Variability on Transportation Systems and Infrastructure: Gulf Coast Study, Phase I*. [Savonis MJ, Burkett VR and Potter JR (eds.)] Department of Transportation, Washington, DC.
- 79 Seaports and Climate Change - An Analysis of Adaptation Measures. (2010). Study commissioned by the International Association of Ports and Harbors (IAPH)-Port Planning and Development Committee. Unpublished Draft, November 2010.
- 80 Asam S (2010). *Climate change Adaptation for Transportation Infrastructure*. ICF International. March 2. North Carolina Workshop on Climate Change Adaptation.
- 81 Fankhauser S (2009). *The Cost of Adaptation*. Grantham Research Institute. London School of Economics. 1 November.
- 82 World Bank (2010). *The Economics of Adaptation to Climate Change (EACC) Synthesis Report*.
- 83 В 2000 году МГЭИК опубликовала новый комплект сценариев для целей третьего Доклада об оценке (специального доклада о сценариях выбросов – СДСВ). Описательный текст и набор сходных сценариев А2: весьма разнородные тенденции в мире с постоянным увеличением численности населения планеты и региональной ориентацией экономического роста, для динамики которого в сравнении с другими сценариями характерны более высокая степень фрагментации и более низкие темпы. Описательный текст и набор сходных сценариев В2: мир, в котором основной акцент делается на локальные решения проблем экономической, социальной и экологической устойчивости при постоянном увеличении численности населения (более низкими темпами, чем в случае А2) и средних темпах экономического развития.
- 84 United Nations Economic Commission for Latin America and the Caribbean (2011). *An Assessment of the Economic Impact of Climate Change on the Transportation Sector in Barbados*. LC/CAR/L.309. 22 October.
- 85 Ibid.
- 86 United Nations Economic Commission for Latin America and the Caribbean (2011). *An Assessment of the Economic Impact of Climate Change on the Transportation Sector in Montserrat*.
- 87 Ibid.
- 88 Kopp A (2012). Transport costs, trade and climate change. *Maritime Transport and the Climate Change Challenge*. Earthscan/United Nations. London.
- 89 Richards JA and Nicholls RJ (2009). *Impacts of climate change in coastal systems in Europe*. PESETA-Coastal Systems study. European Commission Joint Research Centre Institute for Prospective Technological Studies.
- 90 Дополнительную информацию о работе ЮНКТАД и прямые ссылки на веб-сайты соответствующих совещаний см. [www.unctad.org/ttl/legal](http://www.unctad.org/ttl/legal). См. также материалы и итоговые документы Международной конференции на тему: "Адаптация транспортных сетей к изменению климата", организованной ЕЭК ООН и состоявшейся 25–26 июня 2012 года в Греции ([http://www.uncece.org/trans/main/wp5/wp5\\_conf\\_2012\\_june.html](http://www.uncece.org/trans/main/wp5/wp5_conf_2012_june.html)).
- 91 Это первая книга такого рода, в ней применен междисциплинарный подход и проделан глубокий анализ целого ряда потенциальных последствий изменения климата для данного ключевого сектора глобальной торговли. В ней содержатся материалы, подготовленные специалистами из научных кругов, международных организаций, в частности ИМО, секретариата РКЖКООН, ОЭСР, МЭА и Всемирного банка, а также из сектора морских перевозок и портов. Дополнительную информацию см. [www.unctad.org/ttl/legal](http://www.unctad.org/ttl/legal).
- 92 World Bank (2011). *Global Development Horizons 2011-Multipolarity: The New Global Economy*.
- 93 Ibid.
- 94 Ibid.
- 95 Ibid.
- 96 Ibid.
- 97 *Shipping & Finance* (2012). International trade to accelerate from 2014. March.
- 98 *Shipping & Finance* (2011) Analysis on the changing patterns of global trade. August 2011.
- 99 McMahon, L. (2012). Shipping may seem downbeat and dreadful but better times lie ahead. *Lloyd's List*. 31 May.
- 100 Ibid.
- 101 Organization for Co-operation and Economic Development (OECD)/International Transport Forum (ITF) (2012). *Transport Outlook Seamless Transport for Greener Growth*.

- 102 См., например, Deutsche Post AG. *Delivering Tomorrow, Customer Needs in 2020 and Beyond A Global Delphi Study*. June 2009.
- 103 *Shipping & Finance* (2011). Bunker costs up 5 times in a decade. August.
- 104 Beddow M (2011). Drewry projects more misery for ocean carriers. *Containerisation International*. October.
- 105 Taib A (2011). *Rising Bunkers Put Shipping Companies on Edge*. Bunker World.
- 106 Porter J (2012). Box lines' 2011 losses balloon to \$6bn. *Lloyd's List*. April.
- 107 McCarthy L (2012). Containership fleet slows speeds 13% over a year to an average 14.9 knots. *Lloyd's List*. March.
- 108 McCarthy L (2012). Maersk to super-slow steam on five Europe-Asia containership loops. *Lloyd's List*. April.
- 109 Barry Rogliano Salles (BRS) (2012). *Shipping and shipbuilding markets. Annual Review 2012*.
- 110 Cheaitou A and Cariou P (2011). *Containership speed and fleet size optimization with semi-elastic demand: an application to Northern Europe-South America Trade*. IAME Conference 2011, 25–28 October.
- 111 Deutsche Post AG (2009). *Delivering Tomorrow Customer Needs in 2010 and Beyond. A Global Delphi Study*. June.
- 112 Clarkson Research Services (2011). *Shipping Review & Outlook*. Spring.
- 113 *BIMCO Bulletin 2011*. Volume 106 # 6.
- 114 British Petroleum (2012). *Energy Outlook 2030*. January.
- 115 United Nations Department of Economic and Social Affairs (2011). The Great Green Technological Transformation Overview. *World Economic and Social Survey 2011*.
- 116 IFW News (2011). Asia-Europe bunker rates still on the rise. 24 March.
-



# 2

## СТРУКТУРА, ПРИНАДЛЕЖНОСТЬ И РЕГИСТРАЦИЯ МИРОВОГО ФЛОТА

*В настоящей главе показана динамика предложения в морских перевозках. В ней представлены данные о типах судов, возрастной структуре, принадлежности и регистрации мирового флота. Здесь также приводится информация о судах, спущенных на воду и списанных на слом, и о размещенных заказах на постройку новых судов.*

*Более чем три года спустя после финансово-экономического кризиса 2008 года мировой флот в 2011 году продолжал увеличиваться, и в январе 2012 года его суммарный дедвейт превысил 1,5 млрд. т, что означает увеличение всего за четыре года более чем на 37%. В то же время в условиях продолжающегося спуска на воду новых судов и резкого сокращения числа новых заказов после экономического кризиса мировой объем размещенных заказов сократился за тот же период на треть. По состоянию на начало 2012 года объем размещенных заказов составлял приблизительно 21% от тоннажа существующего флота против приблизительно 44% четыремя годами ранее.*

*В значительной мере все еще выполняя заказы, размещенные до экономического кризиса, крупнейшие судостроительные компании неохотно идут на аннулирование заказов или перенос сроков сдачи судов. В Китае, Японии и Республике Корея вместе взятых было построено свыше 93% тоннажа, сданного в эксплуатацию в 2011 году, благодаря чему на их судовых верфях сохранялся высокий уровень занятости. Возникшее в результате избыточное предложение судов создает для судовладельцев серьезные трудности. С другой стороны, импортеры и экспортеры в принципе выигрывают благодаря наличию более чем достаточной провозной способности для осуществления международных морских перевозок.*

*Продолжает расширяться рыночная доля развивающихся стран в различных секторах морской отрасли, включая сегменты судостроения и принадлежности, регистрации, эксплуатации и сдачи на слом судов и комплектования экипажей судов. Треть мирового флота принадлежит судовладельцам из развивающихся стран, там же размещаются и 12 из 20 крупнейших операторов контейнерных перевозок. Почти 42% мирового флота зарегистрировано в Панаме, Либерии и на Маршалловых Островах, и более 92% операций по разборке судов в 2011 году осуществлялось на предприятиях в Индии, Китае, Бангладеш и Пакистане.*

## А. СТРУКТУРА МИРОВОГО ФЛОТА

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

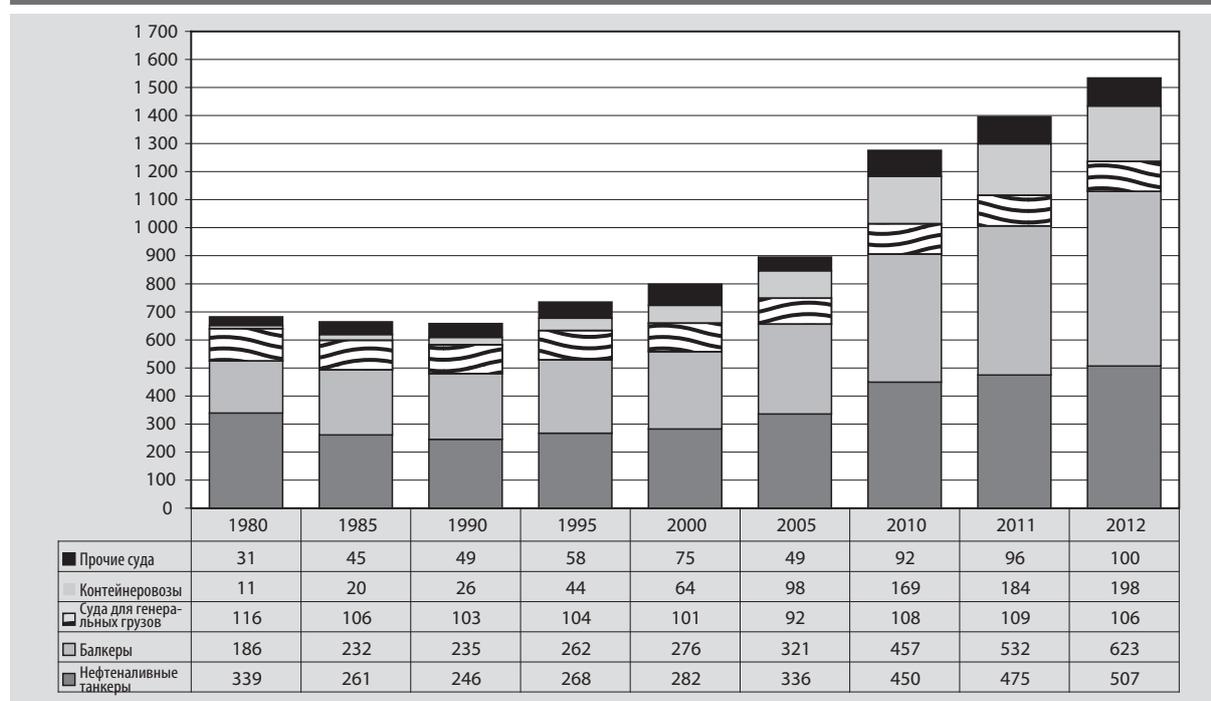
В результате роста за год почти на 10% в январе 2012 года совокупный тоннаж мирового флота достиг 1 534 млн. т дедвейта. На начало года эксплуатировалось 104 305 морских торговых судов (см. приложение II). Больше всего увеличился тоннаж в сегменте балкеров (на 17%), в результате чего суда этой категории составили 40,6% от провозной способности мирового флота; всего за четыре года балкерный флот всех стран мира увеличился на 60%. На долю нефтеналивных танкеров, тоннаж которых вырос на 6,9%, в настоящее время приходится 33,1% мирового флота. Сегмент контейнеровозов, увеличившийся на 7,7%, составляет 12,9% мирового тоннажа. Продолжалось относительное снижение тоннажа обычных судов для перевозки генеральных грузов, ставших единственной

крупной категорией судов, тоннаж которых в январе 2012 года был меньше, чем годом ранее. За период с 1980 года флот судов для перевозки генеральных грузов сократился на 7%, в то время как остальная часть мирового флота выросла более чем на 150% (таблица 2.1, диаграмма 2.1).

#### *Балкеры*

Расходы на фрахт являются существенным компонентом окончательной цены большинства сухих массовых грузов после их перевозки и выгрузки. Для того чтобы оставаться конкурентоспособными и сохранять разумную норму прибыли, отдаленные поставщики, например бразильские производители железной руды, рассматривают использование крупных судов в качестве одного из предварительных условий достижения эффекта масштаба. Целесообразно напомнить, что в марте 2012 года транспортировка сухих массовых грузов небольшим судном класса "хэндимакс" в расчете на тонно-милю обходилось в три раза

Диаграмма 2.1. Структура мирового флота по основным типам судов, отдельные годы<sup>а</sup>  
(данные по состоянию на начало года, млн. т дедвейта)



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных "Ай-Эйч-Эс Фэрплей".  
<sup>а</sup> Самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более.

**Таблица 2.1. Структура мирового флота по основным типам судов, 2011–2012 годы<sup>а</sup> (данные на начало года в тысячах т дедвейта; доля рынка выделена курсивом)**

Основные типы	2011 год	2012 год	Изменение в процентах 2012/2011 годы
Нефтеналивные танкеры	474 846	507 454	6,9
	<i>34,0</i>	<i>33,1</i>	<i>-0,9</i>
Балкеры	532 039	622 536	17,0
	<i>38,1</i>	<i>40,6</i>	<i>2,5</i>
Суда для генеральных грузов	108 971	106 385	-2,4
	<i>7,8</i>	<i>6,9</i>	<i>-0,9</i>
Контейнеровозы	183 859	198 002	7,7
	<i>13,2</i>	<i>12,9</i>	<i>-0,3</i>
Прочие типы судов	96 028	99 642	3,8
	<i>6,9</i>	<i>6,5</i>	<i>-0,4</i>
Суда для сжиженных газов	43 339	44 622	3,0
	<i>3,1</i>	<i>2,9</i>	<i>-0,2</i>
Суда снабжения морских платформ	33 227	37 468	12,8
	<i>2,4</i>	<i>2,4</i>	<i>0,1</i>
Паромы и пассажирские суда	6 164	6 224	1,0
	<i>0,4</i>	<i>0,4</i>	<i>0,0</i>
Другие суда/н.д.	13 299	11 328	-14,8
	<i>1,0</i>	<i>0,7</i>	<i>-0,2</i>
Итого, мировой флот	1 395 743	1 534 019	9,9
	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных "Ай-Эйч-Эс Фэрплей".

<sup>а</sup> Самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более. Курсивом выделена доля в процентах.

дороже, чем перевозка такой же партии груза крупным балкером класса "кейпсайз"<sup>1</sup>.

В 2011 году прослеживалась исключительно интересная тенденция на рынке сухих массовых грузов, поскольку один из крупных поставщиков железной руды стремился добиться большего контроля над цепочкой предложения, заказывая беспрецедентно крупные суда.

Для того чтобы реализовать упомянутую выше экономию от увеличения масштабов перевозок железной руды, в 2011 году и в начале 2012 года бразильский горнорудный конгломерат "Вали" получил заказанные им ранее крупнейшие из существующих грузовые суда так называемого класса "валимакс" дедвейтом до 400 000 тонн<sup>2</sup>. Однако в связи с этими судами у "Вали" возникли трудности, поскольку вопрос о выдаче разрешения на заход таких судов в китайские порты все еще находился в стадии рассмотрения китайскими властями. По имеющимся сообщениям, китайские судовладельцы и производители железной руды противятся заходу бразильских судов класса "валимакс" в китайские порты, утверждая, что эксплуатация таких крупных судов небезопасна, и опасаясь, что концерн "Вали" приобретет монополистический контроль над цепочкой поставок железной руды. К тому же портам придется расширять площадки для складирования импортируемой руды<sup>3</sup>.

"Вали" планирует принять к концу 2013 года поставку 35 таких судов, в постройку которых концерн вложил в общей сложности 4,2 млрд. долл. Суда класса "валимакс" строятся на верфях Республики Корея и Китая. Учитывая выгоды снижения транспортных издержек, повышения энергоэффективности и дальнейшего развития торговли Юг–Юг и сотрудничества между Бразилией и Китаем, ряд специалистов данной отрасли выразили надежду на то, что вскоре запрет на заход судов класса "валимакс" в китайские порты будет отменен<sup>4</sup>. Однако, как показывает история, попытки экспортеров взять под контроль сегмент морских перевозок нередко оказывались недолговечными, и в долгосрочном плане традиционные судовладельцы, возможно, опять станут поставщиками услуг в секторе морских перевозок.

### **Нефтеналивные танкеры**

Тоннаж флота нефтеналивных танкеров превысил в январе 2012 года уровень полумиллиарда тонн дедвейта. Часть этих судов использовалась для хранения, а не перевозки нефти. Например, в марте 2012 года второй по величине в мире нефтеналивной танкер был зафрахтован компанией "Петролеу

**Таблица 2.2. Долгосрочные тенденции, характеризующие флот ячеистых контейнеровозов<sup>а</sup>**

Начало года	Количество судов	Контейнеро-местность в ДФЭ	Средние размеры судов (ДФЭ)
1987	1 052	1 215 215	1 155
1997	1 954	3 089 682	1 581
2007	3 904	9 436 377	2 417
2008	4 276	10 760 173	2 516
2009	4 638	12 142 444	2 618
2010	4 677	12 824 648	2 742
2011	4 868	14 081 957	2 893
2012	5 012	15 406 610	3 074
<b>Рост 2012/2011 (в процентах)</b>	2,96	9,41	6,26

Источник: Составлено секретариатом ЮНКТАД на основе данных "Ай-Эйч-Эс Фэрплей".

<sup>а</sup> Полностью ячеистые контейнеровозы вместимостью 100 бр.-рег. т и выше. Данные по состоянию на начало года, за исключением данных за 1987 год, которые приводятся по состоянию на середину года.

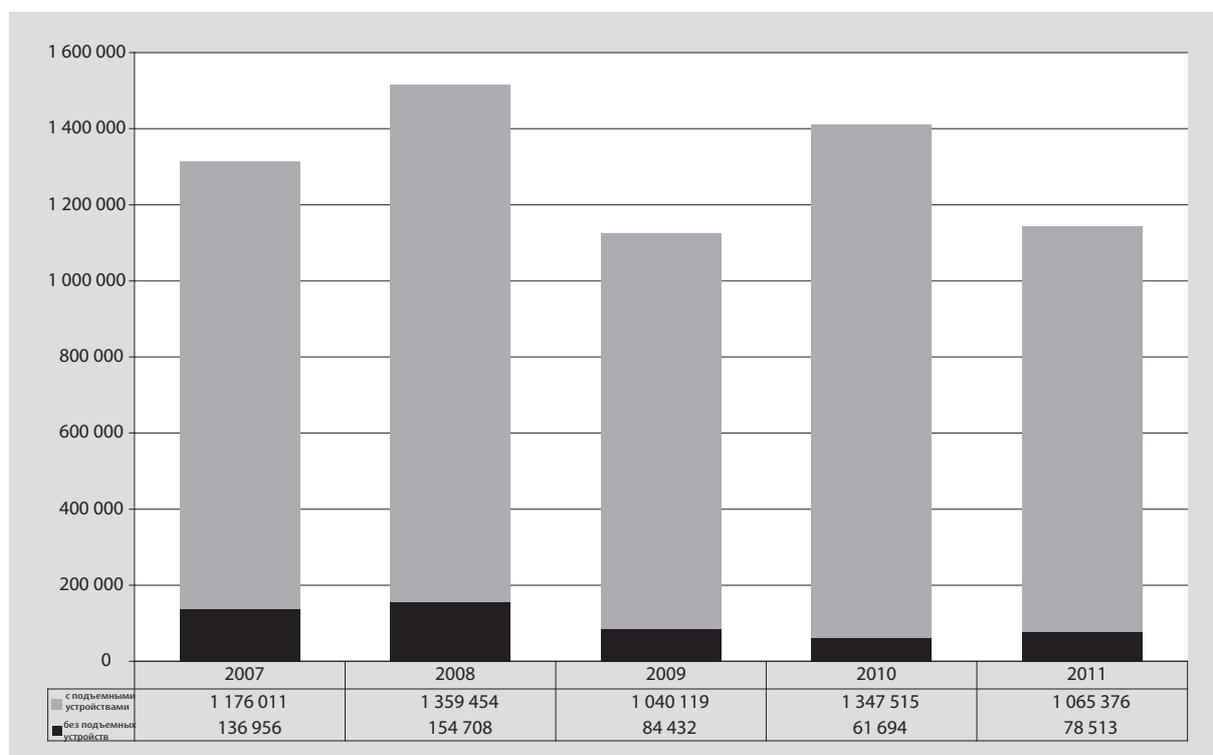
бразилейру" для использования в качестве плавучего нефтехранилища. Расширение добычи в Латинской Америке подстегнуло спрос на суда, которые используются для хранения сырой нефти<sup>5</sup>. Увеличение запасов

нефти также отражает наличие опасений относительно возможного возникновения дефицита нефти в будущем – например из-за политического конфликта в Персидском заливе. В краткосрочном плане увеличение масштабов использования судов для хранения нефти помогает сократить избыток тоннажа. В среднесрочной перспективе потребление накопленных запасов нефти будет снижать спрос на нефтяной транспорт и в то же время увеличивать провозную способность танкерного флота, что опять будет приводить к избыточному предложению тоннажа.

### Контейнеровозы

По дедевету контейнеровозы составляют всего 12,9% мирового флота. Однако в мировой торговле суда этого типа играют более важную роль, чем можно было бы судить по этой цифре, поскольку в долларовом выражении доля контейнерных грузов в морских перевозках равна 52%<sup>6</sup>. Если показатели долей тоннажа судов различных типов в тоннах дедеветта сравнить с соответствующими долевыми показателями стоимости перевозимых грузов,

**Диаграмма 2.2. Динамика поставки контейнеровозов (новые контейнеровозы, в ДФЭ, 2007–2011 годы)**



Источник: Составлено секретариатом ЮНКТАД на основе данных "Ллойдс лист интеллидженс": [www.lloydlistintelligence.com](http://www.lloydlistintelligence.com).

**Таблица 2.3. Возрастная структура мирового торгового флота в разбивке по типам судов<sup>a</sup>, по состоянию на 1 января 2012 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) на 2012 год	Средний возраст (число лет) на 2011 год	Изменение 2012/2011 годы
<b>ВСЕ СТРАНЫ МИРА</b>								
<b>Балкеры</b>	33,7	14,3	11,3	12,4	28,2	13,18	15,29	-2,11
<i>Дедвейт</i>	41,5	16,6	11,3	13,1	17,6	10,52	12,49	-1,97
<i>Средний размер судна (т дедвейта)</i>	78 098	73 344	63 300	66 520	39 569			
<b>Контейнеровозы</b>	23,8	27,9	18,3	17,4	12,6	10,90	10,70	0,20
<i>Дедвейт</i>	32,8	31,0	16,6	12,0	7,5	8,93	8,84	0,09
<i>Средний размер судна (т дедвейта)</i>	54 465	43 915	35 837	27 267	23 718			
<i>Суда для генеральных грузов</i>	11,5	10,7	8,2	11,2	58,4	23,26	24,15	-0,89
<i>Дедвейт</i>	21,4	13,7	11,8	10,2	42,8	18,80	20,27	-1,47
<i>Средний размер судна (т дедвейта)</i>	9 698	6 670	7 451	4 723	3 795			
<b>Нефтеналивные танкеры</b>	24,7	21,2	11,0	10,5	32,6	15,70	16,37	-0,66
<i>Дедвейт</i>	34,7	29,0	18,4	9,4	8,5	9,44	9,74	-0,30
<i>Средний размер судна (т дедвейта)</i>	63 483	61 884	75 896	40 588	11 756			
<b>Другие типы судов</b>	10,6	9,7	9,2	8,4	62,0	25,06	25,19	-0,13
<i>Дедвейт</i>	27,2	18,3	10,7	7,7	36,1	17,12	17,11	0,01
<i>Средний размер судна (т дедвейта)</i>	4 417	3 240	1 992	1 580	1 006			
<b>Все суда</b>	15,1	12,5	9,9	10,0	52,6	21,90	22,49	-0,58
<i>Дедвейт</i>	35,8	22,5	14,3	11,2	16,2	11,51	12,59	-1,07
<i>Средний размер судна (т дедвейта)</i>	34 827	26 518	21 378	16 431	4 543			
<b>РАЗВИВАЮЩИЕСЯ СТРАНЫ</b>								
<b>Балкеры</b>	34,9	14,3	9,9	12,1	28,8	12,96	14,99	-2,03
<i>Дедвейт</i>	41,4	16,0	9,5	13,2	19,8	10,81	12,77	-1,97
<i>Средний размер судна (т дедвейта)</i>	77 386	72 977	62 730	71 136	44 843			
<b>Контейнеровозы</b>	25,1	26,7	16,8	18,0	13,3	11,00	10,83	0,17
<i>Дедвейт</i>	34,7	30,7	14,6	12,3	7,7	8,80	8,71	0,10
<i>Средний размер судна (т дедвейта)</i>	51 780	43 083	32 702	25 532	21 563			
<i>Суда для генеральных грузов</i>	11,5	11,3	7,5	9,1	60,5	23,31	24,07	-0,76
<i>Дедвейт</i>	22,1	13,4	9,8	9,8	44,8	19,00	20,39	-1,39
<i>Средний размер судна (т дедвейта)</i>	10 547	6 487	7 160	5 932	4 074			
<b>Нефтеналивные танкеры</b>	24,0	18,6	9,8	9,9	37,7	16,69	17,15	-0,45
<i>Дедвейт</i>	35,4	27,7	15,8	9,9	11,2	9,94	10,33	-0,38
<i>Средний размер судна (т дедвейта)</i>	65 045	65 891	71 308	44 408	13 102			
<b>Другие типы судов</b>	14,2	11,0	7,7	8,3	58,9	23,67	24,33	-0,65
<i>Дедвейт</i>	24,2	15,5	9,4	7,7	43,2	18,94	19,06	-0,11
<i>Средний размер судна (т дедвейта)</i>	3 384	2 802	2 442	1 839	1 454			
<b>Все суда</b>	17,8	13,3	8,7	9,7	50,4	20,74	21,61	-0,87
<i>Дедвейт</i>	36,4	21,2	12,1	11,6	18,7	11,92	13,11	-1,19
<i>Средний размер судна (т дедвейта)</i>	35 395	27 677	24 061	20 607	6 435			
<b>РАЗВИТЫЕ СТРАНЫ</b>								
<b>Балкеры</b>	23,2	11,4	15,1	16,7	33,6	16,51	18,13	-1,62
<i>Дедвейт</i>	37,3	17,2	17,8	13,8	13,8	10,78	12,06	-1,28
<i>Средний размер судна (т дедвейта)</i>	94 354	88 638	69 250	48 620	24 230			
<b>Контейнеровозы</b>	16,3	33,5	24,7	17,0	8,4	10,84	10,28	0,56
<i>Дедвейт</i>	23,1	35,5	23,8	12,0	5,5	9,44	9,12	0,32
<i>Средний размер судна (т дедвейта)</i>	74 141	55 339	50 293	36 726	34 295			
<b>Суда для генеральных грузов</b>	16,8	13,3	14,1	20,8	35,0	19,00	19,66	-0,66
<i>Дедвейт</i>	27,4	18,2	20,4	12,3	21,7	14,14	15,19	-1,04
<i>Средний размер судна (т дедвейта)</i>	7 234	6 040	6 395	2 613	2 741			

**Таблица 2.3. Возрастная структура мирового торгового флота в разбивке по типам судов<sup>a</sup>, по состоянию на 1 января 2012 года (в процентах от общего числа судов и общего дедвейта) (продолжение)**

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) на 2012 год	Средний возраст (число лет) на 2011 год	Изменение 2012/2011 годы
<b>Нефтеналивные танкеры</b>	21,5	29,1	15,1	16,7	17,6	13,47	13,67	-0,20
<i>Дедвейт</i>	27,9	37,5	23,8	8,5	2,3	8,45	8,18	0,27
<i>Средний размер судна (т дедвейта)</i>	57 139	56 766	69 511	22 286	5 730			
<b>Другие типы судов</b>	8,1	10,2	13,3	9,6	58,7	24,96	24,91	0,04
<i>Дедвейт</i>	21,8	24,1	18,8	10,9	24,4	15,02	15,49	-0,47
<i>Средний размер судна (т дедвейта)</i>	2 789	2 454	1 467	1 185	434			
<b>Все суда</b>	10,8	12,6	13,6	11,9	51,1	22,54	22,66	-0,12
<i>Дедвейт</i>	28,3	29,9	20,7	10,3	10,7	10,49	10,78	-0,29
<i>Средний размер судна (т дедвейта)</i>	20 949	18 961	12 106	6 846	1 675			
<b>СТРАНЫ С ПЕРЕХОДНОЙ ЭКОНОМИКОЙ</b>								
<b>Балкеры</b>	35,0	5,9	4,2	13,7	41,2	15,73	17,99	-2,26
<i>Дедвейт</i>	34,1	6,9	5,9	17,3	35,8	15,06	17,33	-2,27
<i>Средний размер судна (т дедвейта)</i>	37 094	44 555	55 500	48 770	37 922			
<b>Контейнеровозы</b>	14,5	20,3	6,3	23,8	35,2	16,16	15,95	0,22
<i>Дедвейт</i>	21,0	33,1	2,5	16,0	27,4	13,30	12,35	0,94
<i>Средний размер судна (т дедвейта)</i>	40 165	42 901	10 454	17 638	21 347			
<b>Суда для генеральных грузов</b>	7,5	10,9	6,3	8,9	66,4	24,19	24,68	-0,49
<i>Дедвейт</i>	10,1	9,7	5,5	5,8	68,9	24,34	25,68	-1,34
<i>Средний размер судна (т дедвейта)</i>	4 713	2 980	2 987	1 932	4 098			
<b>Нефтеналивные танкеры</b>	18,1	14,8	5,5	8,2	53,3	20,76	22,19	-1,43
<i>Дедвейт</i>	38,4	30,0	6,8	10,9	13,8	10,04	10,97	-0,93
<i>Средний размер судна (т дедвейта)</i>	41 006	38 211	25 681	22 196	5 051			
<b>Другие типы судов</b>	7,1	6,7	3,9	7,4	74,9	25,69	25,71	-0,02
<i>Дедвейт</i>	37,6	29,1	7,2	9,2	17,0	10,57	11,55	-0,98
<i>Средний размер судна (т дедвейта)</i>	41 006	38 211	25 681	22 196	5 051			
<b>Все суда</b>	11,7	9,6	5,1	9,2	64,4	23,21	23,90	-0,69
<i>Дедвейт</i>	31,3	17,9	6,0	12,9	31,9	14,84	16,24	-1,41
<i>Средний размер судна (т дедвейта)</i>	29 687	21 209	14 351	19 149	10 267			
<b>ДЕСЯТЬ ОСНОВНЫХ ОТКРЫТЫХ И МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕГИСТРОВ</b>								
<b>Балкеры</b>	38,0	16,9	11,6	11,8	21,6	11,20	13,08	-1,89
<i>Дедвейт</i>	43,2	18,0	10,5	12,4	15,9	9,75	11,49	-1,73
<i>Средний размер судна (т дедвейта)</i>	82 215	76 751	65 422	75 977	53 264			
<b>Контейнеровозы</b>	26,2	30,0	17,5	16,9	9,4	9,86	9,61	0,25
<i>Дедвейт</i>	35,8	30,6	14,9	11,6	7,0	8,40	8,28	0,12
<i>Средний размер судна (т дедвейта)</i>	54 691	40 978	34 341	27 591	29 737			
<b>Суда для генеральных грузов</b>	18,6	13,9	12,2	12,0	43,3	17,90	18,58	-0,68
<i>Дедвейт</i>	27,0	15,7	13,4	10,0	33,8	15,20	16,21	-1,01
<i>Средний размер судна (т дедвейта)</i>	14 264	11 140	10 834	8 236	7 680			
<b>Нефтеналивные танкеры</b>	35,9	29,7	14,9	7,1	12,4	9,53	9,81	-0,29
<i>Дедвейт</i>	35,4	28,1	20,7	9,1	6,8	8,80	9,14	-0,33
<i>Средний размер судна (т дедвейта)</i>	77 377	74 168	109 146	99 893	42 802			
<b>Другие типы судов</b>	23,6	12,6	10,6	7,0	46,2	19,72	20,49	-0,77
<i>Дедвейт</i>	32,2	17,9	9,1	5,6	35,2	16,09	15,84	0,25
<i>Средний размер судна (т дедвейта)</i>	17 049	17 780	10 687	10 034	9 507			
<b>Все суда</b>	28,9	19,5	12,9	10,8	27,9	13,88	14,79	-0,92
<i>Дедвейт</i>	38,3	22,8	14,5	10,7	13,8	10,16	11,10	-0,93
<i>Средний размер судна (т дедвейта)</i>	57 487	50 618	48 467	43 152	21 396			

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных "Ай-Эйч-Эс Фэрплей".  
<sup>a</sup> Самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более.

то в среднем в расчете на тонну дедвейта контейнерные суда перевозят в 27 раз больше грузов (в денежном выражении), чем балкеры (см. также таблицу 2.5 ниже).

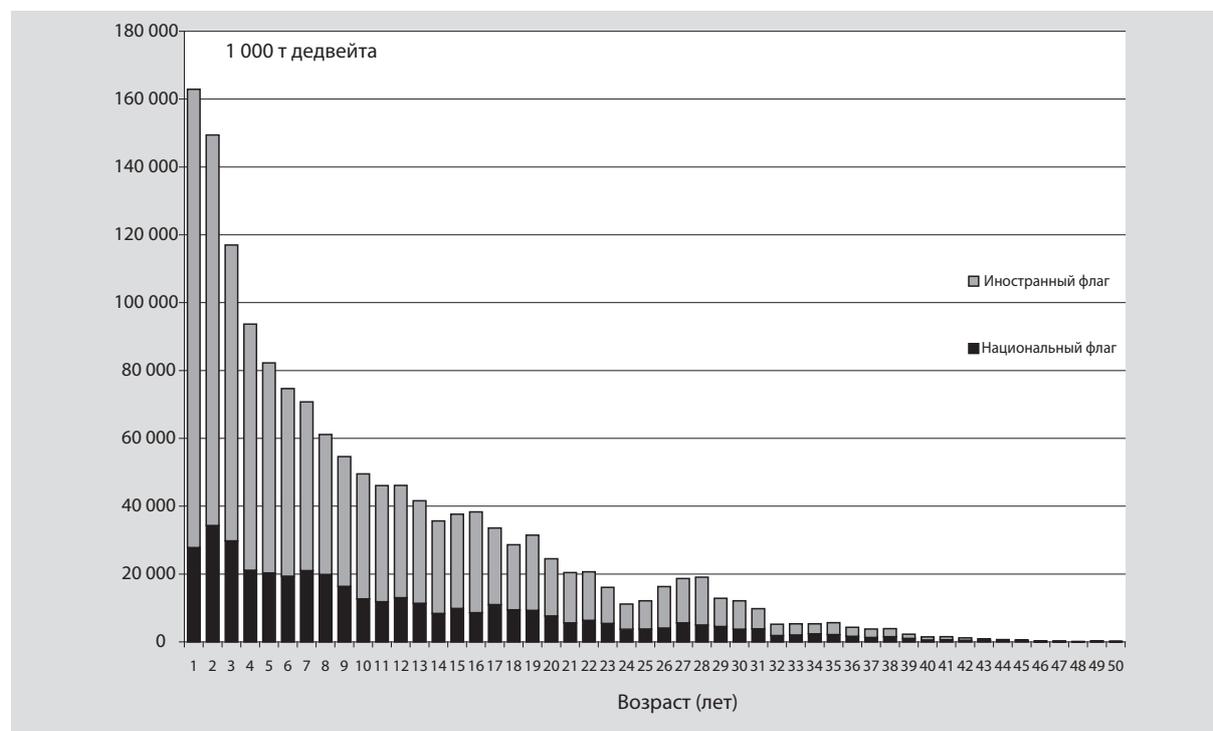
С точки зрения фактической провозной способности средняя грузоподъемность контейнерных судов достигла в начале 2012 года 3 074 единиц в 20-футовом эквиваленте (ДФЭ), превысив уровень предыдущего года еще на 6% (таблица 2.2). Новые контейнеровозы, сданные в эксплуатацию в 2011 году, были на 34% крупнее поставившихся на протяжении 2010 года.

Более 93% новых сданных в эксплуатацию контейнеровозов не были оснащены подъемными устройствами, т.е. такие суда зависят от наличия в портах специализированных контейнерных кранов (диаграмма 2.2). Оборудованные подъемными устройствами суда, которые больше обслуживают второстепенные порты, зачастую в развивающихся странах, обычно меньше по размерам, чем не оснащенные такими

устройствами суда, используемые на основных маршрутах для перевозки крупных объемов контейнерных грузов. В 2011 году новые оборудованные подъемными устройствами суда в среднем составляли (в ДФЭ) две пятых от размера судов, не имеющих подъемных устройств.

Параллельно с этой долгосрочной тенденцией морские порты все чаще используют для обработки судов, не оснащенных подъемными устройствами, козловые краны судно-берег. За период 2000–2010 годов количество таких кранов во всем мире выросло на 88% и достигло 4 900 единиц<sup>7</sup>. Однако в некоторых развивающихся странах в связи с этим возникают проблемы, поскольку их порты не всегда в состоянии угнаться за требованиями рынка. За тот же период в Африке, например, количество установленных козловых кранов выросло только на 66% и составило в 2010 году всего 200 единиц. Многие африканские порты еще не готовы принимать новейшие контейнеровозы, не оборудованные подъемными устройствами.

**Диаграмма 2.3. Возрастная структура мирового флота судов под национальным и иностранными флагами (тыс. т дедвейта)**



Источник: Составлено секретариатом ЮНКТАД на основе данных "Ай-Эйч-Эс Фэйрплей" по судам вместимостью 1 000 бр.-рег. т и более.

### **Специализированные суда**

Позиции владельцев специализированных рефрижераторных судов ухудшаются из-за конкуренции со стороны контейнеровозов, перевозящих и рефрижераторные контейнеры. В настоящее время в контейнерах перевозится приблизительно 60% рефрижераторных грузов, и на новых контейнеровозах все чаще предусматриваются крупные рефрижераторные грузовые помещения<sup>8</sup>. При сохранении тенденции к контейнеризации рефрижераторных грузов замещение в предстоящие годы устаревшего специализированного рефрижераторного тоннажа более современными судами позволит сохранить в минимальных размерах флот таких специализированных судов. Они смогут брать на себя перевозки грузов, которыми перевозчики регулярных контейнерных линий сами заниматься не будут, в периоды резкого повышения спроса во время уборки урожая во многих развивающихся странах.

Более благоприятное соотношение предложения и спроса сложилось для владельцев специализированных танкеров, на постройку которых последние годы размещалось меньше заказов, в то время как спрос на эти суда возрос в результате увеличения протяженности маршрутов между районами предложения и спроса.

В других категориях специализированных судов в 2011 году флот судов снабжения морских платформ продолжал увеличиваться темпами, превышающими средний уровень (более 12,8%), и в январе 2012 года доля таких судов в мировом флоте достигла 2,4%. Спрос на эти суда растет, в частности в Нигерии, Гане и других странах Западной Африки, где в последнее время расширяются нефтеразведочные работы.

## **2. Возрастная структура мирового торгового флота**

Средний возраст судов мирового флота в 2011 году чуть снизился благодаря продолжавшемуся спуску на воду новых судов и расширению масштабов операций по разборке старых судов. В январе 2012 года средний возраст судов в расчете на тонну

дедвейта составлял 11,5 года, в то время как средний возраст судов был почти вдвое больше (21,9 года), свидетельствуя о том, что более старые суда, как правило, меньше по размерам (таблица 2.3). В результате беспрецедентного увеличения объемов строительства новых судов на протяжении последних нескольких лет внушительная доля балкерного флота (41,5%) моложе пяти лет. Самым молодым типом судов на рынке остаются контейнеровозы, средний возраст которых в расчете на тонну дедвейта менее девяти лет, при этом почти 64% таких судов моложе десяти лет. Старше всего по-прежнему флот судов для генеральных грузов и других типов судов, три пятых из которых старше 20 лет.

По группам стран моложе всего по-прежнему суда, зарегистрированные в основных открытых регистрах – их средний возраст в расчете на тонну дедвейта дополнительно снизился с 11,1 до 10,2 года. Модернизация флота открытых регистров находит отражение и в особенно высокой доле судов иностранного флага в числе судов, спущенных на воду в 2011 году (диаграммы 2.3 и 2.4).

Динамика увеличения морского флота в последние годы проиллюстрирована на диаграмме 2.3. Несмотря на экономический кризис 2008 и 2009 годов, тоннаж мирового флота увеличился в 2010 и 2011 годах больше, чем за любой предыдущий год, что обусловлено выполнением заказов, размещенных до начала экономического кризиса (см. также диаграмму 2.9). Крупные размеры тоннажа в возрасте одного года также объясняют понижение среднего возраста всего флота (таблица 2.3). Большинство новых судов, сданных в эксплуатацию в 2011 году, были зарегистрированы под иностранным флагом.

## **3. Отечественные морские перевозки**

Помимо международных морских перевозок, отечественные морские перевозки являются важным дополнительным сектором использования судов, и директивные органы зачастую, учитывая экологические выгоды сокращения автодорожных перевозок грузов, ставят задачи поддержки прибрежных морских перевозок. Спрос на внутренние (каботажные) морские перевозки позволяет задействовать

Таблица 2.4. 35 стран и территорий, которым принадлежат наиболее крупные флоты, по состоянию на 1 января 2012 года <sup>a</sup> (т дедвейта)

Страна или территория домицилия <sup>b</sup>	Количество судов			Тонны дедвейта				
	Национальный флаг <sup>c</sup>	Иностранный флаг	Всего	Национальный флаг <sup>c</sup>	Иностранный флаг	Всего	Иностранный флаг в процентах от общего количества	Всего в процентах от мирового флота на 1 января 2012 года
Греция	738	2 583	3 321	64 921 486	159 130 395	224 051 881	71,02	16,10
Япония	717	3 243	3 960	20 452 832	197 210 070	217 662 902	90,60	15,64
Германия	422	3 567	3 989	17 296 198	108 330 510	125 626 708	86,23	9,03
Китай	2 060	1 569	3 629	51 716 318	72 285 422	124 001 740	58,29	8,91
Республика Корея	740	496	1 236	17 102 300	39 083 270	56 185 570	69,56	4,04
США	741	1 314	2 055	7 162 685	47 460 048	54 622 733	86,89	3,92
ОАР Гонконг, Китай	470	383	853	28 884 470	16 601 518	45 485 988	36,50	3,27
Норвегия	851	1 141	1 992	15 772 288	27 327 579	43 099 867	63,41	3,10
Дания	394	649	1 043	13 463 727	26 527 607	39 991 334	66,33	2,87
Китайская провинция Тайвань	102	601	703	4 076 815	34 968 474	39 045 289	89,56	2,81
Сингапур	712	398	1 110	22 082 648	16 480 079	38 562 727	42,74	2,77
Бермудские острова	17	251	268	2 297 441	27 698 605	29 996 046	92,34	2,16
Италия	608	226	834	18 113 984	6 874 748	24 988 732	27,51	1,80
Турция	527	647	1 174	8 554 745	14 925 883	23 480 628	63,57	1,69
Канада	205	251	456	2 489 989	19 360 007	21 849 996	88,60	1,57
Индия	455	105	560	15 276 544	6 086 410	21 362 954	28,49	1,53
Российская Федерация	1 336	451	1 787	5 410 608	14 957 599	20 368 207	73,44	1,46
Соединенное Королевство	230	480	710	2 034 570	16 395 185	18 429 755	88,96	1,32
Бельгия	97	180	277	6 319 103	8 202 208	14 521 311	56,48	1,04
Малайзия	432	107	539	9 710 922	4 734 174	14 445 096	32,77	1,04
Бразилия	113	59	172	2 279 733	11 481 795	13 761 528	83,43	0,99
Саудовская Аравия	75	117	192	1 852 378	10 887 737	12 740 115	85,46	0,92
Нидерланды	576	386	962	4 901 301	6 799 943	11 701 244	58,11	0,84
Индонезия	951	91	1 042	9 300 711	2 292 255	11 592 966	19,77	0,83
Иран	67	71	138	829 704	10 634 685	11 464 389	92,76	0,82
Франция	188	297	485	3 430 417	7 740 496	11 170 913	69,29	0,80
Объединенные Арабские Эмираты	65	365	430	609 032	8 187 103	8 796 135	93,08	0,63
Кипр	62	152	214	2 044 256	5 092 849	7 137 105	71,36	0,51
Вьетнам	477	79	556	4 706 563	1 988 446	6 695 009	29,70	0,48
Кувейт	44	42	86	3 956 910	2 735 309	6 692 219	40,87	0,48
Швеция	99	208	307	1 070 563	5 325 853	6 396 416	83,26	0,46
Остров Мэн	6	38	44	226 810	6 131 401	6 358 211	96,43	0,46
Таиланд	277	67	344	3 610 570	1 542 980	5 153 550	29,94	0,37
Швейцария	39	142	181	1 189 376	3 700 886	4 890 262	75,68	0,35
Катар	48	37	85	881 688	3 745 663	4 627 351	80,95	0,33
<b>Всего, 35 стран с крупнейшими флотами</b>	<b>14 941</b>	<b>20 793</b>	<b>35 734</b>	<b>374 029 685</b>	<b>952 927 192</b>	<b>1 326 956 877</b>	<b>71,81</b>	<b>95,34</b>
<b>Другие владельцы</b>	<b>2 172</b>	<b>1 816</b>	<b>3 988</b>	<b>22 491 261</b>	<b>42 344 181</b>	<b>64 835 442</b>	<b>65,31</b>	<b>4,66</b>
<b>Итого, суда с установленной национальной принадлежностью</b>	<b>17 113</b>	<b>22 609</b>	<b>39 722</b>	<b>396 520 946</b>	<b>995 271 373</b>	<b>1 391 792 319</b>	<b>71,51</b>	<b>100,00</b>
<b>Прочие суда (с неустановленной национальной принадлежностью)</b>			<b>7 179</b>			<b>126 317 184</b>		
<b>Итого, все страны мира</b>			<b>46 901</b>			<b>1 518 109 503</b>		

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных "Ай-Эйч-Эс Фэрплей".

<sup>a</sup> Суда вместимостью 1 000 бр.-рег. т и более, по тоннажу дедвейта, исключая резервный флот США, а также флоты США и Канады в системе Великих озер (совокупный дедвейт которых составляет 5,3 млн. т).

<sup>b</sup> Страна домицилия означает страну, где расположена компания, фактически контролирующая флот (т.е. материнская компания). В ряде случаев для ее определения потребовалось сделать некоторые предположения. Так, например, Греция указана как страна домицилия судов, принадлежащих греческому владельцу компании, которая имеет представительства в Нью-Йорке, Лондоне и Пирее, хотя сам владелец может постоянно проживать в США.

<sup>c</sup> Включая суда под национальным флагом, зарегистрированные во вторых регистрах, например, в Датском международном регистре судов (ДИС), Норвежском международном регистре судов (НИС) или Французском международном регистре судов (ФИС).

часть нового тоннажа, сданного в эксплуатацию в 2011 году. Например, около 10% небольших балкеров, построенных в Китае, используется исключительно во внутреннем каботаже страны<sup>9</sup>.

Каботажные морские перевозки не подпадают под большинство норм международного морского судоходства, например положение о постепенном выведении из эксплуатации однокорпусных танкеров. Так, нигерийские судовладельцы для прибрежных перевозок нефти используют главным образом однокорпусные танкеры<sup>10</sup>. Кроме того, нередко возраст судов, обслуживающих каботажные маршруты, выше в сравнении с судами, осуществляющими международные перевозки; например, в Соединенных Штатах более половины судов каботажного флота старше 25 лет<sup>11</sup>. Во флоте балкеров, принадлежащих китайским судовладельцам, доля судов, возраст которых составляет 25 лет или более, примерно на 50% превышает среднемировой уровень, что главным образом объясняется использованием таких судов в сегменте прибрежных перевозок<sup>12</sup>.

Во многих странах каботажные перевозки могут осуществляться только судами под национальным флагом, что ослабляет конкуренцию со стороны иностранных операторов. В целях дальнейшего поощрения прибрежных перевозок и повышения конкурентоспособности сектора морских перевозок ряд стран рассматривают возможность открытия некоторых каботажных маршрутов для ненациональных операторов. Так, например, в случае Индии высказывается мысль о том, что ослабление режима ограничений в каботажных перевозках способствовало бы расширению перевалочных операций в индийских портах<sup>13</sup>. В Нигерии выдача в порядке исключения иностранным операторам разрешений на осуществление каботажных перевозок на практике стала, скорее, правилом<sup>14</sup>. Другие страны идут по пути сохранения более ограничительного режима исходя из интересов поощрения национального судостроения и трудоустройства отечественных моряков. Например, по сообщениям, Индонезия рассматривает вопрос о запрещении импорта старых судов для осуществления каботажных перевозок, рассчитывая на то, что это позволит

повысить спрос на новые суда и обеспечить работой индонезийские верфи<sup>15</sup>.

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

### **1. Страны принадлежности судов**

Среди 35 стран с самым крупным флотом 17 стран расположены в Азии, 14 – в Европе и 4 – на Американском континенте (таблица 2.4). Практически половина мирового тоннажа (49,7%) принадлежит судоходным компаниям всего четырех стран – Греции, Японии, Германии и Китая. Судовладельцы с Бермудских островов, из Бразилии и с острова Мэн специализируются главным образом на крупных судах, в первую очередь танкерах и балкерах. Судовладельцам в Индонезии, Российской Федерации и Вьетнаме принадлежит большое количество судов меньшего размера, в том числе судов, которые используются для осуществления прибрежных перевозок и перевозок между островами.

В таблице 2.5 представлены данные о странах, владеющих самыми крупными флотами, и их доле в различных сегментах рынка (в процентах от общего дедвейта), а также оценки их долей в общем объеме морских перевозок (доля в процентах от общей стоимости в долларах). На контейнерные грузы, по оценкам, приходится 52% от стоимостного объема мировых морских перевозок, и соответственно у стран с высокой долей контейнерного тоннажа высока и доля грузов в мировых морских перевозках, которые доставляются принадлежащими этим странам судами.

Германия, которой принадлежит крупнейший флот контейнеровозов (37% от мирового флота судов этого типа), становится страной, на чьи суда приходится и самая значительная доля мировых морских перевозок (свыше 23%). Второе место занимает Япония, чей удельный вес в мировых морских перевозках равен 11,2%, затем следуют Греция (9,8%), Китай (7,5%) и Дания (5,6%).

Принадлежность флота отнюдь не обязательно означает, что страны, которым

принадлежат суда, на деле эксплуатируют их или контролируют морские перевозки. В частности, принадлежащие Германии контейнеровозы нередко фрахтовываются линейным перевозчиком, базирующимся в других странах, таким как "Майерск" (Дания), МСК (Швейцария) или КСАВ (Чили). В данном случае не обязательно и наличие связи между собственной внешней торговлей страны и принадлежащим флотом. Проведенный ранее анализ показывает, что страны – экспортеры нефти с большей степенью вероятности будут иметь в собственности нефтяные танкеры, которые используются для обслуживания их собственного экспорта, в то время как в случае экспортеров контейнерных грузов вероятность владения контейнеровозами, которые бы использовались для перевозки их внешнеторговых грузов, гораздо ниже<sup>16</sup>.

## 2. Операторы контейнерных перевозок

### *Двадцать крупнейших перевозчиков*

По состоянию на январь 2012 года крупнейшими операторами контейнеровозов по-прежнему были компании "Майерск лайн" (Дания), МСК (Швейцария) и КМА-КГМ (Франция). Три эти компании вместе взятые эксплуатируют суда, на которые приходится почти 30% общемировой контейнерной провозной способности (в ДФЭ), что является отражением развивающегося на протяжении последних нескольких лет процесса концентрации отрасли. По сравнению с уровнем января 2011 года самого большого увеличения – в ДФЭ на 23,6% – добилась компания МОЛ (Япония), за которой следует ЧШКЛ (Китай, рост на 20,9%) и ХАПАГ-Ллойд (Германия, увеличение на 15,8%). Самое значительное сокращение провозной способности было зарегистрировано в случае чилийской компании КСАВ – в ДФЭ на 9,1% (таблица 2.6).

### *Финансовые показатели*

В результате сохранения ситуации избыточного предложения тоннажа, которая к тому же на протяжении 2011 года продолжала ухудшаться, большинство перевозчиков несли серьезные финансовые потери. Совокупные потери

компаний, занимающихся контейнерными перевозками, оценивались в 2011 году в размере свыше 5 млрд. долл. после прибыли в размере 17 млрд. долл., полученной в 2010 году, и убытков в сумме 19 млрд. долл., понесенных в 2009 году<sup>17</sup>. Заявленные убытки КОСКО (включая неконтанерные морские перевозки) составили в 2011 году 1,7 млрд. долл., компании КСАВ – 1,2 млрд. долл., КМА-КГМ – 30 млн. долл., "Ханджин" – 730 млн. долл. и НОЛ – 478 млн. долл. Не похоже, чтобы результаты 2012 года были более отрадными. По сообщениям соответствующих компаний, за первый квартал 2012 года КСАВ потеряла 205 млн. долл., "Ханджин" – 208 млн. долл., "Хапаг-Ллойд" – 172 млн. долл., "Маерск лайн" – 599 млн. долл. и НОЛ – 254 млн. долл.<sup>18</sup>. С учетом столь неблагоприятной конъюнктуры многие специалисты отрасли ожидают резкого всплеска банкротств в предстоящие годы, поскольку банки "стремятся вернуть все, что можно, в той катастрофической ситуации, которую они сами помогли создать"<sup>19</sup>.

### *Круги инвестиций*

Стремясь получить эффект масштаба, перевозчики вкладывают деньги в строительство все более крупных судов. Низкие по историческим меркам фрахтовые ставки усиливают воздействие факторов, заставляющих снижать издержки. Однако сооружение все новых и все более крупных судов в свою очередь увеличивает общий переизбыток провозной способности, в результате порождая дополнительное понижающее давление на фрахтовые ставки. Хотя вложения в строительство более крупных судов могут иметь смысл для отдельной компании, в случае отрасли в целом это на деле ведет к образованию порочного цикла увеличения избыточного тоннажа и дальнейшего ухудшения финансовых показателей. С точки зрения же клиентов эту ситуацию можно рассматривать в качестве благотворного цикла, в рамках которого факторы технического прогресса и энергоэффективности помогают снижать транспортные издержки, что в свою очередь способствует расширению перевозок и осуществлению вложений в сооружение более крупных судов с более высокой энергоэффективностью.

**Таблица 2.5. Страны/территории принадлежности судов, в разбивке по основным типам судов (в процентах от дедвейта и стоимостного объема в долларовом выражении, оценки по состоянию на январь 2012 года)**

	Всего	Германия	Япония	Греция	Китай	Дания	Китайская провинция Тайвань	Норвегия	Республика Корея	Сингапур	ОАР Гонконг, Китай	Соединенные Штаты	Канада	Российская Федерация	Турция	Нидерланды	Италия	Соединенное Королевство	Все остальные страны
<i>Оценочная доля мирового флота (по дедвейту) в разбивке по основным видам судов</i>																			
Контейнеровозы	100	37,0	8,8	6,8	6,3	8,8	4,8	0,3	3,2	3,3	2,2	1,5	2,3	0,2	0,6	0,4	0,1	0,4	13,1
Балкеры	100	4,8	22,7	19,9	14,0	1,1	3,4	1,4	6,3	2,0	4,5	3,1	0,4	0,3	2,1	0,2	1,5	0,9	11,3
Танкеры	100	4,6	12,5	20,8	5,2	3,4	1,7	3,4	2,8	3,9	3,0	5,0	1,8	2,8	1,6	0,8	2,7	2,2	21,7
Суда для генеральных грузов	100	13,3	12,4	2,4	11,0	1,1	1,6	12,0	2,3	1,4	1,8	1,0	0,2	3,7	3,4	4,5	2,2	2,0	23,7
<i>Оценочная доля мировых морских перевозок грузов (в долларах), доставляемых судами, принадлежащими национальным владельцам, в разбивке по основным видам судов</i>																			
Контейнеровозы	52	19,2	4,6	3,5	3,3	4,6	2,5	0,2	1,7	1,7	1,1	0,8	1,2	0,1	0,3	0,2	0,0	0,2	6,8
Балкеры	6	0,3	1,4	1,2	0,8	0,1	0,2	0,1	0,4	0,1	0,3	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1	0,7
Танкеры	22	1,0	2,7	4,6	1,1	0,7	0,4	0,7	0,6	0,9	0,7	1,1	0,4	0,6	0,4	0,2	0,6	0,5	4,8
Суда для генеральных грузов	20	2,7	2,5	0,5	2,2	0,2	0,3	2,4	0,5	0,3	0,4	0,2	0,0	0,7	0,7	0,9	0,4	0,4	4,7
<b>ИТОГО</b>	<b>100</b>	<b>23,2</b>	<b>11,2</b>	<b>9,8</b>	<b>7,5</b>	<b>5,6</b>	<b>3,4</b>	<b>3,4</b>	<b>3,1</b>	<b>3,0</b>	<b>2,4</b>	<b>2,3</b>	<b>1,6</b>	<b>1,5</b>	<b>1,4</b>	<b>1,3</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>17,0</b>

Источник: Оценки секретариата ЮНКТАД на основе данных "Ай-Эйч-Эс Fairplay" (по мировому флоту) и Всемирного совета судоходства (о доле морских перевозок по видам судов).

Не все перевозчики в своих инвестиционных решениях следовали экономическому циклу. Компания "Эвергрин", являвшаяся в последние годы единственным крупным перевозчиком, который не расширял флот сверхкрупных контейнеровозов и не вкладывал средства в сооружение таких судов, в начале 2012 года разместила заказы на строительство 10 контейнеровозов грузоместимостью по 13 800 ДФЭ, т.е. в высшей по грузоместимости категории контейнеровозов. Судя по имеющимся сообщениям, эти новые контейнеровозы войдут в число самых энергоэффективных в истории судостроения. Вместе с другими заказами новых судов, в мае 2012 года портфель заказов "Эвергрин" составлял 62% от размера существующего флота компании, давая представление о масштабном плане контрциклического расширения деятельности<sup>20</sup>.

### **Консолидация и реструктуризация**

Неся убытки, линейные перевозчики избирают разные пути решения данной проблемы. Малазийская судоходная компания МИСК фактически прекратила осуществление

деятельности в секторе контейнерных перевозок и в настоящее время сосредоточила усилия исключительно на насыпных и наливных грузах. Чилийский перевозчик КСАВ в 2012 году резко изменил свою стратегию, повысив долю совместных маршрутов с 30% до более 90% и увеличив долю собственного тоннажа в сравнении с зафрахтованным<sup>21</sup>. Компания "Зим" (Израиль) ведет переговоры с кредиторами для получения дополнительного финансирования, а также с судовладельцами для отсрочки поставки ранее заказанных судов. Сообщается, что и КМА-КГМ, и МСК рассматривают возможность продажи своих долей участия в предприятиях портового хозяйства.

По мнению ряда представителей отрасли, можно ожидать дальнейших слияний судоходных линий, которые позитивно скажутся на рентабельности перевозчиков; в числе кандидатов на слияние называют, например, три крупнейшие японские линии<sup>22</sup>. Ряд аналитиков предсказывают, что число крупных перевозчиков на маршрутах Восток–Запад "сократится к середине 20-х годов нового века с семи до десяти". Все крупные судоходные

Таблица 2.6. 20 крупнейших операторов контейнеровозов, по состоянию на 1 января 2012 года (число судов и общая вместимость эксплуатируемых судов в ДФЭ)

Место	Оператор	Страна/территория	Количество судов	Средний размер судна	ДФЭ	Доля в мировом флоте, ДФЭ (в процентах)	Нарастающим итогом, ДФЭ (в процентах)	Увеличение вместимости в ДФЭ за 2011 год (в процентах)
1	"Маерск лайн"	Дания	453	4 646	2 104 825	11,8	11,8	15,6
2	МСК	Швейцария	432	4 688	2 025 179	11,3	23,1	14,9
3	"КМА-КГМ груп"	Франция	290	4 004	1 161 141	6,5	29,5	8,5
4	АПЛ	Сингапур	144	4 168	600 168	3,4	32,9	1,4
5	КОСКО	Китай	145	4 304	624 055	3,5	36,4	10,3
6	"Эвергрин лайн"	Китайская провинция Тайвань	159	3 590	570 843	3,2	39,6	-3,9
7	"Хапаг-Ллойд груп"	Германия	145	4 476	648 976	3,6	43,2	15,8
8	ЧШКЛ	Китай	124	4 493	557 168	3,1	46,3	20,9
9	"Ханджин"	Республика Корея	101	4 927	497 641	2,8	49,1	11,2
10	МОЛ	Япония	107	4 194	448 727	2,5	51,6	23,6
11	ООКЛ	ОАР Гонконг, Китай	88	4 516	397 433	2,2	53,8	6,1
12	"Зим"	Израиль	82	3 708	304 074	1,7	55,5	8,0
13	ХММ	Республика Корея	70	4 497	314 770	1,8	57,3	10,4
14	НЮК	Япония	93	4 129	383 964	2,1	59,4	8,8
15	"Янмин"	Китайская провинция Тайвань	84	4 089	343 476	1,9	61,3	6,4
16	"Гамбург зюд"	Германия	99	3 728	369 057	2,1	63,4	10,0
17	"К-лайн"	Япония	79	4 336	342 572	1,9	65,3	-1,6
18	КСАВ	Чили	85	4 095	348 035	1,9	67,2	-9,1
19	ПИЛ	Сингапур	104	2 279	236 978	1,3	68,6	-0,5
20	"Вань Хай лайнз лимитед"	Китайская провинция Тайвань	89	2 080	185 146	1,0	69,6	8,8
<b>Итого, 20 крупнейших перевозчиков</b>			2 973	3 979	12 464 228	69,6	69,6	10,0
<b>Прочие</b>			7 093	768	5 445 054	30,3	30,4	10,7
<b>Мировой флот контейнеровозов</b>			10 066	1 678	17 909 282	100,0	100,0	10,2

Источник: Данные секретариата ЮНКТАД на основе информации "Ллойдс лист интеллидженс": [www.lloydslistintelligence.com](http://www.lloydslistintelligence.com).

Примечание: Приводимые данные относятся ко всем контейнеровозам и не вполне сопоставимы с таблицей 2.2 выше, в которой учитываются только специализированные полностью ячеистые контейнеровозы.

линии в последние годы все чаще заключают с другими перевозчиками соглашения о взаимном предоставлении грузового пространства на судах, и два крупных альянса – "Гранд" и "Нью уорлд" – объединенными усилиями создают новый альянс Г6<sup>24</sup>. По пути создания альянсов идут и фидерные операторы, стремясь таким образом укрепить линию обороны для защиты от конкуренции со стороны более крупных судоходных линий<sup>25</sup>.

Ряд линейных перевозчиков обратились за помощью к государственному сектору. Как сообщается, французская компания КМА-КГМ "обратилась к одному из французских фондов национального благосостояния"<sup>26</sup>. Сообщают также, что Китайская ассоциация судовладельцев потребовала от перевозчиков

обращаться к правительству за помощью и совместно устанавливать фрахтовые ставки<sup>27</sup>. В Германии Федеральная земля Гамбург увеличила размеры своего участия в капитале компании "Хапаг-Ллойд", чтобы не допустить ситуации, в которой эта компания "станет жертвой глобальной монополии"<sup>28</sup>.

Нередко контейнеровозы принадлежат фрахтовщикам, т.е. компаниям, которые сами не обслуживают линейные перевозки, а обычно отфрахтовывают свои суда операторам. Многие из них оказались в трудном финансовом положении, а некоторые были вынуждены выставить свои суда на продажу<sup>29</sup>. Однако такие продажи не приведут к уменьшению провозной способности на рынке.

**Таблица 2.7. Тридцать пять флагов регистрации с наиболее крупным зарегистрированным флотом (в порядке очередности по тоннажу в тоннах дедвейта), по состоянию на 1 января 2012 года<sup>a</sup>**

Флаг регистрации	Количество судов	Дедвейт в тыс. тонн	Средний размер судна, тонн дедвейта	Доля в % от мирового флота по дедвейту	Доля в % нарастающим итогом по дедвейту	Зарегистрированный тоннаж иностранных владельцев в тыс. т дедвейта	Доля в % тоннажа, принадлежащего иностранным владельцам	Изменение совокупного дедвейта 2012/2011, в %
Панама	8 127	328 210	40 385	21,39	21,39	328 112	99,97	7,25
Либерия	3 030	189 911	62 677	12,38	33,77	189 911	100,00	14,24
Маршалловы Острова	1 876	122 857	65 489	8,01	41,78	122 857	100,00	24,40
ОАР Гонконг, Китай	1 935	116 806	60 365	7,61	49,40	87 907	75,26	27,33
Сингапур	2 877	82 084	28 531	5,35	54,75	59 910	72,99	21,99
Греция	1 386	72 558	52 351	4,73	59,48	7 520	10,36	1,59
Мальта	1 815	71 287	39 277	4,65	64,12	71 241	99,94	16,30
Багамские Острова	1 409	69 105	49 046	4,50	68,63	68 620	99,30	2,43
Китай	4 148	58 195	14 030	3,79	72,42	5 983	10,28	10,34
Кипр	1 022	32 986	32 276	2,15	74,57	30 940	93,80	2,06
Япония	5 619	23 572	4 195	1,54	76,11	398	1,69	6,18
Остров Мэн	410	22 542	54 980	1,47	77,58	22 315	98,99	16,06
Италия	1 667	21 763	13 055	1,42	79,00	3 523	16,19	11,95
Республика Корея	2 916	19 157	6 570	1,25	80,25	1 460	7,62	-4,95
Соединенное Королевство	1 662	18 664	11 230	1,22	81,46	16 615	89,02	9,80
Норвегия (НИС)	535	17 896	33 450	1,17	82,63	3 248	18,15	-0,94
Германия	868	17 482	20 141	1,14	83,77	123	0,70	-0,48
Индия	1 443	16 141	11 186	1,05	84,82	668	4,14	5,65
Антигуа и Барбуда	1 322	14 402	10 894	0,94	85,76	14 402	100,00	3,67
Дания (ДИС)	534	13 846	25 929	0,90	86,66	372	2,69	-3,20
Индонезия	6 332	13 512	2 134	0,88	87,54	3 483	25,78	11,63
Соединенные Штаты	6 461	11 997	1 857	0,78	88,32	4 585	38,22	-5,25
Бермудские острова	164	11 598	70 722	0,76	89,08	9 301	80,19	6,80
Малайзия	1 449	10 895	7 519	0,71	89,79	990	9,09	1,58
Турция	1 360	9 535	7 011	0,62	90,41	710	7,45	9,03
Нидерланды	1 382	8 279	5 991	0,54	90,95	3 338	40,31	17,67
Франция (ФИС)	161	7 973	49 521	0,52	91,47	4 980	62,47	1,17
Российская Федерация	3 362	7 413	2 205	0,48	91,95	1 632	22,01	0,18
Филиппины	1 995	6 694	3 355	0,44	92,39	5 834	87,16	-3,63
Бельгия	235	6 663	28 352	0,43	92,83	326	4,90	-2,02
Вьетнам	1 525	6 072	3 982	0,40	93,22	845	13,92	2,94
Сент-Винсент и Гренадины	857	5 636	6 577	0,37	93,59	5 636	100,00	-15,89
Китайская провинция Тайвань	906	4 328	4 777	0,28	93,87	147	3,40	0,43
Таиланд	850	4 249	4 999	0,28	94,15	398	9,36	-6,90
Кувейт	206	3 976	19 301	0,26	94,41	1	0,02	32,27
<b>ИТОГО, 35 крупнейших флагов регистрации</b>	<b>71 846</b>	<b>1 448 285</b>	<b>20 158</b>	<b>94,41</b>	<b>94,41</b>	<b>1 082 977</b>		<b>10,65</b>
<b>Все страны мира</b>	<b>104 305</b>	<b>1 534 019</b>	<b>14 707</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>1 133 417</b>		<b>9,91</b>

Источник:

Составлено секретариатом ЮНКТАД на основе данных "Ай-Эйч-Эс Фэрплей".

<sup>a</sup>

Самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег.т и более, в порядке убывания совокупного дедвейта.

## С. РЕГИСТРАЦИЯ СУДОВ

### 1. Флаги регистрации

В 2011 году сохранялась тенденция к расширению использования открытых регистров. По оценкам, примерно 83% судов, сданных в эксплуатацию в 2011 году, было зарегистрировано за границей (диаграмма 2.3) и 71,5% мирового тоннажа в настоящее время зарегистрировано под иностранным флагом, т.е. суда эксплуатируются под флагом государства, не являющегося государством гражданства судовладельца (диаграмма 2.4). Соответственно большинство флотов основных флагов регистрации росли быстрее, чем совокупный флот. Особенно внушительным было увеличение регистров Гонконга, Китай (на 27,3%), Маршалловых Островов (на 24,4%) и Сингапура (на 22%) (таблица 2.7).

Процесс концентрации наблюдается и в этом морском секторе. По различным группам стран десять основных открытых регистров продолжали увеличивать свою долю рынка,

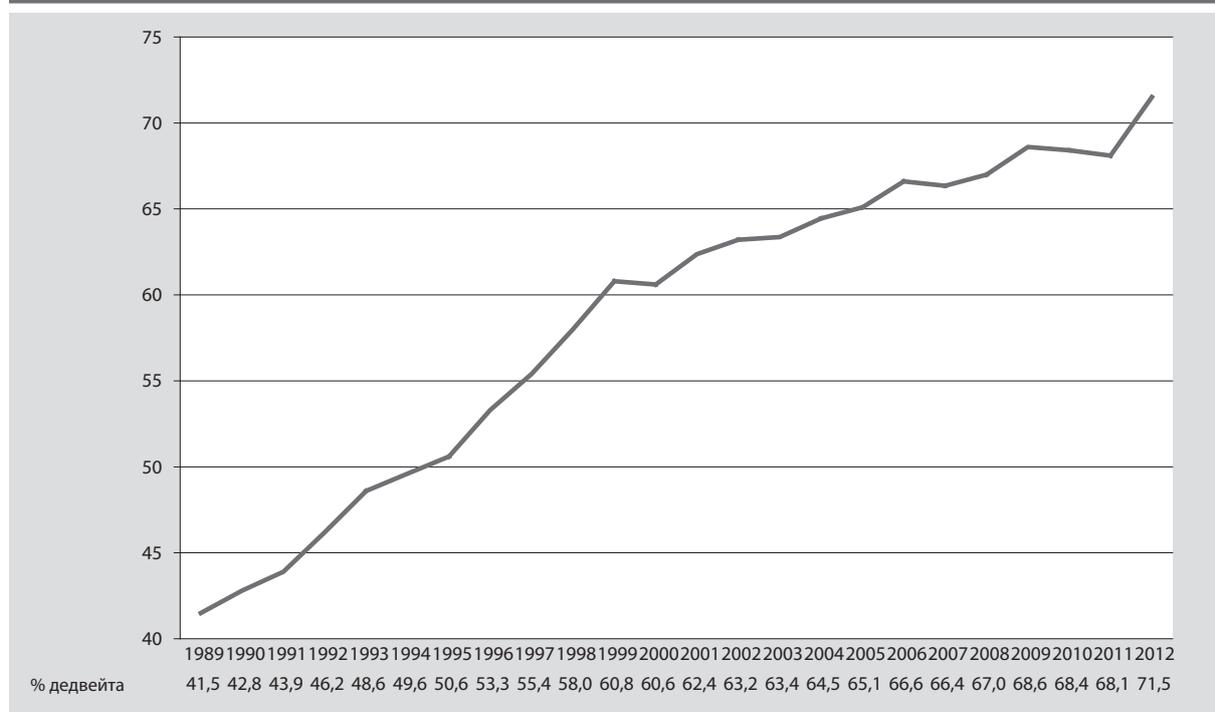
достигшую в январе 2012 года 56,6%. Выше всего удельный вес флота открытых регистров в категории балкеров (61,3%). При этом также увеличивалась доля флота, зарегистрированного в развивающихся странах Азии, в том время как доли рынка всех других групп стран в 2012 году снизились по сравнению с 2011 годом (таблица 2.8).

### 2. Национальная принадлежность владельцев

В силу конкуренции регистров судов традиционное различие между открытыми флагами регистрации и флагами, под которыми регистрируются только суда национальных владельцев, все больше размывается. Как показано на диаграмме 2.5, в настоящее время почти все регистры регистрируют суда национальных и иностранных владельцев.

В группе 30 крупнейших флагов регистрации под тремя флагами регистрируются исключительно суда иностранных владельцев, это Либерия, Маршалловы Острова и Антигуа и Барбуда.

**Диаграмма 2.4. Глобальная доля судов, зарегистрированных под иностранными флагами<sup>а</sup> (данные по состоянию на начало года в процентах от совокупного дедвейта, 1989–2012 годы)**



*Источник:* Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных "Ай-Эйч-Эс Фэрплей".  
<sup>а</sup> Оценка на основе имеющейся информации о морских коммерческих судах вместимостью 1 000 бр.-рег. т и более.

**Таблица 2.8. Распределение провозной способности различных типов судов в тоннах дедвейта по группам стран регистрации, 2012 год<sup>а</sup> (изменение в процентах между 2011 и 2012 годами указано курсивом)**

	<i>Весь флот</i>	<i>Нефтеналивные 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>	15,85	18,32	10,15	18,02	22,75	22,85
	<i>-1,11</i>	<i>-1,10</i>	<i>-0,80</i>	<i>0,34</i>	<i>-1,23</i>	<i>-0,96</i>
<b>Страны с переходной экономикой</b>	0,82	0,79	0,33	4,23	0,08	1,85
	<i>-0,11</i>	<i>-0,02</i>	<i>-0,08</i>	<i>-0,30</i>	<i>-0,01</i>	<i>-0,11</i>
<b>Развивающиеся страны</b>	26,41	24,86	28,14	35,17	21,17	24,58
	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>
<b>в том числе:</b>						
<b>Африка</b>	0,65	0,75	0,29	2,25	0,11	1,77
	<i>-0,03</i>	<i>0,03</i>	<i>-0,06</i>	<i>0,15</i>	<i>0,00</i>	<i>-0,01</i>
<b>Америка</b>	1,52	1,82	0,90	4,17	0,42	3,26
	<i>-0,12</i>	<i>-0,01</i>	<i>-0,16</i>	<i>0,00</i>	<i>0,05</i>	<i>-0,23</i>
<b>Азия</b>	23,87	22,00	26,60	28,05	20,60	18,39
	<i>1,07</i>	<i>1,21</i>	<i>1,30</i>	<i>0,08</i>	<i>0,49</i>	<i>0,13</i>
<b>Океания</b>	0,37	0,30	0,35	0,69	0,03	1,16
	<i>-0,01</i>	<i>0,12</i>	<i>-0,11</i>	<i>-0,11</i>	<i>0,01</i>	<i>0,02</i>
<b>Другие страны, не включенные в указанные группы</b>	0,30	0,18	0,12	1,55	0,06	1,24
	<i>-0,21</i>	<i>-0,06</i>	<i>-0,19</i>	<i>-1,06</i>	<i>-0,07</i>	<i>-0,09</i>
<b>Десять основных открытых и международных регистров<sup>б</sup></b>	56,62	55,85	61,27	41,04	55,93	49,48
	<i>0,52</i>	<i>-0,17</i>	<i>0,10</i>	<i>0,89</i>	<i>0,75</i>	<i>1,24</i>

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных "Ай-Эйч-Эс Фэрплей".

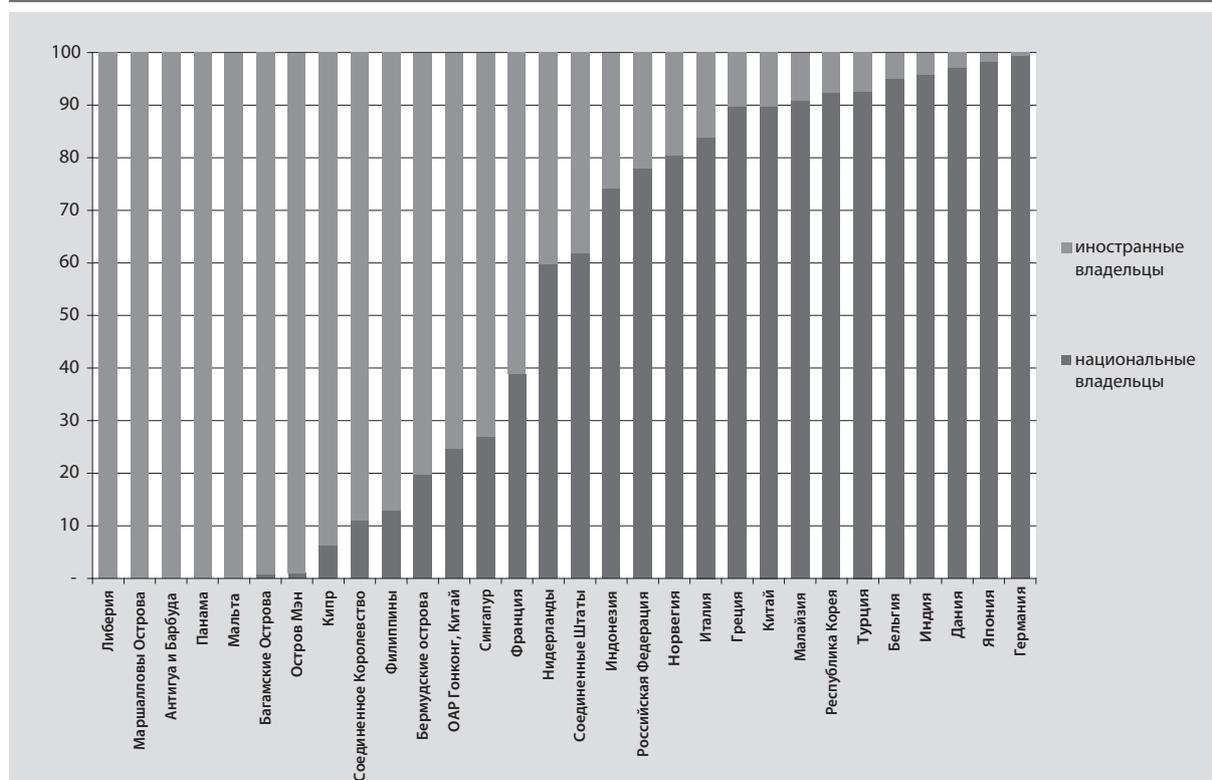
<sup>а</sup> Самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более.

<sup>б</sup> Четкого определения понятия "основные открытые регистры" не существует. К группе десяти основных открытых и международных регистров ЮНКТАД относит десять регистров с крупнейшим флотом, в которых более 90% тоннажа в 2007 году контролировалось иностранными владельцами (перечень регистров см. в приложении II). Состав этого перечня сохраняется неизменным, чтобы можно было проводить сопоставления за различные годы. Следует однако отметить, что доля рынка и процент тоннажа, контролируемого иностранными владельцами, год от года меняются (оценки долей тоннажа, контролируемого иностранными владельцами, по 30 крупнейшим флагам регистрации см. также на диаграмме 2.5).

Флаги Панамы, Мальты, Багамских Островов и острова Мэн также используются небольшим числом национальных судовладельцев, и в большинстве случаев под этим флагом плавают суда иностранных владельцев. В число других флагов, в случае которых более 50% зарегистрированного тоннажа принадлежит гражданам иностранных государств, относятся Кипр, Соединенное Королевство, Филиппины, Бермудские острова, Гонконг (Китай), Сингапур и Франция (включая международный регистр ФИС). В регистрах Нидерландов и Соединенных Штатов приблизительно две пятых иностранных владельцев. Флаги Бельгии, Индии, Дании (включая ДИС), Японии и Германии почти исключительно используются национальными владельцами.

На диаграммах 2.6 и 2.7 и в приложении III обобщены данные о 35 странах, которым принадлежит больше всего судов (таблица 2.4), и приводятся сведения о 35 крупнейших флагах регистрации (таблица 2.7). Большинство судовладельцев из Японии и Республики Корея регистрируют свой тоннаж под флагом Панамы, а немецкие судовладельцы чаще всего предпочитают флаг Либерии. Для судовладельцев из Соединенных Штатов наиболее вероятным для регистрации тоннажа является флаг Маршалловых Островов. Греческие судовладельцы регистрируют свои суда под самыми разными флагами, в том числе значительную их часть под национальным флагом (диаграмма 2.6). Диаграмма 2.7 дает представление о наиболее показательных случаях сочетания принадлежности судна и

**Диаграмма 2.5. Иностранцы и национальные владельцы судов 30 крупнейших флотов, по флагу регистрации, 2012 год (доля в процентах от совокупного дедвейта флота)**



*Источник:* Составлено секретариатом ЮНКТАД на основе данных "Ай-Эйч-Эс Фэрплей".

*Примечание:* Когда говорят о национальных владельцах судов, плавающих под национальным флагом, сюда же включаются граждане, использующие международный регистр данной страны, например ДИС (Дания), ФИС (Франция) и НИС (Норвегия). В случае иностранных владельцев учитывается также тоннаж, национальная принадлежность владельца которого неизвестна.

его флага. В панамском регистре наиболее крупными клиентами являются судовладельцы Японии, а в регистре Либерии выше всего удельный вес судовладельцев из Германии.

## D. СУДОСТРОЕНИЕ, СДАЧА СУДОВ НА СЛОМ И НОВЫЕ ЗАКАЗЫ

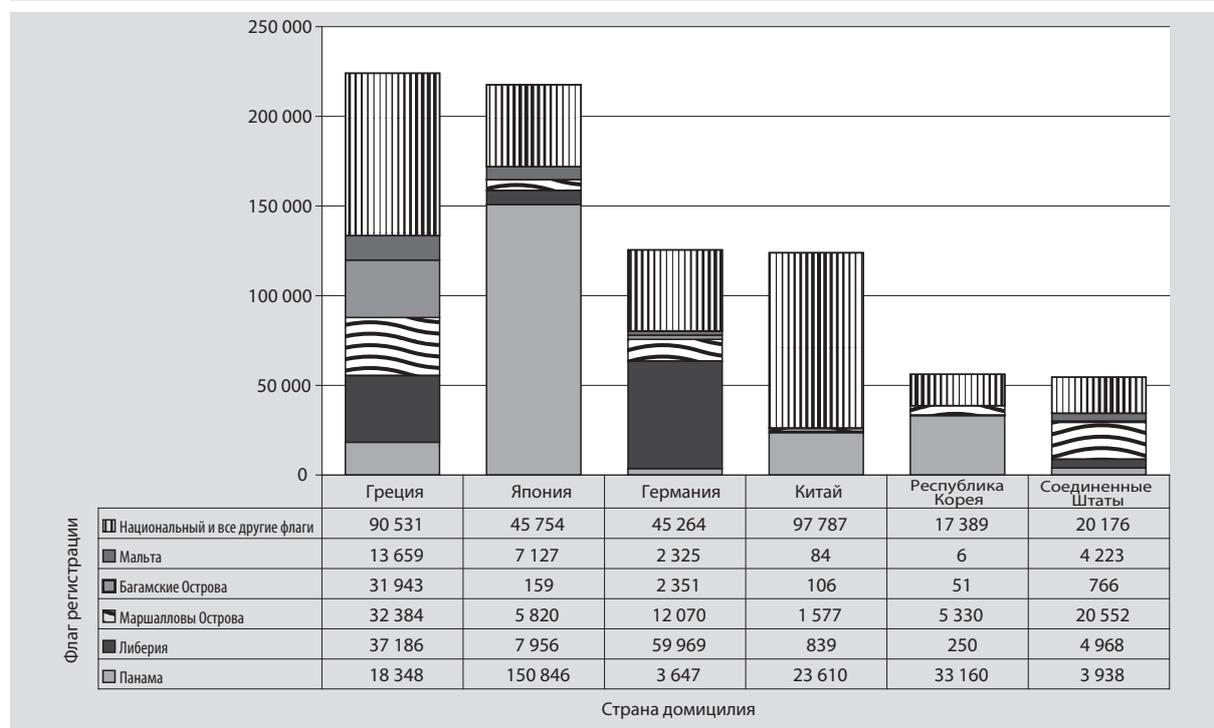
### 1. Поставки новых судов

Почти 39% тоннажа (в бр.-рег. т), поставленного в 2011 году, было построено на китайских верфях, за которыми следовали судоверфи Республики Корея (35,2%), Японии (19%) и Филиппин (1,6%). На все остальные страны мира вместе взятые приходилось лишь 5,3% тоннажа (в бр.-рег. т), спущенного на воду в 2011 году, главным образом на верфях Вьетнама, Бразилии и Индии (таблица 2.9). Более половины

балкеров (в бр.-рег. т) было построено в Китае, а 55% контейнеровозов и других сухогрузов – в Республике Корея. Еще одним свидетельством ведущих позиций Республики Корея в строительстве контейнеровозов является тот факт, что на судоверфи ДЭУ в Республике Корея в мае 2012 года был заложен самый крупный в мире контейнеровоз – первое судно компании "Майерск" класса "Tripple-E".

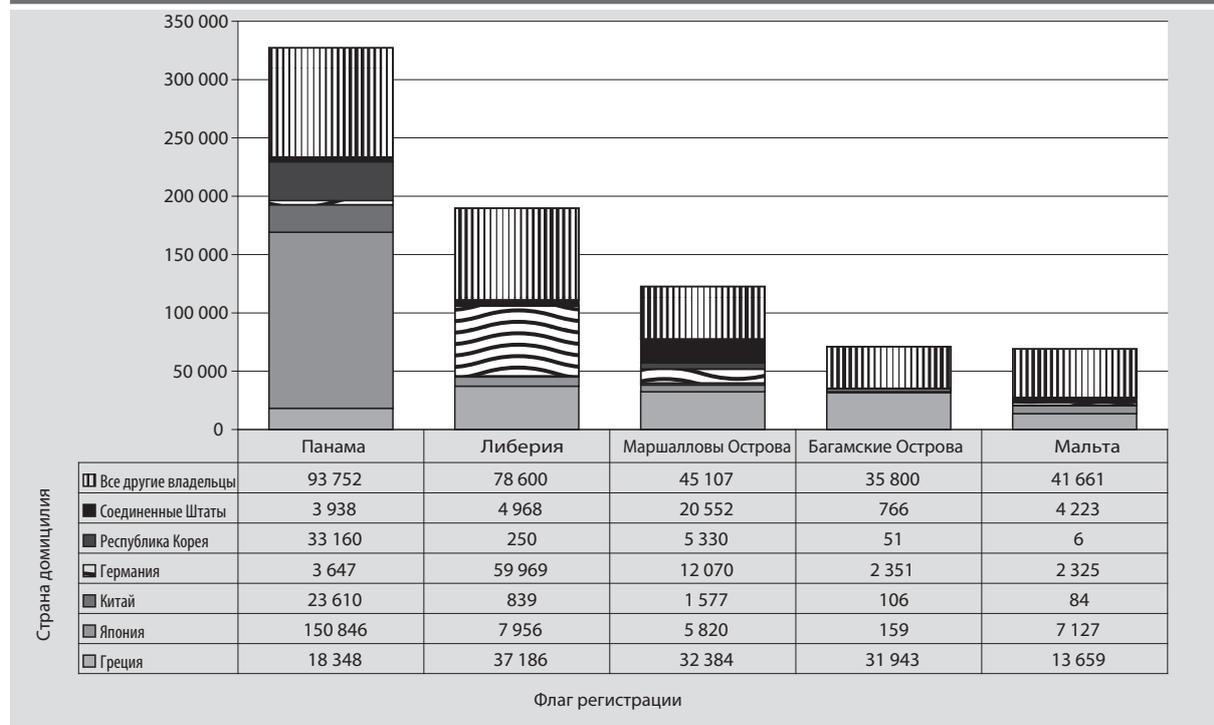
За три года после финансово-экономического кризиса было сдано в эксплуатацию почти на 80% тоннажа больше, чем было построено и поставлено на протяжении трех предшествующих кризису лет. В случае же новых заказов ситуация диаметрально противоположна: на протяжении трех лет до 2009 года судовладельцы заказывали в среднем по 200 млн. т дедвейта в год, что в 2,5 раза превышает годовой объем новых заказов, размещенных в период 2009–2011 годов<sup>30</sup>.

**Диаграмма 2.6. Основные страны домицилия и используемые ими флаги регистрации, 2012 год<sup>a</sup>**  
(тыс. т дедвейта)



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных "Ай-Эйч-Эс Фэрплей".  
<sup>a</sup> Самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более.

**Диаграмма 2.7. Основные открытые и международные регистры и страны домицилия, 2012 год<sup>a</sup>**  
(тыс. т дедвейта)



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных "Ай-Эйч-Эс Фэрплей".  
<sup>a</sup> Грузовые суда вместимостью 1 000 бр.-рег. т и более.

Таблица 2.9. Поставки новых судов, основные виды судов и страны постройки (2011 год, тыс. бр.-рег. т)

	Китай	Республика Корея	Япония	Филиппины	Остальные страны мира	Все страны мира
Танкеры	7 613	11 370	4 764	-	617	24 365
Балкеры	26 719	11 678	11 656	1 658	1 290	53 001
Контейнеровозы и другие пассажирские суда	4 291	11 794	2 921	3	2 418	21 427
Суда снабжения платформ и другие рабочие суда	986	1 008	26	0	1 032	3 052
<b>Итого</b>	<b>39 609</b>	<b>35 850</b>	<b>19 367</b>	<b>1 661</b>	<b>5 357</b>	<b>101 845</b>

Источник: Составлено секретариатом ЮНКТАД на основе данных "Ай-Эйч-Эс Фэрплей".

Таблица 2.10. Тоннаж судов, проданных, по сообщениям, на слом, в разбивке по основным типам судов и странам утилизации (2011 год, тыс. бр.-рег. т)

	Индия	Китай	Бангладеш	Пакистан	Турция	Остальные страны мира	Всего
Танкеры	1 811	610	830	1 485	98	157	4 992
Балкеры	3 215	4 367	4 527	1 240	205	114	13 668
Контейнеровозы и другие пассажирские суда	3 370	1 318	464	176	830	353	6 511
Суда снабжения морских платформ и другие рабочие суда	366	59	136	548	18	260	1 388
<b>Итого</b>	<b>8 762</b>	<b>6 354</b>	<b>5 957</b>	<b>3 449</b>	<b>1 152</b>	<b>884</b>	<b>26 558</b>

Источник: Составлено секретариатом ЮНКТАД на основе данных "Ай-Эйч-Эс Фэрплей".

Безусловно, нынешний бум поставок судов объясняется заказами, размещенными до 2009 года. Судя по существующему портфелю заказов, в 2012 году объем поставок, как ожидается, даже превысит беспрецедентно высокий уровень прошлого года; 73% контейнеровозов, которые должны быть поставлены в 2012 году, заказывались в 2008 году или ранее<sup>31</sup>. В конечном счете, сокращение новых заказов в период с 2009 года начнет ощущаться в судостроении только в 2013 году.

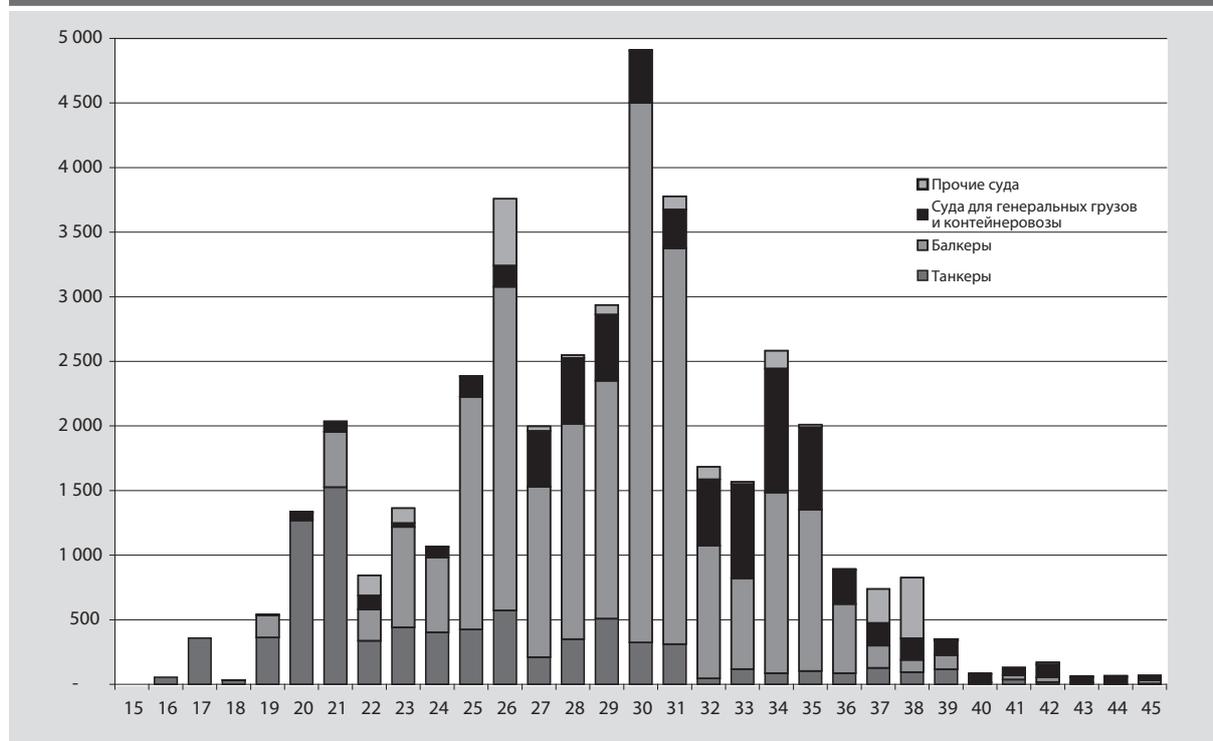
Китайские судоверфи и китайские операторы взаимно заинтересованы в продолжении поставок новых судов судоверфами страны. Благодаря этому поддерживается занятость в отрасли судостроения и сдаваемый в эксплуатацию тоннаж обеспечивает высокое предложение морской провозной способности, от чего выигрывают и импортеры, и экспортеры. С другой стороны, сообщается, что судовладельцы выражают обеспокоенность в связи с сохраняющимся избыточным предложением судов, что может поставить их в крайне тяжелое положение<sup>32</sup>.

Если говорить о более долгосрочной перспективе, то ввиду сокращения числа новых заказов судоверфи в большинстве стран вынуждены сворачивать мощности<sup>33</sup>. Исключением являются Филиппины, где судостроительные предприятия расширяются; это обусловлено, в частности, инвестиционной деятельностью компании "Ханджин" (Республика Корея), которая, как сообщают, планирует нанять еще 10 000 работников для своего предприятия в заливе Субик-Бей<sup>34</sup>. Индия также рассчитывает расширить мощности своих судостроительных и ремонтных предприятий к 2015 году<sup>35</sup>.

## 2. Сдача судов на слом

Основной объем работ по утилизации судов в мире осуществляется в развивающихся странах Азии. Из всего тоннажа, разобранных в 2011 году, 33% приходилось на Индию, 23,9% – на Китай, 22,4% – на Бангладеш и 13% – на Пакистан. Предприятия Индии имеют свою специализацию, и им принадлежит самая высокая доля рынка разборки контейнеровозов

**Диаграмма 2.8. Тоннаж судов, проданных, согласно сообщениям, на слом в 2011 году, в разбивке по возрасту судов (годы и тыс. т дедвейта)**



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных "Ай-Эйч-Эс Фэрплей".

и других сухогрузов. Предприятия по разделке судов в Бангладеш и Китае чаще покупали балкеры, а предприятия Пакистана занимались в основном разделкой танкеров (таблица 2.10).

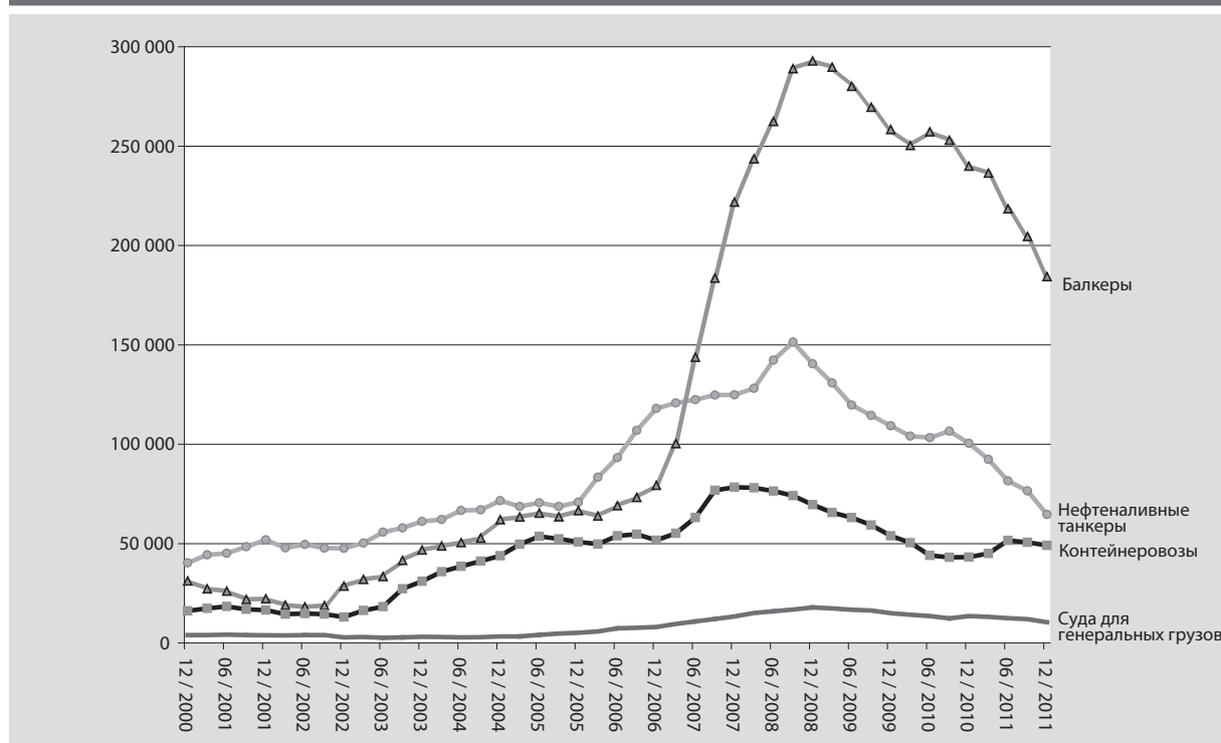
Подавляющее большинство судов, разобранных в 2011 году, эксплуатировалось от 20 до 40 лет с определенным пиком на 30-летней отметке (диаграмма 2.8). Танкеры, как правило, утилизируются раньше, в то время как для судов для перевозки генеральных грузов и контейнеровозов выше вероятность продолжения эксплуатации и после прохождения 30-летнего рубежа. Более короткий жизненный цикл нефтеналивных танкеров отчасти объясняется все более жесткими экологическими нормами.

В начале 2012 года компания МОЛ (Япония), как сообщается, продала на слом пять нефтеналивных танкеров, в том числе современные двухкорпусные суда, "чтобы способствовать смягчению проблемы избыточной провозной способности на

чартерном рынке"<sup>36</sup>. Вместо продажи судов другим владельцам, которые будут затем участвовать в конкурентной борьбе за те же грузы, было сочтено более предпочтительным отправить эти суда на слом – даже несмотря на то что непосредственный доход от такой продажи ниже того, который можно было бы получить при реализации судов на вторичном рынке.

Общий объем тоннажа, проданного на слом, увеличился в 2011 году по сравнению с уровнем 2010 года на 31%. Это увеличение было вызвано резким ростом сдачи на слом балкеров (на 356%), в то время как по некоторым другим видам судов процесс утилизации даже несколько затормозился. Многие утилизированные балкеры на деле вполне оставались в мореходном состоянии, были построены в 80-е годы прошлого века и имели действующие свидетельства, позволяющие эксплуатировать их еще несколько лет. Однако поскольку энергоэффективность новых судов выше, многие судовладельцы в условиях

Диаграмма 2.9. Мировой объем заказов на новые суда, 2000–2011 годы<sup>а</sup> (тыс. т дедвейта)



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных "Ай-Эйч-Эс Фэрплей".  
<sup>а</sup> Самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более.

крайне низких чартерных ставок по-прежнему считают более прибыльным продать судно на слом, вместо того чтобы продолжать его эксплуатацию, неся при этом финансовые потери. Существующая экономическая ситуация в сочетании с возобновлением спроса со стороны бангладешских предприятий по разборке судов вызвали новый всплеск активности в секторе утилизации судов в начале 2012 года. В мае 2012 года на слом был продан 13-летний контейнеровоз, который станет самым молодым торговым судном, утилизированным в период после экономического кризиса, начавшегося в 2008 году<sup>37</sup>.

### 3. Заказанный тоннаж

С начала финансово-экономического кризиса 2008 и 2009 годов объем новых заказов был весьма далек от того тоннажа, который поставляли судоверфи мира. В результате значительно сократился имеющийся портфель

заказов (диаграмма 2.9 и таблица 2.11). После пикового уровня осени 2008 года совокупный портфель заказов уменьшился на 43%. Сокращение портфеля заказов новых танкеров еще более внушительно – на конец 2011 года заказанный танкерный тоннаж был ниже, чем тремя годами ранее, на 57%. По дедвейту более половины заказанных судов составляют балкеры.

Портфель заказов на балкеры остается крупнейшим и в сравнении с существующим флотом (таблица 2.1), составляя почти 30% тоннажа, имевшегося по состоянию на январь 2012 года. Заказы на контейнеровозы достигают почти 25% от тоннажа существующего флота, а на нефтеналивные танкеры – менее 1369%. В порядке исключения среди судов основных типов впервые с 2006 года за период с конца 2010 года по конец 2011 года было отмечено фактическое увеличение портфеля заказов на постройку контейнеровозов.

Таблица 2.11. Мировой объем заказов на новые суда, 2000–2011 годы <sup>а</sup>														
По состоянию на начало месяца	Танкеры	Балкеры	Суда для генеральных грузов	Контейнеровозы	Прочие суда	Итого	По состоянию на начало месяца							
							Средний размер судна в т дедвейта	Количество судов	1 000 т дедвейта					
Декабрь 2000 года	40 328	31 208	3 966	16 140	8 870	100 513	142 001	64 214	8 892	40 964	8 160	2 697	37 268	Декабрь 2000 года
Декабрь 2001 года	51 894	22 184	3 826	16 550	13 501	107 955	130 060	62 845	42 111	11 242	2 718	39 719	Декабрь 2001 года	
Декабрь 2002 года	47 591	28 641	2 832	13 000	16 174	108 238	97 523	73 251	43 919	11 669	2 818	38 409	Декабрь 2002 года	
Декабрь 2003 года	61 123	46 732	3 068	30 974	19 277	161 174	96 867	73 019	53 403	12 920	3 638	44 303	Декабрь 2003 года	
Декабрь 2004 года	71 563	62 051	3 306	43 904	27 361	208 185	102 087	77 953	49 891	14 416	4 645	44 819	Декабрь 2004 года	
Декабрь 2005 года	70 847	66 614	5 088	50 856	33 147	226 551	97 855	82 750	45 245	14 506	5 522	41 027	Декабрь 2005 года	
Декабрь 2006 года	118 008	79 364	8 004	51 717	45 612	302 706	109 470	80 328	45 247	15 399	6 908	43 820	Декабрь 2006 года	
Декабрь 2007 года	124 845	221 808	13 360	78 348	56 947	495 309	110 093	86 206	54 598	14 692	10 053	49 270	Декабрь 2007 года	
Март 2008 года	128 128	243 600	15 097	78 042	58 304	523 171	112 492	86 876	54 998	13 968	10 731	48 753	Март 2008 года	
Июнь 2008 года	142 333	262 452	15 911	76 388	57 574	554 657	118 413	87 222	56 500	13 383	11 120	49 879	Июнь 2008 года	
Сентябрь 2008 года	151 423	288 959	16 787	74 090	56 563	587 823	121 625	87 141	56 044	12 734	11 657	50 427	Сентябрь 2008 года	
Декабрь 2008 года	140 504	292 837	17 849	69 593	52 088	572 871	121 754	87 492	57 563	12 239	11 340	50 518	Декабрь 2008 года	

**Таблица 2.11. Мировой объем заказов на новые суда, 2000–2011 годы<sup>а</sup> (продолжение)**

Март 2009 года	130 777	1 088	120 200	289 763	3 303	87 727	17 439	1 363	12 795	65 610	1 121	58 528	48 131	4 117	11 691	551 720	10 992	50 193	Март 2009 года
Июнь 2009 года	119 709	986	121 409	280 102	3 194	87 696	16 684	1 296	12 874	63 064	1 028	61 346	43 989	3 796	11 588	523 548	10 300	50 830	Июнь 2009 года
Сентябрь 2009 года	114 460	934	122 548	269 558	3 050	88 380	16 354	1 264	12 939	59 314	948	62 567	40 947	3 591	11 403	500 632	9 787	51 153	Сентябрь 2009 года
Декабрь 2009 года	109 310	884	123 654	258 343	2 918	88 534	15 018	1 179	12 738	53 903	813	66 301	37 434	3 428	10 920	474 008	9 222	51 400	Декабрь 2009 года
Март 2010 года	104 062	849	122 570	250 383	2 890	86 638	14 199	1 139	12 466	50 416	732	68 874	34 804	3 396	10 248	453 864	9 006	50 396	Март 2010 года
Июнь 2010 года	103 245	824	125 297	257 229	2 951	87 167	13 480	1 095	12 311	44 071	628	70 176	30 135	3 137	9 606	448 160	8 635	51 900	Июнь 2010 года
Сентябрь 2010 года	106 599	791	134 765	252 924	2 887	87 608	12 361	1 023	12 083	43 060	600	71 766	26 003	2 849	9 127	440 946	8 150	54 104	Сентябрь 2010 года
Декабрь 2010 года	100 442	741	135 549	239 898	2 823	84 980	13 487	989	13 637	43 180	566	76 289	24 888	2 702	9 211	421 895	7 821	53 944	Декабрь 2010 года
Март 2011 года	92 367	710	130 094	236 431	2 786	84 864	13 172	967	13 621	45 011	577	78 009	24 106	2 703	8 918	411 087	7 743	53 091	Март 2011 года
Июнь 2011 года	81 566	657	124 149	218 453	2 601	83 988	12 485	930	13 425	51 642	652	79 205	24 404	2 687	9 082	388 549	7 527	51 621	Июнь 2011 года
Сентябрь 2011 года	76 536	635	120 530	204 580	2 470	82 826	11 994	880	13 630	50 661	633	80 034	25 445	2 687	9 470	369 218	7 305	50 543	Сентябрь 2011 года
Декабрь 2011 года	64 618	588	109 895	184 353	2 268	81 284	10 464	785	13 330	49 088	602	81 542	24 527	2 613	9 387	333 051	6 856	48 578	Декабрь 2011 года
В % от итога, декабрь 2011 года	19,4	8,6		55,4	33,1		3,1	11,4		14,7	8,8		7,4	38,1		100,0	100,0		В % от итога, декабрь 2011 года

*Источник:* Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных "Ай-Эйч-Эс Фэррлей". Самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более.

В категории специализированных судов наиболее существенно возросли заказы на танкеры для перевозки сжиженного природного газа (СПГ), в случае которых портфель в настоящее время превышает 20% от тоннажа существующего флота. В связи с ожидаемым дальнейшим резким увеличением спроса на перевозки СПГ в результате противодействия использованию атомной энергии в Японии и других странах (ожидается, что этот фактор приведет к увеличению использования СПГ), в 2011 году было размещено рекордно большое число новых заказов на суда-газовозы. Заказано несколько новых судов, конструкция двигателей которых позволяет использовать три вида топлива, т.е. мазут, дизельное топливо или природный газ<sup>38</sup>. Значительно возросли заказы и на постройку оффшорных судов, в том числе буровых и вспомогательных судов для обслуживания проектов геологоразведочных работ в Бразилии и Западной Африке.

Объем новых заказов на постройку сухогрузов (балкеров и контейнеровозов) в 2011 году был на уровне 2006 года, т.е. на уровне лет бума, предшествовавшего финансово-экономическому кризису, по новым же заказам на танкеры 2011 год стал одним из самых неудачных в последнее время<sup>39</sup>. В сегменте контейнеровозов в основном заказывались суда грузоместимостью свыше 10 000 ДФЭ; к 2015 году эти так называемые мегасуда будут составлять более половины флота контейнеровозов (в ДФЭ)<sup>40</sup>.

Основной объем работ по строительству судов в мире осуществляется на азиатских верфях. По имеющимся оценкам, примерно 44% существующего портфеля заказов приходится на Китай, за которым следуют Республика Корея (30%) и Япония (17%)<sup>41</sup>. Однако с учетом новых заказов, размещенных в 2011 году, судостроительные предприятия Республики Корея осуществляли в течение года больше новых проектов, чем китайские судостроительные предприятия. На последних, как правило, заказывались балкеры, в то время как на предприятия Республики Корея приходится более значительная доля заказов в сегменте контейнеровозов и специализированных судов, стоимость которых выше.

## 4. Использование тоннажа

### *Сообщение об избыточном тоннаже*

К концу 2011 года, по сообщениям, простаивало менее 1% мирового торгового флота, танкеров, балкеров и судов для перевозки генеральных грузов, что составляет менее половины от доли избыточного тоннажа на конец 2008 года (таблица 2.12). По различным видам судов выше всего, как сообщалось, были доли избыточного тоннажа в случае танкеров для перевозки СПГ (1,9%) и накатных судов (1,7%) (таблица 2.13).

Согласованного определения понятия избыточного тоннажа не существует, но в целях настоящего доклада под ним понимаются суда, поставленные, по сообщениям, на прикол. Однако в том случае если не заявлено, что то или иное судно поставлено на прикол, это не значит, что оно в настоящее время осуществляет перевозку грузов. Например, по имеющимся сообщениям, наличная провозная способность танкеров, ожидающих грузов и готовых их принять в регионе нефтеэкспортирующих стран персидского залива в начале 2012 года превышало объем имеющихся грузов на 10%<sup>42</sup>.

Доля избыточного тоннажа в секторе контейнерных морских перевозок не вполне сопоставима с ситуацией в сегментах балкеров и судов для перевозки генеральных грузов. Если танкеры, балкеры и суда для генеральных грузов в секторе трамповых перевозок могут ожидать новых грузов и их не будут сразу же относить к "избыточному тоннажу", контейнеровоз, не задействованный на регулярном маршруте в линейных перевозках, заявляется как простаивающий. Так, в начале 2012 года бездействовало около 5% флота контейнеровозов, в том числе 6 судов контейнероместимостью свыше 10 000 ДФЭ.

### *Эксплуатация судов на пониженной скорости в секторе контейнерных морских перевозок*

Начиная с 2008 года компании в секторе контейнерных морских перевозок систематически снижают скорость хода на своих маршрутах, внедряя методы эксплуатации судов на пониженных скоростях. Благодаря этому компании могут задействовать

Таблица 2.12. Избыток тоннажа в мировом торговом флоте, 2005–2011 годы (по состоянию на конец года)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
млн. т дедвейта							
<b>Торговый флот</b>							
(три основных типа судов) <sup>а</sup>	697,9	773,9	830,7	876,2	930,3	1 023,3	1 135,4
Избыточный тоннаж <sup>б</sup>	7,2	10,1	12,1	19,0	12,0	14,1	10,7
<b>Действующий флот</b>	690,7	763,7	818,6	857,2	918,3	1 009,1	1 124,7
Доля избыточного тоннажа в торговом флоте, в %	1,0	1,3	1,5	2,2	1,3	1,4	0,9

Источник:

Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных *Lloyd's Shipping Economist*, различные выпуски.<sup>а</sup> Танкеры и балкеры дедвейтом 10 000 т и более, а также обычные суда для генеральных грузов дедвейтом 5 000 т и более.<sup>б</sup> Избыточный тоннаж определяется как заявленный на приколе.Таблица 2.13. Анализ распределения избыточного тоннажа по основным типам судов, 2005–2011 годы<sup>а</sup> (млн. т дедвейта или м<sup>3</sup>)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Мировой танкерный флот (дедвейт)</b>	<b>312,9</b>	<b>367,4</b>	<b>393,5</b>	<b>414,04</b>	<b>435,25</b>	<b>447,64</b>	<b>473,91</b>
Избыточный тоннаж танкеров (дедвейт)	4,5	6,1	7,8	14,35	8,51	10,48	6,96
Доля избыточного тоннажа в мировом танкерном флоте (%)	1,4	1,7	2,0	3,47	1,96	2,34	1,47
<b>Мировой балкерный флот (дедвейт)</b>	<b>340,0</b>	<b>361,8</b>	<b>393,5</b>	<b>417,62</b>	<b>452,52</b>	<b>522,52</b>	<b>608,60</b>
Избыточный тоннаж балкеров (дедвейт)	2,0	3,4	3,6	3,68	2,64	2,86	2,87
Доля избыточного тоннажа в мировом балкерном флоте (%)	0,6	0,9	0,9	0,88	0,58	0,55	0,47
<b>Мировой флот обычных судов для генеральных грузов (дедвейт)</b>	<b>45,0</b>	<b>44,7</b>	<b>43,8</b>	<b>44,54</b>	<b>42,53</b>	<b>53,10</b>	<b>52,90</b>
Избыточный тоннаж обычных судов для генеральных грузов (дедвейт)	0,7	0,6	0,7	0,97	0,83	0,78	0,85
Доля избыточного тоннажа в мировом флоте обычных судов для генеральных грузов (%)	1,6	1,4	1,6	2,18	1,95	1,47	1,61
<b>Мировой флот судов типа "ро-ро" (дедвейт)</b>	<b>н.д.</b>	<b>н.д.</b>	<b>н.д.</b>	<b>11,37</b>	<b>10,93</b>	<b>10,28</b>	<b>9,99</b>
Избыточный тоннаж судов типа "ро-ро" (дедвейт)	н.д.	н.д.	н.д.	0,89	0,73	0,33	0,17
Доля избыточного тоннажа в мировом флоте судов типа "ро-ро" (%)	н.д.	н.д.	н.д.	7,83	6,68	3,21	1,70
<b>Мировой флот судов для перевозки автомобилей (дедвейт)</b>	<b>н.д.</b>	<b>н.д.</b>	<b>н.д.</b>	<b>11,27</b>	<b>11,20</b>	<b>11,48</b>	<b>12,42</b>
Избыточный тоннаж судов для перевозки автомобилей (дедвейт)	н.д.	н.д.	н.д.	0,24	0,55	0,13	0,06
Доля избыточного тоннажа в мировом флоте судов для перевозки автомобилей (%)	н.д.	н.д.	н.д.	2,13	4,91	1,13	0,48
<b>Мировой флот судов для СПГ (м<sup>3</sup>)</b>	<b>н.д.</b>	<b>н.д.</b>	<b>н.д.</b>	<b>44,43</b>	<b>46,90</b>	<b>51,15</b>	<b>51,32</b>
Избыточная провозная способность судов для СПГ (м <sup>3</sup> )	н.д.	н.д.	н.д.	5,87	1,29	1,53	0,98
Доля избыточной провозной способности в мировом флоте судов для СПГ (%)	н.д.	н.д.	н.д.	13,21	2,75	2,99	1,91
<b>Мировой флот судов для ГСН (м<sup>3</sup>)</b>	<b>н.д.</b>	<b>н.д.</b>	<b>н.д.</b>	<b>11,56</b>	<b>18,50</b>	<b>19,42</b>	<b>19,44</b>
Избыточная провозная способность судов для ГСН (м <sup>3</sup> )	н.д.	н.д.	н.д.	0,94	0,10	0,13	0,11
Доля избыточной провозной способности в мировом флоте судов для ГСН (%)	н.д.	н.д.	н.д.	8,13	0,54	0,67	0,57

Источник:

Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных *Lloyd's Shipping Economist*, различные выпуски.<sup>а</sup> В настоящей таблице не учитываются танкеры и балкеры дедвейтом менее 10 000 т, а также обычные суда для генеральных грузов дедвейтом менее 5 000 тонн.

дополнительную провозную способность, тем самым сокращая избыточный тоннаж. Это также помогает значительно снизить потребление топлива. В начале метод эксплуатации судов на пониженных скоростях не встретил особого сопротивления со стороны грузоотправителей, поскольку в период экономического спада многие импортеры не особенно беспокоились по поводу пополнения своих запасов. По оценкам, в настоящее время в результате использования этого метода задействуется 5% совокупной провозной способности флота контейнеровозов<sup>43</sup>.

Оценки средних скоростей хода в линейном судоходстве позволяют говорить о том, что на различных уровнях эксплуатации судов с пониженными скоростями последние находятся в диапазоне 15–20 узлов. Это все же выше обычной скорости хода насыпных и наливных грузов, составляющей, как правило, порядка 10–15 узлов. В зависимости от расстояний и скорости экономия может составлять 3–5% от совокупных издержек эксплуатации судна<sup>44</sup>.

Издержки содержания товарно-материальных запасов (капитал, амортизация) в случае товаров, которые находятся в пути дольше, вполне могут превышать экономию, полученную перевозчиками. Ввиду этого грузоотправители, которым приходится нести дополнительные издержки в связи с

содержанием запасов, высказывают жалобы по поводу создавшейся ситуации. Вместе с тем грузоотправитель также осознает, что внедрение методов эксплуатации судов на пониженных скоростях может способствовать повышению надежности маршрутов и в конечном счете может не проявлять излишнего беспокойства по поводу скорости доставки<sup>45</sup>.

Дальнейшее снижение скорости хода не будет иметь смысла с технической или экономической точек зрения – повысится износ двигателей и экономия, полученная в результате снижения потребления топлива, будет перевешиваться дополнительными эксплуатационными издержками, обусловленными необходимостью использования дополнительных судов. В то же время маловероятным представляется и возврат к прежним, более высоким скоростям, поскольку предприятия теперь привыкли, что товарно-материальные запасы находятся на судах, и ввиду сохраняющегося избыточного предложения тоннажа перевозчикам негде задействовать дополнительную провозную способность, которая бы высвободилась при отказе от эксплуатации судов на пониженных скоростях. Похоже, существующие в настоящее время скорости хода могут стать нормой, а высокие скорости хода будут рассматриваться в качестве своего рода дополнительной услуги.

## ПРИМЕЧАНИЯ

- 1 Clarkson (2012). Dry Bulk Trade Outlook. London, May 2012.  
2 www.vale.com.
- 3 IHS Fairplay (2012). Bolting the door on Valemaxes. London, 9 February.  
4 Lloyd's List (2012). Vale in talks over access to China. London, 17 May.  
5 Bloomberg (2012). Petrobras Books World's Second-Biggest Oil Tanker. www.bloomberg.com. 9 March.  
6 World Shipping Council website (2012). www.worldshipping.org. Сайт посещался on 28 May 2012.  
7 Drewry Shipping Consultants (2011). Global Container Terminal Operators, Annual Review and Forecast 2011. London, August.  
8 Containerisation International (2012). Reefers on the slide. London, April.  
9 Lloyd's List (2012). China's coastal trades absorb newbuilding surplus. London, 15 May, and: Lloyd's List (2012). China hints at intervention for ailing industry. London, 21 March.  
10 IHS Fairplay (2011). New dawn for African shipping. London, 15 September.  
11 United States Department of Transportation Maritime Administration (2011). U.S. Water Transportation Statistical Snapshot. The share refers to the "Jones-Act" fleet. Washington, February.  
12 Clarksons Shipping Intelligence Network (2011). Elderly Chinese Bulkers – Not A Clear Solution. www.clarksons.net. 19 December.  
13 The New Indian Express (2012). Not enough feeders, say steamer agents. http://expressbuzz.com. 3 April.  
14 All Africa (2012). Nigeria: NIMASA poised to implement cabotage. http://allafrica.com/stories/201203300693.html. 30 March.  
15 The Jakarta Post (2012). Government mulls reducing age limit for imported ships. www.thejakartapost.com. 20 March.  
16 ЮНКТАД (2008 год). Обзор морского транспорта. Женева.  
17 Bloomberg (2012). No slower steaming as container lines run like clippers. www.bloomberg.com. 26 January.  
18 Сообщения в специализированных изданиях, включая *Dynamar*, *Journal of Commerce*, *IHS Fairplay* и *Lloyd's List*, различные выпуски.  
19 Lloyd's List (2012). No end in sight for the great shipping recession. London, 3 May.  
20 Lloyd's List (2012). Timing is everything. Whether Evergreen will in the end own or charter the ships is not yet decided. London, 26 April.  
21 Lloyd's List (2012). CSAV sees glimmers of improvement. London, 23 April.  
22 IHS Fairplay (2011). Box lines poised to consolidate. London, 1 December.  
23 Journal of Commerce (2012). Mega-ship trend comes with consequences. www.joc.com. 5 March.  
24 IHS Fairplay (2011). Outside the box. London, 22 December.  
25 Lloyd's List (2012). Shortsea and feeder trades will consolidate. London, 1 February.  
26 Lloyd's List (2012). No more smoke and mirrors. London, 10 May.  
27 Lloyd's List (2012). CSA urges China shipowners to seek government aid. London, 2 April.  
28 Lloyd's List (2012). State of Hamburg defends decision to buy more Hapag-Lloyd shares. London, 23 February.  
29 Lloyd's List (2012). Forced sales to flood small boxship market as banks lose patience. London, 30 April.  
30 BRS (2012). *World Shipping and Shipbuilding Markets Annual Review*, 2012. Paris.  
31 Clarkson Container Intelligence Monthly (2012). A little patience can go a long way. London, May.  
32 Lloyd's List (2012). Shipyard survival is zero-sum game. London, 20 March.  
33 Hellenic Shipping News: "Shipyards looking to trim capacity as demand slows down", www.hellenicshippingnews.com, 7 May 2012; Reuters: "China's shipyards founder as building boom ends", www.reuters.com, 2 May 2012.  
34 Ground Report: "SUBIC Freeport: Hanjin shipyard expanding to hire 10,000 workers", www.groundreport.com, 15 May 2012.  
35 Associated Chambers of Commerce and Industry of India: "Shipbuilding & ship repair industry to reach Rs 9,200 crore by 2015", www.assochem.org, 16 April 2012.  
36 Lloyd's List: "United action", London, 30 January 2012; see also Hellenic Shipping News: "Demolition activity maintains pace as owners seek to ease oversupply issues", www.hellenicshippingnews.com, 18 February 2012.  
37 Lloyd's List: "Downturn claims youngest vessel sold for scrap", London, 22 May 2012.  
38 IHS Fairplay Daily News: "Ten places LNG bet", London, 10 April 2012.
-

- 39 BRS: "Shipping and Shipbuilding Markets Annual Review 2012", Paris, 2012.
- 40 Shipping Finance: "Containership industry consolidation to start again by 2015", Athens, March 2012.
- 41 BRS: "Shipping and Shipbuilding Markets Annual Review 2012", Paris, 2012.
- 42 Bloomberg: "Crude oil-tanker glut stays at four-week high, survey shows", [www.bloomberg.com](http://www.bloomberg.com), 14 February 2012. Относительно определений "избыточный тоннаж" и "суда на приколе" можно утверждать, что "операторы, прежде чем заявить, что судно действительно поставлено на прикол, прибегают к ряду промежуточных описаний состояния судна". См. *Lloyd's List*: "Are ships idle or simply resting", London, 21 March 2012.
- 43 *IHS Fairplay* Daily News: "More box ship idling seen", London, 1 February 2012.
- 44 DC Velocity: "Slow steam ahead", [www.dcvelocity.com](http://www.dcvelocity.com), 5 March 2012.
- 45 Bloomberg: "No slower steaming as container lines run like clippers", [www.bloomberg.com](http://www.bloomberg.com), 26 January 2012; Clarkson Container Intelligence Monthly: "A little patience can go a long way", London, May 2012.
-

# 3

## ФРАХТОВЫЕ СТАВКИ И ЗАТРАТЫ НА МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

*В 2011 году и в начале 2012 года фрахтовые ставки нередко оставались на уровне нерентабельности. Отмечалось значительное падение фрахтовых ставок в трех сегментах грузовых перевозок — насыпных, наливных и контейнерных грузов. Одним из факторов, обусловивших снижение фрахтовых ставок, оставалось избыточное предложение судов. Инвестиции в строительство судов большой грузоподъемности в секторе танкерного и балкерного флота обострили конкурентную борьбу, поскольку операторы судов были готовы соглашаться на фрахтовые ставки ниже уровня эксплуатационных издержек или близкие к нему.*

*Суточные доходы от судов класса "кейпсайз" на протяжении ряда месяцев были ниже доходов от значительно менее крупных судов класса "хэндсайз". Это становится дополнительным аргументом в дискуссиях, ведущихся в период, когда тенденция к увеличению размеров судов выдыхается. Менее крупные суда обеспечивают более гибкие возможности эксплуатации и обслуживают порты, не оборудованные современным погрузочно-разгрузочным оборудованием, крупные же суда вынуждены ходить на маршрутах, связывающих самые загруженные порты мира, и на этих маршрутах в текущем году нередко наблюдалось явное наличие избыточной провозной способности.*

*В то время как фрахтовые ставки снижались или оставались на исторически низких уровнях, издержки эксплуатации судов несколько выросли. Кроме того, продолжается восстановление цен на бункеровку после их обвального падения во время экономического кризиса, которое сводит на нет временное увеличение фрахтовых ставок.*

*В развивающихся странах Азии и Американского континента продолжается процесс снижения доли затрат на перевозку в процентах от стоимости импортированных товаров, и эти издержки приближаются к уровню развитых стран. До 2001 года такое же положение наблюдалось в африканских странах, однако в настоящее время на этом континенте долевые показатели транспортных издержек остаются на относительно высоких уровнях.*

*В настоящей главе также обсуждаются три общих стратегии, с помощью которых отдельные страны могут влиять на размеры транспортных издержек в рамках своих сетей морских перевозок. В частности, речь идет о развитии прибрежных морских перевозок и разработке программ повышения эффективности работы портов. Кроме того, следует проводить политику с целью улучшения стыковки портов с внутриконтинентальными рынками.*

*Настоящая глава, посвященная динамике фрахтовых ставок и затрат на морские перевозки, построена следующим образом. В разделе А анализируются тенденции в динамике морских фрахтовых ставок в 2011 году и начале 2012 года на рынках трех основных видов грузов: контейнерных, наливных и навалочных. На основе этого анализа в разделе В обсуждаются факторы неустойчивости фрахтовых ставок, с уделением главного внимания транспортным издержкам и структуре спроса и предложения в отдельных сегментах морских перевозок. В заключение в разделе С предлагаются три общих стратегии снижения морских фрахтовых ставок и проводится оценка влияния этих мер на отдельные компоненты фрахтовых издержек.*

## А. ФРАХТОВЫЕ СТАВКИ

В настоящем разделе содержится анализ тенденций в динамике морских фрахтовых ставок на перевозку контейнерных, навалочных и наливных грузов. В нем освещаются важные события, обусловившие крупные колебания цен, рассматриваются последние тенденции в отрасли и прогнозируются некоторые будущие тенденции в конъюнктуре фрахтовых рынков.

### 1. Ставки тарифов на контейнерные перевозки

После одного из наиболее резких падений ставок тарифов в истории, произошедшего в 2008 году, в 2011 году восстановление их уровня шло вяло. В настоящее время ставки тарифов все еще далеки от предкризисных уровней, опять снизившись во втором полугодии 2011 года после периода временного повышения. Тайм-чартерные ставки на контейнеровозы снизились в период с мая по декабрь 2011 года по большинству типов судов, и для судов грузоместимостью 2 300–3 400 ДФЭ падение достигло 66% (таблица 3.1). Это находит отражение в динамике нового индекса "Контекс", который является обобщенным показателем фрахтовых ставок для перевозки контейнеров в широком диапазоне судов различных размеров и который снизился в период с мая по декабрь 2011 года почти на 60% (диаграмма 3.1)<sup>1</sup>.

Низкие уровни фрахтовых ставок в 2011 году были в значительной мере обусловлены избыточным предложением на рынке контейнерных перевозок. Сейчас, когда спрос еще не полностью восстановился после обвального сокращения объемов морских перевозок во время финансового кризиса, темпы роста общемировой провозной способности контейнеровозов остаются довольно стабильными (диаграмма 3.2) в известной мере из-за того, что судовладельцам не удается аннулировать заключенные контракты на покупку судов. Кроме того, положение операторов судов ухудшается из-за значительного повышения цен на бункерное топливо, которое не находит отражения в динамике фрахтовых ставок.

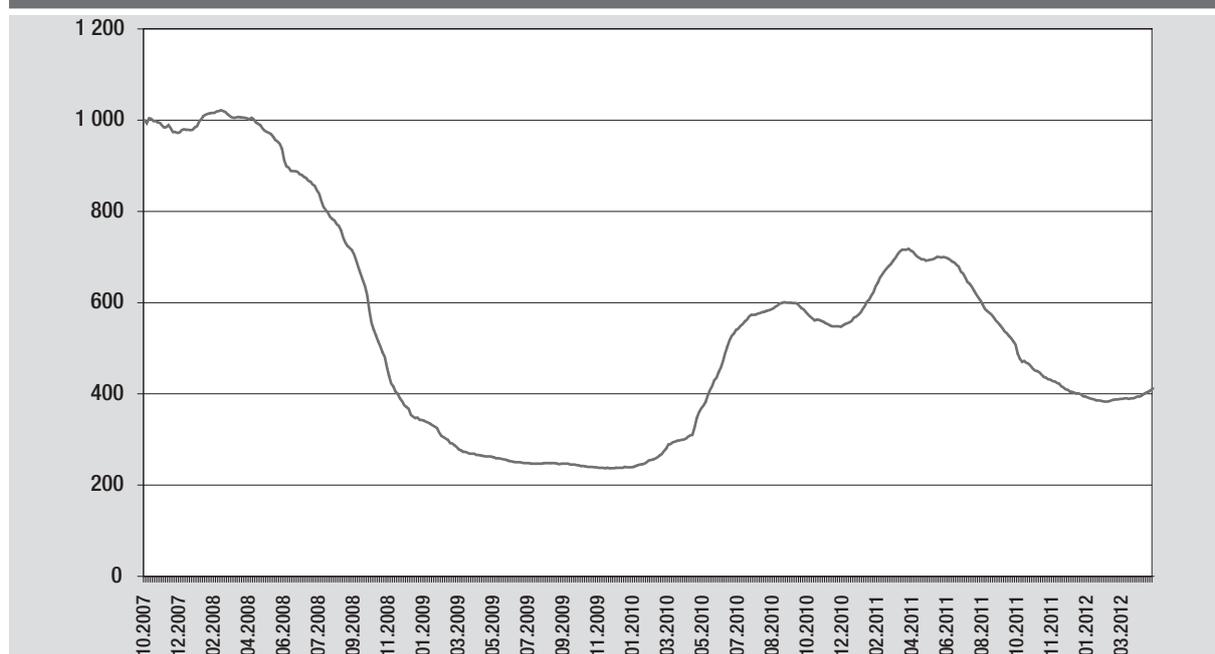
В результате в борьбе за рынок операторы контейнеровозов стали прибегать к агрессивной ценовой политике<sup>2</sup>. Многие операторы контейнеровозов по-прежнему несут убытки, что вынуждает их сокращать провозную способность на нерентабельных маршрутах и/или повышать цены для грузоотправителей. Так, например, компания "Ханджин" объявила о повышении фрахтовых ставок порядка 200–400 долл. на маршрутах, связывающих азиатские страны со странами Северной Европы и Западной Африки. Такие компании, как КМА-КГМ, ККЯХ и ООКЛ сократили провозную способность на трансатлантических маршрутах<sup>3</sup>. Однако эти меры не привели в 2011 году к значительному повышению фрахтовых ставок на рынке контейнерных перевозок в целом. По имеющимся оценкам общие убытки отрасли достигнут в указанном году 5,2 млрд. долл.<sup>4</sup>

Конкуренция обостряется особенно на маршрутах с большими объемами перевозок грузов. Операторы ставят на них свои самые крупные суда и стремятся предлагать более регулярные рейсы. В результате судоходные линии создают альянсы в интересах распределения издержек, объединения провозной способности и рационализации своих операций. В порядке иллюстрации этой тенденции в отрасли можно назвать партнерство МСК и КМА-КГМ или же объединение маршрутов "Азия–Европа" альянсами "Гранд" ("Хапаг-Ллойд", НЮК и ООКЛ) и "Нью уорлд" (ХММ, АПЛ и МОЛ)<sup>5</sup>. Отдельным судоходным линиям, эксплуатирующим менее крупные суда, будет все сложнее сохранять конкурентоспособность на самых загруженных маршрутах перевозок в мире. Кроме того, с учетом прогнозируемого на 2012 год увеличения флота судов грузоместимостью выше 8 000 ДФЭ на 25%, ясно, что процесс поступления крупнотоннажных судов в этот сегмент рынка продолжается<sup>6</sup>.

#### ***Операторы контейнеровозов выходят на рынок перевозок рефрижераторных грузов***

Снижение фрахтовых ставок в сегменте контейнерных перевозок все сильнее сказывается на конкурентоспособности специализированных рефрижераторных судов.

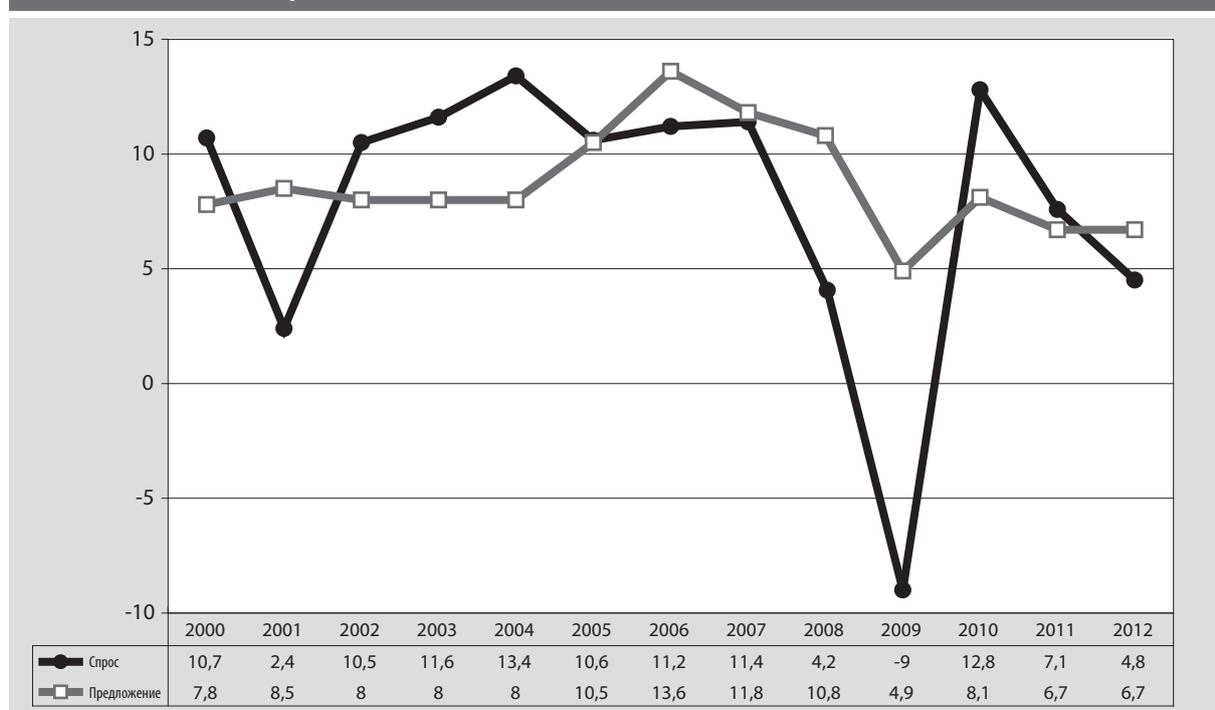
Диаграмма 3.1. Новый индекс "Контекст", 2007–2012 годы (база индекса: 1 000 – октябрь 2007 года)



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе значений индекса "Контекст", публикуемых Гамбургской ассоциацией судовых брокеров. См. <http://www.vhss.de>.

Примечание: Новый индекс "Контекст" – индекс, отражающий ставки тайм-чартерного фрахтования контейнеровозов; рассчитывается как эквивалентный вес процентного изменения по шести оценкам "Контекст", включая суда грузоместностью 1 100, 1 700, 2 500, 2 700, 3 500 и 4 250 ДФЭ.

Диаграмма 3.2. Рост спроса и предложения на рынке контейнерных перевозок, 2000–2012 годы (темпы роста в годовом исчислении)



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных из ряда выпусков *Clarkson Container Intelligence Monthly*.

Примечание: Данные относятся ко всему контейнерному флоту, включая суда многоцелевого назначения и другие суда, способные перевозить то или иное количество контейнеров. Рост спроса оценивался по объему погрузочно-разгрузочных операций в млн. ДФЭ. Данные за 2012 год представляют собой прогноз.

Таблица 3.1. Тайм-чартерные ставки на контейнеровозы (в долларах за одно 14-тонное грузовое место в день)

Типы судов и скорость хода (ДФЭ)	Среднегодовые значения									
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Суда без подъемных устройств</b>										
200–299 (минимум 14 узлов)	16,9	19,6	25,0	31,7	26,7	27,2	26,0	12,5	12,4	12,4
300–500 (минимум 15 узлов)	15,1	17,5	21,7	28,3	21,7	22,3	20,0	8,8	9,9	12,8
<b>Суда с подъемными устройствами/без подъемных устройств</b>										
2 000–2 299 (минимум 22 узла)	4,9	9,8	13,8	16,4	10,5	11,7	10,0	2,7	4,8	6,3
2 300–3 400 (минимум 22,5 узла)	6,0	9,3	13,2	13,0	10,2	10,7	10,7	4,9	4,7	6,2
<b>Суда с подъемными устройствами</b>										
200–299 (минимум 14 узлов)	17,0	18,9	27,0	35,4	28,0	29,8	32,1	16,7	18,3	22,1
300–500 (минимум 15 узлов)	13,4	15,6	22,2	28,8	22,0	21,3	21,4	9,8	11,7	15,4
600–799 (минимум 17 - 17,9 узла)	9,3	12,3	19,6	23,7	16,6	16,1	15,6	6,6	8,4	11,2
700–999 (минимум 18 узлов)	9,1	12,1	18,4	22,0	16,7	16,9	15,4	6,0	8,5	11,5
800–999 (минимум 18 узлов)	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	4,9	7,8	10,8
1 000–1 260 (минимум 18 узлов)	6,9	11,6	19,1	22,6	14,3	13,7	12,2	4,0	5,9	8,7
1 261–1 350 (минимум 19 узлов)	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	3,7	4,9	8,1
1 600–1 999 (минимум 20 узлов)	5,7	10,0	16,1	15,8	11,8	12,8	10,8	3,5	5,0	6,8

Типы судов и скорость хода (ДФЭ)	Среднемесячные значения в 2011 году												Среднемесячные значения в 2012 году	
	Янв	Февр	Март	Апр	Май	Июнь	Июль	Авг	Сент	Окт	Нояб	Дек	Янв	Февр
<b>Суда без подъемных устройств</b>														
200–299 (минимум 14 узлов)	13,3	14,4	14,9	15,6	15,7	13,8	15,4	15,5	14,3	15,1	12,6	14,4	13,1	14,4
300–500 (минимум 15 узлов)	11,3	12,3	13,4	14,4	14,4	14,1	13,6	13,1	12,6	12,4	11,9	10,3	9,8	12,3
<b>Суда с подъемными устройствами/без подъемных устройств</b>														
2 000–2 299 (минимум 22 узла)	6,6	7,3	7,4	8,2	7,5	7,8	6,6	6,3	5,1	4,8	4,3	3,6	3,4	7,3
2 300–3 400 (минимум 22,5 узла)	7,6	8,5	9,1	8,6	8,7	8,1	6,7	5,1	3,3	2,7	2,7	2,7	3,0	
<b>Суда с подъемными устройствами</b>														
200–299 (минимум 14 узлов)	22,1	22,9	22,5	22,5	27,2	24,7	23,0	22,1	20,5	19,5	19,1	19,1	13,5	22,9
300–500 (минимум 15 узлов)	17,2	16,1	17,2	15,5	15,3	18,2	17,1	15,4	14,6	13,2	13,6	11,4	12,3	16,1
600–799 (минимум 17 - 17,9 узла)	10,4	12,9	12,6	12,4	13,4	12,7	11,7	11,3	10,6	9,8	8,9	7,9	7,4	12,9
700–999 (минимум 18 узлов)	11,9	12,7	13,4	13,8	13,5	13,3	12,3	11,0	10,4	9,5	8,7	7,8	7,7	12,7
800–999 (минимум 18 узлов)	10,3	12,7	12,2	12,3	12,4	12,1	11,8	10,8	9,8	9,0	8,7	7,1	7,3	12,7
1 000–1 260 (минимум 18 узлов)	7,5	8,7	9,9	10,1	10,4	10,3	9,6	8,9	8,4	7,9	6,9	6,2	6,3	8,7
1 261–1 350 (минимум 19 узлов)	7,6	8,0	8,9	9,4	9,5	9,6	8,9	8,2	7,8	7,3	6,1	5,4	5,2	
1 600–1 999 (минимум 20 узла)	6,7	7,5	7,9	7,8	8,0	8,0	7,3	6,9	6,2	5,7	4,8	4,4	4,1	7,5

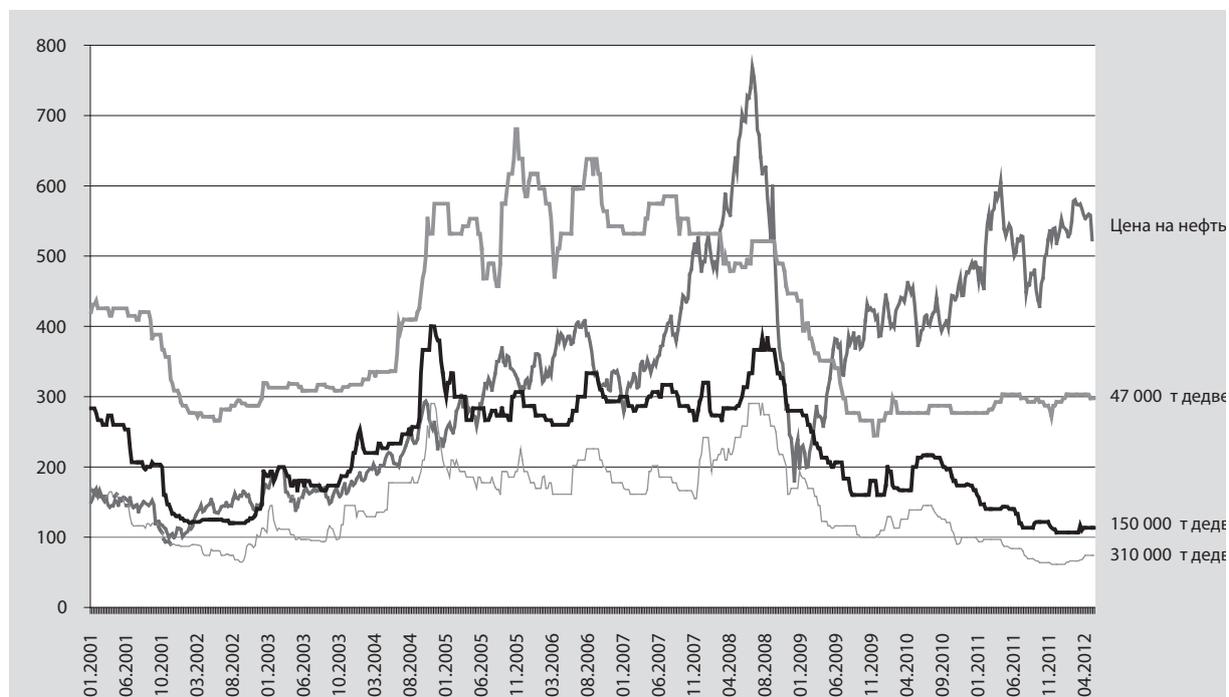
Источник: Составлено секретариатом ЮНКТАД на основе данных различных выпусков журнала *Shipping Statistics and Market Review* за 2002–2012 годы, публикуемого Институтом экономики и логистики морского транспорта, Бремен, Германия. См. также [www.isl.org](http://www.isl.org).

Операторы контейнерных судов используют рефрижераторные грузы для того, чтобы задействовать часть простаивающего тоннажа. Эта тенденция находит отражение и в портфеле заказов покупателей судов, где возрастает доля судов, на которых предусмотрены значительные грузовые площади для размещения рефрижераторных грузов (см. также главу 2)<sup>7</sup>.

Ведущие перевозчики рефрижераторных грузов, например компания "Стар риферс", относят 2011 год, равно как и 2010 год, к числу самых неудачных лет в истории отрасли, поскольку компаниям пришлось нелегко в условиях низких фрахтовых ставок и обострения конкуренции со стороны операторов контейнеровозов<sup>8</sup>. Ставки спотового рынка для крупных рефрижераторных судов составили в 2011 году в среднем 43 цента за кубический фут за 30 дней против 42 центов

в 2010 году<sup>9</sup>. Дополнительным фактором давления на ставки фрахта рефрижераторных судов стало практически полное прекращение экспорта бананов из Эквадора и Центральной Америки с апреля 2011 года. Несмотря на прогнозируемый активный рост спроса на перевозки скоропортящихся грузов, в отрасли морских перевозок, по всей вероятности, продолжится процесс переориентации грузов со специализированных рефрижераторных судов на контейнеровозы. Международные морские контейнерные линии постоянно вводят новые регулярные маршруты для перевозки скоропортящихся грузов из основных центров производства на крупнейшие рынки потребления, например в Европе и Северной Америке. По данным компании "Друри", в 2014 году около 74% скоропортящихся рефрижераторных грузов будет перевозиться контейнеровозами, флот

**Диаграмма 3.3.** Суточные тайм-чартерные ставки на танкерный тоннаж в долларах в расчете за 10 000 т дедвейта судов различных размеров, 2001–2012 годы (в долларах в сутки за 10 000 т дедвейта)



**Источник:** Составлено секретариатом ЮНКТАД на основе информации "Кларксон шипинг интеллидженс нетуорк". Источник данных о ценах на нефть – Управление энергетической информации Соединенных Штатов Америки, см. [http://205.254.135.7/dnav/pet/pet\\_pri\\_spt\\_s1\\_w.htm](http://205.254.135.7/dnav/pet/pet_pri_spt_s1_w.htm).

**Примечание:** По оси x отображены недельные значения. По оси y отображены суточные тайм-чартерные ставки в долларах за 10 000 т дедвейта современного танкера. Цена на нефть проиндексирована при базе индекса = 150 в мае 2001 года. Размеры судов указаны в тысячах тонн дедвейта.

Таблица 3.2. Суточные тайм-чартерные ставки и танкерные индексы, 2011–2012 годы (месячные данные)

2011 год	Суточные тайм-чартерные ставки на танкерный тоннаж в долларах, среднемесячные значения					Танкерные индексы "Болтик эксчейндж"	
	310	150	110	74	48	Суда для темных нефтепродуктов (индекс)	Суда для светлых нефтепродуктов (индекс)
Январь	30 250	24 375	17 875	14 750	13 000	842	635
Февраль	29 500	21 750	16 875	14 750	13 000	660	642
Март	30 000	21 000	16 125	15 188	13 188	965	749
Апрель	30 000	21 000	16 000	15 800	13 700	927	836
Май	27 250	21 500	15 812	15 562	14 250	822	882
Июнь	26 125	21 000	15 375	15 500	14 250	750	706
Июль	25 800	18 600	15 450	15 450	14 150	746	690
Август	22 125	17 000	15 312	14 875	13 875	720	682
Сентябрь	21 000	17 700	15 050	14 650	13 850	677	679
Октябрь	19 750	18 250	14 500	14 000	13 688	704	721
Ноябрь	19 562	17 750	13 938	13 438	13 250	763	721
Декабрь	19 000	16 300	13 600	13 000	13 650	784	725
Среднее значение за 2011 год	25 030	19 685	15 493	14 747	13 654	780	722
Январь	19 250	16 000	13 625	13 000	14 000	783	762
Февраль	20 375	16 000	13 938	13 000	14 250	803	645
Март	20 700	16 400	13 650	13 000	14 250	781	711
Апрель	22 750	17 000	13 750	12 500	14 250	819	645

*Источник:* Среднемесячные значения суточных тайм-чартерных ставок представлены на основе информации "Кларксон шиппинг интеллидженс нетуорк". Индексы рассчитаны компанией "Болтик эксчейндж", приведены значения на первый рабочий день месяца.

*Примечание:* Цифры во второй строке столбцов 2–6 обозначают размер судов в тысячах тонн дедвейта.

которых обеспечивает около 95% потребности всего рынка рефрижераторных грузов<sup>10</sup>.

Данная тенденция находит отражение и в структуре флота рефрижераторных судов и портфеля заказов на постройку специализированных судов этого типа. Флот рефрижераторных судов относительно стар, и 50% тоннажа эксплуатировалось свыше 20 лет, а менее шести лет эксплуатировалось лишь 2% судов<sup>11</sup>. Несмотря на это, большинство перевозчиков не стремятся вкладывать деньги в постройку современных судов для модернизации своего стареющего флота и в сентябре 2011 года объем заказов впервые упал до нуля. В дополнение к этому в период 2008–2010 годов на слом отправлялось в среднем по 36 рефрижераторных судов в год<sup>12</sup>.

## 2. Фрахтовые ставки на танкерный тоннаж

На рынок танкерного флота, которым осуществляются перевозки сырой нефти и нефтепродуктов, приходится около трети мирового объема морских перевозок.

### *Фрахтовые ставки на суда различных размеров*

На диаграмме 3.3 представлены фрахтовые ставки на танкеры различных размеров в долларах за 10 000 т дедвейта. Полученные результаты подтверждают наличие существенного эффекта масштаба в танкерных перевозках, где существует значительный разрыв в ценах между самой крупной (310 000 т дедвейта) и самой малой (47 000 т дедвейта) категориями судов.



На той же диаграмме сопоставление цен на нефть и фрахтовых ставок рынка танкерного тоннажа показывает схожую динамику тенденций изменения фрахтовых ставок и цен на нефть<sup>13</sup>. Дело в том, что значительную долю в общих расходах на эксплуатацию судна составляют затраты на бункеровку (см. также распределение расходов на эксплуатацию судов на диаграмме 3.7). Кроме того, мировой спрос и на нефть, и на услуги морского транспорта неразрывно связан с общим экономическим ростом. В периоды экономического роста спрос на услуги морского транспорта и на нефть существенно возрастает, возможно, нарушая при этом соответствующий баланс спроса и предложения и вызывая таким образом повышение цен. В прошлом морские перевозки увеличивались примерно вдвое быстрее, чем мировой валовой внутренний продукт (ВВП) (см. также главу 1). Спрос на нефть в периоды экономического процветания растет не только потому, что она является одним из основных источников энергии для перевозки товаров, но и в силу того, что нефть используется как сырье при производстве приблизительно 70 000 промышленных товаров, таких как синтетические ткани, пластмассы и медицинские препараты.

Однако начиная с 2009 года и в последующий период прослеживается расхождение тенденций цен на нефть и фрахтовых ставок. Цены на сырую нефть вернулись к докризисным уровням, фрахтовые же ставки на танкерный тоннаж не демонстрируют существенных признаков восстановления. Напротив, если сравнивать цены по состоянию на начало и на конец 2011 года (таблица 3.2), видно, что на большинстве маршрутов фрахтовые ставки снижались. В качестве одного из главных факторов, обуславливающих такие нестыковки, выступает избыточное предложение провозной способности танкерного флота.

### ***Фрахтовые ставки на различных маршрутах***

На различных маршрутах фрахтовые ставки колеблются в зависимости от конкретной структуры спроса и предложения. В таблице 3.3 показаны средние значения фрахтовых ставок по унифицированной шкале "Уорлдскейл", используемой для определения спотовых фрахтовых ставок на суда различных

размеров, выполняющих рейсы на основных танкерных маршрутах. В настоящем разделе рассказывается о развитии ситуации на некоторых из них.

В 2011 году почти 17 млн. баррелей нефти (35% от объема морских перевозок нефти) прошло через Персидский залив, ставший самым загруженным проливом мира в морских перевозках этого товара<sup>14</sup>. Через Персидский залив пролегли 73% из 3 722 рейсов очень крупных нефтяных танкеров (ОКНТ) всего мира<sup>15</sup>. Ввиду этого транспортные ограничения в связи с эмбарго на поставки нефти из Исламской Республики Иран могут серьезно сказаться на конъюнктуре всего мирового рынка танкерных перевозок. Ожидалось, что снижение спроса на транспорт для перевозок нефти из Исламской Республики Иран повлечет за собой падение фрахтовых ставок. Однако, например, за период с февраля по апрель 2012 года цены на маршруте Персидский залив–Европа возросли по шкале "Уорлдскейл" с 37 до 44 (таблица 3.3). Дело в том, что Саудовская Аравия увеличила добычу нефти для компенсации падения экспорта из Исламской Республики Иран. Нехватку восполняли и другие производители нефти из Западной Африки и районов Карибского бассейна и Северного моря. Протяженность маршрутов от этих мест добычи до азиатских портов гораздо больше в сравнении с поставками из Персидского залива, в результате чего возросли показатели тонно-миль и использования танкерного тоннажа<sup>16</sup>. Поскольку такие являющиеся потребителями нефти страны, как Соединенные Штаты и Китай, наращивали свои запасы энергоресурсов, приходилось привлекать дополнительные суда со спотового рынка<sup>17</sup>.

В 2011 году наблюдались резкие колебания фрахтовых ставок на маршрутах из Западной Африки, например на маршруте Западная Африка – Северо-Западная Европа ставки упали с отметки 107 по шкале "Уорлдскейл" в марте до 69 в августе. В результате повышения спроса на грузы и нежелания владельцев танкеров класса "Суэцмакс" соглашаться на более низкие фрахтовые ставки в октябре цены поднялись по шкале "Уорлдскейл" до уровня 89<sup>18</sup>. Если примерно 10 лет назад пиратских нападений в Гвинейском заливе практически не было, сейчас эта проблема встает все острее,

и страховые премии на суда, эксплуатируемые в этом регионе, растут<sup>19</sup>. Пиратство влечет дополнительные издержки в виде расходов на изменение маршрутов судов для обхода районов, в которых высок риск пиратских нападений, и на осуществление инвестиций в технические средства безопасности. Кроме того, чтобы избежать захвата, повышается скорость хода судов, в результате чего возрастают затраты на топливо. Вплоть до 2011 года не было зафиксировано ни одного случая успешного захвата судна, шедшего со скоростью 18 узлов или более<sup>20</sup>. По оценкам, прямые издержки пиратских нападений для морской отрасли достигли в 2010 году величин в диапазоне от 3,4 млрд. долл. до 8,7 млрд. долл.<sup>21</sup>. В 2010 году Международная морская организация (ИМО) зафиксировала в Гвинейском заливе 46 пиратских нападений в семи странах. В 2011 году число нападений возросло и было зарегистрировано 64 случая в девяти странах<sup>22</sup>.

В середине 2011 года фрахтовые ставки на экспортных маршрутах из Средиземноморья упали по сравнению с предыдущим годом. Повышение цен в 2011 году вызывалось главным образом событиями исключительного порядка и не означает долговременного перелома ситуации на рынке. Скачок фрахтовых ставок в марте 2011 года был, в основном, обусловлен волнениями и военными действиями в Ливии, из-за которых покупатели стремились вывезти свои грузы из страны. Вследствие военных действий объемы добычи нефти в Ливии упали с 1,57 млн. баррелей в день до примерно 300 000 баррелей в день. В результате фрахтовые ставки опять пошли вниз, и вероятность их быстрого восстановления понизилась<sup>23</sup>. В октябре ставки возросли из-за перегруженности Босфорского пролива, являющегося одним из уязвимых мест при отгрузке нефти морем. Это было вызвано плохими погодными условиями, в результате чего выросли ставки фрахта танкеров на маршрутах через Средиземноморье и из Западной Африки. Через это узкое место танкерами класса "Суэцмакс" ежедневно перевозится 3 млн. баррелей нефти<sup>24</sup>.

Объявление в январе 2012 года о закрытии нефтеперерабатывающего предприятия на острове Санта-Крус, относящегося к

группе Американских Виргинских островов, спровоцировало краткосрочное падение фрахтовых ставок на маршруте, связывающем карибские порты с Атлантическим побережьем Соединенных Штатов. Завод был закрыт из-за экономического спада в период финансового кризиса и обострения конкуренции со стороны новых предприятий по переработке нефти на формирующихся рынках<sup>25</sup>. Теперь инфраструктура предприятия будет использоваться в качестве перевалочного центра. Для восполнения утраченных мощностей нефтепродукты для рынка Соединенных Штатов придется импортировать из более отдаленных источников. Это может положительно повлиять на ставки фрахта танкеров для перевозки нефтепродуктов на дальних рейсах от перерабатывающих предприятий на Ближнем Востоке и в Азии. Из-за дополнительного объема тонно-миль могут возрасти и фрахтовые ставки на рынке танкеров для перевозки нефтепродуктов в целом<sup>26</sup>.

### ***Перспективы развития рынка танкерных перевозок***

Танкеры являются связующим звеном между нефтедобывающими странами и потребителями энергоресурсов. Поэтому сдвиги в географической структуре спроса на нефть и ее предложения будут вносить поправки в глобальную сеть танкерных маршрутов. Согласно подготовленному компанией "Бритиш петролеум" прогнозу изменений на рынке жидких энергоресурсов до 2030 года (диаграмма 3.4) произойдет смещение в спросе на нефть со стран Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) к азиатскому региону, причем рост потребления нефти до 2030 года на 50% будет определяться Китаем. По прогнозу "Бритиш петролеум", добыча нефти на Ближнем Востоке и в Южной и Центральной Америке позволит расширить спрос еще на 30%. С точки зрения предложения более 60% прироста мощностей по добыче нефти будет приходиться на Ближний Восток, в том числе в значительной степени на Ирак и Саудовскую Аравию. Остальные 35% прогнозируемого роста будут обеспечиваться странами Северной и Южной Америки при значительной доле поставок из Бразилии.

При осуществлении этих прогнозов увеличатся объемы перевозок на маршрутах, связывающих традиционные центры добычи в районе Персидского залива с основными рынками в Азии. С другой стороны, будет наблюдаться вялая динамика изменения провозной способности на танкерных маршрутах в направлении большинства развитых стран. "Бритиш петролеум" прогнозирует сбалансированный рост предложения нефти и спроса на нее в Африке, соответственно значительного повышения значения континента как мирового поставщика энергоресурсов не произойдет.

К тому же динамика фрахтовых ставок на танкерный тоннаж будет сильно зависеть от готовности нефтедобывающих стран и стран, являющихся покупателями этого товара, осуществлять инвестиции в свой танкерный флот. Китай, например, заявил, что он намерен перевозить больше доставляемых морем количеств импортной нефти судами, принадлежащими отечественным владельцам. Эта стратегическая цель находит также отражение в увеличении китайского флота ОКНТ, число которых возросло с 11 судов в 2006 году до 38 в 2011 году. В конкурентной борьбе выживают не все танкерные операторы. За период 2006–2011 годов доля рынка европейских судовладельцев, сдававших свои позиции китайским конкурентам, на маршруте Ближний Восток – Китай уменьшилась вдвое до уровня приблизительно 16%<sup>27</sup>. Если политика стран с формирующимся рынком в данном секторе будет все больше ориентирована на расширение их долей рынка перевозок нефти, существующий избыток провозной способности дополнительно возрастет, удерживая фрахтовые ставки на низких уровнях. Компания "Макквилинг", по оценкам которой в течение предстоящих пяти лет будет поставлено в общей сложности 767 новых танкеров, полагает, что давление на фрахтовые ставки на танкерный тоннаж сохранится. Прирост избыточной провозной способности будет, вероятно, более выраженным в сегменте крупных судов, поскольку, согласно прогнозам, в 2012 году на рынок поступят 62 ОКНТ и 43 судна класса "суэцмакс"<sup>28</sup>.

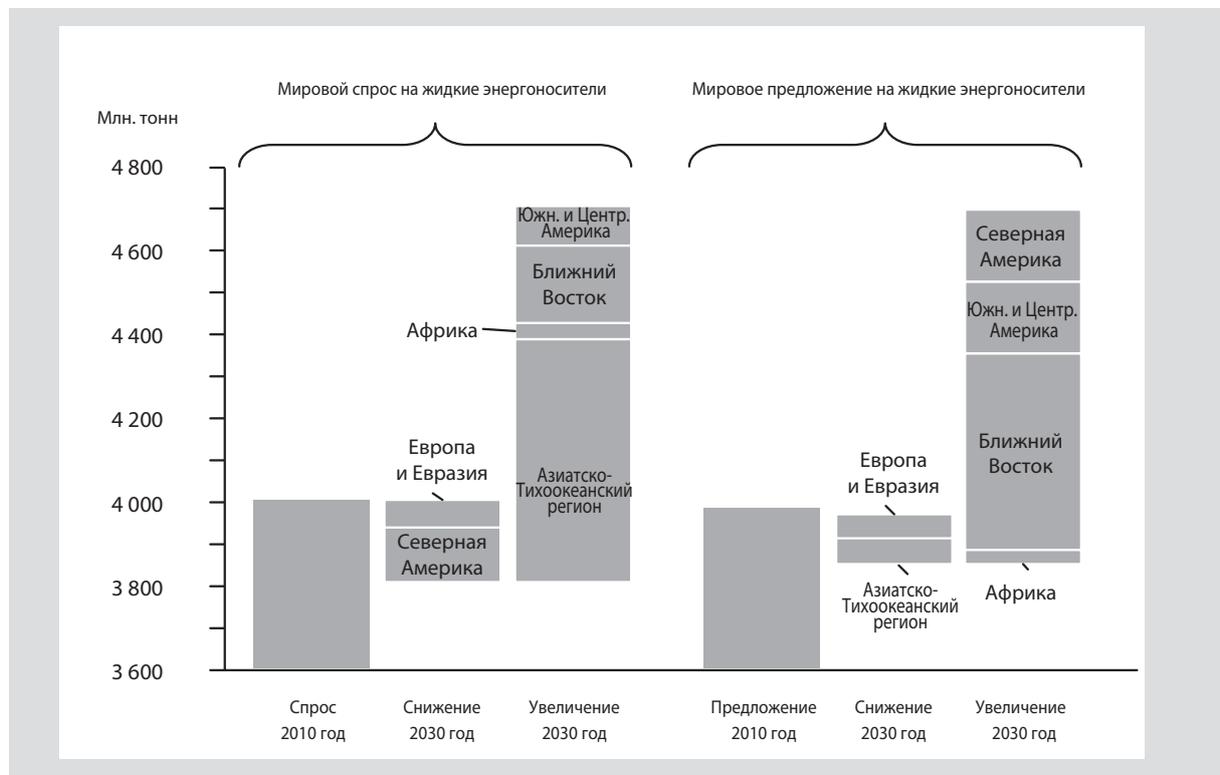
### 3. Фрахтовые ставки на балкерный тоннаж

Рынок балкерных перевозок можно разделить на две категории – основные и неосновные массовые грузы. К числу первых относятся железная руда, уголь и зерно, которые, как правило, перевозятся судами класса "кейпсайз" и "панамакс". На них приходится около двух третей морских перевозок сухих массовых грузов. К числу неосновных массовых грузов относятся удобрения, стальная продукция, строительные и конструкционные материалы (например, цемент и алюминий), незерновые сельскохозяйственные продукты, лесная продукция и различное минеральное сырье (например, фосфатные руды), на которые приходится еще треть общего объема морских перевозок сухих массовых грузов. Эти товары чаще всего отгружаются менее крупными судами классов "хэндимакс" и "хэндисайз"<sup>29</sup>.

Повышение показателей использования судов укрепляло надежды на оживление рынка в середине 2011 года. В августе 2011 года этот показатель достиг 88%, пройдя рубеж между вялой и уверенной конъюнктурой рынка<sup>30</sup>. Повышение фрахтовых ставок нашло отражение в динамике Балтийского фрахтового индекса сухогрузного тоннажа (диаграмма 3.5). Он вырос с уровня 1 256 пунктов в августе 2011 года до 2 173 пунктов в октябре того же года. Одним из нескольких факторов, обусловивших такой рост, стало повышение спроса в азиатских странах на железную руду и уголь<sup>31</sup>. Так, например, Япония увеличила импорт этих сырьевых материалов для целей восстановления районов, пострадавших в результате цунами и землетрясения<sup>32</sup>. Однако эта тенденция оказалась недолговечной. С октября прослеживается неуклонное снижение указанного индекса, сохранявшееся до февраля 2012 года, когда было достигнуто самое низкое значение на отметке 647 пунктов.

Поскольку отдельные классы судов отличаются по параметрам друг от друга, между различными сегментами балкеров возникают большие разрывы во фрахтовых ставках. В случае небольших балкеров они были выше, чем при фрахтовании более крупных судов

Диаграмма 3.4. Рост спроса на жидкие энергоносители и их предложения до 2030 года



Источник: Составлено секретариатом ЮНКТАД на основе данных BP Energy Outlook 2030.

(диаграмма 3.6). Ввиду этого в настоящем разделе следует рассмотреть индивидуальные тенденции в четырех сегментах: "хэндисайз", "супрамакс", "панамакс" и "кейпсайз".

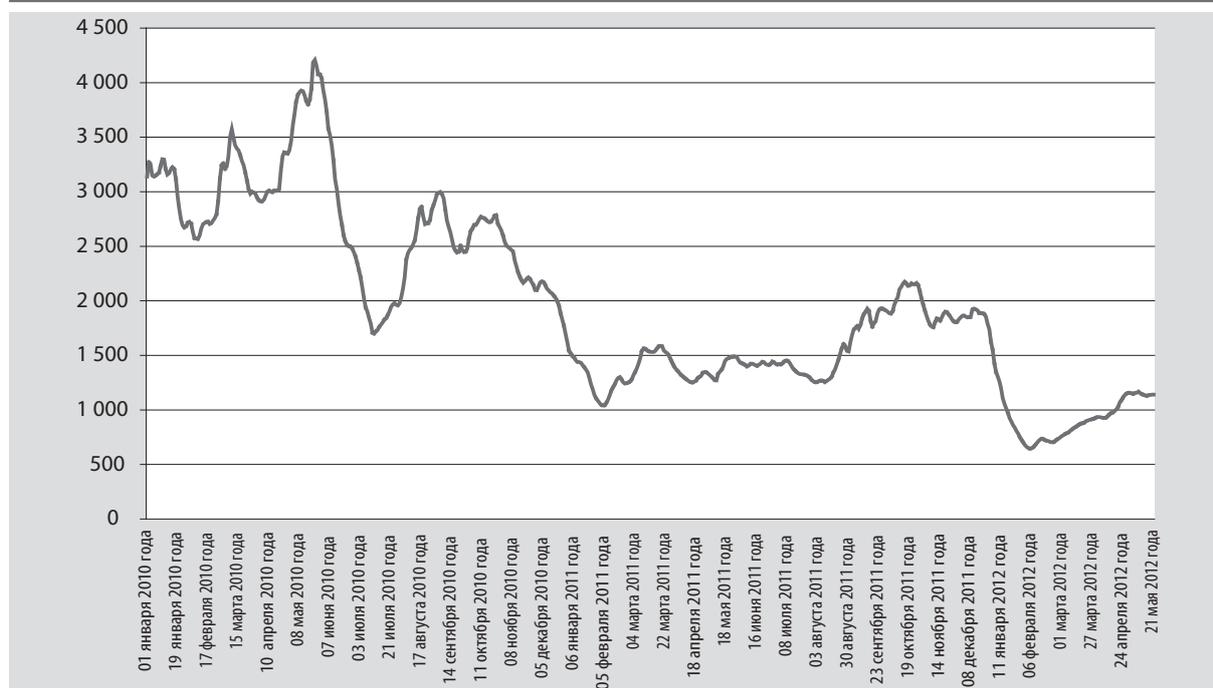
**Суда класса "кейпсайз"**

На диаграмме 3.6 показаны суточные доходы по четырем различным классам судов, о которых идет речь в настоящем разделе. На диаграмме ясно видно, что в сравнении с более мелкими балкерами суда класса "кейпсайз" оказываются на рынке в наиболее сложной ситуации. С января 2011 года суточный доход от судов класса "кейпсайз" в течение нескольких месяцев был несколько ниже уровня доходности менее крупных судов классов "хэндисайз", "супрамакс" и "панамакс"<sup>33</sup>. Такую ситуацию можно назвать феноменом периода после финансового кризиса. По данным "Болтик эксчейндж", в период 2000–2008 годов суточный доход от судов класса "кейпсайз" был неизменно выше, чем в случае судов меньших размеров. 5 июня 2008 года компания "Болтик

эксчейндж" зафиксировала рекордный доход в классе судов "кейпсайз" в размере 244 000 долл. в день. Четырьмя годами позже в мае 2012 года те же суда можно было зафрахтовать за 8 000 долл.

Сильные колебания фрахтовых ставок в сегменте судов "кейпсайз" нередко вызваны неустойчивостью спроса на рынках угля и железной руды, которые относятся к числу товаров, перевозимых, как правило, крупными балкерами. Низкие цены на сырье обычно указывают на вялую динамику мирового спроса на эти товары, однако в 2011 году цены на железную руду были высокими (140,4 долл. за тонну в феврале 2012 года)<sup>34</sup>. К тому же цены на энергетический уголь не слишком сильно колебались в период с 2010 года, достигнув солидного по историческим меркам уровня 123,4 долл. за тонну в феврале 2012 года<sup>35</sup>. Ввиду этого и в данном случае представляется, что решающую роль в качестве фактора, обусловившего нынешнее снижение фрахтовых ставок, сыграл избыток провозной

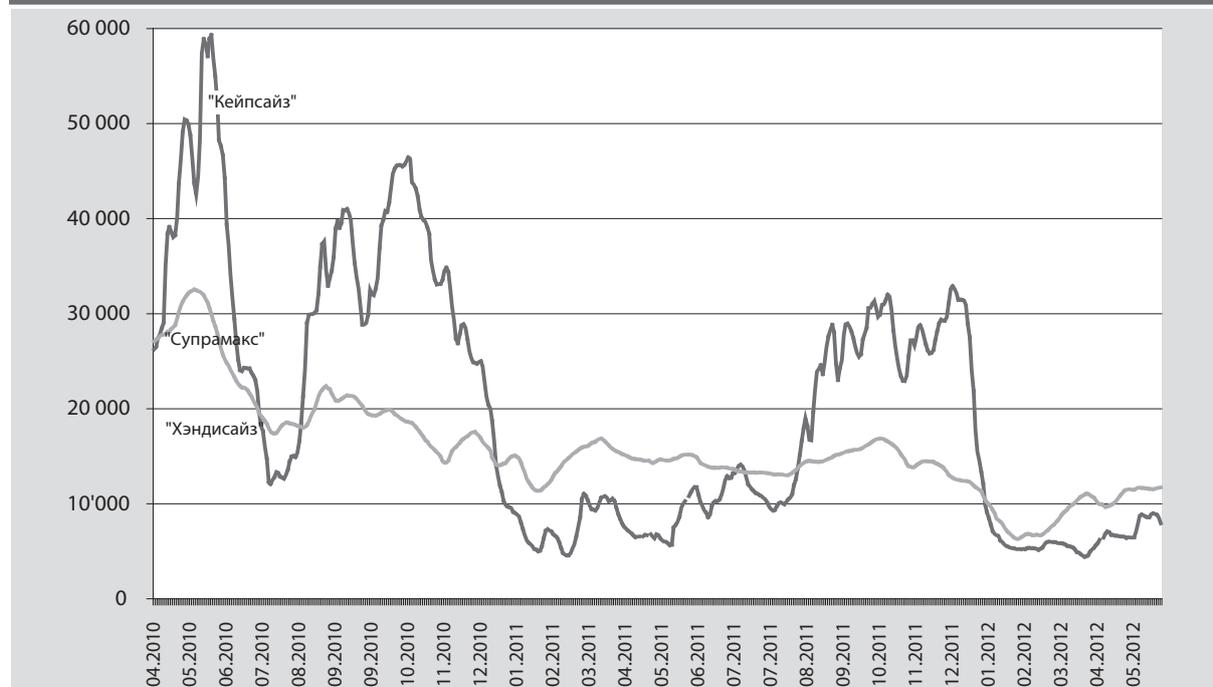
**Диаграмма 3.5. Балтийский фрахтовый индекс сухогрузного тоннажа, 2010–2012 годы (базисный год индекса – 1985, 1 000 пунктов)**



*Источник:* Составлено секретариатом ЮНКТАД на основе данных London Baltic Exchange.

*Примечание:* При расчете индекса учитываются 20 основных балкерных маршрутов на тайм-чартерной основе. Индекс охватывает балкеры классов "хэндисайз", "супрамакс", "панамакс" и "кейпсайз", которыми перевозятся такие товары, как уголь, железная руда и зерно.

**Диаграмма 3.6. Динамика суточных доходов от балкеров, 2010–2012 годы (долл. в день)**



*Источник:* ЮНКТАД на основе данных "Кларксон шиппинг интеллидженс нетуорк", цифры, опубликованные лондонской компанией "Болтик эксченч".

*Примечание:* "Хэндисайз": средняя по шести тайм-чартерным маршрутам; "супрамакс": средняя по пяти тайм-чартерным маршрутам; "панамакс": средняя по четырем тайм-чартерным маршрутам; "кейпсайз": средняя по четырем тайм-чартерным маршрутам.

способности в крупнейшем сегменте балкерного тоннажа<sup>36</sup>. На балкеры приходилось две трети всех судов новой постройки, поставленных в 2011 году. Последние данные об инвестициях не свидетельствуют об исчезновении конкурентного давления в сегменте судов класса "кейпсайз". В феврале 2012 года портфель заказов на постройку судов дедвейтом свыше 200 000 т составлял 93% от размеров существующего флота<sup>37</sup>. Конкурентная борьба обостряется также в силу специфических особенностей этого сегмента рынка. Крупные суда класса "кейпсайз" могут эксплуатироваться только на маршрутах между несколькими портами, расположенными главным образом в Австралии, Китае и Бразилии<sup>38</sup>. Поэтому колебания спроса на каком-либо одном магистральном маршруте между этими странами могут повлечь за собой сильные колебания фрахтовых ставок на всем рынке.

#### ***Суда класса "панамакс"***

В динамике фрахтовых ставок на суда класса "панамакс" наблюдалась долговременная понижающаяся тенденция. По подсчетам фирмы "Кларксонс" в начале 2010 года было 1 632 балкера класса "панамакс", и в тот же период по данным "Болтик эксчейндж" средняя тайм-чартерная ставка на эти суда колебалась в диапазоне 24 000–34 000 долл. (диаграмма 3.6). В начале 2011 года флот увеличился до 1 818 судов и фрахтовые ставки упали до 11 000–15 000 долл.<sup>39</sup> В 2012 году перелома этой тенденции пока не наблюдается: эксплуатируемый флот насчитывает в настоящее время 2 035 судов, а средняя суточная тайм-чартерная ставка в размере менее 9 000 долл. достигла самого низкого уровня за период с июля 2008 года<sup>40</sup>.

Ввиду бурных экономических пертурбаций и мягких погодных условий в Европе спрос на уголь на континенте понизился, что обусловило низкий уровень цен на трансатлантическом маршруте в начале 2012 года. По данным "Болтик эксчейндж" суточные ставки на маршруте Соединенные Штаты – Европа/Европа – Соединенные Штаты упали до 4 000 долл. На тихоокеанских маршрутах они выросли более чем вдвое, что было вызвано спросом на перевозки угля из Индонезии в

азиатские страны<sup>41</sup>. С активизацией сезонных перевозок зерна в марте в Южной Америке фрахтовые ставки на спотовом рынке пошли вверх, однако в мае, когда сезон подходил к концу, темп был потерян<sup>42</sup>.

#### ***Суда класса "супрамакс"***

Суда "супрамакс" все чаще конкурируют с судами класса "панамакс". Это объясняется увеличением их размеров. В 2008 году средний дедвейт судов класса "супрамакс" составлял 55 554 т, в 2011 году этот показатель возрос до 57 037 т. Дедвейт некоторых сходящих со стапелей верфей современных сухогрузов достигает 61 000 т. К тому же у них выше и эффективность использования топлива. Зачастую такие суда оснащены кранами для осуществления погрузочно-разгрузочных работ, что может давать преимущества в мелких и средних портах в развивающихся странах, где нередко не хватает погрузочно-разгрузочного оборудования<sup>43</sup>. Конкурентоспособность судов "супрамакс" в сравнении с судами класса "панамакс" находит отражение и в динамике фрахтовых ставок<sup>44</sup>. По оценкам, трехлетние тайм-чартерные ставки на балкеры в 2011 году в течение 6 из 12 месяцев года были выше на суда "супрамакс", чем на более крупные суда "панамакс" (таблица 3.4)<sup>45</sup>. Вместе с тем резкое падение фрахтовых ставок отмечалось и в этом сегменте – с уровня 12 296 долл. на конец 2011 года суточные ставки упали в феврале 2012 года до 6 348 долл. Тем не менее в последующий период восстановление чартерных ставок на суда класса "супрамакс" носило более устойчивый характер и доходы от них в большинстве случаев превышали уровень доходов от более крупных судов класса "панамакс" (таблица 3.6).

#### ***Суда класса "хэндисайз"***

Суда класса "хэндисайз" лучше сопротивляются в условиях вялой конъюнктуры на балкерном рынке, имея ряд конкурентных преимуществ. Они могут принимать на борт более 30 видов грузов по сравнению лишь с несколькими грузами, которые перевозятся более крупными судами. Во-вторых, менее крупные суда способны зайти почти в любой порт, в то время как более крупные сухогрузы могут эксплуатироваться только на маршрутах с

Таблица 3.4. Оценка трехлетних тайм-чартерных ставок на балкеры, 2011–2012 годы (тыс. долл. в день)

	"Хэндисайз" 37 000 т		"Супрамакс" 55 000 т		"Панамакс" 75 000 т		"Кейпсайз" 170 000 т	
	2011 год	2012 год	2011 год	2012 год	2011 год	2012 год	2011 год	2012 год
Январь	13,0	10,5	15,2	11,0	16,5	11,0	12,0	12,0
Февраль	13,0	9,5	15,2	10,0	16,7	10,0	20,5	11,0
Март	13,1	10,5	15,5	10,8	17,0	10,9	20,5	10,0
Апрель	13,5	10,7	16,3	11,0	15,5	11,2	16,0	11,5
Май	13,1		16,0		16,5		13,5	
Июнь	12,5		15,0		14,0		12,0	
Июль	12,0		14,0		13,0		12,5	
Август	12,5		14,0		13,5		14,5	
Сентябрь	13,0		14,5		14,0		16,5	
Октябрь	13,5		14,5		14,0		17,0	
Ноябрь	12,0		13,0		13,0		16,0	
Декабрь	11,3		12,5		12,5		18,0	
В среднем за год	12,7	10,3	14,6	10,7	14,7	10,8	15,8	11,1

Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе различных выпусков "Шиппинг инсайт", подготовленных компанией "Друри пабблишинг".

большими объемами перевозок, которые связывают самые загруженные порты мира. В-третьих, показатели избыточного предложения судов выше в категориях более крупных судов: в начале декабря 2011 года годовые темпы роста флота достигли 19% в классе судов "кейпсайз" и 13% в сегменте судов "панамакс", в то время как флот судов класса "хэндисайз" увеличился за тот же период лишь примерно на 4%<sup>46</sup>. Трехлетние тайм-чартерные ставки на суда классов "хэндисайз" и "панамакс" в январе–апреле 2012 года были почти одинаковыми (таблица 3.4). Поскольку суда "панамакс" способны перевозить примерно в два раза больше грузов, чем суда класса "хэндисайз", данное сравнение наглядно показывает низкий уровень спроса на более крупные суда.

## В. ФРАХТОВЫЕ РЫНКИ И ТРАНСПОРТНЫЕ ИЗДЕРЖКИ

Особенности динамики фрахтовых ставок на балкеры, танкеры и контейнеровозы можно количественно отобразить на основе сравнения максимальных колебаний фрахтовых ставок в каждом сегменте. Под максимальным колебанием фрахтовой ставки понимается частное от деления самой высокой фрахтовой ставки на самую низкую в период с марта 2011 года по апрель 2012 года. Сильнее всего

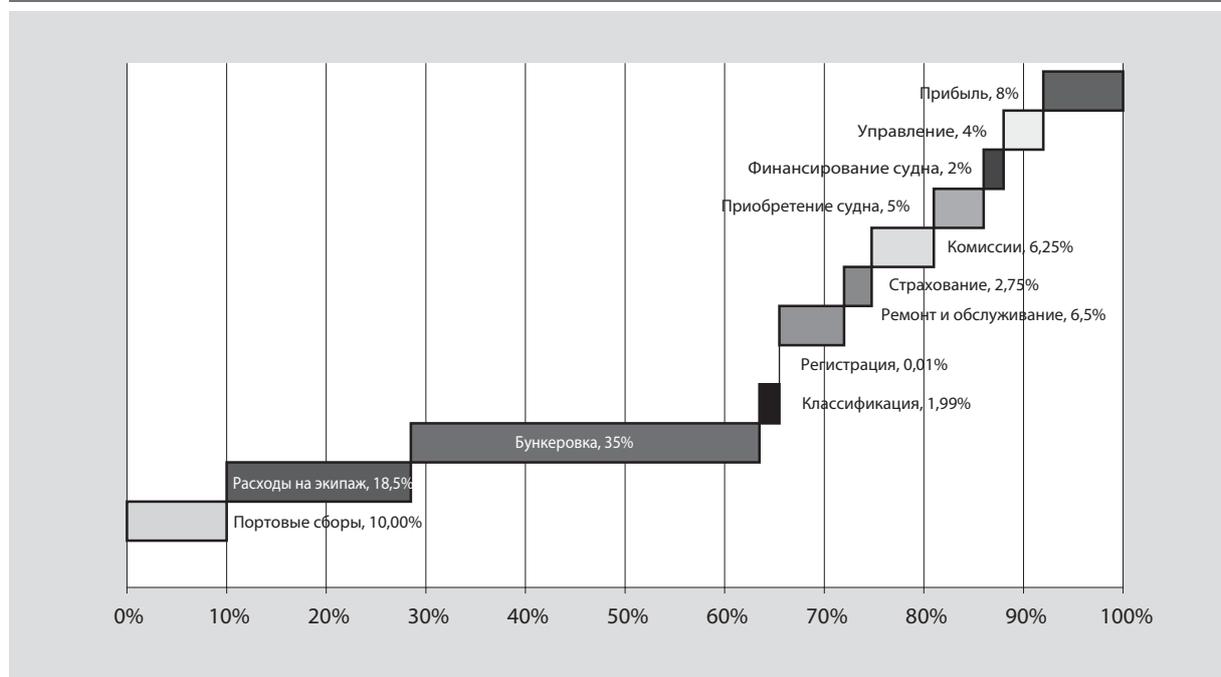
колебались фрахтовые ставки в сегменте балкерного тоннажа, где самые высокие и самые низкие значения ставок различались в 2,17 раза. В двух других сегментах ситуация, как представляется, была гораздо стабильнее, и показатель максимальных колебаний за тот же период составил для танкеров 1,4, а для контейнеровозов – 1,87<sup>47</sup>.

В конкурентной рыночной среде колебания цен могут вызываться воздействием трех основных факторов: во-первых, эксплуатационными издержками предприятия сектора морских перевозок; во-вторых, для достижения самоокупаемости фрахтовые ставки должны окупать все затраты; в-третьих, имеет значение минимальный диапазон фрахтовых ставок, на которые готов согласиться оператор судна. Существуют и два других фундаментальных определяющих цену внешних фактора: спрос и предложение на рынке морских перевозок. Эти факторы ценообразования обсуждаются в нижеследующих разделах.

### 1. Компоненты морских транспортных издержек

Поставщики морских транспортных услуг, осуществляющие инвестиции в приобретение и эксплуатацию судов, имеют целью получать прибыль на вложенный капитал. Колебания затрат на покупку судна и поддержание его

**Диаграмма 3.7. Составные элементы ставки фрахта на танкер дедвейтом 10 000 т со сроком эксплуатации 20 лет**



*Источник:* Данные получены от оператора судна в феврале 2012 года.

*Примечание:* На диаграмме показаны доли соответствующих элементов издержек в процентах от общих затрат. Имеется в виду, что судно укомплектовано турецким экипажем. Размер относительных издержек зависит от многих факторов, влияние которых может со временем меняться.

в рабочем состоянии будут влиять на размер фрахтовой ставки, на которую оператор судна готов согласиться для компенсации затрат и получения прибыли. Разбивка всех понесенных в связи с судном издержек на составные компоненты позволяет проанализировать, как каждый из них влияет на фрахтовые ставки и совокупный объем издержек. Кроме того, при оценке колебаний фрахтовых ставок важны колебания каждого компонента издержек.

На диаграмме 3.7 в порядке иллюстрации приведены составные компоненты ставки фрахта на танкер дедвейтом 10 000 т со сроком службы 20 лет. Самым крупным элементом издержек является потребление топлива (35% от общего объема затрат). Затем следуют расходы на экипаж (18,5%) и портовые сборы (10%). Для большинства элементов издержек, как представляется, значительные ценовые колебания не характерны. Исключением, как показано на диаграмме 3.3, является цена на нефть, которая в значительной степени определяет неустойчивость фрахтовых ставок.

## 2. Сопоставление морских транспортных издержек и доходов

На основе информации, полученной в результате анализа фрахтовых ставок по отдельным компонентам издержек, ниже проводится более полное сопоставление издержек и доходов по трем секторам морских перевозок и эксплуатируемым в них судам различных размеров. Такой анализ позволяет выявить характерные структуры издержек по различным видам судов и потенциальные изменения такой структуры со временем. В таблице 3.5 показаны результаты расчетов по 2006 и 2011 годам.

Для отображения анализа доходов взята ставка годового тайм-чартера. Издержки на эксплуатацию судна рассчитаны по материалам ежегодного обследования, проводимого на основе информации, полученной от операторов судов, судовладельцев и брокеров по более чем 2 600 судам<sup>48</sup>. Поскольку расходы на бункеровку и портовые сборы обычно не

Таблица 3.5. Оценки средней стоимости и рентабельности судов в 2006 и 2011 годах

Тип судна	Суточная чартерная ставка в 2011 году в долларах <sup>a</sup>	Суточные эксплуатационные расходы в 2011 году в долларах <sup>b</sup>	Маржинальная прибыль f <sup>c</sup>	Цены на суда новой постройки в 2011 году в долларах	Суточные издержки линейной амортизации судов в долларах <sup>d</sup>	Суточные затраты на вложенный капитал в долларах <sup>e</sup>	Общие суточные затраты на приобретение судна в долларах	Совокупные суточные расходы (эксплуатация плюс судно) в долларах	Процент затрат на приобретение судна в общих затратах на него	Суточная маржинальная прибыль II в долларах <sup>f</sup>	Рентабельность в процентах <sup>g</sup>	Тип судов новой постройки (в тоннах дейвейта)
<b>Танкеры</b>												
Специализированные	13 600	8 740	4 860	36 100 000	3 956	1 978	5 934	14 674	40,4%	-1 074	-7,3%	50 000
"Панамакс"	13 800	8 872	4 928	44 500 000	4 877	2 438	7 315	16 187	45,2%	-2,387	-14,7%	75 000
"Суэцмакс"	19 700	10 102	9 598	64 100 000	7 025	3 512	10 537	20 639	51,1%	-939	-4,5%	160 000
ОКНТ	24 650	11 342	13 308	101 300 000	11 101	5 551	16 652	27 994	59,5%	-3,344	-11,9%	300 000
<b>Балкеры</b>												
"Хэндсайз"	12 596	5 589	7 007	24 800 000	2 718	1 359	4 077	9 666	42,2%	2 930	30,3%	30 000
"Хендмакс"	14 888	6 318	8 570	30 000 000	3 288	1 644	4 932	11 250	43,8%	3,638	32,3%	55 000
"Панамакс"	14 863	6 854	8 009	32 600 000	3 573	1 786	5 359	12 213	43,9%	2,650	21,7%	75 000
"Кейпсайз"	16 354	7 876	8 478	51 600 000	5 655	2 827	8 482	16 358	51,9%	-4	0,0%	170 000
<b>Контейнеровозы</b>												
"Фидермакс" (100—1 000 ДФЭ)	4 250	4 656	-406	11 400 000	1 249	625	1 874	6 530	28,7%	-2,280	-34,9%	500 ДФЭ (с подъемными устройствами)
Контейнеровоз (1 000—2 000 ДФЭ)	9 825	5 522	4 303	27 400 000	3 003	1 501	4 504	10 026	44,9%	-201	-2,0%	1 500 ДФЭ (с подъемными устройствами)
Магистральный контейнеровоз (2 000—6 000 ДФЭ)	14 479	8 040	6 439	45 600 000	4 997	2 499	7 496	15 536	48,2%	-1,057	-6,8%	3 500 ДФЭ (без подъемных устройств)

Тип судна	Суточная фрахтовая ставка в 2011 году в долларах <sup>a</sup>	Суточные эксплуатационные расходы в 2011 году в долларах <sup>b</sup>	Маржинальная прибыль I <sup>c</sup>	Цены на суда новой постройки в 2011 году в долларах	Суточные амортизационные расходы судов в долларах <sup>d</sup>	Суточные затраты на вложенный капитал в долларах <sup>e</sup>	Общие суточные затраты на приобретение судна в долларах	Совокупные суточные расходы (эксплуатация плюс судно) в долларах	Процент затрат на приобретение судна в общих затратах на него	Суточная маржинальная прибыль II в долларах <sup>f</sup>	Рентабельность в процентах <sup>g</sup>	Тип судов новой постройки (в тоннах дедвейта)
<b>Танкеры</b>												
Специализированные	26 792	6 541	18 570	46 800 000	5 129	2 564	7 693	15 915	48,3%	10 877	68,3%	50 000
"Панамакс"	23 225	6 640	14 879	48 000 000	5 260	2 630	7 890	16 236	48,6%	6 989	43,0%	75 000
"Суэцмакс"	42 667	7 560	33 164	75 500 000	8 274	4 137	12 411	21 914	56,6%	20 753	94,7%	160 000
ОКНТ	55 992	8 489	45 322	124 900 000	13 688	6 844	20 532	31 202	65,8%	24 790	79,5%	300 000
<b>Балкеры</b>												
"Хендсайз"	15 860	4 048	10 582	22 300 000	2 444	1 222	3 666	8 944	41,0%	6 916	77,3%	30 000
"Хендмакс"	21 800	4 576	15 834	31 500 000	3 452	1 726	5 178	11 144	46,5%	10 656	95,6%	55 000
"Панамакс"	22 475	4 964	16 003	35 700 000	3 912	1 956	5 868	12 340	47,6%	10 135	82,1%	75 000
"Кейсайз"	45 645	5 705	38 208	62 100 000	6 805	3 403	10 208	17 645	57,9%	28 000	158,7%	170 000
<b>Контейнеровозы</b>												
"Фидермакс" (100–1 000 ДЮЭ)	6 871	3 567	2 499	15 800 000	1 732	866	2 597	6 969	37,3%	-98	-1,4%	500 ДЮЭ (с подъемными устройствами)
Контейнеровоз (1 000–2 000 ДЮЭ)	16 492	4 231	11 307	33 400 000	3 660	1 830	5 490	10 675	51,4%	5 817	54,5%	1 500 ДЮЭ (с подъемными устройствами)
Магистральный контейнеровоз (2 000–6 000 ДЮЭ)	24 233	6 160	16 684	54 500 000	5 973	2 986	8 959	16 508	54,3%	7 725	46,8%	3 500 ДЮЭ (без подъемных устройств)
<b>Источники:</b>	<p>Расчеты секретариата ЮНКТАД. Цены на суда новой постройки и суточные тайм-чартерные ставки из публикации компании "Друри" "Шиппинг инсайт". Данные об эксплуатационных расходах из доклада ассоциации "Мур Стивенс OptCost", 2011.</p> <p>При допущении о том, что судно используется на 100%.</p> <p>На основе данных ассоциации "Мур Стивенс" об эксплуатационных расходах за 2010 год. Данные за 2011 год – прогноз, полученный путем умножения данных за 2010 год на средний темп эксплуатационных расходов за последние 10 лет. Данные за 2006 год – ретроспективный пересчет данных за 2010 год на основе индекса эксплуатационных расходов ассоциации "Мур Стивенс". Эксплуатационные расходы включают в себя затраты на экипаж, запасные части, ремонт и техническое обслуживание, страхование и управление.</p> <p>Маржинальная прибыль I = (ставка годового тайм-чартера) – (затраты на эксплуатацию).</p> <p>Амортизационные расходы рассчитываются исходя из срока амортизации в 25 лет.</p> <p>Затраты рассчитаны путем умножения половины расходов на приобретение судна на вмененную ставку процента в размере 4,0%.</p> <p>Маржинальная прибыль II = (маржинальная прибыль I) – (затраты на вложенный капитал) – (затраты на амортизацию судна).</p> <p>Рентабельность: (тайм-чартерная ставка/общие затраты на эксплуатацию судна) – 1.</p>											
<sup>a</sup>												
<sup>b</sup>												
<sup>c</sup>												
<sup>d</sup>												
<sup>e</sup>												
<sup>f</sup>												
<sup>g</sup>												

включаются в тайм-чартерные ставки, они не учитывались и при проведении данных расчетов. Для получения сопоставимого набора данных был сделан ряд допущений в отношении нескольких влияющих на размер затрат переменных, таких как коэффициенты использования судов, процентные ставки и ожидаемый срок коммерческой эксплуатации судна<sup>49</sup>.

### Полученные результаты по 2011 году

Итоговые данные, приведенные в таблице 3.5, служат иллюстрацией эффекта масштаба, который может достигаться при использовании крупных судов. Так, например, суточные издержки эксплуатации танкеров класса "панамакс" составляли 8 871 долл., в то время как аналогичные расходы для танкера ОКНТ, который в четыре раза больше, превышали эту величину менее чем на 30%. Одновременно следует отметить, что по мере увеличения размера судна возрастает и доля затрат на его приобретение в процентах от совокупного объема связанных с таким судном издержек. Для балкера класса "хэндисайз" этот показатель

достигает 42,2%, а для судна класса "кейпсайз" – 51,9%.

Данные о прибыльности судов в 2011 году показывают, что в указанном году сложились неблагоприятные экономические условия для поставщиков морских транспортных услуг и что в большинстве сегментов судов показатели прибыльности были отрицательными. Прибыльными, по оценкам, были только балкеры. Кроме того, полученные результаты показывают, что в 2011 году более крупные суда в основном эксплуатировались при более низких показателях прибыльности, чем суда меньших размеров. Дело в том, что в 2011 году преимущества эффекта масштаба сводились на нет явным избыточным предложением крупных судов, особенно в балкерном сегменте. При анализе этих цифр следует учитывать, что в расчетах заложено допущение о 100-процентном использовании судов. Вместе с тем у большинства операторов коэффициенты использования судов в 2011 году были гораздо ниже, с учетом чего норма прибыли будет даже меньше.

Таблица 3.6. Цены вторичного рынка, 2003–2011 годы (в млн. долл. по состоянию на конец года)

Тип и размер судов	2003 год	2004 год	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	Изменение в % 2011/2010
Нефтеналивный танкер "хэнди" дедвейтом 45 000 т, возраст 5 лет	25	35	44	47	40	51	30	26	28	7,7
Нефтеналивный танкер "суэцмакс" дедвейтом 150 000 т, возраст 5 лет	43	60	72	76	87	95	59	62	54	-12,9
Нефтеналивный танкер ОКНТ дедвейтом 300 000 т, возраст 15 лет	60	91	113	116	124	145	84	86	77	-10,5
Танкеры для химических продуктов дедвейтом 12 000 т, возраст 10 лет	9	11	12	14	23	23	20	13	11	-15,4
Судно для ГСН, 15 000 м <sup>3</sup> , возраст 10 лет	21	23	30	39	40	39	30	25	26	4,0
Балкер "хэндисайз" дедвейтом 28 000 т, возраст 10 лет	10	15	20	20	28	31	17	20	17	-16,5
Балкер "панамакс" дедвейтом 75 000 т, возраст 5 лет	20	35	40	39	83	70	31	25	31	24,0
Балкер "кейпсайз" дедвейтом 150 000 т, возраст 5 лет	"	"	"	"	"	"	47	54	43	-20,4
Контейнеровоз с подъемными устройствами, 500 ДФЭ, возраст 10 лет	5	7	11	10	9	13	4	6	7	16,7
Контейнеровоз без подъемных устройств, 2 500 ДФЭ, возраст 10 лет	20	29	39	41	24	36	18	23	30	30,4
Контейнеровоз без подъемных устройств, 3 500 ДФЭ, возраст 10 лет	25	34	43	44	43	45	24	28	34	21,4

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных, полученных из публикации компании "Друри" "Шиппинг инсайт".

**Полученные результаты по 2006 году**

Расчеты по 2006 году показывают, что в структурах издержек и доходов за последние 5 лет произошли значительные изменения. Фрахтовые ставки были существенно выше. В 2006 году средняя ставка годового тайм-чартера на танкер класса "кейпсайз" составляла 45 645 долл., а в 2011 году достигала лишь 16 354 долл. Ниже были и эксплуатационные издержки операторов, устойчиво возраставшие умеренными темпами на протяжении прошедших пяти лет. Соответственно, норма прибыли в 2006 году была намного выше – в диапазоне от –1,4% для контейнеровозов класса "фидермакс" до 158,7% в случае балкеров класса "кейпсайз". Эти привлекательные перспективы доходов обусловили осуществление массивных инвестиций в постройку дополнительного тоннажа, и цены на суда шли вверх. Ввиду этого доля издержек на приобретение судов в процентах от общего объема расходов на суда в 2006 году была значительно выше. Например, в случае балкера класса "кейпсайз" в указанном году она достигала 57,9% против 51,9% в 2011 году для судна того же типа.

На вторичном рынке цены колебались даже еще сильнее, поскольку обычно промежуток времени между продажей судна и его передачей невелик. В благоприятной деловой обстановке покупатели могут непосредственно воспользоваться ситуацией высоких показателей рентабельности и соответственно соглашаться платить более высокие цены на вторичном рынке. Противоположная ситуация возникает при низком уровне фрахтовых ставок: цены на вторичном рынке падают из-за недостатка инвесторов, готовых эксплуатировать суда на неприбыльном рынке. Примеры цен на суда на вторичном рынке приводятся в таблице 3.6. Как и в случае фрахтовых ставок, цены снижались и на вторичном рынке – например, цена на судно класса "кейпсайз" снизилась с в среднем 54 млн. долл. в 2010 году до 43 млн. долл. в 2011 году.

В приведенных в настоящем разделе расчетах количественно отображено влияние эффекта масштаба на уровень фрахтовых ставок. Кроме того, проведена оценка потенциальных колебаний стоимости постройки новых судов и их влияние на общий объем затрат на суда. Приведенные данные

**Таблица 3.7. Сопоставление отдельных сегментов морского транспорта**

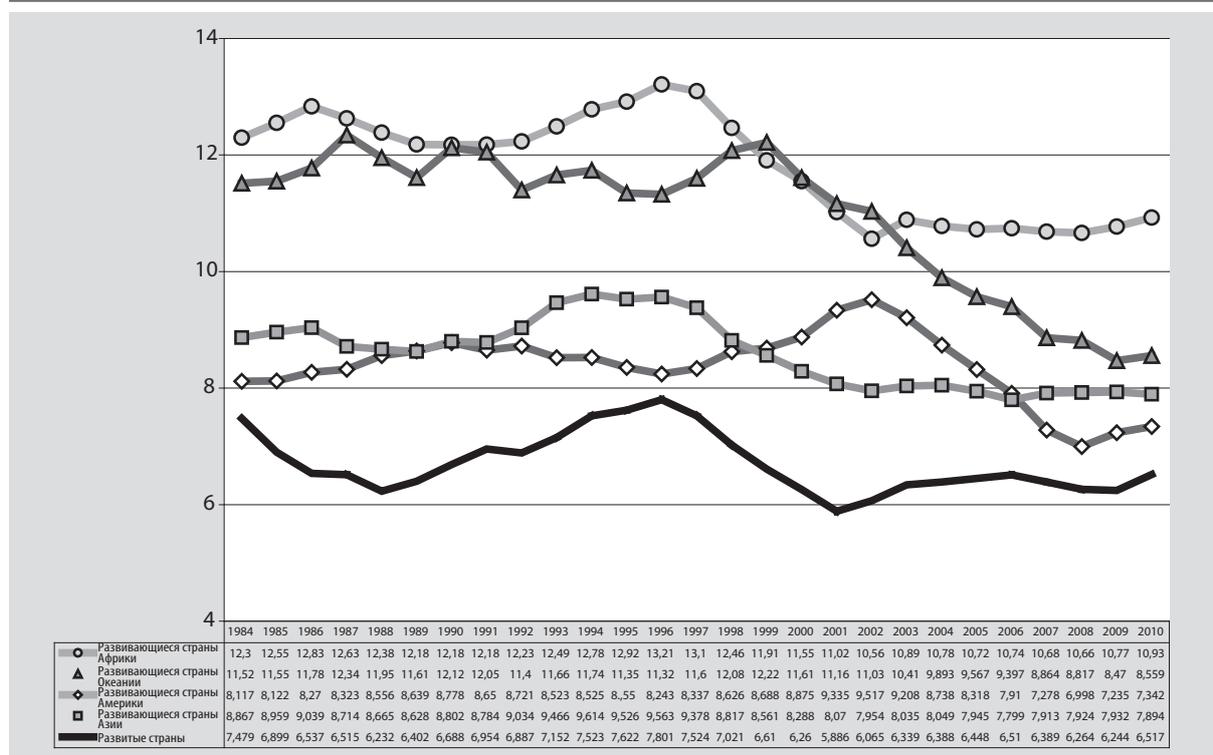
		<i>Контейнеровозы</i>	<i>Балкеры</i>	<i>Танкеры</i>
<b>Спрос и предложение</b>	Годовой темп роста предложения транспортных услуг (2000–2011 годы, на основе увеличения дедвейта флота)	10,1%	6,1%	4,9%
	Годовой темп роста предложения транспортных услуг (2009–2011 годы, на основе увеличения дедвейта флота)	6,6%	12,8%	6,6%
	Годовой темп роста спроса на транспортные услуги (2000–2011 годы, на основе количества погруженных тонн)	7,2%	3,3%	2,2%
	Годовой темп роста спроса на транспортные услуги (2009–2011 годы, на основе количества погруженных тонн)	5,9%	6,8%	2,1%
	Отношение портфеля заказов к размеру флота (апрель 2012 года по дедвейту)	21,3%	27,8%	13,1%
<b>Концентрация рынка (предложение)</b>	Доля рынка крупнейших трех компаний	28,6% <sup>a</sup>	n,a	11,8% <sup>b</sup>
	Доля рынка крупнейших десяти компаний	50,8% <sup>a</sup>	22,0% <sup>c</sup>	26,7% <sup>b</sup>
	Доля рынка морских перевозок (2012 год, по провозной способности флота в тоннах дедвейта)	14,9%	46,9%	38,2%

Источники: Данные о темпах роста предложения транспортных услуг и спроса на них и о долях рынка из публикации ЮНКТАД *Обзор морского транспорта, 2011 год*; данные об отношении портфеля заказов к размеру флота из источника "Ллойдс лист интеллидженс".

<sup>a</sup> Данные за 2010 год из публикации *Обзор морского транспорта, 2011 год* на основе количества отгруженных контейнеров.

<sup>b</sup> Данные за 2008 год из годового обзора, опубликованного журналом "Танкер оператор" в марте 2009 года, на основе совокупного дедвейта флота.

<sup>c</sup> Данные за 2006 год. Сюда включены 19 крупнейших (по дедвейту) операторов.

**Диаграмма 3.8. Расходы на фрахт в процентах от стоимости импорта (пятилетняя скользящая средняя)**


Источник: ЮНКТАД.

также свидетельствуют о том, что амплитуда колебаний расходов на эксплуатацию судов во времени вполне умеренна. Наконец, явно выраженные колебания рентабельности за рассматриваемые годы наглядно свидетельствуют о существенном влиянии, которое оказывают на морские перевозки структурные изменения в динамике спроса и предложения при наличии общего сопоставимого спроса; эти вопросы обсуждаются в следующем разделе.

### 3. Спрос и предложение в секторе перевозок

На различных этапах цикла функционирования рынка морских перевозок расхождение тенденций в динамике спроса и предложения порождает значительные колебания фрахтовых ставок. Прослеживается тенденция к тому, что тенденции в динамике фрахтовых ставок и объемов заказов на постройку новых судов нередко развиваются параллельно. В периоды высоких фрахтовых ставок

судовладельцы, как правило, вкладывают средства в постройку новых судов, причем это связано и с тем, что банки с большей готовностью ссужают деньги, и соответственно портфель заказов увеличивается. По мере расширения предложения провозной способности фрахтовые ставки падают и менее эффективные суда выстраиваются в очередь за грузами, снижая в отрасли интерес инвесторов к вложению средств в строительство новых судов<sup>50</sup>. С учетом такого взаимодействия факторов предложения и спроса в настоящем разделе будут проанализированы некоторые показатели, характеризующие эти два элемента.

В таблице 3.7 приводятся данные о темпах роста как предложения (провозной способности судов), так и спроса (объемов грузов, отгруженных морем). Во всех трех сегментах рынка провозная способность судов росла быстрее, чем объемы морских перевозок. За период 2000–2011 годов предложение в сегменте балкерного флота росло почти вдвое быстрее, чем спрос на транспорт. В танкерном

сегменте этот разрыв был еще больше и провозная способность судов увеличивалась в 2,3 раза быстрее, чем объемы перевозимых грузов. В предстоящие годы высокие темпы увеличения флота будут наблюдаться особенно в секторе сухогрузов. В процентах от существующего флота балкеров портфель заказов на новые суда этого типа составляет 27,8% против 13,1% в случае танкеров и 21,3% в случае контейнеровозов. Это будет порождать дополнительное давление на фрахтовые ставки в сегменте балкерных перевозок, где и без того ощущается избыток предложения.

Предложение можно анализировать и на основе сопоставления показателей, характеризующих структуру флота. Например, анализ степени концентрации рынка позволяет составить представление об уровне конкуренции на рынке, которая может влиять на механизм ценообразования. В трех рассматриваемых сегментах выше всего уровень концентрации рынка в контейнерных морских перевозках. На десять крупнейших компаний приходится более 50% мирового рынка морских перевозок контейнерных грузов. Особенно на маршрутах в отдаленные регионы, где объемы перевозок невелики, это может приводить к установлению более высоких фрахтовых ставок с менее чуткой реакцией цен на изменения спроса на транспортные услуги. В сегменте балкерных перевозок уровни концентрации рынка существенно ниже, и на 19 крупнейших операторов приходится лишь 22% мирового предложения судов.

#### **4. Фрахтовые расходы в развивающихся странах**

На диаграмме 3.8 показана доля морских фрахтовых расходов в процентах от совокупного стоимостного объема импортированных товаров. Эти данные свидетельствуют о том, что, несмотря на возникающие колебания, в долгосрочном плане по всем группам стран наблюдается тенденция к снижению этого показателя. Кроме того, доля фрахтовых расходов в развивающихся странах приближается к уровню развитых стран. В развивающихся странах Океании доля транспортных издержек снизилась с 11,7% в

1994 году до 8,6% в 2010 году, в то время как в случае развивающихся стран Американского континента и Азии она уже достигла уровня, превышающего существующий в развитых странах, примерно на 1%. Отклоняются от этой тенденции к сближению развивающиеся страны Африки, где доля фрахтовых расходов в стоимости импортируемых товаров в период 2003–2010 годов стабильно составляла 10,9%.

Эти расхождения объясняются, в частности, низкой производительностью, высокими сборами и перегруженностью многих африканских портов<sup>51</sup>. Операторы судов при расчете своих фрахтовых ставок, как правило, переносят эти издержки на грузоотправителей. Кроме того, из-за недостаточно развитой транспортной инфраструктуры доступ к африканским портам из внутриконтинентальных районов зачастую затруднен<sup>52</sup>.

Что касается перевозок, то рассчитываемый ЮНКТАД индекс обслуживания линейным судоходством (ИОЛС) (см. также главу 4) позволяет говорить о недостаточном эффекте масштаба и дефиците конкуренции во многих африканских странах. В африканские порты не могут заходить самые крупные суда, предлагающие самые конкурентоспособные фрахтовые ставки. Относительно небольшое число альтернативных операторов, обслуживающих большинство африканских портов, оборачивается низким конкурентным давлением, и фрахтовые ставки остаются на высоком уровне. Еще одним фактором, вносящим свою лепту в сохранение более высоких фрахтовых ставок в Африке, является несбалансированность торговли. При положительном сальдо импортных контейнерных грузов и экспорте в основном массовых грузов, перевозимых танкерами и балкерами, суда нередко могут идти с полной загрузкой только в одну сторону какого-либо маршрута<sup>53</sup>. Ввиду этого операторам судов приходится взимать фрахтовую ставку за рейс в один конец, чтобы компенсировать свои расходы на маршруте в оба конца.

## С. ВАРИАНТЫ МЕР ПО СНИЖЕНИЮ ЗАТРАТ НА МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Транспортные издержки по-прежнему остаются существенным компонентом той цены, которую платит конечный потребитель при покупке товаров. Высокая стоимость морских перевозок импортируемых товаров сказывается на уровнях цен в корзине потребительских товаров. В свою очередь, чрезмерно высокие фрахтовые ставки при перевозках экспортных товаров влияют на торговую конкурентоспособность продукции той или иной страны на мировых рынках. Ввиду этого у стран в рамках торговли с партнерами может возникнуть необходимость определения подходов в вопросе снижения затрат на морскую перевозку и импортных, и экспортных грузов, о чем говорится ниже.

Анализ стоимостных составляющих фрахтовой ставки, проведенный для танкера дедвейтом 10 000 т (диаграмма 3.7), дает представление об основных стоимостных составляющих элементах фрахтовых ставок и может оказаться полезным при определении мер политики, направленных на снижение отдельных факторов издержек. Вместе с тем диапазон вариантов, которые могут использоваться какой-либо отдельной страной для значительного снижения фрахтовых ставок, ограничен. Операторы судов, подыскивая товары и услуги, необходимые для эксплуатации своих судов, имеют возможность выбирать из большого числа альтернативных поставщиков во всем мире, выравнивая таким образом сравнительные стоимостные преимущества отдельных направлений. Так, например, во многих крупных портах предлагаются дешевые услуги по заправке топливом, и даже при их отсутствии судно может осуществить заправку на альтернативном маршруте. В том случае, если бы только какая-либо одна страна была в состоянии предлагать товары и услуги по ценам, которые были бы значительно ниже уровня других стран, эти конкурентные преимущества, вероятно, не нашли бы отражения во фрахтовых ставках на маршрутах в эту страну и из нее. Наличие, скажем, конкурентоспособных компаний, предлагающих страховые услуги, не поможет стране снизить свои расходы на морские

перевозки. Эти стоимостные преимущества, по всей вероятности, будут переноситься в равной степени на фрахтовые ставки на всех маршрутах, обслуживаемых конкретным оператором судов в рамках своей сети морских перевозок.

При оценке стоимостных составных элементов фрахтовых ставок остается три основных стратегических варианта, из которых могут выбирать страны, и с использованием которых можно влиять на морские фрахтовые ставки на маршрутах в соответствующую страну и из нее. На диаграмме 3.9 схематично представлены эти варианты и показано их потенциальное воздействие на размеры затрат на эксплуатацию судов и уровень фрахтовых ставок.

### *Вариант 1 – развитие прибрежных морских перевозок*

Страны в отдельности могут лишь в ограниченной степени влиять на сектор международных морских перевозок, функционирующий в качестве открытого рынка, который почти не регулируется, за исключением соответствующих международных правил в отношении ответственности перевозчика, а также вопросов безопасности и охраны. Исключением при этом являются прибрежные и, точнее, каботажные перевозки, которые полностью находятся в пределах юрисдикции отдельного государства. Страны могут непосредственно влиять на уровень цен на эти услуги с помощью требований в отношении регистрации судов, мер политики развития отрасли и инфраструктурных инвестиций, например, в развитие сети фидерных портов.

На рынке, где каботажные перевозки могут осуществляться только внутренними перевозчиками, операторы судов просто вынуждены соблюдать установленный в стране режим регулирования. Ввиду этого совершенствование правил регистрации судов будет непосредственно сказываться на эксплуатационных затратах. В одном из исследований Министерства транспорта Соединенных Штатов была произведена оценка такого потенциального воздействия в денежном выражении. Так, например, по данным этого

исследования издержки судов, плавающих под флагом Соединенных Штатов, в 2010 году превышали издержки эквивалентных судов, зарегистрированных под иностранным флагом в 2,7 раза<sup>54</sup>.

Другим вариантом политики является допуск международных судоходных компаний в сектор каботажных перевозок. Появление новых игроков на рынке может привести к снижению ставок фрахта для грузоотправителей и повышению качества обслуживания и расширению ассортимента услуг. Однако большинство стран зачастую разрешают осуществлять каботажные перевозки только отечественным перевозчикам, исходя из интересов защиты и поощрения национальной отрасли морских перевозок.

Еще одной мерой поддержки сектора каботажных перевозок является расширение сети фидерных портов страны. Благодаря этому для торговых компаний улучшается доступ к прибрежным морским перевозкам и у них появляется стимул к переориентации с наземного на морской транспорт. Увеличение объемов перевозок может приводить к повышению показателей использования судов и снижению фрахтовых ставок.

### ***Вариант 2 – повышение конкурентоспособности портов***

Страны, имеющие доступ к морю, могут применять широкий ассортимент инструментов политики в целях повышения эксплуатационной и административной эффективности работы сети своих портов. В их числе можно назвать решения в отношении правовых и институциональных рамок, выбор модели прав собственности и выделение средств на осуществление инфраструктурных инвестиций. Эти реформы должны быть нацелены на всех субъектов, участвующих в деятельности порта, таких как собственники, регулирующие органы, операторы, сбытовые компании и компании, осуществляющие обработку грузов, позволяя таким образом снизить портовые сборы в каждом из этих сегментов.

Заключение взвешенного концессионного соглашения между оператором терминала и компетентным органом регулирования выступает одним из решающе важных звеньев усилий по созданию деловой среды, позволяющей добиться высоких результатов работы портового хозяйства. При этом следует предусматривать надлежащие стимулы для постоянного совершенствования деятельности, механизмы конкурентного ценообразования и комплексную систему отслеживания результатов деятельности. Однако с учетом того, что портовые сборы составляют лишь около 10% от фрахтовой ставки в целом, возможности этих мер представляются ограниченными – в цифровом примере разбивки фрахтовой ставки на диаграмме 3.7 снижение портовых сборов на 50% позволило бы снизить конечную фрахтовую ставку лишь на 5%.

### ***Вариант 3 – развитие линий сообщения портов с внутренними районами страны***

В первых двух вариантах говорилось о мерах политики, ориентированных непосредственно на совершенствование звеньев цепочки морской перевозки грузов. В противоположность этому третий вариант касается других видов транспорта, которые косвенным образом влияют на ставки фрахтования судов в процессе смешанных перевозок.

Внутренние транспортные артерии связывают порты с региональными рынками. Благодаря им порты могут накапливать экспортные грузы со всего региона и распределять импортные товары с их последующей поставкой во внутренние районы страны.

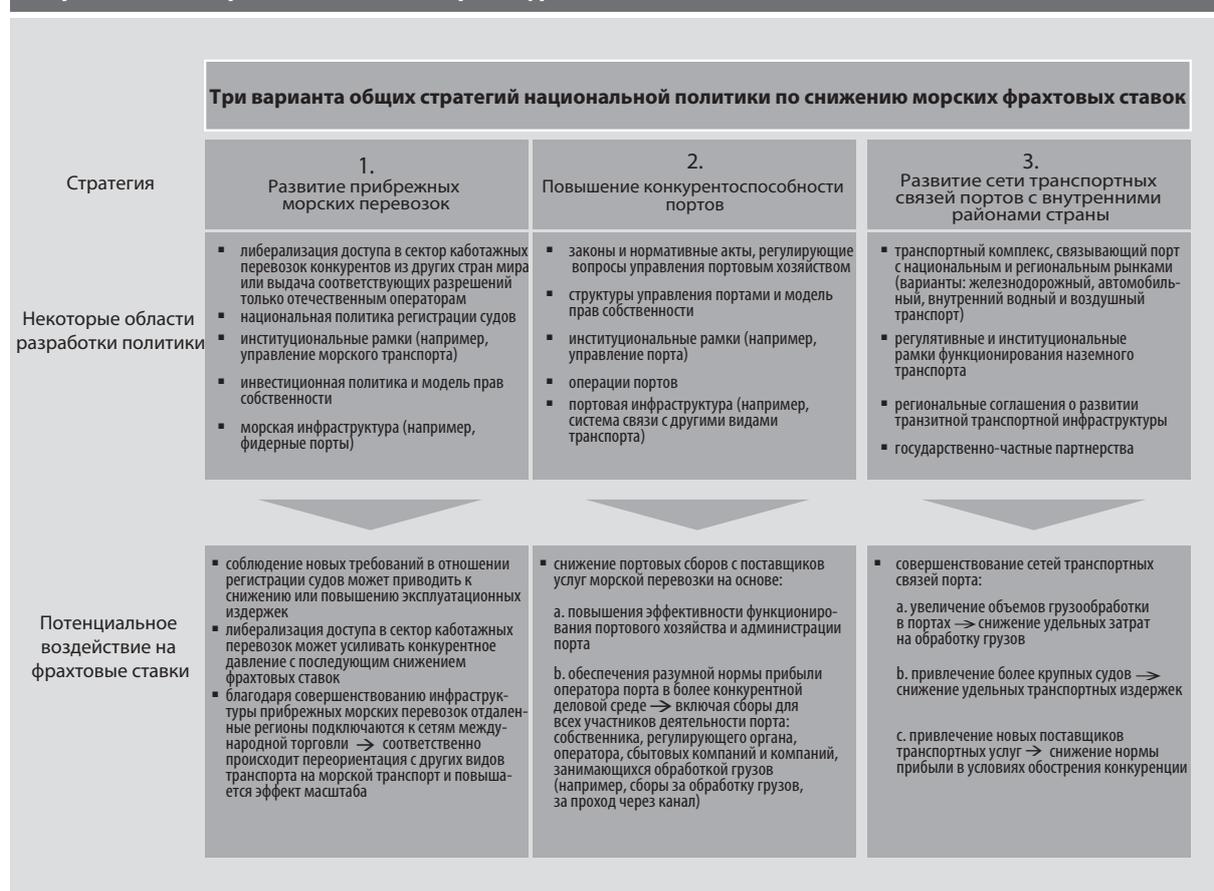
Например, порт Дурбан в Северной Африке имеет более современную и разветвленную сеть железнодорожных подъездных путей, чем соседний порт Мапуту в Мозамбике, что дает ему преимущества в конкурентной борьбе за клиентов. В качестве другого примера можно сослаться на структуру транспортной сети Мозамбика. Там хорошо развита сеть железнодорожных магистралей, которые идут с севера на юг и обслуживают внутренние

транспортные потребности страны. Однако в направлении с востока на запад проложено лишь несколько линий, связывающих отечественных предпринимателей с портами, расположенными на весьма протяженном побережье страны, что затрудняет для них поставку товаров на международный рынок.

Таким образом, совершенствование транспортной сети для двусторонних грузопотоков между рынками и внутренними

районами стран позволяет портам привлекать больше грузов. При этом не только достигается эффект масштаба в деятельности портов. Возможно и привлечение более крупных судов с более низкими удельными транспортными издержками или новых поставщиков альтернативных услуг морской перевозки.

Диаграмма 3.9. Стратегии снижения морских фрахтовых ставок



Источник: Секретариат ЮНКТАД.

## ПРИМЕЧАНИЯ

- 1 Расширение охвата судов разных размеров при расчете нового индекса "Контекст" преследует цель получения более всеобъемлющей картины ситуации на рынке контейнерных морских перевозок. Состав индекса описан в диаграмме 3.1.
  - 2 Drewry (2011). Container Forecaster 4Q11 – Survival of the fittest. <http://www.drewrysupplychains.com/news.php?id=108>, сайт посещался 20.02.2012.
  - 3 *Lloyd's List* (2011). Rate hikes and capacity reductions fail to lift box freight prices. <http://www.lloydslist.com/ll/sector/containers/article385705.ece>, сайт посещался 17.02.2012.
  - 4 *Journal of Commerce* (2011). Shipping's New World, Grand Alliance to Merge Asia-Europa Services. <http://www.joc.com/container-lines/new-world-grand-alliances-merge>, сайт посещался 21.02.2012.
  - 5 *Journal of Commerce* (2011). Shipping's New World, Grand Alliance to Merge Asia-Europa Services. <http://www.joc.com/container-lines/new-world-grand-alliances-merge>, сайт посещался 21.02.2012. См. также *International Freight News* (2011). MSC/CMA CGM alliance will shake up Asia-Europe trade. <http://www.ifw-net.com/freightpubs/ifw/article.htm?artid=20017924842&src=rss>, сайт посещался 21.02.2012.
  - 6 Drewry (2011). Container Forecaster 4Q11 – Survival of the fittest. <http://www.drewrysupplychains.com/news.php?id=108>, сайт посещался 20.02.2012.
  - 7 *Lloyd's List* (2011). Youth trumps age for declining reefer fleet. <http://www.lloydslist.com/ll/sector/dry-cargo/article173229.ece>, сайт посещался 20.02.2012.
  - 8 *Journal of Commerce* (2011). Star Reefers Swings to \$124 million Loss in 2011. <http://www.joc.com/container-lines/star-reefers-swings-124-million-loss-2011>, сайт посещался 20.02.2012.
  - 9 *Shipping Herald* (2012). Star Reefers posts USD 124m net loss. <http://www.shippingherald.com/Admin/ArticleDetail/ArticleDetailsFinanceEconomy/tabid/104/ArticleID/2947/Star-Reefers-posts-USD-124m-net-loss.aspx>, сайт посещался 06.04.2012.
  - 10 Drewry (2011). Charter rates thaw amid shifting reefer market. [http://www.bairdmaritime.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=11116:charter-rates-thaw-amid-shifting-reefer-market&catid=66:container&Itemid=57](http://www.bairdmaritime.com/index.php?option=com_content&view=article&id=11116:charter-rates-thaw-amid-shifting-reefer-market&catid=66:container&Itemid=57), сайт посещался 20.02.2012.
  - 11 *Lloyd's List* (2011). Youth trumps age for declining reefer fleet. <http://www.lloydslist.com/ll/sector/dry-cargo/article173229.ece>, сайт посещался 20.02.2011.
  - 12 Drewry (2011). Charter rates thaw amid shifting reefer market. [http://www.bairdmaritime.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=11116:charter-rates-thaw-amid-shifting-reefer-market&catid=66:container&Itemid=57](http://www.bairdmaritime.com/index.php?option=com_content&view=article&id=11116:charter-rates-thaw-amid-shifting-reefer-market&catid=66:container&Itemid=57), сайт посещался 20.02.2011.
  - 13 For additional information on the development of the oil price and freight rates refer to UNCTAD (2010). *Oil Prices and Maritime Freight Rates: An Empirical Investigation*. Geneva.
  - 14 *Lloyd's List* (2012). Iran conflict rubs salt in tanker industry's wounds. <http://www.lloydslist.com/ll/sector/tankers/article390597.ece>, сайт посещался 03.02.2012.
  - 15 *Lloyd's List* (2011). Tanker Owners' Exposure to the Strait of Hormuz. [http://www.lloydslist.com/ll/incoming/article388221.ece/BINARY/090112\\_Liz\\_page2.pdf](http://www.lloydslist.com/ll/incoming/article388221.ece/BINARY/090112_Liz_page2.pdf), сайт посещался 03.02.2012.
  - 16 Steelguru (2012). Iran oil sanctions revive tanker rates around the globe. [http://www.steelguru.com/middle\\_east\\_news/Iran\\_oil\\_sanctions\\_revive\\_tanker\\_rates\\_around\\_the\\_globe/254183.html](http://www.steelguru.com/middle_east_news/Iran_oil_sanctions_revive_tanker_rates_around_the_globe/254183.html), сайт посещался 23.05.2012.
  - 17 Tankeroperator (2012). VLCC spike to end. <http://www.tankeroperator.com/news/todisplaynews.asp?NewsID=3446>, сайт посещался 23.05.2012.
  - 18 *Lloyd's List* (2011). Suezmax owners resist falling West Africa rates. <http://www.lloydslist.com/ll/sector/tankers/article381146.ece>, сайт посещался 29.02.2012.
  - 19 United Nations (2012). Piracy threatens West Africa oil expansion. <http://www.google.com/hostednews/afp/article/ALeqM5hOMaiSYBW6-AW085d3tYMhMc8KCQ?docId=CNG.ac1da1d635b0d9e3fc331f672dc85b9d.4c1>, сайт посещался 29.02.2012.
  - 20 One Earth Future Foundation (2011). The Economic Cost of Somali Piracy. [http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/economic\\_cost\\_of\\_piracy\\_2011.pdf](http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/economic_cost_of_piracy_2011.pdf), сайт посещался 12.06.2012.
  - 21 One Earth Future Foundation (2010). The Economic Cost of Maritime Piracy. <http://oneearthfuture.org/images/imagefiles/The%20Economic%20Cost%20of%20Piracy%20Full%20Report.pdf>, сайт посещался 12.06.2012. The figures only include costs for ransoms, insurances, rerouting and security equipment.
  - 22 United Nations (2012). Gulf of Guinea needs regional anti-piracy strategy, UN official stresses. <http://www.un.org/apps/news/story.asp?NewsID=41390&Cr=gulf+of+guinea>, сайт посещался 29.02.2012.
  - 23 *GCaptain* (2011). Stability to help boost Mediterranean tanker market. <http://gcaptain.com/stability-libya-boost-mediterranean/?30212#>, сайт посещался 03.01.2012.
-

- 24 *Hellenic Shipping News* (2011). Tanker Market: Modest demand growth and continued oversupply sets the scene. <http://www.hellenicshippingnews.com/News.aspx?ElementId=fc2b1429-a5fa-4526-af80-4d11456bd89c>, сайт посещался 03.01.2012.
- 25 *Market Watch* (2011). Hess shutting St. Croix refinery due to losses. <http://www.marketwatch.com/story/hess-shutting-st-croix-refinery-due-to-losses-2012-01-18>, сайт посещался 03.02.2012.
- 26 *Lloyd's List* (2012). St Croix refinery closure opens doors for product tankers. <http://www.lloydslist.com/ll/sector/tankers/article391040.ece>, сайт посещался 23.05.2012.
- 27 *Lloyd's List* (2011). China must further boss tanker fleet to meet expanding refining capacity. <http://www.lloydslist.com/ll/sector/tankers/article375538.ece>, сайт посещался 28.02.2012.
- 28 *Hellenic Shipping News* (2011). Tanker oversupply to hurt larger ships the most says analyst. <http://www.hellenicshippingnews.com/News.aspx?ElementId=f5a1616d-b41c-4d97-9619-aab73c890c75>, сайт посещался 27.02.2012.
- 29 Clarkson Research Services Limited (2012). *Dry Bulk Trade Outlook* from February 2012, p. 2.
- 30 Lorentzen & Stemoco (2011). Weekly 33.2011. <http://www.lorstem.com/Global/Weekly%20reports/Report%2033-2011.pdf>, сайт посещался 14.03.2012.
- 31 Lloyd's List (2011). Largest overnight capesize rate drop in two months. <http://www.lloydslist.com/ll/sector/dry-cargo/article387492.ece?service=print>, сайт посещался 14.03.2012.
- 32 Lorentzen & Stemoco (2011). Weekly 33.2011. <http://www.lorstem.com/Global/Weekly%20reports/Report%2033-2011.pdf>, сайт посещался 14.03.2012.
- 33 *Fish Info & Services* (2011). Capesize freight rates hit the floor. <http://www.freightinvestorservices.com/inc/docs/upload/FISUpdateFeb11.pdf>, сайт посещался 03.04.2012.
- 34 *Index Mundi* (2012). Iron ore Monthly price. <http://www.indexmundi.com/commodities/?commodity=iron-ore&months=60>, сайт посещался 04.04.2012.
- 35 *Index Mundi* (2012). Coal, Australian thermal coal monthly price. <http://www.indexmundi.com/commodities/?commodity=coal-australian&months=60>, сайт посещался 04.04.2012.
- 36 *Fish Info & Services* (2011). Capesize freight rates hit the floor. <http://www.freightinvestorservices.com/inc/docs/upload/FISUpdateFeb11.pdf>, сайт посещался 03.04.2012.
- 37 Clarkson (2012). *Dry Bulk Trade Outlook*. 18(2). February 2012.
- 38 *Lloyd's List* (2012). Size of Capesize ships set to explode. <http://www.lloydslist.com/ll/sector/dry-cargo/article393401.ece>, сайт посещался 03.04.2012.
- 39 *Lloyd's List* (2012). Panamax period charters stall. <http://www.lloydslist.com/ll/sector/dry-cargo/article391339.ece>, сайт посещался 15.03.2012.
- 40 Clarkson (2010–2012). *Dry Bulk Trade Outlook*. Various issues.
- 41 *Lloyd's List* (2012). Weak European coal demand sees Atlantic and Pacific rates diverge. <http://www.lloydslist.com/ll/sector/dry-cargo/article392634.ece>, сайт посещался 15.03.2012.
- 42 *IHS Fairplay* (2012). Panamax rates keep sliding. [http://www.fairplay.co.uk/login.aspx?reason=denied\\_empty&script\\_name=/secure/display.aspx&path\\_info=/secure/display.aspx&articlename=dn0020120516000001](http://www.fairplay.co.uk/login.aspx?reason=denied_empty&script_name=/secure/display.aspx&path_info=/secure/display.aspx&articlename=dn0020120516000001), сайт посещался 30.05.2012.
- 43 GLG Research (2007). Supramax market better protected than larger cousins. <https://www.hightable.com/maritime-and-shipping/insight/supramax-market-better-protected-than-larger-cousins-12957>, сайт посещался 05.04.2012.
- 44 *Lloyd's List* (2011). Bigger Supramaxes steal market share. <http://www.lloydslist.com/ll/sector/dry-cargo/article359304.ece>, сайт посещался 05.04.2012.
- 45 Drewry (2012). *Shipping Insight*. Various issues.
- 46 Clarkson (2011). *Dry Bulk Trade Outlook*. December 2011.
- 47 Цифры основаны на анализе нового индекса Контекс в случае контейнеровозов, балтийского фрахтового индекса сухогрузного тоннажа в случае балкеров и месячных показателей танкерного индекса "Болтик эксчейндис" для темных нефтепродуктов в случае танкеров. Период оценки: 28.03.2011–01.04.2012.
- 48 Данные из исследования, проведенного "Мур Стивенс" в 2011 году на базе информации по более чем 2 600 судам. [http://www.moorestephens.gr/images/OpCost\\_Seminar.pdf](http://www.moorestephens.gr/images/OpCost_Seminar.pdf), сайт посещался 09.05.2012.
- 49 All assumptions are listed in the notes of figure 6.5.
- 50 Stopford M (2006). *Maritime Economics*. Routledge. Oxford. p. 43.
- 51 World Bank (2012). Why Does Cargo Spend Weeks in Sub-Saharan African Ports? Washington DC.
- 52 World Bank (2007). Port and Maritime Transport Challenges in West and Central Africa. Washington DC.
- 53 World Bank (2007). Port and Maritime Transport Challenges in West and Central Africa. Washington DC.
- 54 United States Department of Transportation (2011). Comparison of U.S. and Foreign-Flag Operating Costs. [http://www.marad.dot.gov/documents/Comparison\\_of\\_US\\_and\\_Foreign\\_Flag\\_Operating\\_Costs.pdf](http://www.marad.dot.gov/documents/Comparison_of_US_and_Foreign_Flag_Operating_Costs.pdf), сайт посещался 24.04.2012.
-

# 4

## РАЗВИТИЕ ПОРТОВ

*Объем контейнерного грузопотока через порты всех стран мира возрос в 2011 году, по оценкам, на 5,9%, достигнув в 20-футовом эквиваленте рекордной отметки 572,8 млн. ДФЭ. При этом увеличение было меньше роста на 14,5%, зарегистрированного в 2010 году, когда происходило резкое восстановление объемов перевозок после спада 2009 года. Доля портов континентальной части Китая в совокупном потоке контейнерных грузов через порты всего мира сохранялась на уровне 24,2%.*

*Динамика рассчитываемого ЮНКТАД индекса обслуживания линейным судоходством (ИОЛС) демонстрировала продолжение в 2012 году развития тенденции к эксплуатации более крупных судов меньшим числом компаний. По сравнению с 2011 годом в 2012 году число таких компаний в расчете на одну страну уменьшилось на 4,5%, средний же размер самых крупных контейнеровозов увеличился на 11,5%. Прямыми маршрутами линейного судоходства связаны лишь 17,7% отдельно взятых пар стран; в случае всех остальных пар стран требуется, по меньшей мере, один перевалочный порт.*

*В настоящей главе рассматриваются динамика контейнерного грузопотока через порты и обслуживания линейным судоходством и ряд крупных проектов по развитию портов, осуществляемых в настоящее время в развивающихся странах. В ней также анализируется вопрос о том, как скажутся на портах наблюдающиеся в последнее время тенденции к увеличению размеров судов.*

## А. ГРУЗОБОРОТ ПОРТОВ

Грузооборот порта обычно измеряется в тоннах и в разбивке по видам грузов (например, наливных или навалочных). Объем наливных грузов обычно измеряется в тоннах и иногда, в случае нефти, в баррелях. В секторе перевозок сухих грузов выделяют массовые грузы (уголь, зерно, железная руда и т.д.) и штучные грузы (например, генеральные грузы, лес и контейнеры). На сектор сухих грузов приходится около двух третей мировых морских перевозок. Приблизительно 25% в этом секторе составляют пять основных массовых грузов (уголь, зерно, железная руда, фосфатная руда и бокситы/глинозем) и приблизительно 40% – другие сухие грузы. Такие другие сухие грузы (например, лес или негабаритные грузы) перевозятся судами для генеральных грузов и контейнеровозами. Контейнерные перевозки составляют около 17% от общемирового объема морских перевозок. Таким образом, потенциальные возможности продолжения увеличения доли контейнерных перевозок в секторе перевозок сухих грузов вполне реальны. В контейнерах отгружаются самые разнообразные товары – от лома, сырьевых материалов и полуфабрикатов до конечной продукции, готовой к употреблению. Популярность контейнеров объясняется тем, что они удобны в практическом использовании, многофункциональны, широко распространены и механизм их использования вполне понятен. Стандартизация упаковки и обработки грузов имеет и другие преимущества, такие как облегчение передвижения, перегрузки с одного вида транспорта на другой и сокращение времени и расходов на обработку грузов. Удельный вес контейнерных грузов в общем объеме перевозок штучных грузов той или иной страны может служить своего рода показателем того, насколько хорошо страна интегрирована в международную торговлю. Ввиду этого особое внимание в настоящей главе уделяется развитию контейнерных морских перевозок и контейнерных портов.

### 1. Контейнерные порты

Грузооборот контейнерных портов измеряется в ДФЭ. Это одна из немногих единиц, позволяющих сопоставлять деятельность портов в глобальных масштабах. Последние

имеющиеся данные о потоке контейнерных грузов через порты стран мира приводятся в таблице 4.1. В нее включены 75 развивающихся стран и стран с переходной экономикой с годовым национальным объемом грузопотока свыше 100 000 ДФЭ. (В приложении IV приводятся данные о грузообороте портов 127 стран.) В 2010 году объем контейнерных грузов, переработанных портами развивающихся стран, вырос, по оценкам, на 15,8% до 376,7 млн. ДФЭ. Такой рост означает перелом в наблюдавшейся в предыдущем году резкой понижительной тенденции, которая в значительной степени явилась непосредственным отражением процесса сокращения товарно-материальных запасов предприятий в неопределенной ситуации, связанной с глобальным экономическим кризисом. В 2011 году контейнерный грузопоток в развивающихся странах вырос, согласно оценкам, на 6,8%, что позволяет говорить о возвращении к прежним годовым темпам роста. Доля развивающихся стран в мировом грузообороте портов остается практически неизменной на уровне приблизительно 70%. Из 75 развивающихся стран и стран с переходной экономикой, включенных в таблицу 4.1, в 2010 году отрицательные темпы изменения грузооборота портов были зарегистрированы только в десяти странах, а это говорит о том, что долгосрочных последствий для контейнерных портов в связи с глобальным экономическим кризисом не возникло. Из 10 развивающихся стран и стран с переходной экономикой, занимающих в упомянутой таблице первые десять позиций, 9 расположены в Азии. Из первых 20 стран 16 также находятся в Азии, еще 2 страны – в Центральной и Южной Америке и 2 – в Африке. Преобладающий удельный вес стран Азии в грузообороте контейнерных портов свидетельствует о важной роли данного региона как производителя экспортных товаров. В число 10 стран с самыми высокими темпами роста вошли Марокко (68,5%), Российская Федерация (32,6%), Мексика (28,5%), Панама (28,5%), Украина (27,7%), Грузия (24,5%), Перу (24,4%), Аргентина (24,1%), Бразилия (23,5%) и Турция (22,7%). Первое место по доле контейнерного грузопотока сохраняет за собой Китай, восемь портов которого входят в число портов, занимающих первые 20 мест в

**Таблица 4.1. Грузооборот контейнерных портов 75 развивающихся стран и стран с переходной экономикой в 2009, 2010 и 2011 годах (в ДФЭ)**

<i>Страна</i>	<i>2009 год</i>	<i>2010 год</i>	<i>Предварительные данные за 2011 год<sup>а</sup></i>	<i>Изменения в процентах, 2010–2009 годы</i>	<i>Изменения в процентах, 2011–2010 годы</i>
Китай	107 963 180	128 929 895	138 391 031	19,42	7,34
Сингапур	26 592 800	29 178 500	30 722 470	9,72	5,29
ОАР Гонконг, Китай	21 040 096	23 699 242	24 404 000	12,64	2,97
Республика Корея	15 699 161	18 537 801	20 809 210	18,08	12,25
Малайзия	15 859 938	18 244 650	19 808 658	15,04	8,57
Объединенные Арабские Эмираты	14 425 039	15 174 023	16 752 724	5,19	10,40
Китайская провинция Тайвань	11 352 097	12 501 107	13 463 919	10,12	7,70
Индия	8 011 810	9 752 908	9 951 310	21,73	2,03
Индонезия	7 243 557	8 371 058	8 884 888	15,57	6,14
Бразилия	6 574 617	8 121 324	8 597 733	23,53	5,87
Таиланд	5 897 935	6 648 532	7 170 500	12,73	7,85
Египет	6 250 443	6 709 053	6 556 189	7,34	-2,28
Панама	4 597 112	5 906 056	6 534 265	28,47	10,64
Вьетнам	4 936 598	5 983 583	<i>6 282 762</i>	21,21	<i>5,00</i>
Турция	4 521 713	5 547 447	5 998 820	22,68	8,14
Саудовская Аравия	4 430 676	5 313 141	5 694 538	19,92	7,18
Филиппины	4 306 941	4 946 882	5 230 909	14,86	5,74
Шри-Ланка	3 464 297	4 000 000	<i>4 200 000</i>	15,46	<i>5,00</i>
Оман	3 768 045	3 893 198	4 089 760	3,32	5,05
Южная Африка	3 726 313	3 806 427	3 924 059	2,15	3,09
Мексика	2 874 290	3 693 949	3 878 646	28,52	5,00
Российская Федерация	2 360 625	3 129 973	3 692 719	32,59	17,98
Чили	2 795 989	3 171 950	3 387 348	13,45	6,79
Иран (Исламская Республика)	2 206 476	2 592 522	<i>2 722 148</i>	17,50	<i>5,00</i>
Колумбия	2 056 747	2 443 786	<i>2 565 975</i>	18,82	<i>5,00</i>
Пакистан	2 058 056	2 149 000	<i>2 256 450</i>	4,42	<i>5,00</i>
Марокко	1 222 000	2 058 430	<i>2 161 352</i>	68,45	<i>5,00</i>
Аргентина	1 626 351	2 018 424	<i>2 119 345</i>	24,11	<i>5,00</i>
Ямайка	1 689 670	1 891 770	<i>1 986 359</i>	11,96	<i>5,00</i>
Перу	1 232 849	1 533 809	<i>1 610 499</i>	24,41	<i>5,00</i>
Доминиканская Республика	1 263 456	1 382 601	<i>1 451 731</i>	9,43	<i>5,00</i>
Бангладеш	1 182 121	1 356 099	<i>1 423 904</i>	14,72	<i>5,00</i>
Эквадор	1 000 895	1 221 849	<i>1 282 941</i>	22,08	<i>5,00</i>
Венесуэла (Боливарианская Республика)	1 238 717	1 216 208	<i>1 277 018</i>	-1,82	<i>5,00</i>
Багамские Острова	1 297 000	1 125 000	<i>1 181 250</i>	-13,26	<i>5,00</i>
Коста-Рика	875 687	1 013 483	<i>1 064 157</i>	15,74	<i>5,00</i>
Гватемала	906 326	1 012 360	<i>1 062 978</i>	11,70	<i>5,00</i>
Ливан	994 601	949 155	1 034 249	-4,57	8,97
Кувейт	854 044	888 206	<i>932 616</i>	4,00	<i>5,00</i>
Кения	618 816	696 000	<i>730 800</i>	12,47	<i>5,00</i>
Уругвай	588 410	671 952	<i>705 550</i>	14,20	<i>5,00</i>
Украина	516 698	659 541	692 069	27,65	4,93

**Таблица 4.1. Грузооборот контейнерных портов 75 развивающихся стран и стран с переходной экономикой в 2009, 2010 и 2011 годах (в ДФЭ) (продолжение)**

Страна	2009 год	2010 год	Предварительные данные за 2011 год <sup>а</sup>	Изменения в процентах, 2010–2009 годы	Изменения в процентах, 2011–2010 годы
Сирийская Арабская Республика	685 299	649 005	681 455	-5,30	5,00
Гондурас	571 720	619 867	650 860	8,42	5,00
Иордания	674 525	619 000	649 950	-8,23	5,00
Кот-д'Ивуар	677 029	607 730	638 117	-10,24	5,00
Джибути	519 500	600 000	630 000	15,50	5,00
Тринидад и Тобаго	567 183	573 217	601 878	1,06	5,00
Гана	493 958	513 716	539 402	4,00	5,00
Тунис	418 880	466 375	489 693	11,34	5,00
Судан	431 232	439 100	461 055	1,82	5,00
Объединенная Республика Танзания	370 401	426 847	448 189	15,24	5,00
Маврикий	406 862	444 778	439 695	9,32	-1,14
Йемен	382 445	370 382	388 901	-3,15	5,00
Сенегал	331 076	349 231	366 693	5,48	5,00
Катар	410 000	346 000	363 300	-15,61	5,00
Конго	285 690	297 118	311 973	4,00	5,00
Бахрейн	279 799	289 956	304 454	3,63	5,00
Бенин	267 000	277 680	291 564	4,00	5,00
Папуа-Новая Гвинея	262 209	268 649	283 839	2,46	5,65
Алжир	247 986	265 628	278 910	7,11	5,00
Камерун	240 300	249 912	262 408	4,00	5,00
Куба	283 910	228 346	246 773	-19,57	8,07
Грузия	181 613	226 115	237 421	24,50	5,00
Камбоджа	207 577	224 206	235 416	8,01	5,00
Мозамбик	214 701	223 289	234 453	4,00	5,00
Гуам	157 096	183 214	192 375	16,63	5,00
Мьянма	160 200	166 608	174 938	4,00	5,00
Ливия	155 596	161 820	169 911	4,00	5,00
Сальвадор	126 369	145 774	153 063	15,36	5,00
Мадагаскар	132 278	141 093	148 148	6,66	5,00
Хорватия	130 740	137 048	143 900	4,82	5,00
Габон	130 758	135 988	142 788	4,00	5,00
Аруба	125 000	130 000	136 500	4,00	5,00
Намибия	265 663	256 319	107 606	-3,52	-58,02
<b>Промежуточный итог</b>	<b>322 916 789</b>	<b>373 174 905</b>	<b>398 093 478</b>	<b>15,56</b>	<b>6,68</b>
<b>Другие страны, по которым имеются данные<sup>б</sup></b>	<b>2 314 458</b>	<b>3 514 451</b>	<b>4 247 444</b>	<b>51,85</b>	<b>20,86</b>
<b>Итого: страны, по которым имеются данные</b>	<b>325 231 247</b>	<b>376 689 356</b>	<b>402 340 923</b>	<b>15,82</b>	<b>6,81</b>
<b>Все страны мира</b>	<b>472 273 661</b>	<b>540 693 119</b>	<b>572 834 421</b>	<b>14,49</b>	<b>5,94</b>

Источник: Секретариат ЮНКТАД, на основе информации, содержащейся в Containerisation International Online (май 2012 года), ряда публикаций компании "Дайнамар Б.В.", а также информации, полученной секретариатом ЮНКТАД непосредственно от операторов терминалов и управлений портов.

<sup>а</sup> В этой таблице Сингапур включает порт Джуронг.

<sup>б</sup> Имеются в виду страны, через порты которых за год проходит менее 100 000 ДФЭ.

Примечания: Многие цифры, особенно за 2011 год, являются оценочными (они выделены курсивом). Порты обычно сообщают данные о своем грузообороте лишь спустя значительное время после окончания календарного года. 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 2009, 2010 и 2011 годах (в ДФЭ и изменения в %)**

<i>Порты</i>	<i>2009 год</i>	<i>2010 год</i>	<i>Предварительные данные за 2011 год</i>	<i>Изменение в %, 2010–2009 годы</i>	<i>Изменение в %, 2011–2010 годы</i>
Шанхай	25 002 000	29 069 000	31 700 000	16,27	9,05
Сингапур	25 866 400	28 431 100	29 937 700	9,92	5,30
Гонконг	21 040 096	23 699 242	24 404 000	12,64	2,97
Шеньчжэнь	18 250 100	22 509 700	22 569 800	23,34	0,27
Пусан	11 954 861	14 194 334	16 184 706	18,73	14,02
Нинбо	10 502 800	13 144 000	14 686 200	25,15	11,73
Гуанчжоу	11 190 000	12 550 000	14 400 000	12,15	14,74
Циндао	10 260 000	12 012 000	13 020 000	17,08	8,39
Дубай	11 124 082	11 600 000	13 000 000	4,28	12,07
Роттердам	9 743 290	11 145 804	11 900 000	14,39	6,77
Тяньцзинь	8 700 000	10 080 000	11 500 000	15,86	14,09
Гаосюн	8 581 273	9 181 211	9 636 289	6,99	4,96
Порт-Келланг	7 309 779	8 871 745	9 377 434	21,37	5,70
Гамбург	7 007 704	7 900 000	9 021 800	12,73	14,20
Антверпен	7 309 639	8 468 475	8 664 243	15,85	2,31
Лос-Анжелес	6 748 994	7 831 902	7 940 511	16,05	1,39
Танджунг-Пелепас	6 016 452	6 530 000	7 500 000	8,54	14,85
Сямынь	4 680 355	5 820 000	6 460 700	24,35	11,01
Далянь	4 552 000	5 242 000	6 400 000	15,16	22,09
Лонг-Бич	5 067 597	6 263 399	6 061 085	23,60	-3,23
<b>Итого, 20 крупнейших контейнерных терминалов</b>	<b>220 907 422</b>	<b>254 543 912</b>	<b>274 364 468</b>	<b>15,23</b>	<b>7,79</b>

*Источник:* Данные секретариата ЮНКТАД и Containerisation International Online (May 2011).

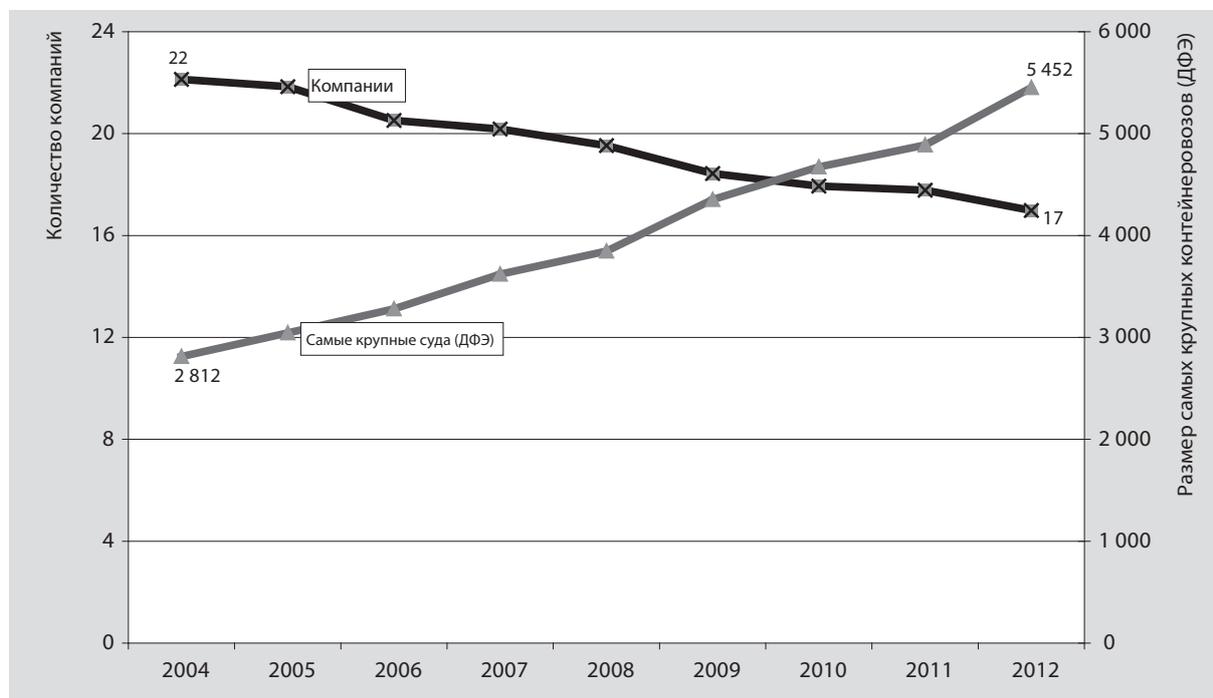
*Примечание:* Сингапур в этой таблице не включает порт Джуронг.

мире. Грузооборот китайских портов, исключая Гонконг (Китай), увеличился в 2010 году на 19,4% и достиг 128,9 млн. ДФЭ. Предварительные данные за 2011 год говорят о замедлении темпов роста грузооборота китайских портов до приблизительно 7,3% на уровне 138,4 млн. ДФЭ. На китайские порты, исключая Гонконг (Китай) и Китайскую провинцию Тайвань, в 2011 году приходилось около 25,8% от мирового объема грузооборота контейнерных портов против 27,4% годом ранее. Параллельно с сокращением доли китайских портов в мировых потоках контейнерных грузов сократился и импорт в Китай некоторых видов сырья, например железной руды и энергетического угля<sup>1</sup>. В целях стимулирования импорта и обеспечения большей сбалансированности торговли со своими партнерами Китай объявил в 2012 году о снижении налогов на импорт некоторых товаров<sup>2</sup>. Этот шаг может привести к увеличению экспорта промышленной продукции, не потребленной на внутреннем

рынке, и тем самым способствовать увеличению грузооборота контейнерных портов (более подробный анализ спроса и предложения в международной торговле проводится в главе 1).

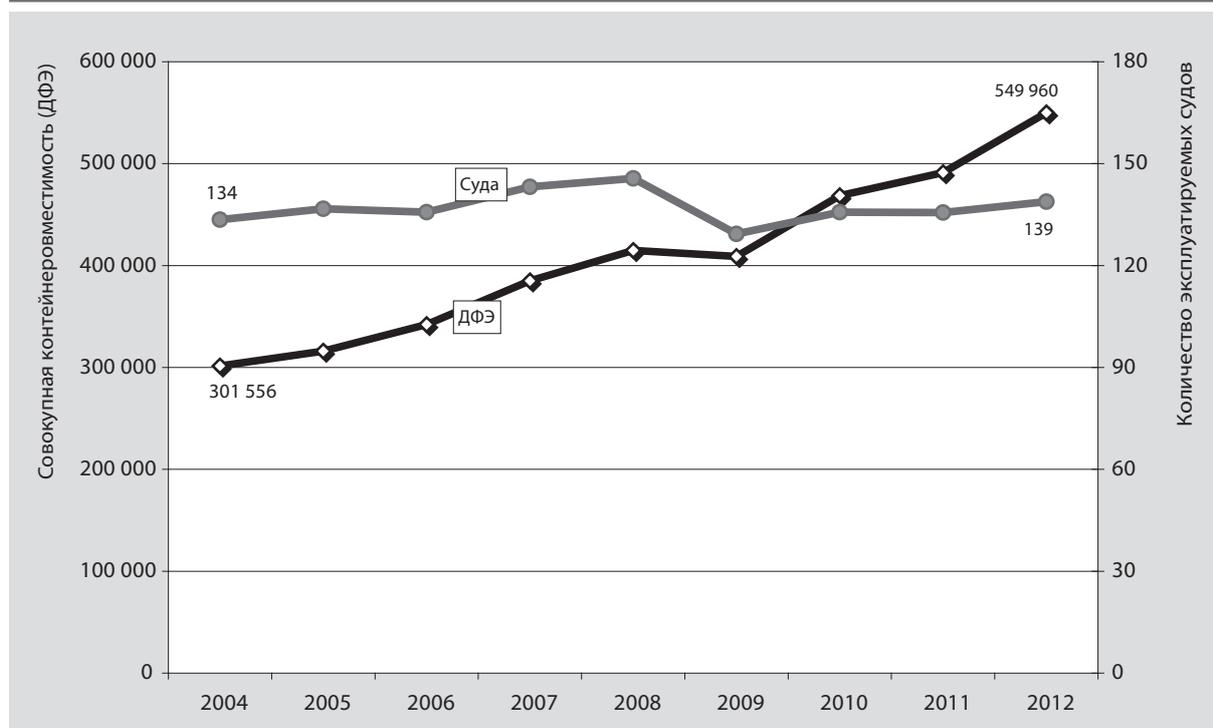
В таблице 4.2 приводятся данные о крупнейших 20 контейнерных портах мира за период 2009–2011 годов. В 2011 году на них приходилось примерно 52% грузооборота контейнерных портов всего мира. В общей сложности их грузооборот увеличился в 2011 году на 7,8% против увеличения на 15,2% в 2010 году. В этом списке фигурируют 15 портов развивающихся стран, причем все они расположены в Азии; остальные 5 портов находятся в развитых странах, в том числе 3 – в Европе и 2 – в Северной Америке. В 2011 году 15 из перечисленных портов остались на тех же позициях, что и в предыдущем году, причем все первые 13 сохраняли свои места на протяжении всего периода. Один североамериканский порт (Нью-Йорк/Нью-Джерси) был вытеснен из

**Диаграмма 4.1. Тенденции развития флота контейнеровозов: количество компаний и размеры крупнейших эксплуатируемых судов (средние показатели по странам, оценки по состоянию на середину года)**



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных, представленных "Ллойдс лист интеллидженс".

**Диаграмма 4.2. Тенденции развития флота контейнеровозов: количество судов и их совокупная провозная способность (средние показатели по странам, оценки по состоянию на середину года)**



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных, представленных "Ллойдс лист интеллидженс".

первой двадцатки азиатским портом Далянь. На первом месте оставался шанхайский порт, увеличивший отрыв от занимающего вторую позицию Сингапура с 600 000 до 1,7 млн. ДФЭ. Порт Далянь вошел в двадцатку крупнейших контейнерных портов мира в результате увеличения грузооборота на 22%, что является самым высоким показателем в этой группе портов. Порты Антверпен и Гамбург поменялись местами, и Гамбург вырвался вперед благодаря увеличению грузооборота на 14,2%, в то время как в Антверпене этот показатель возрос на 2,3%. Порт Лонг-Бич опустился двумя позициями ниже с 18-го на 20-е место в результате сокращения потока контейнерных грузов на 3,2% (это единственный порт в первой двадцатке, где были отмечены отрицательные темпы роста). Порт Сямынь переместился на одну позицию выше с 19-го на 18-е место в результате увеличения грузопотока на 11%. В целом создается впечатление, что позиции региона, в котором имеется основной спрос и где больше всего растет грузооборот контейнерных портов, по-прежнему твердо удерживает Азия. Это свидетельствует о расширении внутрирегиональной торговли в Азии и о важном значении региона как одного из полюсов международной торговли.

## 2. Обслуживание линейным судоходством

### *Компоненты обслуживания линейным судоходством*

В плане использования контейнеровозов компаниями – линейными перевозчиками следует отметить, что в 2012 году продолжала развиваться уже наблюдавшаяся в предыдущие годы тенденция к увеличению размеров судов и провозной способности и снижению уровня конкуренции. За период с середины 2004 года по май 2012 года среднее число компаний, эксплуатирующих контейнеровозы на маршрутах до морских портов прибрежных стран и из таких портов снизилось с 22 до 17 (на 23%). За тот же период размеры самых крупных эксплуатируемых судов постоянно увеличивались, и если в 2004 году средняя грузоподъемность судна составляла максимум 2 812 ДФЭ, то в 2012 году она увеличилась

до 5 452 ДФЭ, т.е. на 94% (см. диаграмму 4.1). Поскольку размеры судов растут быстрее имеющихся объемов грузов, линейным перевозчикам становится теснее на каждом отдельном рынке и среднее число компаний постоянно падает.

Диаграмма 4.2 иллюстрирует еще один аспект этой тенденции. Средняя величина совокупной провозной способности флота контейнеровозов отдельных стран (в ДФЭ) увеличилась за период 2004–2012 годов на 82%, в то время как количество судов практически не менялось. При использовании более крупных судов растущие объемы морских перевозок контейнерных грузов могут осуществляться без необходимости увеличения флота.

### *Стыковка портов развивающихся стран*

Во всем мире лучше всего связаны с остальными странами по-прежнему порты Китая. В мае 2012 года на линейных маршрутах до китайских портов и из них было задействовано 1 756 контейнеровозов совокупной провозной способностью 8,96 млн. ДФЭ. Эти суда эксплуатировались 75 компаниями, причем крупнейшее судно имело провозную способность 15 550 ДФЭ<sup>3</sup>.

В Латинской Америке лучше всего обслуживается линейным судоходством Панама, и на этих маршрутах 23 компании эксплуатируют 342 судна общей провозной способностью 1,28 млн. ДФЭ, затем следует Бразилия (937 000 ДФЭ). О положении Панамы как одного из узловых центров в Латинской Америке наглядно свидетельствует большое количество судов на маршрутах, связывающих Панаму с Китаем (147 контейнеровозов), Соединенными Штатами (182 судна) и Колумбией (127 судов).

В Африке самые высокие для данного континента показатели обслуживания линейным судоходством Египта, Марокко и Южной Африки во многом объясняются географическим положением этих стран, находящихся в узловых пунктах сетей мировых линейных перевозок. На маршрутах, связывающих африканские страны, работает меньше компаний, чем на маршрутах между Южной Африкой и Сингапуром (15 компаний), Китаем (14 компаний) и Малайзией

(13 компаний). Так, например, маршруты, связывающие Южную Африку с Бенином и Нигерией, обслуживают лишь восемь компаний.

В Южной Азии порты в Шри-Ланке способны принимать более крупные контейнеровозы, чем индийские порты, и совокупная контейнеровместимость судов, эксплуатируемых на маршрутах до портов Шри-Ланки и из них (1,14 млн. ДФЭ), выше соответствующего показателя на маршрутах из индийских портов и до них (1,06 млн. ДФЭ). В Юго-Восточной Азии лучше всего обслуживаются линейным судоходством Сингапур и Малайзия, и провозная способность задействованного флота составляет соответственно 5,28 млн. ДФЭ и 4,21 млн. ДФЭ.

Сравнение различных регионов показывает, что самая густая сеть линейных перевозок создана в Азии. На регулярных маршрутах между Китаем и Республикой Корея эксплуатируется 794 контейнеровоза, между Китаем и Сингапуром – 718 и между Китаем и Малайзией – 600. В сравнение с этим на маршрутах между портами Китая и Соединенных Штатов курсируют всего 440 судов, а между портами Соединенных Штатов и Германии – 111 судов.

### ***Характеристики глобальной сети***

Анализ структуры глобальной сети линейных перевозок показывает, что прямыми маршрутами линейного судоходства связаны лишь 17,7% пар стран<sup>4</sup>. В остальных случаях требуется по меньшей мере одна перевалка.

Примечательно, что по крайней мере в теории (на практике для этого потребовалось бы сотрудничество судоходных компаний и портов, в принципе являющихся конкурентами) маршрутами с одной перевалкой можно было бы связать 62,2% пар стран (например, маршрут из Чили до Суринама через Ямайку). Вторая перевалка требуется лишь еще для 19,9% пар стран; например, контейнер из Камбоджи в Намибию можно доставить через Сингапур и Южную Африку. Третья перевалка требуется только для 0,2% пар стран, например при перевозке контейнеров между Тувалу и Демократической Республикой Конго через Новую Зеландию, Бельгию и Республику Конго.

Хотя прогнозировать спрос на контейнерные перевозки между этими двумя странами трудно, благодаря наличию глобальной сети линейных перевозок и перевалочных портов такая операция будет возможна.

## **В. ПОСЛЕДНИЕ ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИИ ПОРТОВ**

Развитие портов продолжается во всем мире довольно неравномерно и обуславливается национальными импортными и экспортными потребностями и стремлением получить определенную долю растущих объемов мировых морских перевозок за счет реализации возможностей в секторе перевалочных операций. В нижеследующих разделах проводится краткий обзор некоторых тенденций в этой области с перечислением стран в (английском) алфавитном порядке. Этот перечень не является исчерпывающим и конкретные порты упоминаются в тексте только для того, чтобы дать представление о региональной перспективе и проиллюстрировать многообразие и характер тенденций. Осуществление других проектов, упомянутых в предыдущих выпусках *Обзора морского транспорта*, идет своим ходом. Практически каждый порт и правительство каждой страны имеют свой план развития и прилагают в настоящее время усилия по улучшению инфраструктуры.

В Камеруне продолжаются работы по развитию портового комплекса Криби. Данный порт создаст возможности для субрегиональной интеграции через транспортную артерию и коридор развития Криби–Банги (Центральноафриканская Республика – Касангани (Демократическая Республика Конго))<sup>5</sup>. Порт, который сооружается в качестве главного пункта для экспорта нефти, транспортируемой из Чада по трубопроводу, будет также обрабатывать контейнерные грузы и грузы для горнодобывающего сектора Камеруна (бокситы, железная руда, никель и кобальт).

В Китае, как представляется, развитие портов по-прежнему идет полным ходом. Порт Сямэнь планирует вложить на протяжении

предстоящих нескольких лет в модернизацию своих структур около 14 млрд. юаней (2,2 млрд. долл.). Эти средства будут выделены сверх 705 млн. долл., потраченных на создание нового контейнерного терминала компании "Сямэнь оушн гейт контейнер терминал" в 2011 году<sup>6</sup>. Сообщалось о планах строительства в порту Нимбо-Чжоушань двух причалов для приема судов для перевозки железной руды дедевейтом 300 000–400 000 т, одного причала для приема судов дедевейтом 100 000 т и еще двух причалов для приема судов дедевейтом 50 000 т. В результате осуществления проекта, стоимость которого оценивается в 4,91 млрд. юаней (774 млн. долл.), порт сможет обрабатывать в общей сложности 52 млн. т железной руды в год<sup>7</sup>. Другими словами, наблюдающееся в последнее время сокращение импорта железной руды через китайские порты вряд ли продлится в долгосрочном плане.

В Коста-Рике правительство утвердило соглашение, в соответствии с которым компания АПМТ получила 33-летнюю концессию на строительство и эксплуатацию порта Моин в Карибском море. Работы по сооружению порта, расположенного в 10 часах хода от Панамского канала, планируется закончить к концу 2016 года, и строительство обойдется в 992 млн. долл. После завершения работ глубина у причальных стенок порта будет составлять 16 м, что позволяет обслуживать самые большие существующие в настоящее время контейнеровозы<sup>8</sup>. Порт сможет привлекать новых клиентов, обслуживая часть транспорта, проходящего через Панамский канал.

Во Франции расположенные на Сене порты Гавр, Руан и Париж, объединившись, образовали новую экономическую группу, получившую название Гаропа. Гаропа намеревается вернуть часть объема перевозок, потерянного в 2011 году из-за забастовок работников портов, проводившихся в ответ на общенациональные реформы портов. Данная концепция обеспечивает синергетический эффект в вопросах ценообразования и маркетинга, и в случае успешной реализации, возможно, будет принята на вооружение другими портами в других регионах.

В Грузии при передаче управления Черноморским портом Потти от фонда национального благосостояния Объединенных Арабских Эмиратов "Инвестиционное управление Рас-Эль-Хайма" (РАКИА) к компании АПМТ было уволено 386 человек, т.е. почти четверть всего штата работников порта. Компания РАКИА получила концессию на управление портом в 2008 году, но не смогла стимулировать прохождение местных перевозок через этот порт<sup>9</sup>. Этот пример служит наглядным свидетельством важности экспортно-импортных грузов для успеха порта.

В Германии в 2012 году частично начал работать порт Вильгельмсхафен. В ходе работ возникали различные проблемы, в частности, с эксплуатационной точки зрения пришлось организовывать работу буксирной службы, а с инфраструктурной – решать проблемы трещин, возникших в причале, и слабых фундаментов рельсового пути. При глубинах в 18 м порт в состоянии принимать крупнейшие контейнеровозы мира, например суда компании "Майерск" класса Triple E. Сообщается, что для привлечения новых операций управление порта предлагает для всех судов 70-процентную скидку со своего стандартного тарифа в размере 0,32 евро за тонну, которая действует до декабря 2013 года, затем до 2018 года скидка будет понижена до 50%. Кроме того, причитающиеся сборы уплачиваются только за первые 145 000 т. Другими словами, например, судно компании "Майерск" класса Triple E "Эмма Майерск" водоизмещением 170 794 бр.-рег. т (15 500 ДФЭ) заплатит за заход вместо 46 400 евро лишь 14 000 евро<sup>10</sup>. В интересах стимулирования спроса подобную ценовую стратегию могут взять на вооружение и другие порты.

В Индии в штате Гуджарат завершена разработка планов создания новых портов в Дахедже, Нарголе, Ванси Борси и Кутшхигархе; эти проекты должны осуществляться с использованием государственно-частных партнерств (ГЧП). Планы по развитию портов Долера и Комбей пока заморожены ввиду Калпасарского проекта, который предусматривает перекрытие дамбой Комбейского залива для создания колоссального резервуара пресной

воды. Эта информация о развитии портов свидетельствует о том, что правительство Индии твердо намерено совершенствовать свою транспортную инфраструктуру. Однако масштабы задач колоссальны, и на протяжении последних пяти лет были начаты работы по осуществлению лишь 82 из примерно 276 проектов портов, отобранных правительством, а завершено было только 25<sup>11</sup>.

В Индонезии государственная компания "Перлиндо II", занимающаяся эксплуатацией портов и их управлением, получила разрешение правительства на начало работ по сооружению порта Калибару. В результате осуществления первого этапа проекта в начале 2014 года войдет в действие контейнерный терминал мощностью 1,5 млн. ДФЭ, затем будет построено еще два терминала с доведением совокупной мощности порта до 4 млн. ДФЭ<sup>12</sup>. Данный проект имеет важное значение для страны, в которой с 2008 года валовой внутренний продукт (ВВП) увеличивается в среднем на 6% в год, а доход на душу населения составляет 3 000 долл. и продолжает расти<sup>13</sup>.

В Корейской Народно-Демократической Республике сообщалось о планах развития порта Расон на северо-востоке страны. Подробностей об этом проекте очень мало, но говорилось о модернизации трех причалов, создании аэропорта и электростанции и постройке 34-мильной железной дороги, которая свяжет порт с городом Тумынь на северо-востоке Китая<sup>14</sup>. Заключенное соглашение предусматривает предоставление концессии сроком на 45–50 лет; из Китая должны поступить инвестиции в размере 3 млрд. долл.<sup>15</sup>. Вокруг Расона будет создана специальная экономическая зона. Кроме того, разрабатываются аналогичные планы развития острова Вихвадо на северо-западе страны на реке Амноккан напротив китайского города Даньдун. Расширение торговли между Корейской Народно-Демократической Республикой и ее соседями открывает новые возможности и создает обратные связи в национальной экономике, что может способствовать увеличению национального ВВП и повышению уровня жизни в стране.

В Либерии завершаются переговоры с голландской дноуглубительной компанией,

которые позволят более эффективно использовать предыдущее концессионное соглашение между правительством страны и АПМТ о развитии порта Монровия. В 2010 году компания АПМТ подписала 25-летнее концессионное соглашение об эксплуатации этого порта и осуществлении инвестиций в размере 125 млн. долл. в реконструкцию поврежденной внешней причальной стенки и развитие инфраструктуры порта<sup>16</sup>. Это поможет улучшить условия доступа к рынкам как для импортеров, так и для экспортеров и, возможно, снизит транспортные издержки.

В Марокко новый контейнерный порт Танжер-Мед II продолжает расширять мощности по обработке контейнеров, и в 2015/16 году планируется сдать в эксплуатацию третий и четвертый терминалы. С введением в строй новых терминалов пропускная способность порта возрастет до 5 млн. ДФЭ в год. В 2012 году вблизи порта начал работать новый завод по сборке автомобилей "Рено", и ожидается, что благодаря этому грузооборот возрастет. В результате открываются хорошие возможности для порта, пострадавшего в 2011 году из-за забастовки докеров, требовавших повышения заработной платы и улучшения условий труда; из-за забастовки грузооборот порта сократился во втором полугодии 2011 года, а затем и в 2012 году. По сравнению с аналогичным периодом предыдущего года в первом квартале 2012 года он упал на 30%<sup>17</sup>.

В Нигерии Нигерийское управление портов сообщило о том, что планируется построить два новых глубоководных порта в Лекки в штате Лагос и Ибаке около города Уйо в штате Аква-Ибом. Ожидается, что в ходе реализации проекта строительства порта Ибака будут созданы тысячи рабочих мест<sup>18</sup>. Ожидается, что после завершения работ порт Лекки, в котором будут построены терминал для наливных грузов, терминал для обработки сухих массовых грузов и контейнерный терминал, будет иметь пропускную способность в размере 2,5 млн. ДФЭ. В районе Лагосского порта, получившем название "Бычий Нос", также будет реализован проект реконструкции на сумму 124,4 млн. долл. Проект включает сооружение и эксплуатацию нефтегазового терминала на базе 20-летней концессии<sup>19</sup>.

В Южной Африке компания "Трансет порт терминалз (ТПТ)" объявила о планах осуществления на протяжении семи лет инвестиций в размере 33 млрд. рэндов (4,2 млрд. долл.) в целях стимулирования темпов экономического роста и повышения эффективности. В числе проектов – развитие контейнерных портов Дурбана и Нгкуры, железорудного терминала в Салданье и создание дополнительных мощностей для перевозки марганцевой руды путем переориентации грузов с Порт-Элизабета на недавно созданный двухпричальный марганцевый терминал в порту Нгкура. В порту Ричардс-Бей также планируется закупка передвижного и причального оборудования и мостовых весов. Кроме того, в нем будут проведены работы по созданию дополнительных мощностей для обработки навалочных грузов<sup>20</sup>. Порт Нгкура, расположенный практически на выходе из Порт-Элизабета, официально открылся в 2012 году после 12-летнего строительства. В результате завершения работ стоимостью в 10 млрд. рэндов (1,3 млрд. долл.) в нем будет четыре контейнерных причала, один терминал для сжиженного природного газа (СПГ) и причал для массовых и штучных грузов. Порт начал частично функционировать с конца 2009 года, и в настоящее время его грузооборот составляет около 0,5 млн. ДФЭ<sup>21</sup>. В общей сложности эти проекты свидетельствуют о превращении Южной Африки в одну из крупнейших стран мира с формирующейся экономикой, объединяемых в прессе аббревиатурой БРИКС (Бразилия, Российская Федерация, Индия, Китай и Южная Африка).

В Украине правительство одобрило строительство нового порта в Крыму на озере Донузлав. В этом месте льда не бывает в течение всего года, природные глубины составляют 25 м и имеется прямой проход в Черное море. Предусматривается создание паромной переправы и мощностей для обработки генеральных грузов и контейнеров. Между правительством Украины и Китайской национальной технической импортно-экспортной корпорацией (КНТИК) достигнуто соглашение, сумма которого, по сообщениям, составляет 1,2 млрд. долл.<sup>22</sup>. Строительство порта облегчит прямой доступ для

осуществления перевозок между Украиной и Азией.

В Соединенном Королевстве во время подготовки Олимпийских игр и их проведения транспортная сеть вокруг Лондона была перегружена, в результате чего оживились перевозки баржами по Темзе. Две баржи, обычно использовавшиеся для транспортировки по Темзе неконтейнерных грузов, были задействованы на маршруте от Тилбери до Нортумберлендской пристани – в нескольких километрах от Олимпийской деревни – для перевозки 48 40-футовых контейнеров. Если этот опыт будет успешным, маршрут может быть продлен дальше на запад по Темзе до Фулема, Баттерси или Уондсуорта<sup>23</sup>. Перевозки баржами начинают опять осуществляться и в других районах страны, например между Ливерпулем и Манчестером<sup>24</sup>. Все эти тенденции, возможно, знаменуют начало перехода к способам перевозки грузов, в большей степени отвечающим требованиям устойчивого развития.

В Соединенных Штатах порт Лонг-Бич планирует вложить на протяжении предстоящего десятилетия в модернизацию своих объектов около 4 млрд. долл. В рамках данного проекта 1,2 млрд. долл. пойдут на модернизацию существующих контейнерных терминалов и сооружение железнодорожных подъездных путей, 950 млн. долл. – на перестройку моста на подъезде к порту и 650 млн. долл. – на строительство нового контейнерного терминала<sup>25</sup>. Порт Нью-Йорк/Нью-Джерси сообщил о том, что планируется создание терминала пропускной способностью 1,7 млн. ДФЭ в Байонне, штат Нью-Джерси. Ожидается, что новый терминал начнет работу в 2014 году и его стоимость превысит 300 млн. долл. Данное местоположение имеет преимущества по сравнению с близкорасположенными конкурирующими точками к западу от обуславливающего ограничения по высоте Байоннского моста<sup>26</sup>. Осуществление этих проектов совпадает по времени с расширением Панамского канала и создает возможности для привлечения части грузооборота, объема которого, как полагают, должны в этой связи возрасти.

## С. ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ПОРТОВ

Развитие портов тесно связано с объемами грузов, которые проходят через конкретный порт в настоящее время, проходили прежде и, как ожидается, будут проходить в будущем, т.е. С производным спросом со стороны пользователей предлагаемых портами услуг. Некоторые проекты развития портов опережают спрос, как правило, это бывает в случае совершенно новых объектов или в тех случаях, когда переполненность имеющихся портов начинает создавать проблемы для одной или более сторон. Многим традиционным портам, построенным вблизи рек или природных гаваней, со временем стало трудно функционировать, поскольку вокруг них выросли города. Проекты развития портов все чаще становятся предметом длительного обсуждения, поскольку различные заинтересованные группы (трудящиеся, постоянные жители, группы пользователей, владельцы предприятий и т.д.) наперебой стремятся озвучить свои опасения и потребности. Эти вопросы, поднимаемые сухопутными пользователями, диаметрально противоположны проблемам морских пользователей. На сухопутных пользователей накладываются ограничения территориальный фактор и процедурные требования местных органов власти или правительств стран и заинтересованных групп, в то время как морские пользователи зачастую в состоянии вносить изменения, которые могут влиять на местные сообщества, не подпадая в то же время под действие тех же процедур. Одна из таких областей касается морских клиентов портов – судовладельцев. Суда мобильны и, как правило, эксплуатируются не там, где их строят. Местные сообщества, тяготеющие к центрам их постройки, как правило, видят связанные с этим преимущества (например, прямую или косвенную связь с уровнем занятости в соответствующем регионе), не сталкиваясь с отрицательными сторонами их эксплуатации (такими, например, как загрязнение в результате выбросов газов, или проблемы, связанные с шумом и освещением). Отрасль судостроения является крупным работодателем с прочными корнями в местном

сообществе и обычно тесно связана с другими промышленными предприятиями, например плавильными. С другой стороны, порты в немалой степени утратили связи с местным сообществом в плане создания рабочих мест в результате сокращения масштабов применения рабочей силы благодаря механизации, упрощению деловой практики и концентрации на перевалке грузов – сегменте, который, похоже, напрямую не слишком связан с местной экономикой. Кроме того, портовые хозяйства крайне чувствительны к изменениям, поскольку перемещаются порты редко, а объекты их инфраструктуры обычно служат в течение нескольких десятилетий.

В последнее время судовладельцы стремятся реализовать эффект масштаба за счет постройки судов, которые превышают предыдущие по длине, ширине и осадке. Для обслуживания таких клиентов портам нужно модернизировать инфраструктуру (причалы, бассейны для разворота судов, морские защитные сооружения и т.д.), наземные объекты (например, краны, складские помещения, офисы и т.д.) и операционную деятельность (дноуглубление, кадровая служба, использование программного обеспечения и т.д.). Управления портов или правительства должны принимать продуманные решения при выборе инвестиционных объектов, учитывая потенциальную окупаемость инвестиций и стоимость каждого варианта. Необходимо также принимать во внимание адаптационные меры с учетом возможных негативных последствий изменения климата, таких как повышение уровня моря и погодные катаклизмы. Инфраструктурные инвестиции должны иметь под собой надежную финансовую основу, чтобы страны могли сохранять конкурентоспособность на международных рынках.

Увеличение размеров судов может иметь для портов весьма ощутимые последствия. Например, развитие портов Роттердама и Шанхая стало сдерживаться выросшими вокруг них городами. Единственным направлением для расширения является постройка сооружений с выходом все дальше в море, поскольку при этом решаются проблемы участков и глубин, необходимых для принятия более крупных

судов. И новый контейнерный терминал Маасвлакте в Роттердаме и яньшанские контейнерные терминалы в Шанхае расположены на самом выходе из портов, где самые большие глубины, достаточные для обслуживания новейших контейнерных судов. Кроме того, некоторым портам (например, узловым и транзитным портам)<sup>27</sup> для облегчения перевозки грузов нужны транспортные связи с внутренними районами страны.

### **Контейнерные терминалы**

За последние несколько десятилетий объемы контейнерных перевозок существенно возросли и в общем объеме мировых морских перевозок их доля составляет по объему 17%, а по стоимости – 52%. Контейнерные перевозки увеличиваются не только за счет доли штучных генеральных грузов, перевозимых другими видами транспорта, но и благодаря увеличению глобальных объемов перевозок. Многие порты приспособляются к этим изменениям, происходящим в структуре перевозок, осуществляя программы развития инфраструктуры в интересах увеличения своей доли рынка контейнерных перевозок. Рост грузооборота порта может приводить к увеличению его выручки, формирующейся за счет портовых сборов и сборов за обработку грузов. В результате увеличения объемов перевозки грузов могут увеличиться и налоговые сборы местных органов власти. Вместе с тем рост грузооборота, достигнутый благодаря обострению конкуренции (между портами, экспортерами и импортерами, транспортными операторами и т.д.), может в значительной степени повышать шансы на обработку обратных грузов. Это может приводить к расширению транспортных связей и снижению удельных транспортных издержек, отчего выиграет конечный потребитель. Конечные результаты расширения торговли убедительно подтверждены документально, и в их числе можно назвать более прочный мир и безопасность и повышение качества охраны здоровья и уровня жизни<sup>28</sup>. Хотя такие результаты могут показаться не слишком связанными с размером судов, модернизация, помогающая снизить транспортные издержки, может создавать побочный эффект и для других отраслей.

С момента спуска на воду в 1996 году первого в классе "пост-панамакс" судна "Регина Маерск" грузоместимостью 6 400 ДФЭ стали строить все более крупные суда. Судно "Регина Маерск" уже было примерно на 50% больше своих предшественников, однако сегодня оно выглядит карликом по сравнению с самым последним классом контейнеровозов. В 2006 году было сдано в эксплуатацию судно "Эмма Маерск", грузоподъемность которого составляла, по сообщениям, 15 500 ДФЭ. За период с начала рецессии было спущено на воду около 100 контейнеровозов грузоместимостью свыше 10 000 ДФЭ, и примерно в полтора раза больше должно быть поставлено в предстоящие несколько лет<sup>29</sup>. В 2011 году компания "Маерск" заказала 20 судов грузоместимостью, как сообщается, свыше 18 000 ДФЭ и, возможно, до 22 000 ДФЭ. Эти контейнеровозы относят к классу судов "суперпост-панамакс", сверхкрупных контейнеровозов (СКК) или "малаккамакс" (максимальный размер судов, которые могут пройти через Малаккский пролив на основном маршруте перевозки грузов между Дальним Востоком и Западной Азией, Африкой и Европой).

Для обслуживания таких крупных судов нужны порты, где имеются глубоководные подходные каналы, причальные стенки с глубинами в 18 м, циркуляция соответствующего диаметра и специализированное оборудование для погрузочно-разгрузочных работ. Хотя не каждый порт в состоянии принять самые новые СКК, существование таких судов влечет последствия для всех портов. СКК будут обслуживать только несколько крупнейших в мире портов на торговых маршрутах Восток–Запад. В то же время вытесненные с этих маршрутов суда будут эксплуатироваться на других маршрутах и давать импульс к изменениям в других портах. Суда класса "пост-панамакс" первого поколения (например, "Регина Маерск"), которые еще слишком рано отправлять на слом, по-прежнему эксплуатируются на основном маршруте Восток–Запад<sup>30</sup>. Имея осадку 14,5 м, эти суда все еще слишком велики для большинства африканских портов (кроме портов Южной Африки, Египта, Маврикия и Марокко). Однако порты Джибути, Намибии, Нигерии и Судана

принимают суда грузоподъемностью свыше 4 000 ДФЭ, т.е. суда, вытесненные с маршрутов Восток–Запад, пользуются возможностями, имеющимися в перевозках по линии Юг–Юг. Соответственно, в портах в этих странах также нужно осуществлять более дорогостоящие инфраструктурные работы и обеспечивать дополнительное оборудование для обработки каждого судна.

Появление СКК грузоподъемностью в 22 000 ДФЭ означает для портов необходимость установки более крупных береговых козловых кранов с вылетом консоли в 72 метра и высотой подъема груза над причалом в 52 метра. Может также возникать необходимость увеличения расстояния между передними и задними опорами кранов с 30 до 35 м<sup>31</sup>. Порой это сопряжено с проблемами, поскольку опоры крана передвигаются по проложенным по причалу рельсам, и соответственно возможности модернизации зависят от наличия места и прочности фундамента. К числу проблем, которые приходится решать при установке более крупных кранов, относятся жесткость конструкции, вес, кромоочная нагрузка, ветровая нагрузка, увеличение энергетических потребностей и эксплуатационные трудности, включая видимость рабочей зоны крана, скорость передвижения и эксплуатационные характеристики крана<sup>32</sup>. Реже у портов возникают проблемы из-за реакции местных жителей, которые могут жаловаться на то, что безобразные краны портят открывающийся вид<sup>33</sup>.

Покупка нового контейнерного причального крана, способного обслуживать СКК, обходится примерно в 8–10 млн. долл., и для обработки одного судна теоретически может задействоваться 10–12 таких кранов. Их иногда называют "Джамбо 23", поскольку длина вылета консоли от причала равна ширине 23 контейнеров. Однако, хотя имеются СКК, способные вмещать по ширине 23 контейнера, в портах Джебель-Али в Дубае и Филикстоу в Соединенном Королевстве есть контейнерные причальные краны с длиной вылета, равной ширине 24 контейнеров, а в новом порту Вильгельмсхафен в Германии, как сообщается, установлены краны с длиной вылета, равной ширине 25 контейнеров<sup>34</sup>. Вместе с тем для некоторых портов выходом может стать

переделка существующих кранов, поскольку затраты при этом составляют от 25% до 60% от стоимости нового оборудования. Кроме того, нередко из-за длинных списков ожидания и ограниченного количества изготовителей для переделки крана может потребоваться время, составляющее половину срока приобретения нового<sup>35</sup>. В условиях, когда два ведущих производителя контейнерных причальных кранов находятся в Китае, а клиенты разбросаны по всему миру, транспортировка этих кранов морем может потребовать нескольких месяцев. Более 72% порталных кранов, позволяющих обрабатывать с причала 22 или более рядов контейнеров, размещаются в терминалах, в капитале которых участвуют глобальные операторы терминалов<sup>36</sup>. По состоянию на 2011 год портфель заказов на изготовление контейнерных причальных кранов с длиной вылета свыше 22 рядов контейнеров насчитывал 17 единиц, из которых 2 предназначались для портов Карибского моря и Центральной Америки, 4 – Северной Америки, 4 – Юго-Восточной Азии и 7 – Дальнего Востока. Однако чаще всего заказываются краны с длиной вылета консоли в размере 18–20 рядов контейнеров. Это, возможно, свидетельствует о модернизации менее крупных портов, поскольку при появлении на рынке более крупных судов возникает своего рода цепная реакция и суда меньших размеров вынуждены заходить в другие порты.

Причальные контейнерные краны с длиной вылета консоли в размере 22 рядов контейнеров и более на 100% контролируются глобальными операторами терминалов в Карибском бассейне, Центральной Америке, Южной Азии и Южной Европе. В странах Северной Европы этот показатель превышает 97%, а на Ближнем Востоке и Юго-Восточной Азии приближается к 95%. Это свидетельствует о том, что многие правительства решают финансовые проблемы покупки портового оборудования путем создания государственно-частных партнерств. По данным компании "Друри шиппинг консалтанс" из находящихся в эксплуатации 1 011 причальных контейнерных кранов, позволяющих обрабатывать 20–22 ряда контейнеров, 3 находятся в Южной Азии, 48 – на всем Африканском континенте, 99 – в Юго-Восточной Азии и 542 – на Дальнем Востоке.

Эти цифры вполне однозначно отражают местонахождение источника контейнерных грузов, экспортируемых в другие пункты назначения, где в случае контейнерных грузов речь идет главным образом о перевозке импортных товаров.

Крупнейшим производителем кранов в мире является китайская компания ЧПМК, которой принадлежит приблизительно 75% рынка и которая постоянно совершенствует конструкцию выпускаемых кранов<sup>37</sup>. Однако как хороша ни была бы конструкция крана, существуют ограничения возможного числа кранов, которые могут использоваться для обработки одного судна, и появление все более широких судов необязательно будет позволять увеличить число кранов, если при этом не будет реализована концепция зубчатой линии причалов<sup>38</sup>. Вместе с тем современные технологии позволяют испытывать и апробировать различные концепции. Например, оператор контейнерных терминалов АПМТ разрабатывает собственную концепцию кранов. Применяемая этой компанией концепция контейнерного терминала "фастнет" позволяет причальным кранам работать гораздо ближе друг к другу, в результате чего значительно возрастает число кранов, используемых для обработки одного судна. "Фастнет" позволяет обрабатывать смежные ряды контейнеров, в то время как существующие в настоящее время причальные контейнерные краны слишком широки для этого. При наличии СКК, вмещающих 24 40-футовых контейнера в продольном направлении и 23 контейнера по ширине, увеличение количества причальных контейнерных кранов совершенно необходимо для повышения эффективности работы порта.

Одним из аспектов, о которых часто забывают, рассматривая вопрос о развитии порта, является страхование. По данным обследования числа аварий в портах, проведенного страховым клубом "ТТ клуб", в 79% случаев причиной был человеческий фактор<sup>39</sup>. Кроме того, одной из причин увеличения претензий может выступать то обстоятельство, что техническое обслуживание сложного портового оборудования производится в условиях, когда простой его может быть сопряжен с очень большими издержками<sup>40</sup>. Анализируя получаемые претензии, "ТТ клуб" пришел к

выводу, что 34% сумм претензий, связанных с активами, непосредственно касалось причальных контейнерных кранов. В числе основных причин ущерба, нанесенного таким кранам, назывались следующие:

- ущерб, причиненный ветром – поскольку портовые сооружения все дальше выдвигаются в море для обслуживания более крупных судов, природные элементы ландшафта все меньше защищают от ветра;
- подъемные устройства, спредеры и канаты – требуется более эффективная профилактическое и техническое обслуживание;
- вопросы прочности конструкций – и в данном случае полезную роль может сыграть более эффективное техническое обслуживание или улучшение конструкции;
- эксплуатационные вопросы – столкновения стрелы крана с судном и проблемы, связанные с состоянием спредеров, систем вертикальных направляющих для крепления штабелей контейнеров на судах и канатов оборачиваются серьезными убытками, размеры которых можно уменьшить путем дополнительного внедрения систем предупреждения аварии<sup>41</sup>.

### **Балкерные терминалы**

В балкерном секторе суда также увеличиваются в размерах. На долю этого сектора по объему приходится четверть мировых морских перевозок, но, поскольку эти суда зачастую перевозят дешевое сырье, всего 6% по стоимости. Преобладающую роль в балкерном секторе играют перевозки пяти основных массовых грузов (угля, зерна, железной руды, бокситов/глинозема и фосфатной руды). Двумя крупнейшими горнорудными компаниями являются австралийская фирма "Би-Эйч-Пи Биллитон" и бразильский концерн "Вали", которые ведут конкурентную борьбу на многих фронтах, включая доставку морем железной руды в Китай, являющийся крупнейшим в мире отдельным импортером этого товара. В 2011 году Китай импортировал 634 млн. т железной руды.

Поскольку от Бразилии до Китая дальше, чем от Австралии, доля транспортных издержек в

конечной цене на бразильскую железную руду выше. На маршрутах между Бразилией и Китаем обычно курсируют суда класса "кейпсайз" дедвейтом 150 000 т, которые могут совершить примерно пять круговых рейсов в год, включая время на погрузку и разгрузку, в то время как на маршруте от Австралии до Китая те же суда могут совершать в среднем 12 рейсов. Таким образом, абстрагируясь от вопроса сортности, австралийская железная руда может быть дороже.

В 2008 году на пике сырьевого бума и непосредственно перед началом глобального финансового кризиса компания "Вали" разместила заказ на постройку 12 очень крупных рудовозов (ОКР) дедвейтом 400 000 т. Эти суда, получившие название "валимакс", являются крупнейшими балкерами в мире. Таким образом бразильская фирма пытается отчасти компенсировать свое неблагоприятное с географической точки зрения положение по сравнению с ближайшим конкурентом "Би-Эйч-Пи Биллитон" в борьбе за рынок своего самого крупного клиента – Китая. Если говорить только о железной руде, то Бразилия экспортировала в 2011 году свыше 326 млн. т, а Австралия – 437 млн. т. Китай импортировал в 2011 году из Бразилии 140 млн. т железной руды, т.е. значительно меньше 295,7 млн. т руды, поставленной компанией "Би-Эйч-Пи Биллитон", и теоретически вполне достаточно для того, чтобы в полной мере задействовать 70 судов класса "валимакс". По имеющимся сообщениям в настоящее время по заказам концерна "Вали" строится 35 судов "валимакс" (см. главу 2).

Вместе с тем в связи с судами "валимакс" возникли определенные противоречия, в первую очередь из-за действий китайских владельцев менее крупных балкеров, которых беспокоит проблема нехватки грузов. В результате в начале 2012 года правительство Китая объявило, что отныне балкеры дедвейтом свыше 350 000 т и танкеры дедвейтом свыше 450 000 т не будут получать разрешений на заход в китайские порты<sup>42</sup>. Это решение, по-видимому, было отменено другим решением правительства Китая, в котором говорилось о том, что порт Нингбо-Джоушань получит разрешение построить два причала для приема

судов дедвейтом 300 000 т, которые смогут обслуживать суда "валимакс".

"Вали", пытаясь обойти ограничение, введенное в китайских портах, идет по совершенно новому пути, используя плавучие базы по хранению железной руды в странах, расположенных вблизи Китая. В 2012 году компания "Вали" получила крупнейшее в мире перевалочное судно "Оре фабрика" дедвейтом 284 000 т. Оно будет служить платформой для перегрузки железной руды с принадлежащих "Вали" СКК на суда меньших размеров для доставки на рынки азиатских стран, включая Китай<sup>43</sup>. СКК будут базироваться, в частности, на Филиппинах, в Республике Корея и, возможно, в Малайзии<sup>44</sup>. Также в Малайзии компания "Вали" заказала для своего центра перевалки штучных грузов в городе Телук-Рубия портовое оборудование, в том числе погрузчики, ультракрупные перегружатели, роторные укладчики и заборщики, на сумму 600 млн. долл.<sup>45</sup>. С развертыванием плавучих и региональных перевалочных центров появляется возможность крупных поставок железной руды из Латинской Америки в Азию при оптимальном эффекте масштаба и экономии издержек, что позволяет концерну "Вали" добиться той доли рынка, к которой он стремится.

Перевалка сухих массовых грузов отличается от перевалки контейнеров, поскольку в первом случае работа производится в море, а во втором – на суше. Это возможно в силу того, что в отличие от контейнеров сухие массовые грузы однородны и партии могут делиться и продаваться в пути, в то время как в контейнерах содержатся конкретные грузы, которые могут принадлежать нескольким владельцам. Кроме того, тенденция к увеличению размеров судов в балкерном секторе не в такой степени затрагивает порты, как увеличение размеров контейнеровозов, что видно из сопоставления, проведенного в таблице 4.3. В случае более крупных балкеров или танкеров погрузочно-разгрузочные работы могут производиться с использованием того же оборудования, что и в случае судов меньших размеров. Всем им, однако, требуются более значительные глубины у причальных стенок. Однако в случае балкеров и танкеров увеличение протяженности транспортеров или трубопроводов и силовых кабелей технически менее сложно.

Таблица 4.3. Связь между размером судна и видом терминала

	Вид терминала		
	Контейнерный терминал	Балкерный терминал	Наливной терминал
Максимальная провозная способность судна	СКК (максимум 18 000–22 000 ДФЭ; дедевейт 165 000 т)	ОКР (максимальный дедевейт 400 000 т)	Очень крупные нефтяные танкеры (ОКНТ) (максимальный дедевейт 440 000–550 000 т)
Максимальные размеры судна	Длина: 400 м Ширина: 59 м Осадка: 14,5 м	Длина: 362 м Ширина: 65 м Осадка: 23 м	Длина: 458 м Ширина: 69 м Осадка: 24,6 м
Требуемая глубина у причальной стенки	15 м	23, 5 м	25 м
Длина причальной стенки	1 000 м. Для максимального использования разгрузочного/погрузочного оборудования вдоль причала должно находиться все судно; кроме того, требуется пространство для швартовки у того же причала фидерных судов.	Доступ к судну может обеспечиваться по пирсу, выдающемуся в море до необходимых глубин с перемещением груза по транспортеру.	Доступ к судну может обеспечиваться по пирсу, выдающемуся в море до необходимых глубин, с транспортировкой груза по трубопроводу.
Лоцманская проводка	Вероятно увеличение потребностей в помощи	Вероятно увеличение потребностей в помощи	Вероятно увеличение потребностей в помощи
Территория терминала	Перевозки грузов в двух направлениях (импорт/экспорт) обуславливают необходимость увеличения складских территорий, необходимых для разгрузки и погрузки грузов. Ширина контейнерной площадки должна составлять не менее 500 м. Для терминала с годовым грузооборотом в 1 млн. ДФЭ требуется территория площадью примерно 25–30 гектаров.	Поскольку грузы перевозятся, как правило, в одном направлении (экспорт или импорт), потребности увеличения складских территорий минимальны, и, как правило, речь идет об открытых площадках, т.е. требуются только участки земли. Для размещения 1 млн. т железной руды нужно примерно 12–15 гектаров.	Хотя грузы, как правило, перевозятся в одном направлении, требуются дорогостоящие хранилища и участки земли. Нефтехранилища объемом в 1 млн. баррелей занимают территорию в 5 гектаров.
Причалное оборудование для обработки грузов	8–10 контейнерных кранов на причал с вылетом консоли в размере 23 рядов контейнеров стоимостью 8–10 млн. долл. каждый.	Разница незначительна.	Разница незначительна.
Береговое оборудование для обработки грузов	Увеличение количества транспортных средств, необходимых для перевозки контейнеров на складские площадки, использование транспортных средств систем, работающих без водителей, укладчиков, позволяющих поднимать контейнеры на большую высоту (до седьмого яруса), рельсовых контейнерных кранов, порталных автопогрузчиков и т.д.	Разница незначительна.	Разница незначительна.
ИТ-оборудование	Для отслеживания возросшего количества контейнеров требуются более современные системы ИТ.	Разница незначительна.	Разница незначительна.
Таможенный контроль/контроль безопасности	Увеличение объемов перевозимых контейнерных грузов и числа отдельных грузоотправителей может привести к значительному росту числа проверок безопасности.	Разница незначительна.	Могут потребоваться дополнительные меры безопасности для недопущения террористических актов.
Перегруженность сухопутных подъездных путей	Поскольку большинство контейнеров привозится в порт и увозится из него на грузовиках, возможны очень серьезные проблемы перегруженности транспортной сети, затрагивающие местных жителей.	Массовые грузы, как правило, доставляются в порты и вывозятся из них поездами/баржами. Вероятность перегруженности зависит от инфраструктуры других секторов.	В случае трубопроводов особых проблем в этой связи не отмечается.
Перегруженность морских путей подхода	Ограничивающий доступ подходной канал может задерживать обработку других судов.	Ограничивающий доступ подходной канал может задерживать обработку других судов.	Ограничивающий доступ подходной канал может задерживать обработку других судов.
Окружающая среда	Увеличение количества грузовиков на дорогах будет приводить к повышению уровня загрязнения двуокисью углерода. Местных жителей может беспокоить и шумовое, и световое загрязнение. Могут возникать и проблемы балластных вод в портах разгрузки.	Следует ожидать, что повышенная запыленность скажется на здоровье местных жителей, кроме того, возможно возникновение проблем балластных вод в портах погрузки.	При отсутствии утечек экологические издержки будут невелики. Также могут возникать проблемы балластных вод в портах погрузки.
Занятость	Потребуется персонал более высокой квалификации (например, крановщики и операторы систем ИТ).	Минимальное увеличение числа работников порта при более значительных потенциальных возможностях занятости во вспомогательных отраслях.	Минимальное увеличение числа работников порта при более значительных потенциальных возможностях занятости во вспомогательных отраслях.

Источник: Секретариат ЮНКТАД.

### ***Наливные терминалы***

В танкерном секторе традиционно используются крупные суда, и первые очень крупные наливные танкеры (ОКНТ) появились в 70-х годах прошлого века. На танкерный сектор приходится около трети объема международных морских перевозок и 22% их стоимости. Участники танкерного рынка, как правило, занимаются транспортировкой сырой нефти и нефтепродуктов, которые главным образом используются для изготовления другой продукции. Потенциал роста данного сектора колоссален вследствие повышения спроса на углеродные энергоресурсы в результате увеличения среднего класса в развивающихся странах.

Порты решают проблемы, связанные с приемом ОКНТ, увеличивая протяженность пирсов с выходом трубопроводов дальше в море. В плане инфраструктуры, необходимой для обслуживания таких судов, речь главным образом идет о хранилищах на территории порта. Однако в зависимости от географических характеристик каждой страны большинству импортирующих нефть стран, вероятно, удобнее иметь более развитую инфраструктуру хранилищ внутри страны, ближе к потребителю, а не хранилищ на побережье, которые скорее нужны странам – экспортерам нефти. Таким образом, с точки зрения хранения наливных грузов портам следует в первую очередь заниматься не собственно их хранением, а играть своего рода буферную роль, помогая сбалансировать входящие и исходящие их потоки.

Использование более крупных судов и применение концепции плавучих хранилищ в качестве узловых перевалочных центров может обострить конкуренцию с портами, которые традиционно получают доход от обработки грузов. Плавучие хранилища уже существуют в танкерном секторе, однако они используются главным образом нефтеперерабатывающими предприятиями для того, чтобы задействовать избыточную провозную способность. Крупнейший из когда-либо строившихся танкер "Морской гигант", как и многие другие ОКНТ, закончил свои дни в качестве плавучего

хранилища в Персидском заливе<sup>46</sup>. Некоторые суда могут использоваться компаниями, занимающимися торговлей нефтью, в качестве временных нефтехранилищ, однако перевалку эти суда не осуществляют и, как правило, стоят на приколе в качестве плавучих хранилищ до тех пор, пока цены на нефть не пойдут вверх.

### ***Заключение***

Увеличение размеров судов в интересах повышения эффективности перевозок грузов приводит, в частности, к тому, что элементы неэффективности просто смещаются в другие звенья логистической цепи. Проблемными областями по-прежнему остаются причалы (и в частности, звено погрузочно-разгрузочных работ, осуществляемых кранами), а также сухопутные точки въезда-выезда, в которых поездка или грузовики въезжают на территорию порта или покидают ее. Разгрузка судов, как правило, требует больше времени, чем погрузка (в контейнерных перевозках), поскольку контейнеры зачастую поступают из одной страны, специализирующейся на изготовлении промышленной продукции (например, из Китая), но разгружаются во многих точках в меньших количествах, что затрудняет достижение той же самой эксплуатационной эффективности. Кроме того, в принимающих странах нередко приходится переставлять контейнеры, чтобы добраться к нижним рядам. Компьютерное программное обеспечение позволяет облегчить этот процесс, однако для передвижений все же требуется пространство и поэтому площадь территории, на которой могут производиться работы, ограничена. Как показывает ИОЛС, одной из главных проблем, с которыми сталкиваются порты, занимающиеся контейнерными морскими перевозками, является снижение частоты захода в порты отдельных судов. Поскольку более крупные суда заходят в меньшее количество узловых портов, многим портам будет нелегко справиться с интервалами поступления грузов. Чтобы не занимать крупные площади под складирование товаров и не допускать перегруженности транспортной сети, порт должен обеспечивать, чтобы темпы поступления грузов совпадали с темпами их

отгрузки. Как и большинство предприятий, операторы портов предпочитают стабильный грузооборот. В сочетании с жестким графиком и, возможно, работой с незнакомым тяжелым оборудованием неритмичность поступления грузов может приводить к нарастанию напряженности, которая в свою очередь может вылиться в нарушения норм техники безопасности. С увеличением размеров судов и использованием все большего количества специального погрузочно-разгрузочного оборудования, которое задействуется для обработки каждого судна, любой простой в порту может существенно сказаться на его способности получать доход в размерах, достаточных для осуществления устойчивых с финансовой точки зрения инвестиций в инфраструктуру.

---

## ПРИМЕЧАНИЯ

- 1 <http://www.ft.com/cms/s/0/a1f5ddda-a26b-11e1-a605-00144feabdc0.html#axzz1zC3LoF6K>, сайт посещался 29 июня 2012 года.
- 2 [http://www.china.org.cn/business/2012-03/31/content\\_25029628.htm](http://www.china.org.cn/business/2012-03/31/content_25029628.htm), сайт посещался 29 июня 2012 года.
- 3 Данные представлены "Ллойдс лист интеллидженс", май 2012 года.
- 4 Расчеты ЮНКТАД на основе данных "Ллойдс лист интеллидженс", май 2012 года. Эти данные охватывают в общей сложности 159 прибрежных стран.
- 5 <http://www.worldfolio.co.uk/region/africa/cameroon/paul-biya>, сайт посещался 7 мая 2012 года.
- 6 *WorldCargo News* (2011). Xiamen investing for the future. November, p. 33.
- 7 <http://www.metalbulletin.com/Article/3038980/Chinas-transport-ministry-approves-Ningbo-Zhoushan-Port-upgrade.html>, сайт посещался 1 июня 2012 года.
- 8 *WorldCargo News* (2012). Green light for Moin terminal. March, p. 6.
- 9 *WorldCargo News* (2012). APMT cuts Poti staff. February, p. 8.
- 10 <http://www.lloydslist.com/ll/sector/ports-and-logistics/article390593.ece>, сайт посещался 9 мая 2012 года.
- 11 [http://www.maritimeprofessional.com/Blogs/PFI-sees-India-taking-big-strides-in-port-deve-\(4\)/March-2012/PFI-sees-India-taking-big-strides-in-port-developm.aspx](http://www.maritimeprofessional.com/Blogs/PFI-sees-India-taking-big-strides-in-port-deve-(4)/March-2012/PFI-sees-India-taking-big-strides-in-port-developm.aspx), сайт посещался 29 июня 2012 года.
- 12 *WorldCargo News* (2012). Perlindo to build new Jakarta terminal. February, p. 4.
- 13 <http://www.thejakartapost.com/news/2012/01/29/indonesian-economy-2012-bright-can-it-be-sustained.html>, сайт посещался 29 июня 2012 года.
- 14 <http://www.joc.com/portsterminals/china-spend-3-billion-expand-port-bordering-north-korean>, сайт посещался 1 июня 2012 года.
- 15 <http://larouchepac.com/node/21600>, сайт посещался 1 June 2012; и <http://theworldnet.info/en/2012/04/north-korea-and-china-attracting-investors-for-rajin-port-development/>, сайт посещался 1 июня 2012 года.
- 16 <http://www.pmawca-agpaoc.org/news.php/13/liberian-npa-in-talks-with-van-oord.html>, сайт посещался 29 мая 2012 года.
- 17 *Containerisation International* (2012). Tanger Med well down year-on-year. 11 May.
- 18 <http://www.vanguardngr.com/2011/12/ibaka-seaport-%E2%80%99ll-create-100000-jobs-gov-akrabiio/>, сайт посещался 7 мая 2012 года.
- 19 <http://www.pmawca-agpaoc.org/news.php/14/nigeria-ports-authority-to-develop-lagos-bull-nose-area.html>, сайт посещался 29 мая 2012 года.
- 20 <http://www.pmaesa.org/information/news/news.htm?nid=55>, сайт посещался 29 мая 2012 года.
- 21 <http://www.pmaesa.org/information/news/news.htm?nid=54>, сайт посещался 29 мая 2012 года.
- 22 *WorldCargo News* (2012). Chinese aid for new port in Crimea. February, p. 4.
- 23 [http://www.ci-online.co.uk/default.asp?URL=news/showNews.asp?News\\_ID=32908](http://www.ci-online.co.uk/default.asp?URL=news/showNews.asp?News_ID=32908), сайт посещался 29 мая 2012 года.
- 24 *Containerisation International* (2012). Manchester Ship Canal service improved. 22 June.
- 25 *WorldCargo News* (2012). Long Beach builds for the future. February, p. 31.
- 26 [http://www.fairplay.co.uk/secure/display.aspx?path\\_info=/secure/display.aspx&articlename=dn0020120510000005](http://www.fairplay.co.uk/secure/display.aspx?path_info=/secure/display.aspx&articlename=dn0020120510000005), сайт посещался 10 мая 2012 года.
- 27 Через узловой порт проходят импортные и экспортные грузы (обычно национальные), перевозимые во внутренние районы страны или из них, в случае же транзитного порта имеются в виду аналогичные грузы, предназначенные для поставки в соседние страны или поступающие из них. В процессе перевалки груз остается на территории порта, и соответственно транспортной связи с внутренними районами страны не требуется.
- 28 См., например, Intriligator, MD (2003). *Globalization of the World Economy: Potential Benefits and Costs and a Net Assessment*. Milken Institute. January No. 33; Lee, J-W and Ju HP (2008). *Does Trade Integration Contribute to Peace?* ADB Working Paper Series on Regional Economic Integration No. 24. Asian Development Bank. December.
- 29 *Seatrade* (2011). The 'Valemax' Saga, No. 4, September, p. 5.
- 30 Судно "Регина Маерск" было переименовано в "Маерск Куре" в 2007 году, когда оно было продано и опять зафрахтовано компанией "Маерск лайн". Оно по-прежнему эксплуатируется на маршруте Восток–Запад между Китаем и Европой.
- 31 <http://www.portstrategy.com/features101/port-operations/cargo-handling/ship-to-shore-cranes/qsgc>, сайт посещался 30 мая 2012 года.
- 32 <http://www.worldcargonews.com/htm/n20120414.255863.htm>, сайт посещался 29 мая 2012 года.

- 33 [http://www.worldcargonews.com/secure/assets/nf20060905.596033\\_44fd399113039.pdf](http://www.worldcargonews.com/secure/assets/nf20060905.596033_44fd399113039.pdf), сайт посещался 30 мая 2012 года.
- 34 [http://www.porttechnology.org/blogs/wilhelmshaven\\_orders](http://www.porttechnology.org/blogs/wilhelmshaven_orders), сайт посещался 30 мая 2012 года; <http://www.portstrategy.com/features101/port-operations/cargo-handling/ship-to-shore-cranes/qsgc>, сайт посещался 30 мая 2012 года.
- 35 [http://www.porttechnology.org/technical\\_papers/the\\_new\\_panamax\\_and\\_jumbo\\_ships\\_are\\_coming](http://www.porttechnology.org/technical_papers/the_new_panamax_and_jumbo_ships_are_coming), сайт посещался 30 мая 2012 года.
- 36 Drewry (2011). Global Container Terminal Operators.
- 37 <http://www.zpmc.com/about.php?act=jtjs>, сайт посещался 29 мая 2012 года.
- 38 Амстердамский терминал "Серес Парагон" с врезанным причалом позволяет разгружать контейнеровоз с обеих сторон судна в отличие от традиционных причалов, где разгрузка идет только с одной стороны.
- 39 "ТТ клуб", в который входят около 400 портов и терминалов, является крупнейшим в мире страховщиком портов.
- 40 <http://www.portstrategy.com/features101/legal-and-insurance/drama-or-day-to-day>, сайт посещался 30 мая 2012 года.
- 41 [http://www.ttclub.com/fileadmin/uploads/tt-club/Publications\\_\\_\\_Resources/Annual\\_Reports/Recommended%20minimum%20safety%20specifications%20for%20quay%20cranes%2020110607.pdf](http://www.ttclub.com/fileadmin/uploads/tt-club/Publications___Resources/Annual_Reports/Recommended%20minimum%20safety%20specifications%20for%20quay%20cranes%2020110607.pdf), сайт посещался 30 мая 2012 года.
- 42 Крупнейший в мире балкер "Берге Шталь" дедвейтом 364 767 т ранее заходил в китайские порты, т.е. При принятии китайским правительством решения главной проблемой отнюдь не обязательно были физические размеры судна.
- 43 [http://www.chamber-of-shipping.com/index.php?option=com\\_content&task=blogsection&id=1&Itemid=59&limitstart=9](http://www.chamber-of-shipping.com/index.php?option=com_content&task=blogsection&id=1&Itemid=59&limitstart=9), сайт посещался 7 мая 2012 года.
- 44 <http://www.lloydslist.com/ll/sector/ports-and-logistics/article399410.ece>, сайт посещался 30 мая 2012 года.
- 45 <http://www.lloydslist.com/ll/sector/ports-and-logistics/article400912.ece>, сайт посещался 19 июня 2012 года.
- 46 Построенный в 1979 году крупнейший в мире ОКНТ "Морской гигант", который несколько раз менял имена и дедвейт которого после модернизации достиг 564 763 тонн, а грузопместимость – 4 240 865 баррелей или 674 243 676 литров, был отправлен на слом в 2010 году. В настоящее время самым крупным судном является построенный в 2002 году танкер класса Т1 дедвейтом 441 585 тонн и вместимостью 3 166 353 барреля или 503 409 900 литров. Танкер имеет следующие размеры: длина 380 м, ширина 68 м, осадка 24,5 м.
-



# 5

## ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ И ИЗМЕНЕНИЯ В ОБЛАСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ

*В настоящей главе представлена информация о правовых вопросах и последних изменениях в области регулирования в сфере транспорта и упрощения процедур торговли наряду с информацией о состоянии дел в связи с некоторыми основными конвенциями, касающимися морских перевозок. К числу важных вопросов относятся недавнее принятие поправок к Протоколу 1996 года к Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года (Протоколу ОМТ 1996 года), а также целый ряд изменений в области регулирования, касающихся обеспечения безопасности морских перевозок и цепей поставок товаров, безопасности на море и природоохранных вопросов.*

*В числе мер в области регулирования следует упомянуть комплекс технических и эксплуатационных мер по повышению энергоэффективности и сокращению выбросов парниковых газов (ПГ) от международного судоходства, который был принят под эгидой Международной морской организации (ИМО) в июле 2011 года и, как ожидается, вступит в силу 1 января 2013 года. Кроме того, в ИМО в марте 2012 года в интересах содействия осуществлению этих новых обязательных мер было принято четыре руководства. Продолжалось обсуждение вопроса о возможном принятии рыночных мер в целях сокращения выбросов ПГ от международного судоходства, и здесь по-прежнему отмечаются разногласия. В отношении ответственности и компенсации в связи с загрязнением нефтью с судов в новом докладе ЮНКТАД проводится обзор международных правовых рамок, а также содержится ряд рекомендаций в отношении разработки политики на уровне стран.*

*В рамках Всемирной торговой организации (ВТО) продолжались переговоры по заключению будущего соглашения об упрощении процедур торговли. По мере продвижения работы по согласованию проекта переговорного текста высказывается мысль, что это соглашение, возможно, будет заключено раньше договоренностей в других областях переговоров Дохинского раунда развития.*

## **А. ВАЖНОЕ ИЗМЕНЕНИЕ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА**

### **Принятие поправок к Протоколу 1996 года к Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям**

Национальное законодательство и международно-правовые документы могут наделять судовладельцев и другие стороны, связанные с эксплуатацией того или иного судна, правом ограничивать свою ответственность в отношении определенных требований, независимо от оснований такой ответственности. В соответствии с этими так называемыми режимами глобальных ограничений пределы ответственности рассчитываются исходя из стоимости судна или стоимости, подсчитанной на основе размера судна и, в частности, его тоннажа<sup>1</sup>. Наиболее важными режимами глобальных ограничений являются Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года (Конвенция ОМТ 1976 года)<sup>2</sup> и Конвенция ОМТ 1976 года, измененная Протоколом к ней 1996 года<sup>3</sup> (далее – Протокол ОМТ 1996 года).

И в Конвенции ОМТ 1976 года, и в Протоколе ОМТ 1996 года установлены конкретные пределы ответственности по двум категориям требований в отношении судовладельцев (и некоторых других лиц)<sup>4</sup>, а именно требований, связанных со смертью или телесным повреждением, и требований, связанных с имущественным ущербом, которые определяются дополнительно<sup>5</sup>. В каждом случае судовладелец вправе ограничить свою ответственность за исключением определенных случаев умышленного нарушения<sup>6</sup>. Хотя в обоих случаях концепции ограничения совпадают, в рамках упомянутых двух режимов имеются серьезные различия. В частности, фактические суммы предельных

ограничений ответственности выше в соответствии с Протоколом ОМТ 1996 года.

Важным событием для участников международной торговли стало принятие в ИМО в апреле 2012 года поправок, в соответствии с которыми были увеличены пределы компенсации, предусмотренные Протоколом ОМТ 1996 года<sup>7</sup>. В свете произошедших инцидентов, а также с учетом инфляции было сочтено, что суммы в пределах, оговоренных в Протоколе 1996 года, недостаточно для покрытия требований, особенно требований, связанных с разливом бункерного топлива. Ожидается, что новые пределы компенсации, отражающие увеличение предыдущих уровней на 51%, в соответствии с процедурой молчаливого принятия вступят в силу для договаривающихся сторон Протокола ОМТ 1996 года 19 апреля 2015 года, т.е. через 36 месяцев с даты принятия<sup>8</sup>. В общих чертах эти поправки можно обобщить следующим образом: в случае требований, связанных со смертью или телесным повреждением, для судов вместимостью не более 2 000 т предел ответственности составляет 3,02 млн. специальных прав заимствования (СПЗ) (повышение с 2 млн. СПЗ)<sup>9</sup>. Для более крупных судов при расчете предела ответственности начисляются следующие дополнительные суммы:

- на каждую тонну от 2 001 до 30 000 т – 1 208 СПЗ (повышение с 800 СПЗ);
- на каждую тонну от 30 001 до 70 000 т – 906 СПЗ (повышение с 600 СПЗ);
- на каждую тонну сверх 70 000 т – 604 СПЗ (повышение с 400 СПЗ)<sup>10</sup>.

Предел ответственности в случае имущественных требований для судов вместимостью не более 2 000 т составляет 1,51 млн. СПЗ (повышение с 1 млн. СПЗ)<sup>11</sup>. В случае более крупных судов при исчислении предела ответственности начисляются следующие дополнительные суммы:

- на каждую тонну от 2 001 до 30 000 т – 604 СПЗ (повышение с 400 СПЗ);

- на каждую тонну от 30 001 до 70 000 т – 453 СПЗ (повышение с 300 СПЗ);
- на каждую тонну сверх 70 000 т – 302 СПЗ (повышение с 200 СПЗ)<sup>12</sup>.

Принятие повышенных пределов ответственности позволило усилить систему защиты прав лиц, предъявляющих морские требования. Следует, однако, отметить, что эти поправки касаются ограничения ответственности только в соответствии с Протоколом ОМТ 1996 года<sup>13</sup>. Хотя Протокол ОМТ 1996 года принят многими государствами, некоторые страны по-прежнему являются членами Конвенции ОМТ 1976 года без внесенных изменений или более ранней Международной конвенции относительно ограничения ответственности владельцев морских судов 1957 года<sup>14</sup>. Несколько государств в настоящее время по-прежнему участвуют в первой международной конвенции в этой области, а именно в Международной конвенции об унификации некоторых правил, относящихся к ограничению ответственности собственников морских судов 1924 года. Хотя каждая из этих конвенций касается ограничения ответственности по морским требованиям, между ними есть существенные различия. Имеется значительная разница в пределах ответственности, и самые крупные суммы, т.е. самые благоприятные условия для лиц, предъявляющих такие требования, предусмотрены в соответствии с Протоколом ОМТ 1996 года<sup>15</sup>. С учетом самых последних внесенных поправок директивные органы государств, еще не являющихся Договаривающимися сторонами Протокола ОМТ 1996 года, возможно, сочтут целесообразным вернуться к рассмотрению вопроса о преимуществах присоединения.

## **В. ИЗМЕНЕНИЯ В ОБЛАСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ СОКРАЩЕНИЯ ВЫБРОСОВ ПАРНИКОВЫХ ГАЗОВ С СУДОВ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ, И ДРУГИЕ ПРИРОДООХРАННЫЕ ВОПРОСЫ**

### **1. Сокращение выбросов парниковых газов с судов, осуществляющих международные перевозки**

На протяжении ряда лет вопросы разработки режима регулирования для контроля и сокращения выбросов ПГ с судов занимают главное место в основной повестке дня обсуждений в Комитете ИМО по защите морской среды<sup>16</sup>. Главное внимание в ходе этих обсуждений уделяется техническим и эксплуатационным мерам, которые согласно данным исследования ИМО, опубликованного в 2009 году<sup>17</sup>, потенциально позволяют существенно сократить выбросы ПГ от международного судоходства<sup>18</sup>, а также более противоречивому вопросу потенциального введения рыночных мер (РМ)<sup>19</sup>.

В следующих разделах проводится обзор последних изменений на уровне ИМО в этой области. В этой связи следует также отметить вышедшее под редакцией ЮНКТАД в мае 2012 года издание "Морские перевозки и проблемы изменения климата", в котором подробно анализируется целый ряд потенциальных последствий изменения климата для этого ключевого сектора мировой торговли<sup>20</sup>.

#### **а) Принятие новых правил в отношении энергоэффективности судов и руководств по их осуществлению**

Одним из важнейших новых моментов деятельности под эгидой ИМО является завершение разработки и принятие обязательных мер регулирования для контроля выбросов ПГ. На шестьдесят второй

сессии Комитета по защите морской среды, проходившей 11–15 июля 2011 года, был принят комплекс технических и эксплуатационных мер<sup>21</sup> в целях повышения энергоэффективности судов и сокращения выбросов ПГ от международного судоходства. Пакет этих мер, принятый не консенсусом, а поименным голосованием, был дополнительно включен путем принятия поправки к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года (МАРПОЛ), приложение VI<sup>22</sup> "Правила предотвращения воздушной среды с судов", в качестве новой главы (главы 4), озаглавленной "Правила энергоэффективности для судов". Эти поправки, как ожидается, вступят в силу 1 января 2013 года<sup>23</sup>.

Затем на шестьдесят третьей сессии КЗМС, проходившей с 27 февраля по 2 марта 2012 года, было принято четыре комплекта руководств<sup>24</sup>, призванных содействовать единообразному осуществлению этих обязательных правил. На той же сессии было продолжено обсуждение предлагаемых рыночных мер, которые должны были бы дополнить уже принятые технические и эксплуатационные меры.

### ***Правила энергоэффективности для судов***

В соответствии с этими правилами конструктивный коэффициент энергоэффективности (ККЭЭ) становится обязательным для новых судов, а план управления энергоэффективностью судна (ПУЭС) – для всех судов<sup>25</sup>. ККЭЭ устанавливает минимальный норматив энергоэффективности (количество выбросов CO<sub>2</sub> на одну тоннажемиллю) для новых судов в зависимости от их типа и размеров. Этот требуемый уровень будет снижаться каждые пять лет, и суда должны повышать свою эффективность на основе технического улучшения элементов конструкции и компонентов, от которых зависит эффективность использования топлива. Темпы снижения определены до 2025 года, к которому при средней эффективности судов постройки 1999–2009 годов предусмотрено снижение на 30%. ККЭЭ представляет собой механизм, в основе которого лежат результаты деятельности, и при достижении требуемого

уровня энергоэффективности предприятия отрасли вправе использовать наиболее эффективные по затратам технологии, обеспечивающие соблюдение судами соответствующих руководств. Действующий в настоящее время ККЭЭ будет охватывать около 70% выбросов с новых нефтяных танкеров, газовозов, балкеров, судов для генеральных грузов, рефрижераторных судов и контейнеровозов, а также комбинированных судов, предназначенных для перевозки как жидких наливных, так и сухих навалочных грузов<sup>26</sup>.

Кроме того, в соответствии с упомянутыми правилами с 1 января 2013 года суда обязаны иметь ПУЭС. ПУЭС разработан в качестве практического инструмента, помогающего судовладельцам осуществлять экологический менеджмент, повышать и отслеживать динамику эффективности конкретных судов и всего флота. В нем создается механизм для повышения энергоэффективности судов операторами на основе использования в качестве инструмента мониторинга эксплуатационного коэффициента энергоэффективности (ЭКЭЭ)<sup>27</sup>. Для судов, подпадающих под действие этих правил, правительства соответствующих стран будут выдавать международные сертификаты энергоэффективности (МСЭЭ)<sup>28</sup>.

С 1 января 2013 года новые правила применяются ко всем судам валовой вместимостью 400 и более тонн. Однако администрация может освободить такие суда от выполнения требований в отношении ККЭЭ. Согласно принятым правилам это изъятие не применяется к судам валовой вместимостью 400 и более тонн:

«1. контракт на постройку которых заключен 1 января 2017 года или после этой даты; 2. При отсутствии контракта на постройку, киль которых заложен или которые находятся в подобной стадии постройки 1 июля 2017 года или после этой даты; 3. поставка которых осуществляется 1 июля 2019 года или после этой даты; или 4. в случаях значительного переоборудования нового или существующего судна ... 1 января 2017 года или после этой даты»<sup>29</sup>.

Требуемый ККЭЭ и достижимый ККЭЭ вычисляются:

«1. для каждого нового судна; 2. для нового судна, подвергшегося значительному переоборудованию; и 3. для каждого нового или существующего судна, подвергшегося значительному оборудованию, которое является настолько масштабным, что администрация рассматривает его в качестве вновь построенного судна...»

Кроме того:

«достижимый ККЭЭ является конкретным для каждого судна и указывает предполагаемые эксплуатационные характеристики судна с точки зрения энергоэффективности, а также сопровождается технической документацией по ККЭЭ, в которой содержится информация, необходимая для вычисления достижимого ККЭЭ, и в которой указан процесс вычисления»<sup>30</sup>.

Расчет производится с учетом разработанных ИМО руководств.

#### ***Руководства по осуществлению мер по повышению энергоэффективности***

КЗМС на своей шестьдесят третьей сессии, проходившей с 27 февраля по 2 марта 2012 года, принял четыре комплекта руководств, призванных облегчить процесс осуществления обязательных правил в отношении энергоэффективности судов, содержащихся в приложении VI к Конвенции МАРПОЛ<sup>31</sup>. Эти руководства перечислены ниже:

- *Руководство 2012 года по методу вычисления достижимого конструктивного коэффициента энергоэффективности (ККЭЭ) для новых судов;*
- *Руководство 2012 года по разработке плана управления энергоэффективностью судна (ПУЭС);*
- *Руководство 2012 года по освидетельствованию и выдаче свидетельств в отношении конструктивного коэффициента энергоэффективности (ККЭЭ);*

- *Руководство по расчету базовых линий для использования с конструктивным коэффициентом энергоэффективности (ККЭЭ)*<sup>32</sup>.

Администрациям было предложено учитывать эти руководства при разработке и введении национального законодательства, которое придаст силу положениям, изложенным в соответствующих правилах приложения VI к Конвенции МАРПОЛ, с внесенными поправками, а также довести ПУЭС до сведения капитанов, моряков, судовладельцев, операторов судов и любых других заинтересованных групп.

Руководства 2012 года снимают некоторые опасения в отношении надежности ККЭЭ, которые озвучивались как в ходе обсуждений между государствами в рамках ИМО<sup>33</sup>, так и в отрасли морского судоходства<sup>34</sup>. Главное опасение в этой связи заключалось в том, что, хотя значения, получаемые по формуле ККЭЭ, легко достижимы при использовании судами меньших и менее мощных двигателей, это в принципе опасно, поскольку в этом случае у них нет достаточного резерва мощности для действий в чрезвычайных ситуациях, например в экстремальных погодных условиях или при осуществлении в случае необходимости особого маневрирования в портах. В Руководстве 2012 года по методу вычисления достижимого ККЭЭ для новых судов содержится положение, позволяющее строить суда с двигателем любой мощности по усмотрению судовладельца, если мощность силовой установки ограничивается до мощности на валу, позволяющей получить требуемое значение ККЭЭ. В экстремальной ситуации ограничительное устройство может быть отключено или заблокировано для повышения мощности<sup>35</sup>.

Помимо этого, был согласован обновленный план работы<sup>36</sup> для составления дальнейших руководств и рамочных показателей энергоэффективности для судов, не охваченных действующими требованиями относительно ККЭЭ. Согласно этому плану работы окончательные варианты этих руководств должны быть подготовлены к концу шестьдесят пятой сессии КЗМС, которая состоится в 2013 году.

**Проект резолюции КЗМС о содействии техническому сотрудничеству и передаче технологии, относящихся к повышению энергоэффективности судов**

В главе 4 приложения VI к Конвенции МАРПОЛ содержится еще одно новое правило, озаглавленное "Содействие техническому сотрудничеству и передаче технологии, относящихся к повышению энергоэффективности судов". Согласно этому правилу администрация в сотрудничестве с ИМО и другими международными органами обязана оказывать содействие и поддержку непосредственно или через ИМО государствам, особенно развивающимся государствам, которые обращаются с просьбой об оказании технической помощи. Кроме того, в соответствии с этим правилом администрации Сторон должны осуществлять между собой активное сотрудничество и с учетом своих национальных законов, правил и политики содействовать "разработке и передаче технологии, а также обмену информацией с государствами, которые обращаются с просьбой об оказании технической помощи, в частности развивающимися государствами, в отношении осуществления мер по выполнению требований главы 4 [приложения VI к Конвенции МАРПОЛ]"<sup>37</sup>.

В связи с осуществлением этого правила и других мер по повышению энергоэффективности в ходе шестидесятой третьей сессии КЗМС обсуждался проект резолюции, озаглавленной "Содействие техническому сотрудничеству и передаче технологии, относящихся к повышению энергоэффективности судов"<sup>38</sup>. В ходе сессии группе государств-членов был представлен неофициальный документ с замечаниями и дополнительными поправками к проекту резолюции, касающейся:

«методологии оценки осуществления, необходимой финансовой поддержки, поддержки в области технологии и создания потенциала в развивающихся странах со стороны развитых стран, учитывая принципы общей, но дифференцированной ответственности и имеющихся возможностей согласно РКИКООН [Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об

изменении климата] и Киотскому протоколу к ней»<sup>39</sup>.

Для составления окончательного варианта проекта резолюции была учреждена рабочая группа, которая, однако, не смогла прийти к консенсусу по ряду предложений. Работа по этому проекту резолюции будет продолжена в ходе шестидесятой четвертой сессии КЗМС, которая состоится 1–5 октября 2012 года.

В ходе шестидесятой третьей сессии КЗМС были рассмотрены еще три группы вопросов, касающихся ПГ, а именно применение ККЭЭ к существующим судам, неопределенность данных о выбросах и эксплуатационный стандарт измерения расхода топлива. Проанализировав мнения, высказанные представителями отрасли и поддержанные большим числом сторон, Комитет подтвердил, что ККЭЭ разработан в качестве средства регулирования только для новых судов и что в качестве конструктивного коэффициента неуместно распространять его применение на существующий флот<sup>40</sup>. КЗМС принял к сведению обеспокоенность по поводу того, что эффект сокращения в связи с ККЭЭ и ПОУС, возможно, переоценен, и отметил, что существует неопределенность в оценках и прогнозах выбросов с международного судоходства<sup>41</sup>. Комитет постановил, что следует провести дополнительную работу "для предоставления Комитету достоверной и свежей информации, на которой можно основывать его решения, и предложил секретариату рассмотреть возможности и сделать сообщения на будущих сессиях"<sup>42</sup>. Комитет также постановил, что разработка эксплуатационного стандарта ИМО по измерению расхода топлива для судов могла бы позволить создать полезный механизм и что следует рассмотреть этот вопрос дополнительно.

**b) Рыночные меры и связанные с этим вопросы**

Комплекс технических и эксплуатационных мер по повышению энергоэффективности судов уже принят, однако вопрос о возможном введении рыночных мер для сокращения выбросов ПГ от сектора международного судоходства все еще остается в стадии обсуждения и между

его участниками по-прежнему сохраняются острые разногласия<sup>43</sup>. Как сообщалось в *Обзоре морского транспорта, 2011 год*, вопрос о дальнейших путях разработки рыночных мер подробно обсуждался на шестьдесят первой сессии КЗМС<sup>44</sup>. Диапазон предложенных рыночных мер простирается от введения сбора или налога на все выбросы CO<sub>2</sub> со всех судов или только с судов, не удовлетворяющих требованиям ККЭЭ, до программ торговли разрешениями на выбросы и схем, в основу которых положена фактическая эффективность судна как по конструкционным (ККЭЭ), так и эксплуатационным (ЭКЭЭ) параметрам<sup>45</sup>. Затем 28 марта – 1 апреля 2011 года состоялось третье межсессионное заседание Рабочей группы по выбросам ПГ с судов (РГПГ-3), которое было посвящено дальнейшей проработке вопроса о рыночных мерах<sup>46</sup>. Из-за нехватки времени КЗМС не смог рассмотреть вопрос о рыночных мерах в ходе своей шестьдесят второй сессии, состоявшейся 11–15 июля 2011 года, и постановил отложить рассмотрение соответствующих материалов до шестьдесят третьей сессии.

На своей шестьдесят третьей сессии КЗМС продолжил обсуждение предлагаемых рыночных мер, которые должны были бы дополнить уже принятые технические и эксплуатационные меры. Было решено, что следует сосредоточить внимание на более всеобъемлющей оценке воздействия возможных последствий введения какой-либо рыночной меры для международного судоходства в рамках ИМО. В ходе обсуждения вопроса о рыночных мерах затрагивался целый ряд различных тем, которые вкратце излагаются ниже.

Участники шестьдесят третьей сессии КЗМС приняли доклад РГПГ-3 "Сокращение выбросов ПГ с судов"<sup>47</sup> и в этой связи отметили, что третье межсессионное заседание выполнило в возможной степени круг ведения, порученный ему Комитетом, и, исходя из механизма сокращения выбросов, применяемого в предложениях о введении рыночных мер, распределили такие предложения на две группы: 1) предложения в рамках сектора и 2) предложения, касающиеся самого сектора и выходящие за его пределы<sup>48</sup>.

В частности, КЗМС отметил также:

- что имеется два мнения относительно того, явно продемонстрирована ли настоятельная "необходимость и цель какой-либо РМ" для международного судоходства, и постановил вернуться к рассмотрению этого вопроса в надлежащее время;
- обсуждение "связи с соответствующими конвенциями и нормами" и постановил дополнительно рассмотреть этот вопрос, частично – на основе документа одной из делегаций;
- обсуждение "сильных и слабых сторон" и того, что в отношении предложений о РМ, указанных в каждой группе, инициаторы установили и перечислили сильные и слабые стороны<sup>49</sup> и что другие делегации, которые не являются инициаторами РМ, установили дополнительные слабые стороны всех предложений о РМ<sup>50</sup>;
- что межсессионное заседание признало полученные данные и выводы исследования, подготовленного Группой экспертов по анализу осуществимости и оценке воздействия возможных рыночных мер (ГЭРМ)<sup>51</sup>, включая ее указание на то, что возникнет необходимость в дополнительном исследовании как "прямого, так и косвенного воздействия на развивающиеся страны" вследствие введения и невведения РМ для международного судоходства в рамках ИМО;
- что следует дополнительно рассмотреть два представленных делегациями документа<sup>52</sup> или соответствующие их части на текущей сессии.

Участники продолжают обсуждение о дальнейшей оценке воздействия предлагаемых РМ на международные морские перевозки. В рамках этого обсуждения были рассмотрены два документа, подготовленные Председателем. В первом из них<sup>53</sup> изложены предложения в отношении анализа воздействия для определения возможных последствий введения РМ в секторе международных морских перевозок, включая метод и критерии такого анализа. Во втором документе<sup>54</sup> содержится предлагаемый проект круга ведения руководящего комитета

для оценки последствий предложений о введении РМ, которые следует создать для наблюдения за оценкой и оказания помощи и содействия секретариату ИМО. КЗМС также отметил, что исследование осуществимости, предусмотренное планом работы по дальнейшему рассмотрению РМ, успешно выполнено Группой экспертов по исследованию осуществимости и оценке воздействия возможных рыночных мер (ГЭРМ), которая сделала вывод, что все рассматриваемые предложения о РМ могут быть осуществлены, несмотря на проблемы, связанные с введением новых мер<sup>55</sup>.

В порядке иллюстрации противоречивого характера проблем, связанных с введением РМ, в первую очередь с точки зрения некоторых развивающихся стран, особенно показательны описанные ниже два документа, представленные делегациями стран.

В документе, представленном Индией, содержатся выводы исследования воздействия РМ на сектор судоходства и торговлю страны<sup>56</sup>. По данным этого исследования, введение РМ отрицательно сказалось бы на динамике торговли и темпах экономического роста Индии и несоизмеримо тяжелым бременем легло бы на индийских потребителей. Кроме того, оно могло бы повлечь "пагубные последствия для окружающей среды, поскольку потребители угля в Индии могут перейти на низкокачественный индийский уголь"<sup>57</sup>. Исходя из результатов проведенного исследования, Индия вновь высказала свою обеспокоенность по поводу экономических последствий рыночных мер для потребителей в развивающихся странах, чей вклад в величину выбросов ПГ в расчете на душу населения минимален.

В другом документе, представленном Китаем<sup>58</sup>, подчеркивалась необходимость проведения дальнейшей оценки последствий, возникающих для развивающихся стран, и предложен перечень пересмотренных критериев, которые должны приниматься во внимание при проведении оценки. Были предложены следующие девять критериев:

- i) «экологическая эффективность» предлагаемых рыночных мер, в частности с точки зрения ограничения выбросов ПГ в секторе международных морских перевозок;
- ii) «эффективность по затратам» предлагаемых рыночных мер и прямые и косвенные социально-экономические последствия для торговли, потребителей и отраслей промышленности в развивающихся странах, в частности в наименее развитых странах (НРС) и малых островных развивающихся государствах (МОРАГ);
- iii) «потенциал предлагаемых рыночных мер как источника стимулов для технологических реформ и инноваций»;
- iv) «экономическая, техническая и эксплуатационная осуществимость» предлагаемых рыночных мер;
- v) «потенциальное бремя дополнительных финансовых, кадровых и технических потребностей», ложащееся на судостроительную промышленность и морской сектор развивающихся стран в связи с введением и обеспечением соблюдения предлагаемых рыночных мер, и «необходимость финансовой поддержки, передачи технологии и укрепление потенциала»;
- vi) «соответствие предлагаемых рыночных мер другим имеющим к этому отношение конвенциям», таким как РКИКООН, Киотский протокол и правила Всемирной торговой организации (ВТО), особенно принципу общей, но дифференцированной ответственности, а также его совместимости с обычным международным правом согласно КМПООН [Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву]»;
- vii) при наличии потенциальных возможностей мобилизации средств – «издержки и выгоды для развивающихся стран»;
- viii) «потенциальное дополнительное административное бремя» и правовые

аспекты деятельности администрации стран в связи с введением и осуществлением на практике предлагаемых рыночных мер;

- ix) «совместимость предлагаемых рыночных мер с существующими правоприменительными и контрольными положениями» в пределах юридических рамок МО.

Путем консенсуса было принято решение о необходимости постоянной оценки воздействия с сосредоточением внимания на возможных последствиях для потребителей и отраслей промышленности в развивающихся странах. Несмотря на усилия, приложенные для составления проекта круга ведения для дальнейшей оценки воздействия предлагаемых рыночных мер, включая методологию и критерии оценки, по-прежнему не решен ряд вопросов. Один из них касается методологии оценки воздействия, т.е. должна ли такая оценка выполняться группой экспертов или уполномоченными научно-исследовательскими институтами. Еще один вопрос касается сферы оценки воздействия. Было принято решение дополнительно рассмотреть круг ведения на следующей сессии КЗМС.

В рамках обсуждения вопроса о рассмотрении и возможном объединении предложений о рыночных мерах был рассмотрен целый ряд документов, представленных делегациями<sup>59</sup>. Было решено, что объектом оценки воздействия станут предложения о РМ, изложенные в докладе РГПГ-3<sup>60</sup>. В отношении объединения предложений было, в частности, отмечено, что:

- "ряд делегаций сочли целесообразным выполнить анализ сокращенного числа предложений о РМ, признав также, что при этом может быть потеряна важная информация, которую можно было бы использовать на более позднем этапе, когда будет достаточно разработана окончательная РМ, поскольку выработанная в результате РМ может быть сочетанием элементов различных РМ или определенным компромиссным решением, а не любым из предложений в их первоначальной форме"<sup>61</sup>;

- "некоторые делегации возразили против дальнейшего рассмотрения РМ, заявив, что ИМО должна сосредоточить внимание только на технических и эксплуатационных мерах"<sup>62</sup>;
- большое число делегаций еще не готово выбрать предложение о возможной РМ в настоящее время; наличие или отсутствие проекта, связанного с предложениями юридического текста, не связано непосредственно со степенью проработанности предложений и не должно использоваться в качестве основания для выбора<sup>63</sup>.

В ходе сессии ни одно из предложений исключено не было. Следует продолжить проработку всех предложений, завершив ее своевременно к шестидесяти четвертой сессии Комитета, в ходе которой Комитет планирует дополнительно рассмотреть их, чтобы определить, могут ли они быть проанализированы по всем критериям.

Был рассмотрен вопрос о финансировании деятельности, связанной с климатом, и о возможном использовании доходов от РМ, в том числе в комплексе с более масштабными усилиями международного сообщества по мобилизации средств в связи с изменением климата для их использования в развивающихся странах<sup>64</sup>. И в данном случае, как показывает резюме обсуждений, содержащееся в докладе о работе сессии, данный вопрос относится к числу тех, по которым консенсус пока не достигнут. Комитет, в частности, отметил, что:

- "были выражены различные мнения об использовании доходов и связи между какой-либо РМ ИМО и финансированием деятельности, связанной с климатом, причем ряд делегаций выступили за использование доходов в качестве средства согласования (сближения) принципа ОНДО и принципов ИМО<sup>65</sup>, в то время как другие делегации возразили против этого, если это будет применяться повсеместно ко всем судам, и высказались в пользу подхода, который обеспечит, чтобы на развивающиеся страны не возлагалось бремя"<sup>66</sup>;
- "большое число делегаций выразило мнение о том, что большую часть доходов,

**Таблица 5.1. Схематический обзор положений о сбросе мусора в море, предусмотренных в пересмотренном Приложении V к Конвенции МАРПОЛ (резолюция МЕРС.201(62)), которое вступит в силу 1 января 2013 года (в отношении более подробных указаний, касающихся соответствующих требований по вопросу о выбросах, см. текст Приложения V к Конвенции МАРПОЛ или Руководство 2012 года об осуществлении Приложения V к Конвенции МАРПОЛ)**

<i>Тип мусора</i>	<i>Суда за пределами особых районов</i>	<i>Суда в пределах особых районов</i>	<i>Морские платформы (расположенные более чем в 12 морских милях от берега) и все суда в пределах 500 м от них</i>
<b>Измельченные или размолотые пищевые отходы</b>	<b>Сброс разрешается</b> ≥ 3 морских миль от ближайшего берега, в пути и как можно дальше	<b>Сброс разрешается</b> ≥ 12 морских миль от ближайшего берега, в пути и как можно дальше	<b>Сброс разрешается</b>
<b>Неизмельченные или неразмолотые пищевые отходы</b>	<b>Сброс разрешается</b> ≥ 12 морских миль от ближайшего берега, в пути и как можно дальше	<b>Сброс запрещается</b>	<b>Сброс запрещается</b>
<b>Остатки груза<sup>1</sup>, не содержащиеся в промывочной воде</b>		<b>Сброс запрещается</b>	<b>Сброс запрещается</b>
<b>Остатки груза<sup>1</sup>, содержащиеся в промывочной воде</b>	<b>Сброс разрешается</b> ≥ 12 морских миль от ближайшего берега, в пути и как можно дальше	<b>Сброс разрешается</b> ≥ 12 морских миль от ближайшего берега, в пути, как можно дальше и при соблюдении двух дополнительных условий <sup>2</sup>	<b>Сброс запрещается</b>
<b>Моющие средства и присадки<sup>1</sup>, содержащиеся в промывочной воде грузовых трюмов</b>	<b>Сброс разрешается</b>	<b>Сброс разрешается</b> ≥ 12 морских миль от ближайшего берега, в пути, как можно дальше и при соблюдении двух дополнительных условий <sup>2</sup>	<b>Сброс запрещается</b>
<b>Моющие средства и присадки<sup>1</sup>, содержащиеся в промывочной воде палуб и внешних поверхностей</b>		<b>Сброс разрешается</b>	<b>Сброс запрещается</b>
<b>Туши животных, перевозившихся на борту в виде груза и умерших во время рейса</b>	<b>Сброс разрешается как можно дальше от ближайшего берега и в пути</b>	<b>Сброс запрещается</b>	<b>Сброс запрещается</b>
<b>Весь остальной мусор, включая пластмассу, синтетические тросы, орудия лова, пластмассовые мешки для мусора, золу из инсинераторов, шлак, кулинарный жир, плавучие сепарационные и подстилочные, обшивочные и упаковочные материалы, бумагу, ветошь, стекло, металл, бутылки, черепки и подобные отходы</b>	<b>Сброс запрещается</b>	<b>Сброс запрещается</b>	<b>Сброс запрещается</b>
<b>Смешанный мусор</b>	Если мусор засорен или заражен другими веществами, сброс которых запрещается или подпадает под другие требования, то применяются более строгие требования.		

Источник: www.imo.org.

<sup>1</sup> Эти вещества не должны причинять вред морской среде.

<sup>2</sup> Согласно правилу 6.1.2 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ сброс разрешается только в том случае, если: а) и порт отхода, и следующий порт назначения расположены в том же самом особом районе и судно при переходе из одного порта в другой не будет выходить за пределы особого района (правило 6.1.2.2); и б) если в этих портах нет достаточных приемных сооружений (правило 6.1.2.3).

полученных в результате любой РМ, следует использовать для финансирования деятельности, связанной с климатом, в развивающихся странах"<sup>67</sup>;

- "ряд делегаций выразили мнение о том, что любая РМ для международного судоходства в рамках ИМО не должна использоваться в качестве источника общего финансирования деятельности, связанной с климатом, в контексте Зеленого климатического фонда, в рамках которого финансирование должно обеспечиваться развитыми странами"<sup>68</sup>;
- "ряд делегаций заявили, что механизм скидок<sup>69</sup>, – призванный устранить противоречия между различными принципами конвенций по вопросам морских перевозок и изменения климата, – "является новаторским и конструктивным предложением, которое учитывает принцип ОНДО, и его следует далее проанализировать и рассмотреть"<sup>70</sup>.

Комитет также отметил:

- i) работу, ведущуюся в рамках РКИКООН по финансированию деятельности, связанной с климатом;
- ii) *Доклад учрежденной Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций Консультативной группы высокого уровня по вопросам финансирования деятельности в связи с изменением климата* (КГФ)<sup>71</sup>;
- iii) представленный Всемирным банком и Международным валютным фондом доклад Группы 20 о мобилизации источников финансирования для Зеленого климатического фонда<sup>72</sup>, в котором международное судоходство указано в качестве одного из возможных источников финансирования.

Уместно также отметить, что, по мнению представителей сектора международного судоходства, – отдающих в связи с потенциальным введением рыночных мер предпочтение топливному сбору, а не системе торговли разрешениями на выбросы, – потенциальные доходы должны, в частности,

использоваться на цели адаптации портов в развивающихся странах с учетом последствий изменения климата<sup>73</sup>.

В отношении связи РМ с правилами ВТО было еще раз отмечено, что большое число делегаций, участвовавших в работе РГПГ-3, пришло к выводу об отсутствии несовместимости между возможной РМ для международного судоходства в рамках ИМО и правилами ВТО. Вместе с тем также была высказана точка зрения, согласно которой к выступлению ВТО по данному вопросу на заседании РГПГ<sup>74</sup> следует относиться с осторожностью, поскольку в нем выражена позиция секретариата ВТО, и некоторые делегации по-прежнему обеспокоены несогласованностью между РМ и правилами ВТО<sup>75</sup>. КЗМС постановил продолжить обсуждение этого вопроса на своей шестидесяти четвертой сессии и предложил представить дополнительные документы и материалы.

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

При рассмотрении вопросов, касающихся РКИКООН, Комитет отметил, что на Конференции Организации Объединенных Наций по изменению климата, состоявшейся в Дурбане 28 ноября – 11 декабря 2011 года, был принят ряд решений и заключительных выводов<sup>76</sup>, которые, в частности, касаются контроля выбросов ПГ с международного транспорта<sup>77</sup>, ИМО как хранителя Лондонской конвенции и Лондонского протокола<sup>78</sup> и следующей ежегодной Конференции по изменению климата, которую планируется провести 26 ноября – 7 декабря 2012 года в Дохе, Катар<sup>79</sup>. КЗМС предложил секретариату ИМО "продолжить прочно установившееся сотрудничество с секретариатом РКИКООН, присутствовать на соответствующих заседаниях в рамках РКИКООН, включая заседания, касающиеся выявления возможных источников финансирования для Зеленого климатического фонда, и доводить итоги работы ИМО до сведения соответствующих органов и заседаний в рамках РКИКООН"<sup>80</sup>.

## 2. Загрязнение с судов и охрана окружающей среды

### а) Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию

В соответствии со своим мандатом, определенным в Акрском соглашении<sup>81</sup> и итоговых документах, принятых на тринадцатой сессии Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД XIII), состоявшейся 21–26 апреля 2012 года в Дохе, Катар, ЮНКТАД в рамках своей работы в области перевозок опубликовала недавно аналитический доклад, посвященный вопросам загрязнения нефтью с судов. Доклад "Ответственность и компенсация и загрязнение нефтью с судов: обзор международно-правовых положений об ущербе от загрязнения нефтью с танкеров"<sup>82</sup> призван помочь директивным органам, в частности в развивающихся странах, ориентироваться в сложном комплексе международных правовых норм и оценивать преимущества присоединения к соответствующим международно-правовым актам.

Для справки следует отметить, что примерно половина всей добываемой в мире сырой нефти перевозится морем. В значительной мере эти перевозки осуществляются в относительной близости от побережья многих стран, и в некоторых случаях маршруты проходят через сложные районы или тесные проходы, например узкие проливы или каналы. Вместе с тем неуклонное увеличение размеров и провозной способности судов, которыми осуществляется перевозка грузов разных видов, означает, что по океанским маршрутам и вдоль побережья перемещаются крупные количества тяжелого бункерного топлива. Несмотря на уменьшение числа и масштабов крупных аварий, повлекших загрязнение нефтью, риск загрязнения нефтью с судов в принципе остается существенной экономической угрозой для прибрежных государств, в частности развивающихся стран и МОРАГ, экономика которых сильно зависит от доходов от рыбного промысла и туризма.

Международно-правовые рамки по вопросам загрязнения нефтью с танкеров весьма

подробно проработаны и предусматривают выплату существенной компенсации убытков, понесенных в результате аварий, повлекших загрязнение нефтью. Соответствующие правовые документы, в комплексе известные под названием режима Конвенции о гражданской ответственности – Международного фонда компенсации ущерба от загрязнения нефтью<sup>83</sup>, пользуются большой поддержкой, и вместе с тем значительное число прибрежных государств, в том числе развивающихся стран, для которых существует потенциальный риск загрязнения нефтью с судов, пока не являются договаривающимися сторонами самых последних правовых документов в данной области и в результате не смогут получить существенную компенсацию, если от разлива нефти пострадают их прибрежные районы или другие территории под их морской юрисдикцией (территориальные воды и исключительные экономические зоны). Именно в этой ситуации был подготовлен упомянутый доклад, который должен помочь директивным органам, в частности в развивающихся странах, ориентироваться в соответствующих правовых документах и оценивать преимущества присоединения к этим договорам.

В докладе освещаются основные элементы международно-правовых рамок в этой области и содержится аналитический обзор ключевых положений самых последних вступивших в силу международно-правовых документов. В нем также высказываются соображения, которые могут заинтересовать национальные директивные учреждения, с уделением, в частности, внимания следующим вопросам:

- сравнительные преимущества присоединения к самым последним международно-правовым документам в этой области;
- финансовое бремя такого присоединения;
- уровни защиты для пострадавших от загрязнения нефтью с танкеров в зависимости от принятия конкретного правового документа.

В заключение в докладе высказывается мысль о том, что присоединение к соответствующим правовым документам может обеспечивать значительные преимущества ряду прибрежных

развивающихся государств, для которых может существовать угроза загрязнения нефтью с танкеров.

Хотя доклад посвящен вопросам международной ответственности и рамок компенсации в случае загрязнения нефтью с танкеров, в нем также освещаются некоторые ключевые моменты двух важных родственных международных конвенций, охватывающих другие виды загрязнения нефтью с судов. Имеются в виду следующие две конвенции:

- Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года<sup>84</sup>, которая предусматривает ответственность и выплату компенсации в случае разлива бункерного топлива с других, помимо нефтяных танкеров, судов (например, контейнеровозов, рефрижераторных судов, танкеров для перевозки химических продуктов, судов для генеральных грузов, круизных пассажирских судов и паромов);
- Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 года<sup>85</sup> и Протокол о внесении в нее поправок 2010 года<sup>86</sup> (Конвенция OVV 2010 года), где предусмотрена выплата компенсации в случае инцидентов, возникающих в связи с перевозкой целого ряда опасных и вредных веществ, в том числе нестойких нефтепродуктов.

## **в) Международная морская организация**

В ходе своей шестьдесят третьей сессии КЗМС также принял поправки к Конвенции МАРПОЛ, касающиеся региональных договоренностей о портовых приемных сооружениях, и руководство, касающееся осуществления пересмотренного приложения V к Конвенции МАРПОЛ (Ликвидация мусора) и Гонконгской международной конвенции о безопасной и экологически рациональной утилизации судов 2009 года (Гонконгской конвенции)<sup>87</sup>. Кроме того, Комитет постановил предоставить основное и окончательное одобрение ряда систем управления балластными водами, в которых используются активные вещества.

### ***Загрязнение воздушной среды с судов: создание новых районов контроля выбросов (РКВ)***

Хотя основным ПГ в выбросах с судов является CO<sub>2</sub>, в выбросах также имеются оксиды серы (SO<sub>x</sub>) и азота (NO<sub>x</sub>). Они играют существенную роль в загрязнении воздуха с судов и регулируются положениями приложения VI к Конвенции МАРПОЛ<sup>88</sup>, в которое в 2008 году были внесены поправки с целью введения более жестких контрольных показателей выбросов<sup>89</sup>. С 1 января 2012 года в приложении VI действуют пониженные пороговые уровни SO<sub>x</sub> для морского бункерного топлива, а 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>). С 2020 года максимально допустимое содержание серы в топливе в глобальном масштабе будет дополнительно снижено до 0,50% (5 000 млн<sup>-1</sup>) (при условии положительного заключения по результатам обзора по изучению возможности применения этого требования, который должен быть проведен в 2018 году)<sup>90</sup>. В приложении VI также содержатся положения, предусматривающие создание специальных районов контроля выбросов SO<sub>x</sub> (РКВ), где действуют еще более жесткие контрольные уровни выбросов серы. С 1 июля 2010 года максимально допустимое содержание SO<sub>x</sub> в морском топливе составляет 1% (до этого – 1,5%); с 1 января 2015 года суда, эксплуатируемые в этих районах, должны будут использовать топливо, содержащее не более 0,1% серы. В противном случае на судах должна быть установлена система очистки выбрасываемых газов или использоваться любая другая технология для ограничения выбросов SO<sub>x</sub>.

Первые два района контроля выбросов SO<sub>x</sub> – Балтийское море и Северное море – были определены в Европе соответственно с 2006 и 2007 годов. Режим третьего района – Североамериканского РКВ действует с 1 августа 2012 года. Кроме того, в июле 2011 года был определен четвертый РКВ – РКВ части Карибского моря, относящейся к Соединенным Штатам, – который охватывает воды, омывающие берега Пуэрто-Рико (Соединенные Штаты) и Виргинских Островов Соединенных

Штатов; режим регулирования в этом районе вступит в силу с 1 января 2014 года<sup>91</sup>.

Также принято решение о постепенном снижении выбросов оксидов азота двигателями судов. В случае судов, эксплуатируемых в РКВ, самые жесткие контрольные уровни применяются к судам постройки начиная с 1 января 2016 года.

Следует отметить, что представители отрасли судоходства, поддерживая поправки, внесенные в 2008 году, высказывают озабоченность по поводу некоторых аспектов осуществления таких нормативов. В частности, речь идет о возможностях приобретения соответствующего низкосернистого топлива для удовлетворения нового спроса<sup>92</sup>.

#### ***Портовые приемные сооружения, сточные воды с судов и управление ликвидацией мусора***

Мусор с судов может быть так же опасен для морской флоры и фауны, как нефть или химические вещества. На своей шестьдесят второй сессии в июле 2011 года КЗМС принял поправки к Приложению V к Конвенции МАРПОЛ<sup>93</sup>, которые, как ожидается, вступят в силу 1 января 2013 года. Положения пересмотренного Приложения V запрещают сброс в море любого мусора, если не предусмотрено иное. Обзор положений о сбросе мусора в море, содержащихся в пересмотренном Приложении V к Конвенции МАРПОЛ, содержится в таблице 5.1.

Кроме того, на своей шестьдесят третьей сессии КЗМС также принял:

- поправки к приложениям I, II, IV, V и VI к Конвенции МАРПОЛ<sup>94</sup>, которые призваны дать возможность МОРАГ соблюдать установленные для государств порта требования обеспечивать сооружения для приема судовых отходов на основе региональных договоренностей. Ожидается, что эти поправки вступят в силу 1 августа 2013 года<sup>95</sup>;
- резолюцию<sup>96</sup>, в которой Комитет призывает к немедленной разработке проверенного, надлежащего и рентабельного судового технического оборудования, обеспечивающего

возможность соответствовать стандартам сброса, установленным для пассажирских судов, эксплуатируемых в Балтийском море (выделенного в качестве особого района согласно правилам Приложения IV к Конвенции МАРПОЛ о предотвращении загрязнения сточными водами с судов)<sup>97</sup>;

- "Руководство 2012 года по осуществлению Приложения V к Конвенции МАРПОЛ"<sup>98</sup> и "Руководство 2012 года по разработке планов управления ликвидацией мусора"<sup>99</sup>. Эти руководства призваны облегчить осуществление правил пересмотренного Приложения V к Конвенции МАРПОЛ о предотвращении загрязнения сточными водами с судов, которое было принято на шестьдесят второй сессии КЗМС в июле 2011 года и, как ожидается, вступит в силу 1 января 2013 года.

#### ***Утилизация судов***

На своей шестьдесят третьей сессии КЗМС также принял "Руководство 2012 года по безопасной и экологически рациональной утилизации судов"<sup>100</sup> и "Руководство 2012 года по предоставлению полномочий предприятиям по утилизации судов"<sup>101</sup>. Эти руководства наряду с документами "Руководство 2011 года по разработке перечня опасных материалов"<sup>102</sup> и "Руководство 2011 года по разработке плана утилизации судна"<sup>103</sup>, которые были приняты на шестьдесят второй сессии КЗМС, призваны помочь предприятиям по утилизации судов и судоходным компаниям начать работу по внесению добровольных улучшений для выполнения требования Гонконгской конвенции<sup>104</sup>, которая была принята в мае 2009 года.

#### ***Управление балластными водами***

Рассмотрев доклады 18, 19 и 20-го заседаний Объединенной группы экспертов по научным аспектам защиты окружающей среды (ГЕСАМП), Комитет постановил предоставить основное одобрение трем системам управления балластными водами, в которых используются активные вещества<sup>105</sup>, и окончательное одобрение – пяти таким системам<sup>106</sup>.

Водяной балласт необходим для обеспечения безопасной эксплуатации и стабильности

судов в море, но в то же время в балластных водах нередко содержится множество морских водных организмов, которые, перенеся транспортировку, могут вселяться в принимающую среду и становиться инвазивными, вытесняя местные виды и размножаясь в огромных количествах. 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, связанной с переносом вредных водных организмов в балластных водах судов из одного региона в другой<sup>107</sup>.

Рассматривая вопрос о наличии систем управления балластными водами, КЗМС на своей шестьдесят третьей сессии отметил, что уже имеется 21 система одобренного типа. Ряд делегаций<sup>108</sup> выразили обеспокоенность по поводу медленных темпов осуществления Конвенции УБВ ввиду отсутствия одобренных технологий, ограниченности судоремонтных мощностей, дефицита времени и объемов требующихся средств; другие же делегации<sup>109</sup>, полагая, что имеется достаточно технологий обработки балластных вод и судоремонтных мощностей, рекомендовали судовладельцам приступить к установлению на судах систем управления балластными водами во избежание возможных проблем в связи с нехваткой мощностей на более позднем этапе. Комитет отметил, что, несмотря на различные высказанные мнения, имеется консенсус относительно необходимости дополнительной информации о темпах осуществления, наличии технологий и мощностях судоремонтных предприятий, и предложил государствам-членам представить по согласованному образцу уточненную информацию, касающуюся состояния дел в этих странах<sup>110</sup>.

КЗМС также принял ряд поправок к руководствам, относящимся к Конвенции УБВ, включая "Руководство 2012 года по проектированию и конструкции для облегчения контроля осадков на судах" (Р12)<sup>111</sup>. Это один из 14 комплектов руководства, разработанных для содействия осуществлению Конвенции УБВ, и в Р12 содержится обновленный вариант

руководства, принятого в 2006 году. Кроме того, КЗМС настоятельно призвал государства, которые еще не сделали этого, ратифицировать Конвенцию УБВ в возможно короткий срок, чтобы она могла вступить в силу<sup>112</sup>.

### ***Опасные химические вещества и борьба с нефтяными разливами***

В рамках усилий по разработке дальнейших мер по предотвращению загрязнения с судов в 1990 году была принята Международная конвенция по обеспечению готовности на случаи загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству (Конвенция БЗНС). Конвенция БЗНС обязывает договаривающиеся стороны принимать в индивидуальном порядке и совместно с другими странами меры по борьбе с инцидентами, вызывающими загрязнение. В 2000 году был принят Протокол к Конвенции БЗНС, касающийся опасных и вредных веществ (Протокол БЗНС-ОВВ). В целях содействия государствам в деле осуществления Конвенции КЗМС учредил Техническую группу БЗНС-ОВВ. На своей шестьдесят третьей сессии КЗМС утвердил следующие разработанные Технической группой БЗНС-ОВВ руководства:

- "Руководство ИМО/ИПИЕКА по картированию уязвимых районов для борьбы с нефтяными разливами";
- "Руководство по борьбе с нефтяными разливами в условиях быстрых течений";
- "Эксплуатационное руководство по использованию сорбентов";
- "Инструмент поддержки принятия решений о борьбе с разливами нефтяных отходов".

Окончательные тексты проектов этих четырех руководств см. соответственно приложения к документам МЕРС 62/8, 62/8/1, 62/8/2 и 62/8/3.

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

В настоящем разделе затрагиваются некоторые основные вопросы в области безопасности морских перевозок и охраны, которые могут представлять особый интерес для сторон,

занимающихся международной торговлей и перевозками. К их числу относятся изменения, касающиеся безопасности морских перевозок и цепей поставок, а также вступление в силу Международной конвенции о подготовке и дипломировании персонала рыболовных судов и несении вахты 1995 года. Из-за ограничений по объему доклада вопросы пиратства не рассматриваются. Однако секретариат готовит по этим вопросам отдельный документ.

## 1. Безопасность морских перевозок и цепей поставок

Произошел ряд изменений, касающихся существующих стандартов обеспечения безопасности морских перевозок и цепей поставок, которые были приняты под эгидой различных международных организаций, таких как Всемирная таможенная организация (ВТамО), ИМО и Международная организация по стандартизации (ИСО), равно как и на уровне Европейского союза (ЕС) и в Соединенных Штатах – и ЕС, и Соединенные Штаты являются крупными торговыми партнерами многих развивающихся стран.

### а) Всемирная таможенная организация – Рамочные стандарты

Как отмечалось в предыдущих выпусках "Обзора морского транспорта", в 2005 году ВТамО приняла Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли (Рамочные стандарты)<sup>113</sup>. Рамочные стандарты представляют собой набор стандартов и принципов, которые как минимум должны быть приняты национальными таможенными администрациями. Эти стандарты объединены в два блока – блок 1: соглашения о сети сотрудничества между таможенными администрациями и блок 2: партнерство таможенных администраций и предпринимательского сообщества<sup>114</sup>. Рамочные стандарты быстро получили широкое международное признание, и по состоянию на 1 марта 2011 года о намерении претворить их в жизнь заявили 164 из 177 членов ВТамО<sup>115</sup>.

Важным элементом Рамочных стандартов является концепция уполномоченных экономических операторов (УЭО)<sup>116</sup>,

которые по существу прошли процедуру аккредитации национальными таможенными администрациями на предмет соблюдения стандартов ВТамО или аналогичных стандартов обеспечения безопасности цепей поставок. УЭО обязаны обеспечить выполнение особых требований в отношении физической безопасности помещений, организации наблюдения скрытыми камерами и проведения осмотрительной кадровой политики. В свою очередь УЭО, как правило, получают преимущества в плане упрощения торговых процедур (например, таких как ускорение процедуры таможенной очистки и сокращение числа досмотров).

За последние годы заключен, главным образом на двустороннем уровне, ряд соглашений о взаимном признании программ УЭО<sup>117</sup>. Однако по-прежнему, похоже, нет полного консенсуса в вопросе о том, что означает взаимное признание на практике. Согласно Рамочным стандартам для функционирования системы взаимного признания необходимо, чтобы:

- существовал согласованный комплект единых стандартов, включающих достаточно эффективные положения о действиях как таможенных администраций, так и УЭО;
- стандарты принимались единообразным образом, вследствие чего таможенная администрация одной страны могла бы доверять разрешению, выданному таможенной службой другой страны;
- в случае передачи таможенной администрацией функций выдачи свидетельств уполномоченному органу это делалось в соответствии с согласованным механизмом и стандартами, регулирующими деятельность такого органа;
- существовало законодательство, позволяющее реализовать на практике систему взаимного признания<sup>118</sup>.

В июне 2010 года ВТамО опубликовала пакет рамочных стандартов, сведя воедино все документы и руководства ВТамО, на основе которых осуществляются эти стандарты<sup>119</sup>. В последнее время в этот пакет включено несколько обновленных вариантов. В частности, речь идет о Рамочных стандартах в варианте 2011 года, где содержится отдельное

приложение для элементов данных в целях безопасности, а остальные элементы данных 10 + 2 включены в перечень, существовавший в предыдущей версии 2007 года; это сделано в интересах расширения возможностей оценки рисков в этой области членами ВТамО. В версии Рамочных стандартов 2011 года дается также определение терминов "scanning" и "screening" в интересах уточнения их использования в повседневной работе таможенных служб. Кроме того, в версию 2011 года включены "Компендиум программ уполномоченных экономических операторов (УЭО)" отражением соответствующей информации по состоянию на июнь 2011 года и "Руководство ВТамО по вопросам закупки и установки оборудования для сканирования и бесконтактного досмотра".

Кроме того, в пакет Рамочных стандартов включено новое "Руководство по вопросам подготовки договоренности/соглашения о взаимном признании". Как отмечалось выше, взаимное признание является одной из общих концепций, отраженных в Рамочных стандартах ВТамО, и при ее толковании по-прежнему могут возникать неясности. Ввиду этого опубликование нового руководства призвано помочь государствам и учреждениям данной отрасли в этой работе. В соответствии с упомянутым руководством взаимное признание представляет собой концепцию, "в соответствии с которой решение таможенной администрации одной страны или разрешение, должным образом выданное такой администрацией, признается и принимается таможенной администрацией другой страны" – на основе официального документа, который обычно носит название соглашения о взаимном признании или договоренности о взаимном признании. В отношении цели взаимного признания в Руководстве указывается: "таможенная организация одной страны признает результаты проверки и разрешения таможенной администрации другой страны, выданные в рамках другой программы, и соглашается предоставлять по возможности на взаимной основе существенные и сопоставимые преимущества/льготы УЭО, признанные обеими сторонами. Как правило, условием такого признания является как наличие (или введение) (при необходимости) соответствующего законодательства, так и

обеспечение оперативной совместимости обеих или большего числа программ"<sup>120</sup>.

Вопрос о взаимном признании рассматривается также в одном из исследований ВТамО<sup>121</sup>, где в соответствии с общей концепцией ВТамО данное понятие уточняется следующим образом:

«Под взаимным признанием УЭО понимается договоренность или соглашение между таможенными администрациями (или правительствами) двух или более стран, которые признают эквивалентность результатов аудиторских проверок и контрольных досмотров и выданных разрешений и на этой основе предусматривают взаимные льготы для УЭО. На практике это означает, что УЭО, имеющие разрешение на осуществление деятельности в стране-партнере, признаются столь же надежными и безопасными, что и УЭО, получившие разрешение администрации этой страны, и ввиду этого будут пользоваться такими льготами, как понижение показателя рискованности по шкале оценки риска и сокращение числа таможенных досмотров при импорте товаров на таможенную территорию».

Вместе с тем в исследовании также отмечается, что порой раздаются голоса и в пользу более широкого толкования. Некоторые полагают, что УЭО, аккредитованный одной стороной соглашения о взаимном признании, должен иметь абсолютно такой же статус и признаваться в качестве УЭО другой стороной или сторонами упомянутого соглашения и соответственно подача заявления о признании в стране такой другой стороны не требуется. Не совсем ясно, является ли последнее толкование существенным или необходимым, поскольку в международной торговле преобладают МСП, географическая сфера торговых операций которых в сравнении с многонациональными компаниями ограничена<sup>122</sup>.

В последние годы таможенными администрациями заключен ряд соглашений о взаимном признании, как правило, на двусторонней основе. Вместе с тем существует надежда на то, что в свое время они лягут в основу многосторонних соглашений на субрегиональном и региональном уровнях.

Первое соглашение о взаимном признании было заключено между Соединенными Штатами и Новой Зеландией в июне 2007 года. По состоянию на 30 июня 2012 года заключено 19 двусторонних соглашений о взаимном признании, и в дополнение к этому ведутся переговоры о заключении еще десяти соглашений между следующими сторонами: Китай–ЕЭС, Китай–Япония, Япония–Малайзия, Китай–Республика Корея, Гонконг (Китай)–Республика Корея, Индия–Республика Корея, Израиль–Республика Корея, Новая Зеландия–Сингапур, Норвегия–Швейцария и Сингапур–Соединенные Штаты. Многие страны, в которых уже имеются программы соблюдения таможенных процедур<sup>123</sup>, также разрабатывают законодательные меры и предпринимают другие шаги, необходимые для создания собственных программ УЭО. По состоянию на 30 июня 2012 года 23 программы УЭО приняты в 49 странах<sup>124</sup>, и еще восемь стран намереваются принять их в ближайшем будущем<sup>125</sup>.

## **б) Тенденции на уровне Европейского союза и в Соединенных Штатах**

На региональном уровне ЕС и Соединенные Штаты продолжают разрабатывать меры по повышению безопасности морских перевозок и цепей поставок. Ввиду особой важности для многих развивающихся стран торговли с ЕС и Соединенными Штатами целесообразно отметить ряд тенденций в этой области.

Что касается ЕС, то в предыдущих выпусках "Обзора морского транспорта" приводилась информация о поправке по вопросам безопасности к Таможенному кодексу (Постановление 648/2005 и положения о его осуществлении), направленной на обеспечение одинаковой степени безопасности за счет таможенного контроля всех грузов, поступающих на таможенную территорию ЕС и отправляемых из нее. В "Обзоре морского транспорта, 2011 год"<sup>126</sup> были проанализированы основные изменения, внесенные в Таможенный кодекс этой поправкой, и связанные с этим моменты.

В частности, эти изменения включали введение положений о УЭО, т.е. о том статусе, который может быть предоставлен

надежным операторам и который влечет за собой преимущества с точки зрения мер упрощения процедур торговли. Следует отметить также и другие моменты, имеющие к этому отношение, например, рекомендацию о представлении экономическими операторами вместе с заявлением о выдаче свидетельства УЭО материалов самооценки<sup>127</sup> и выпуск пересмотренного вопросника самооценки<sup>128</sup> с целью обеспечения использования всеми государствами – членами ЕС единообразного подхода.

ЕС ведет переговоры о заключении соглашений о взаимном признании с третьими странами, в том числе с такими крупными торговыми партнерами<sup>129</sup>, как Соединенные Штаты<sup>130</sup>. В этой связи следует отметить, что 4 мая 2012 года ЕС и Соединенные Штаты подписали решение о взаимном признании своих программ "надежных торговых операторов", а именно программ УЭО ЕС и Таможенно-торгового партнерства Соединенных Штатов по борьбе с терроризмом (С-ТРАТ)<sup>131, 132</sup>. Данное решение представляет собой официальное соглашение о взаимном признании безопасных торговых операторов, с установлением для таких компаний льготного режима (ускорение таможенного контроля и таможенной очистки, снижение расходов, упрощение процедур и повышение предсказуемости их трансатлантических операций). Важно также, что, как ожидается, взаимное признание позволит повысить безопасность импорта и экспорта, давая возможность таможенным органам сосредоточить внимание на тех областях, где существует реальный риск. Это совместное решение осуществляется с 1 июля 2012 года<sup>133</sup>.

Как отмечалось в предыдущих выпусках "Обзора морского транспорта" в 2007 году<sup>134</sup>, в Соединенных Штатах был принят закон, в соответствии с которым к июлю 2012 года все грузовые контейнеры, отправляемые в Соединенные Штаты, должны сканироваться до погрузки в иностранном порту. В октябре 2009 года Министерство внутренней безопасности Соединенных Штатов признало, что это требование о сканировании контейнеров вряд ли будет выполнено и что контрольный срок будет продлен до

июля 2014 года<sup>135</sup>. Однако практическая возможность осуществления этого закона по-прежнему вызывает сомнения<sup>136</sup>, о чем говорят выводы недавно опубликованного доклада Счетной палаты Соединенных Штатов<sup>137</sup>. Министр внутренней безопасности 2 мая 2012 года представил в Конгресс США официальное уведомление, тем самым вводя в действие ожидавшуюся отсрочку исполнения требования о 100-процентном сканировании отгружаемых в Соединенные Штаты морских контейнеров в иностранных портах на два года до 1 июля 2014 года<sup>138</sup>. В частности, в этом уведомлении указывается, что 100-процентное сканирование контейнеров не является ни наиболее эффективным, ни самым рентабельным способом защиты цепей поставок от терроризма. Помимо этого, дипломатические, финансовые и логистические потребности в связи с принятием этой меры, по оценкам, обойдутся в 16 млрд. долл.<sup>139</sup>

### с) Международная морская организация

#### i) Меры по повышению безопасности на море

Меры по повышению безопасности на море в рамках своих повесток дня рассматривают и Комитет по безопасности на море ИМО, и Комитет ИМО по упрощению формальностей. В этой связи для настоящего *Обзора* актуальны некоторые моменты самых последних проходивших в прошлом году сессий этих комитетов, которые касаются эффективного осуществления главы XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенции СОЛАС) и Кодекса по охране судов и портовых сооружений (ОСПС), добровольной самооценки по вопросам безопасности портовых сооружений и судов, а также поиска решений проблемы нелегальных пассажиров.

На своей девяностой сессии, проходившей 16–25 мая 2012 года, КБМ напомнил, что он ранее призвал Договаривающиеся правительства Конвенции СОЛАС и международные организации довести до сведения КБМ при первой возможности результаты опыта, накопленного при применении соответствующих рекомендаций в отношении безопасности на море<sup>140</sup> для

рассмотрения необходимых действий. Одна страна проинформировала Комитет о том, что ею в начале 2012 года была проведена и завершена добровольная самооценка портовых средств и охраны на судах с использованием рекомендаций, содержащихся в упомянутых выше циркулярах, в процессе которой она убедилась в полезности этих инструментов самооценки<sup>141</sup>.

Ряд мер, связанных с безопасностью на море, рассматривался в ходе тридцать седьмой сессии Комитета по упрощению формальностей, состоявшейся 5–9 сентября 2011 года. В ходе сессии Комитет принял резолюцию FAL.11(37) "Пересмотренное руководство по предупреждению доступа на судно нелегальных пассажиров и распределению ответственности при поиске успешного решения вопросов в случаях перевозки нелегальных пассажиров"<sup>142</sup>. Поиск таких решений может быть сопряжен с трудностями в силу различий законодательства стран, которых в принципе может быть несколько: государство посадки на судно, государство высадки с судна, государство флага судна, государство явной, заявляемой или фактической национальности/гражданства или постоянного жительства нелегального пассажира и транзитное государство в процессе репатриации. В пересмотренном руководстве намечены комплексные стратегии по повышению эффективности контроля доступа на судно и предупреждения доступа на судно нелегальных пассажиров. В руководстве также содержатся рекомендации в адрес государственных органов, администрации портов, судовладельцев и капитанов судов в интересах их максимального сотрудничества в целях оперативного решения вопросов в случае перевозки нелегальных пассажиров и обеспечения их скорейшего возвращения или репатриации.

Кроме того, Комитет одобрил включение в Глобальную интегрированную информационную систему по судоходству (ГИСИС) модуля по нелегальным пассажирам и настоятельно призвал государства-члены в максимально возможной степени использовать возможности ГИСИС для представления сообщений. В 2008 году ИМО получила 494 сообщения о нелегальных пассажирах, в

2009 году – 314, в 2010 году – 253 и в 2011 году (по состоянию на август 2011 года) – 47. В 2008 году число нелегальных пассажиров по упомянутым сообщениям составляло 2 052 человека, в 2009 году – 1 070 человек, в 2010 году – 721 человек и в первые восемь месяцев 2011 года – 147 человек. Однако из-за небольшого числа источников сообщений эффективно анализировать сообщения трудно<sup>143</sup>. Связывая обострение проблемы нелегальных пассажиров с ненадлежащим принятием мер обеспечения физической безопасности и контроля доступа на борт судна, а также в пределах портовых сооружений, Комитет напомнил об обязательствах государств-членов в полной мере осуществлять положения главы XI-2 Конвенции СОЛАС и Кодекса ОСПС и, в частности, положения, в соответствии с которыми государства флага должны на постоянной основе анализировать все угрозы для судов, плавающих под их флагом, устанавливать соответствующие уровни охраны и обеспечивать выполнение судами всех процедур охраны, соответствующих уровню охраны согласно плану охраны судна<sup>144</sup>.

*ii) Меры по повышению уровня безопасности и упрощению процедур международных перевозок и торговли*

Следует также упомянуть ряд новых моментов, призванных повысить уровень безопасности и упростить процедуры международной торговли и перевозок. В частности, Комитет по упрощению формальностей на своей тридцать седьмой сессии принял "Руководство по созданию системы "единого окна" на морском транспорте"<sup>145</sup>. Системы "единого окна" позволяют представлять информацию множеству пользователей одним сообщением. Таким образом, они позволяют упростить процедуры и уменьшают административную нагрузку, ложась на капитана судна, позволяя в то же время улучшить поток информации, поступающей как администрации портов, так и соответствующим государственным учреждениям. Кроме того, Комитет принял пересмотренный Компендиум ИМО по упрощению и электронной передаче данных<sup>146</sup>. Компендиум содержит обновленную информацию, рекомендации

и рекомендованные форматы для электронного обмена данными, требующимися государственным органам в отношении прибытия, стоянки и отхода судна и физических лиц и грузов на нем в целях упрощения процедур контроля.

На своей девяностой сессии КБМ принял "Поправки к Международному кодексу морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ)"<sup>147</sup> с целью гармонизации положений Кодекса с внесенными поправками с "Рекомендациями по перевозке опасных грузов" (семнадцатое пересмотренное издание) Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН). Комитет также утвердил циркуляр о временных мерах по раннему осуществлению проекта поправок к Международному кодексу морской перевозки навалочных грузов (МКМПНГ)<sup>148</sup>; эти меры должны быть приняты в 2013 году после имевших место в последнее время инцидентов, связанных с разжижением грузов.

**d) Международная организация по стандартизации**

На протяжении прошедшего десятилетия ИСО активно занималась вопросами безопасности морских перевозок и цепей поставок. Вскоре после опубликования Кодекса ОСПС в целях содействия его осуществления предприятиями отрасли Технический комитет ИСО (ИСО/ТК 8) опубликовал стандарт ИСО 20858:2007 "Суда и морские технологии – Оценка безопасности сооружений морских портов и разработка планов безопасности".

Важную роль играет также ведущаяся разработка стандартов серии ИСО 28000 "Системы менеджмента безопасности цепи поставок", которые призваны помочь предприятиям отрасли успешно планировать свои действия на случай каких-либо разрушительных событий и мероприятия на восстановительном этапе (см. вставку 5.1). В этих стандартах активно применяется целостный, основанный на оценке рисков подход к управлению рисками, связанными с возникновением каких-либо разрушительных инцидентов в цепи поставок до, во время и после такого события.

Базовый стандарт – ИСО 28000:2007 "Технические условия для систем менеджмента безопасности цепи поставок" служит своего рода "зонтичной" системой менеджмента, позволяющей повысить уровень безопасности во всех аспектах: оценка рисков, готовность к чрезвычайным происшествиям, непрерывность предпринимательской деятельности, 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 С-ТРАТ. Внедряя такие стандарты, различные организации могут специально разрабатывать подходы, совместимые с существующими у них операционными системами.

#### Вставка 5.1. Положение дел в настоящее время<sup>149</sup> в области стандартов серии ИСО 28000

##### Опубликованные стандарты:

- **ИСО 28000:2007** – "Технические условия для систем менеджмента безопасности цепи поставок". Это общий "зонтичный" стандарт.
- **ИСО 28001:2007** – "Система менеджмента безопасности цепи поставок – наилучшие методы обеспечения безопасности в цепи поставок – наилучшие методы осуществления безопасности в цепи поставок, оценки и планы". Этот стандарт призван помочь предприятиям отрасли выполнять требования, установленные для получения статуса УЭО.
- **ИСО 28002:2011** – "Системы менеджмента безопасности для цепи поставок – развитие гибкости в цепи поставок – требования и руководства по применению". В этом стандарте повышенное внимание уделяется вопросам устойчивости к внешним воздействиям и подчеркивается необходимость непрерывной интерактивной процедуры предупреждения сбоев, мер реагирования в случае их возникновения и обеспечения продолжения осуществления организацией основных операций после серьезного разрушительного сбоя.
- **ИСО 28003:2007** – "Система менеджмента безопасности для цепи поставок – требования к органам аудита и сертификации систем менеджмента безопасности цепи поставок". В этом стандарте содержатся рекомендации для аккредитационных и сертификационных органов.
- **ИСО 28004:2007** – "Система менеджмента безопасности цепи поставок – руководящие указания по внедрению ИСО 28000". Данный стандарт имеет целью помочь пользователям в осуществлении ИСО 28000.
- **ИСО 28005-2:2011** – "Система менеджмента безопасности цепи поставок – электронный допуск в порт (ЕРС) – часть 2: Основные элементы данных". В этом стандарте содержатся технические спецификации, облегчающие эффективный обмен электронной информацией между судами и береговыми службами по вопросам транзитного перехода вдоль побережья или захода в порты, а также определения основных элементов данных, охватывающих все требования в отношении обмена сообщениями "судно–берег" и "берег–судно", как это определено в Кодексе ОСПС, Конвенции ФАЛ и соответствующих резолюциях ИМО.

##### Стандарты в стадии разработки:

- **ИСО 28004-Addenda** – "Дополнительные руководящие указания по принятию и сертификации ИСО 28000":
  - для использования средними и малыми предприятиями в морских портах;
  - принятие ИСО 28000 для использования малыми и средними предприятиями (МСП);
  - в отношении требований по вопросам безопасности в случае УЭО.
- **ИСО 28005-1** – "Система менеджмента безопасности цепи поставок – электронный допуск в порт (ЕРС) – часть 1: Структурные блоки сообщений". Вопросы передачи данных в компьютерной сети.
- **ИСО 28006** – "Система менеджмента безопасности цепи поставок – менеджмент безопасности накатных пассажирских паромов". Издание включает информацию о передовой практике применения мер безопасности.
- **ИСО 20858** – "Единообразное применение Кодекса ОСПС". В случае пересмотра в ИМО Кодекса ОСПС, возможно, потребуются также пересмотр ИСО 20858.

## **2. Безопасность на море: вступление в силу Международной конвенции о подготовке и дипломировании персонала рыболовных судов и несении вахты 1995 года (ПДНВ-Р)**

Конвенция, в которой содержатся специальные нормы в отношении стандартов подготовки и дипломирования персонала рыболовных судов и несения ими вахты, была принята 7 июля 1995 года<sup>150</sup>. Конвенция ПДНВ-Р, включающая 15 статей и приложение с техническими регламентами, устанавливает требования в отношении выдачи дипломов и минимальной подготовки экипажей морских рыболовных судов длиной от 24 м. Через 17 лет после принятия Конвенция в конечном счете вступила в силу 29 сентября 2012 года, после того как 12 месяцами ранее 29 сентября 2011 года было достигнуто необходимое число ратификаций<sup>151</sup>. Вступление в силу Конвенции ПДНВ-Р совпало с проведением 9–11 октября 2012 года в Южной Африке дипломатической конференции с целью принятия международного соглашения по осуществлению Протокола 1993 года<sup>152</sup> к Торремолиносской международной конвенции по безопасности рыболовных судов 1977 года.

Безопасность рыбаков и рыболовецких судов является важной частью мандата ИМО. Однако два упомянутых выше договора по вопросу о безопасности рыболовецких судов, т.е. Конвенция 1977 года и Протокол 1993 года, еще не вступили в силу из-за целого ряда технических и юридических препятствий, и, к сожалению, ежегодно много людей по-прежнему погибает в авариях, связанных с рыболовецкими судами. С вступлением в силу 29 сентября 2012 года Конвенции ПДНВ-Р и с учетом активных усилий по достижению соглашения, прилагавшихся на дипломатической конференции, проходившей 9–11 октября 2012 года, ожидается и высказывается надежда на то, что в возможно короткий срок будут выполнены и требования, необходимые для вступления в силу Торремолиносского протокола<sup>153</sup>.

## **D. ПОЛОЖЕНИЕ ДЕЛ В СВЯЗИ С КОНВЕНЦИЯМИ**

Под эгидой ЮНКТАД был подготовлен и принят ряд международных конвенций в области морского транспорта. Во вставке 5.2 представлена информация о положении дел в области ратификации каждой из этих конвенций по состоянию на 19 сентября 2012 года.

## **E. УПРОЩЕНИЕ ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ В МЕЖДУНАРОДНЫХ СОГЛАШЕНИЯХ**

### **1. Разработка многосторонних правил по упрощению процедур торговли в рамках Всемирной торговой организации: ранний или единственный "урожай" Дохинского раунда?**

Восемь лет спустя после официального начала в 2004 году переговоры в ВТО по упрощению процедур торговли (УПТ), возможно, близки к достижению договоренностей, которые могут стать "ранним" – а быть может и единственным – "урожаем" Дохинского раунда. В самом деле, если в отношении самого раунда в настоящее время бытует мнение, что переговоры проваливаются<sup>154</sup>, УПТ все шире рассматриваются в качестве одного из немногих успешных результатов раунда. Вместе с тем Переговорной группе ВТО по упрощению процедур торговли (ПГУПТ) еще предстоит согласовать окончательный проект сводного переговорного текста по отдельным мерам УПТ. На данной стадии переговоров также еще не достигнуто соглашения о степени готовности развитых стран оказывать развивающимся и наименее развитым странам техническое содействие и помощь по укреплению потенциала в обмен на их обязательства по осуществлению мер УПТ.

**Вставка 5.2. Договаривающиеся государства ряда международных конвенций по морскому транспорту, по состоянию на 19 сентября 2012 года**

<i>Название Конвенции</i>	<i>Вступление в силу или условия для вступления в силу</i>	<i>Договаривающиеся государства</i>
Конвенция Организации Объединенных Наций о Кодексе поведения линейных конференций, 1974 год	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>
Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов, 1978 год (Гамбургские правила)	Вступила в силу 1 ноября 1992 года	Албания, Австрия, Барбадос, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Камерун, Чили, Чешская Республика, Доминиканская Республика, Египет, Гамбия, Грузия, Гвинея, Венгрия, Иордания, Казахстан, Кения, Ливан, Лесото, Либерия, Малави, Марокко, Нигерия, Парагвай, Румыния, Сент-Винсент и Гренадины, Сенегал, Сьерра-Леоне, Сирийская Арабская Республика, Тунис, Уганда, Объединенная Республика Танзания, Замбия <b>(34)</b>
Международная конвенция о морских залогах и ипотеках, 1993 год	Вступила в силу 5 сентября 2004 года	Албания, Бенин, Вануату, Испания, Литва, Монако, Нигерия, Перу, Российская Федерация, Сент-Винсент и Гренадины, Сент-Китс и Невис, Сербия, Сирийская Арабская Республика, Тунис, Украина, Эквадор, Эстония <b>(17)</b>
Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов, 1980 год	Еще не вступила в силу – требуется 30 договаривающихся сторон	Бурунди, Грузия, Замбия, Либерия, Ливан, Малави, Марокко, Мексика, Руанда, Сенегал, Чили <b>(11)</b>
Конвенция Организации Объединенных Наций об условиях регистрации судов, 1986 год	Еще не вступила в силу – требуются 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>
Международная конвенция об аресте судов, 1999 год	Вступила в силу 14 сентября 2011 года	Албания, Алжир, Бенин, Болгария, Испания, Латвия, Либерия, Сирийская Арабская Республика, Эквадор, Эстония <b>(10)</b>

*Источник:* Официальную информацию о положении дел в области ратификации см. <http://www.un.org/law>.

**Вставка 5.3. Отдельные меры, включенные в настоящее время в проект переговорного текста**

Меры УПТ, включенные в настоящее время в проект сводного переговорного текста	
1. Публикация	21. [Уполномоченные операторы]
2. Информация, имеющаяся в Интернете	22. Срочные отгрузки
3. Информационно-справочные центры	23. Запрещение требования о консульском оформлении
4. Уведомление	24. Сотрудничество пограничного органа
5. Промежуток времени между публикацией и вступлением в силу	25. [Декларирование перевалочных или транзитных грузов] [внутренний транзит]
6. Возможность высказывания замечаний в отношении новых и измененных правил	26. Обзор формальностей и требований к документам
7. Консультации	27. Сокращение/ограничение формальностей и требований к документам
8. Представление предварительного решения	28. Принятие копий
9. Право обжалования	29. Использование международных стандартов
10. Механизм обжалования [в таможенном союзе] [члена ВТО]	30. "Единое окно"
11. Импортные оповещения/оперативные оповещения	31. [Отмена] [обязательных] предотгрузочных [и послеотгрузочных] инспекций
12. Задержание	32. Использование таможенных брокеров
13. Процедуры испытаний	33. Общие пограничные процедуры [и требования]
14. Правила по вопросам пошлин и сборов, введенных в отношении импорта или экспорта или в связи с ними	34. Единые бланки и требования к документации, связанные с таможенной очисткой
15. Правила в отношении санкций	35. Возможность возврата непринятых грузов экспортеру
16. Обработка документов до прибытия груза	36. Временный ввоз товаров
17. Разделение операций по выпуску груза и по установлению окончательных размеров таможенных пошлин, налогов и сборов и их уплате	37. Обработка при ввозе и вывозе товаров
18. Управление рисками	38. Свобода транзита
19. Пост-таможенный контроль/таможенная проверка	39. Сотрудничество таможенных служб
20. Определение средних сроков выпуска товаров и публикация этих данных	40. Национальный комитет по упрощению процедур торговли

Таким образом, судьба будущего соглашения ВТО зависит от двух элементов: от вынесения вопросов УПТ за рамки Дохинского раунда ВТО и от выработки окончательного варианта собственно соглашения по УПТ и, в частности, его положений об особом и дифференцированном режиме (ОДР).

## 2. Вынесение вопросов упрощения процедур торговли за рамки Дохинского раунда ВТО

В окружающей Дохинский раунд обстановке замешательства и скептического настроения, а также с учетом неудачного последнего совещания министров в декабре 2011 года некоторые члены ВТО, представители деловых кругов и высокопоставленные должностные лица ВТО выступали с официальными заявлениями, выделяя вопросы ОПТ в

качестве одной из очень немногих областей, где соглашение находится в пределах досягаемости<sup>155</sup>.

Когда министры, участвовавшие в совещании Группы 20, состоявшемся в апреле 2012 года в Мексике, высказались в поддержку разделения Дохинского раунда на составные компоненты с уделением особого внимания вопросам УПТ, с новой силой зазвучали призывы отделить УПТ от остальной части вопросов Дохинских переговоров. Эта идея широко обсуждается и поддерживается такими странами или группами стран, как Австралия, Канада, Чили, Соединенные Штаты и Европейский союз, а также их деловыми кругами. В июне 2012 года председатель Всемирного банка и председатели региональных банков развития высказали свое личное мнение в статье, которая позже была опубликована в прессе во всем мире и в том числе в развивающихся странах. В этой статье они, в частности, настоятельно призвали страны заключить соглашение по УПТ и подтвердили твердую решимость осуществлять проекты по укреплению потенциала и оказывать техническое содействие в целях удовлетворения потребностей развивающихся стран, с тем чтобы они могли в полной мере осуществлять такое соглашение<sup>156</sup>.

Сторонники вынесения вопросов УПТ за рамки Дохинского раунда подчеркивают, что ожидаемые выгоды от соглашения по УПТ в ВТО составляют более 40% от ожидаемого эффекта всего раунда, причем две их трети пойдут на благо развивающихся и наименее развитых стран<sup>157</sup>. Они также полагают, что существующий переговорный текст по УПТ близок к тому варианту, который позволит сформировать общий консенсус. В своем выступлении на сессии учрежденного ЮНКТАД рассчитанного на несколько лет совещания экспертов по упрощению процедур перевозок и торговли в декабре 2011 года посол и Постоянный представитель Швеции решительно поддержал идею заключения Соглашения ВТО по УПТ в 2012 году, охарактеризовав его как беспроигрышный вариант, особенно в свете выгод такого соглашения для развивающихся стран и НРС. Он заявил, что это – уникальная возможность придать столь необходимый импульс развитию мировой экономики и оптимальный вариант устранения главного,

вполне законного предмета озабоченности бедных развивающихся стран, а именно получения адекватной и стабильной поддержки их реформ в области УПТ на основе механизма ОДР<sup>158</sup>.

К числу противников идеи вынесения УПТ за рамки Дохинского раунда относятся крупные страны с формирующейся рыночной экономикой, такие как Аргентина, Бразилия, Китай, Индия и Южная Африка. Они подчеркивают важность для развивающихся стран остальной части Дохинского пакета (сельскохозяйственные субсидии, беспешинный и неквотируемый доступ к рынкам и изъятие по услугам для НРС). По их мнению, соглашение по УПТ нельзя и не следует отделять от остальной тематики переговоров и оно таким образом должно разделить судьбу остальных основных элементов Дохинского раунда. Кроме того, они подтверждают свою точку зрения, согласно которой осуществление обязательств в области УПТ окажется для развивающихся стран гораздо более обременительным в сравнении с промышленно развитыми странами, в которых уже реализована большая часть рассматриваемых мер УПТ<sup>159</sup>. С их точки зрения, достижение выгодной для развивающихся стран договоренности по другим вопросам Дохинских переговоров сместит общий баланс в пользу подписания юридических обязательств в области УПТ.

Идея УПТ как "раннего урожая", робко высказывавшаяся на протяжении последних двух лет, теперь часто звучит на торговых переговорах, в сообщениях средств массовой информации и выступлениях высокопоставленных должностных лиц ВТО, Всемирного банка и других крупных финансовых учреждений. Время покажет, изменит ли оппозиция свою точку зрения под давлением экономических и политических выгод достижения договоренностей по УПТ и будет ли в результате подписано соответствующее соглашение в ближайшем будущем. Однако сейчас, когда споры по поводу вынесения УПТ за рамки Дохинского раунда становятся все жарче и все чаще выходят на первый план, нужно проделать еще определенную работу по выработке окончательного варианта самого соглашения по УПТ.

### **3. Выработка окончательного варианта положений по УПТ, включая обязательства в отношении особого и дифференцированного режима**

В опубликованном 8 мая 2012 года 12-м пересмотренном варианте проекта сводного переговорного текста (TN/TF/W/165/12) содержится в общей сложности 26 статей<sup>160</sup>, где остается 675 пар квадратных скобок, в которые взяты положения или части положений, окончательные варианты которых еще не согласованы. Таких скобок нет только в одном основном положении (проект статьи 14 о национальном комитете по упрощению процедур торговли).

Положения существующего проекта сводного переговорного текста можно разделить на три группы<sup>161</sup>:

- a) положения по отдельным мерам УПТ;
- b) институциональные механизмы;
- c) положения об особом и дифференцированном режиме.

#### **a) Положения об отдельных мерах – кодификация передового опыта в области упрощения процедур торговли**

Отдельные меры УПТ, включенные в настоящее время в проект сводного переговорного текста, в целом можно рассматривать в виде своего рода комплекса передовой практики в области УПТ (вставка 5.3).

Многие из этих мер фигурируют в таких классических договорах в области упрощения процедур торговли, как пересмотренная Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (пересмотренная Киотская конвенция) Всемирной торговой организации, Конвенция 1982 года о согласовании условий проведения контроля грузов на границах и рекомендации Организации Объединенных Наций в отношении упрощения процедур торговли<sup>162</sup>. Кроме того, пункт 4 проекта статьи 10 – всего более обязательном варианте –

призван закрепить обязательства применять соответствующие международные стандарты или части таких стандартов в отношении формальностей и процедур оформления импортных, экспортных или транзитных поставок. Таким образом, в сферу действия соглашения потенциально включаются международные стандарты УПТ, применяемые до сих пор на добровольной основе, например формуляр-образец Организации Объединенных Наций (ФОООН)<sup>163</sup>, справочник элементов внешнеторговых данных Организации Объединенных Наций и модель данных ВТамО. Кроме того, как показала ЮНКТАД в "Обзоре морского транспорта, 2011 год" и в специальной технической записке "Упрощение процедур торговли в региональных торговых соглашениях", меры УПТ, согласуемые на переговорах в рамках ВТО, все чаще включаются в региональные и двусторонние торговые соглашения, в результате чего укрепляется их статус общепризнанных и пропагандируемых мер по упрощению процедур торговли<sup>164</sup>.

Таким образом, проект переговорного текста уже на данном этапе представляет собой справочный рамочный документ по вопросам передовой практики УПТ и уже используется в качестве основы национальных и/или региональных стратегий в области УПТ и двустороннего и регионального торгового сотрудничества, а также по линии технического и финансового содействия по вопросам УПТ, оказываемого международными организациями<sup>165</sup>. Вместе с тем почти все положения, касающиеся мер УПТ, требуют существенной доработки окончательных формулировок и, таким образом, уточнения сферы действия и степени жесткости соответствующих мер. По сообщениям некоторых стран переговоры призваны выявить элементы значительных разногласий, чтобы можно было принять политическое решение и определить желательную степень точности юридических формулировок<sup>166</sup>.

**б) Институциональные механизмы — координация в рамках Всемирной торговой организации и на уровне стран**

В проекте сводного переговорного текста также рассматривается вопрос о создании и обеспечении функционирования институциональных механизмов как в рамках ВТО, так и на уровне стран.

В проекте статьи 13 предусмотрено учреждение Комитета ВТО по УПТ, который должен выполнять конкретные обязанности в соответствии с соглашением или с определенными членами кругом ведения, такие как получение уведомлений о формах осуществления определенных обязательств (публикация, публикация в Интернете, категории и графики осуществления), надзор за осуществлением ОДР, определение соответствующих международных стандартов в отношении процедур экспорта, импорта и транзита и, возможно, осуществление в течение переходного периода функций по урегулированию споров. В принципе круг ведения Комитета очень обширен, поскольку в соответствии с существующим проектом он может рассматривать "любые вопросы, касающиеся действия настоящего соглашения или содействия достижению его целей", что он будет, как ожидается, делать – во избежание дублирования усилий – в тесном контакте с другими международными организациями, занимающимися вопросами УПТ.

На национальном уровне в проекте переговорного текста статьи 14 соглашения содержится будущее обязательство о создании всеми членами национальных комитетов по УПТ для содействия осуществлению внутри стран координационных усилий и работы по осуществлению данного соглашения. В основу этого предложения лег определенный комплекс видов передовой практики в области УПТ, за внедрение которых традиционно выступают Организация Объединенных Наций (ЮНКТАД и региональные комиссии Организации Объединенных Наций) и международные финансовые учреждения, например, Всемирный банк и Азиатский банк развития (АБР)<sup>167</sup>. Полезность такого механизма широко признается, и во многих

странах переговоры в рамках ВТО по вопросам УПТ дали толчок к созданию таких органов и обеспечили необходимую политическую поддержку. Создать такой комитет и, что еще важнее, обеспечить его дальнейшее функционирование весьма нелегко, особенно для развивающихся стран и НРС, где, без четкой правовой базы, мощной политической поддержки и регулярной технической помощи зачастую очень сложно обеспечить внутри стран координацию и сотрудничество по вопросам УПТ. Статья 14 может, таким образом, обеспечить столь необходимую юридическую базу и в необходимых случаях веские основания для запрашивания и получения долговременной технической помощи, что позволит обеспечить жизнеспособность и адекватное функционирование такого механизма.

**с) Положения об особом и дифференцированном режиме — устранение камня преткновения в обязательстве о техническом содействии и укреплении потенциала?**

Несмотря на достигнутый прогресс в деле определения и детализации юридических формулировок отдельных мер по УПТ, достижение соглашения между всеми участниками переговоров по ОДР для развивающихся стран и НРС все еще представляется проблематичным и далеко не гарантировано.

Особый и дифференцированный режим встроен в проект переговорного текста и закреплен в виде введения трех категорий обязательств для членов из числа развивающихся стран и НРС, используя которые они могут отсрочить осуществление таких мер и/или обусловить их получением соответствующей технической помощи и помощи в области укрепления потенциала<sup>168</sup>. Особый и дифференцированный режим находит также выражение и в других элементах, таких как предлагаемый "льготный период" для применения механизма урегулирования споров ВТО (продолжительность этого периода еще предстоит согласовать).

Оставляя в стороне технические аспекты обеспечения возможности дифференциации

сроков осуществления мер УПТ, которые будут еще дорабатываться, следует отметить, что камнем преткновения, по мнению многих участников переговоров и специалистов, является нежелание развитых стран идти на включение четкого юридического обязательства предоставлять развивающимся странам и НРС техническое содействие и помощь в укреплении потенциала и докладывать о содействии, оказанном в индивидуальном порядке или по линии международных учреждений по оказанию помощи.

Действительно, до настоящего времени увязка положений о гибком осуществлении соглашения с предоставлением технического содействия и введение обязательных обязательств по предоставлению докладов об оказанной технической помощи и помощи по укреплению потенциала не имеют прецедентов в ВТО<sup>169</sup>. Кроме того, объясняя свои оговорки, развитые страны указывают на тот факт, что на глобальном уровне помощь по вопросам УПТ резко расширяется и, таким образом, необходимая техническая помощь и помощь в укреплении потенциала уже может быть получена теми странами, которые нуждаются в содействии, причем в достаточных объемах<sup>170</sup>. В ходе переговоров некоторые развитые страны – члены ВТО представили Переговорной группе по упрощению процедур торговли (ПГУПТ) несколько всеобъемлющих докладов, в которых содержалась информация о финансировании ими проектов в области УПТ или же информация о такой деятельности иллюстрировалась на примерах УПТ<sup>171</sup>. Действительно, общая доля технической помощи и технической помощи в укреплении потенциала в области УПТ в последние годы существенно возросла. Вместе с тем расчеты ЮНКТАД, выполненные на основе данных, представленных ОЭСР, также показывают наличие различия между развивающимися странами со средним уровнем доходов и НРС. В НРС доля технической помощи в области УПТ гораздо ниже, чем в развивающихся странах со средним уровнем дохода<sup>172</sup>. Это соображение, в сочетании с разумными ожиданиями того, что издержки осуществления мер по УПТ будут выше всего в НРС, создают основу для озабоченности развивающихся стран в отношении юридически обязательного обещания оказывать техническую помощь

и помощь в укреплении потенциала. Обязательства в области УПТ увязывались с оказанием технической помощи уже в некоторых двусторонних торговых соглашениях, заключенных более десятилетия назад, о чем свидетельствует Соглашение о свободной торговле, подписанное Канадой и Коста-Рикой в 2001 году, к тому же ссылки на техническое содействие все чаще фигурируют в новых двусторонних и региональных торговых соглашениях<sup>173</sup>.

#### **4. Заключение: открывается ли возможность подписания соглашения Всемирной торговой организации по вопросам упрощения процедур торговли?**

На переговорах в ВТО по вопросам УПТ через восемь лет после их официального начала набран достаточный технический и политический темп, позволяющий, вероятно, выработать многосторонние юридически обязательные нормы и институциональный механизм их практического осуществления. Хотя может показаться, что темп продвижения переговоров относительно невелик, важно учитывать, что даже на региональном уровне для того, чтобы выработать технические соглашения по вопросам упрощения процедур торговли и перевозок, обычно требуется несколько лет. Уже на нынешнем этапе переговоры в ВТО по УПТ оказывают влияние на нынешние региональные и двусторонние торговые соглашения, на техническую помощь и помощь в укреплении потенциала в области УПТ и на национальные стратегии по вопросам УПТ<sup>174</sup>.

В настоящее время, как представляется, в ВТО действительно имеется возможность заключения соглашения по УПТ. В конечном счете судьба соглашения будет зависеть от готовности и способности участников переговоров пойти навстречу друг другу как в вопросе о выносе тематики УПТ за рамки Дохинского раунда, так и в процессе выработки окончательного текста соглашения. Независимо от конечного итога переговоры ВТО в области УПТ уже стали вполне определенным важным элементом международных нормативно-правовых рамок УПТ.

## ПРИМЕЧАНИЯ

- <sup>1</sup> Подробнее о соответствующих международных режимах см. Reynolds, BWB and Tsimplis MN (2012) *Shipowners' Limitation of Liability*, AH Alphen aan den Rijn, Wolters Kluwer, Part II.
- <sup>2</sup> Конвенция ОМТ 1976 года вступила в силу 1 декабря 1986 года. По состоянию на 30 июня 2012 года ее членами являются 53 государства, на которые приходится 53,75% мирового тоннажа.
- <sup>3</sup> Протокол 1996 года к Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года. Протокол вступил в силу 13 мая 2004 года. По состоянию на 30 июня 2012 года членами Протокола являются 46 государств, на которые приходится 45,95% мирового тоннажа.
- <sup>4</sup> Подробнее о лицах, имеющих право прибегать к такому ограничению и о видах судов, в отношении которых оно может применяться, см. Reynolds, BWB and Tsimplis, MN (2012), сноска 1 выше, главы 3 и 4. См. также сноску 13 ниже.
- <sup>5</sup> См. статьи 2 и 3 Конвенции ОМТ 1976 года и Протокол к Конвенции ОМТ 1996 года. В статье 2 перечисляются общие категории требований, подпадающих под ограничения, а в статье 3 предусмотрена подгруппа требований, которые исключаются из ограничения ответственности (например, требования, охватываемые специальными режимами международной ответственности). Более подробные комментарии см. Reynolds, BWB and Tsimplis, MN (2012), сноска 1 выше, глава 5.
- <sup>6</sup> См. статью 4 Конвенции ОМТ 1976 года и Протокола к Конвенции ОМТ 1996 года: "Лицо, несущее ответственность, не имеет право ограничивать свою ответственность, если доказано, что ущерб явился результатом его собственного действия или упущения, совершенного с намерением причинить такой ущерб или по самонадеянности и с сознанием, что такой ущерб, возможно, будет причинен".
- <sup>7</sup> Юридический комитет ИМО на своей девяносто девятой сессии, проходившей 16–20 апреля 2012 года, принял поправки, предусматривающие увеличение пределов ответственности в Протоколе 1996 года. См. резолюцию LEG.5(99), "Доклад юридического комитета о работе его девяносто девятой сессии", LEG 99/14, приложение 2.
- <sup>8</sup> Согласно процедуре "молчаливого принятия" поправки вступают в силу в оговоренный срок, если определенное число государств-членов до этого не представят возражений.
- <sup>9</sup> Статья 3 а) i).
- <sup>10</sup> Статья 3 а) ii).
- <sup>11</sup> Статья 3 б) i).
- <sup>12</sup> Статья 3 б) ii). С ежедневными курсами пересчета специальных прав заимствования (СПЗ) можно ознакомиться на веб-сайте Международного валютного фонда (МВФ), [www.imf.org](http://www.imf.org).
- <sup>13</sup> Протокол к Конвенции ОМТ 1996 года применяется к разбирательствам в судах договаривающегося государства (см. статью 15); однако государство может отказать в применении предусмотренных в Конвенции пределов ответственности в отношении а) лица, которое не имеет своего постоянного места жительства или основного места деятельности в государстве-участнике или б) любого судна, в отношении которого предъявляется требование об ограничении ответственности или о его освобождении и которое в указанное выше время не плавает под флагом государства-участника. См. также сноску 4 выше.
- <sup>14</sup> Конвенция об ограничении ответственности 1957 года вступила в силу в 1968 году и по-прежнему насчитывает 14 государств-членов.
- <sup>15</sup> Сфера действия Конвенции ОМТ в вариантах 1976 и 1996 годов идентична (см. сноску 13 выше). Конвенция об ограничении ответственности 1924 года и Конвенция об ограничении ответственности 1957 года также в принципе применимы к разбирательствам в судах договаривающегося государства. Однако в соответствии с каждой из этих упомянутых Конвенций государство может отказать в применении оговоренных пределов ответственности для определенных категорий лиц или судов, не имеющих достаточно прочной связи с таким договаривающимся государством.
- <sup>16</sup> Обзор обсуждений по вопросу о сокращении выбросов ПГ от морского судоходства во время шестидесятой первой сессии КЗМС, состоявшейся 27 сентября – 1 октября 2010 года, был проведен в главе 5 "Обзора морского транспорта, 2011 год".
- <sup>17</sup> См. второе исследование ИМО по вопросу ПГ 2009 года, имеющееся по адресу: [http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data\\_id=27795&filename=GHGStudyFINAL.pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=27795&filename=GHGStudyFINAL.pdf). В исследовании высказывается мысль о том, что соответствующие меры в случае их внедрения могут позволить повысить энергоэффективность и сократить выбросы на 25–75% от существующих уровней.
- <sup>18</sup> Обзор обсуждения различных видов мер см. *Обзор морского транспорта, 2010 год*, стр. 152–153, и *Обзор морского транспорта, 2011 год*, стр. 139–142.
- <sup>19</sup> В отношении рыночных мер см., в частности, *Обзор морского транспорта, 2011 год*, стр. 139 и 142–145.
- <sup>20</sup> В книгу, являющуюся совместной публикацией Организации Объединенных Наций и "Эртскан/Рутледж", вошли материалы экспертов из научных кругов, международных организаций – таких, как ИМО, секретариат РККООН, ОЭСР, МЭА и Всемирный банк, – а также сектора морских перевозок и портового хозяйства. В частности, были

- охвачены следующие вопросы: научная база; выбросы парниковых газов от международного судоходства и потенциальные подходы к смягчению последствий; состояние дел с точки зрения соответствующих нормативных и институциональных рамок; потенциальные последствия изменения климата и адаптационные подходы на морском транспорте; и соответствующие сквозные вопросы, например финансирование и инвестиции, технология и энергетика. Подробнее см. на веб-сайте ЮНКТАД по адресу: [www.unctad.org/ttl/legal](http://www.unctad.org/ttl/legal).
- 21 Текст новых правил см. "Доклад Комитета по защите морской среды о его шестьдесят второй сессии", МЕРС 62/24/Add.1, резолюция МЕРС.203(62), приложение 19.
- 22 В Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года (Конвенция МАРПОЛ 73/78), приложение VI (приложение VI к Конвенции МАРПОЛ) установлены предельные уровни выбросов окислов серы и окислов азота из выхлопных систем судовых установок и запрещаются преднамеренные выбросы озоноразрушающих веществ. Кроме того, в упомянутом приложении содержатся положения, предусматривающие создание специальных зон контроля выбросов окислов серы с более жестким контролем таких выбросов. Приложение VI к Конвенции МАРПОЛ вступило в силу 19 мая 2005 года и по состоянию на 30 июня 2012 года в нем участвует 70 государств-членов, на которые приходится 93,29% мирового тоннажа.
- 23 Правила прошли официальную процедуру голосования и были приняты большинством государств – членов приложения VI к Конвенции МАРПОЛ, представленных на шестьдесят второй сессии КЗМС, не консенсусом, а поименным голосованием. Результаты голосования были следующими: 49 членов приложения VI к Конвенции МАРПОЛ проголосовали за, 5 – против и 2 – воздержались. Ожидается, что эти правила вступят в силу для государств – членов приложения VI к Конвенции МАРПОЛ с 1 января 2013 года.
- 24 Текст руководства см. "Доклад Комитета по защите морской среды о его шестьдесят третьей сессии", МЕРС 63/23 и МЕРС 63/23 Add.1, резолюции МЕРС.212-215(63), приложение 8–11.
- 25 Краткое описание этих мер см. в "Обзоре морского транспорта, 2011 год", стр. 139–140.
- 26 Существующие правила охватывают суда с традиционной дизельной установкой. Требования к эффективности других видов судов, таких как накатные суда, пассажирские суда и суда с дизель-электрическими, турбинными или гибридными двигателями, будут разработаны позднее.
- 27 Подробнее о требованиях в отношении ККЭЭ и ПУЭС см. Правила 20–22. См. также "Задачи стратегии ИМО в отношении выбросов ПГ", <http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/GHG%20Flyer%20WEB.pdf>.
- 28 См. Правила 5–10 и добавление VIII.
- 29 См. Правило 19.
- 30 См. Правило 20.
- 31 Руководства были подготовлены на втором межсессионном заседании Рабочей группы по энергоэффективности для судов (РГЭЭ-2). Кроме того, РГЭЭ-2 рассмотрело руководства по определению минимальной пропульсивной мощности и скорости для обеспечения безопасного маневрирования в неблагоприятных погодных условиях, а также ряд других важных вопросов, таких как требование относительно ККЭЭ для крупных танкеров и навалочных судов и рамки ККЭЭ для судов, не охваченных ККЭЭ; разработка этих вопросов продолжится на будущих сессиях. Подробнее см. доклад о межсессионном совещании МЕРС/63/4/11.
- 32 См. "Доклад Комитета по защите морской среды о его шестьдесят третьей сессии" МЕРС 63/23 и МЕРС 63/23 Add.1, резолюции МЕРС.212-215(63), приложения 8–11.
- 33 О проходивших позже обсуждениях в рамках ИМО см. МЕРС 63/23, стр.23–26.
- 34 По поводу обсуждения в контексте БИМКО см., например, *It has taken three years of often debate at the International Maritime Organization to finalize EEDI*, *Lloyd's List*, 23 March 2012.
- 35 См. "Руководство 2012 года по методу вычисления достижимого конструктивного коэффициента энергоэффективности (ККЭЭ) для новых судов", доклад Комитета по защите морской среды о его шестьдесят третьей сессии, МЕРС 63/23, приложение 8.
- 36 МЕРС 63/23 Add.1, Annex 12.
- 37 См. Правило 23.
- 38 Текст проекта резолюции см. в документе МЕРС 63/5/4.
- 39 См. МЕРС 63/23, стр.32.
- 40 МЕРС 63/23, пункт 5.54. Инициатором предложений о РМ, которые полагаются на расчетные эталоны/параметры, было предложено "пояснить в их предложениях связь между такими расчетными эталонами/параметрами и ККЭЭ, изложенным в новой главе 4 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ".
- 41 Озабоченность высказывалась в связи с исследованием, которое по заказу ИМО выполнялось Регистром Ллойда в партнерстве с компанией "Дет Норске Веритас" (ДНВ) и было завершено в октябре 2011 года (*Air pollution and energy efficiency, Estimated CO<sub>2</sub> emissions reduction from introduction of mandatory technical and operational energy efficiency measures for ships*, см. МЕРС 63/INF.2 и МЕРС 63/4/1) ("Загрязнение атмосферы и энергоэффективность. Оценка сокращения выбросов CO<sub>2</sub> в результате введения обязательных технических и эксплуатационных мер

- энергоэффективности для судов"), см. МЕРС 63/INF.2 и МЕРС 63/4/1). Обеспокоенность, высказывавшаяся по поводу этого исследования, была связана, в частности, со значительной неопределенностью в вопросах прогнозов будущих выбросов, точности использованной базы данных, а также сценариев увеличения флота и темпов сдачи судов на слом. Кроме того, высказывалось мнение, что в исследовании излишне оптимистично оцениваются издержки соблюдения требований, касающихся ККЭЭ, и недостаточно прозрачна процедура расчетов. См. МЕРС 63/23, стр.51.
- 42 МЕРС 63/23, пункт 5.58. Государствам-членам было рекомендовано представить документы для шестьдесят четвертой сессии КЗМС.
- 43 Следует отметить, что несколько делегаций развивающихся стран, в том числе, в частности, делегации Бразилии, Китая и Индии, высказывали целый ряд опасений по принципиальным вопросам и вопросам политики в отношении выбросов ПГ и в связи с потенциальными РМ. Подробнее см. также заявления ряда делегаций, изложенные в приложениях 14–17 к докладу Комитета по защите морской среды о его шестьдесят третьей сессии, МЕРС 63/23 Add.1.
- 44 См. также *Обзор морского транспорта, 2011 год*, стр.139 и 142–145.
- 45 Резюме представленных КЗМС предложений по РМ см. *Обзор морского транспорта, 2010 год*, стр.153–158.
- 46 Резюме обсуждений см. *Обзор морского транспорта, 2011 год*, стр.142–145.
- 47 Документ МЕРС 62/5/1.
- 48 МЕРС 62/5/1, Annex 3.
- 49 Ibid., Annex 4.
- 50 Ibid., Annex 5.
- 51 Исследование Группы экспертов по анализу осуществимости и оценки воздействия возможных рыночных мер (ГЭРМ), МЕРС 61/INF.2. Краткое резюме см. *Обзор морского транспорта, 2010 год*, стр.158–159.
- 52 РГПГ 3/3/4 (Кипр, Дания, Маршалловы Острова и Нигерия) и РГПГ 3/3 (Греция).
- 53 МЕРС 63/5/2 (записка Председателя).
- 54 МЕРС 63/WR.12 (записка Председателя).
- 55 Замечания в отношении оценки воздействия и необходимости проведения дальнейших исследований о последствиях для развивающихся стран высказывались в рамках дискуссии в документе МЕРС 63/5/8 (Индия), где представлены выводы исследования о воздействии рыночных мер на сектор морских перевозок и торговлю Индии, и документе МЕРС 63/5/11 (Китай).
- 56 Документ МЕРС 63/5/8 (Индия). В исследовании проводилась оценка потенциальных последствий рыночных мер для динамики фрахтовых ставок и экспортно/импортных цен трех важнейших товаров (экспорт железной руды судами класса "кейнсайз" из Индии в Китай, импорт угля в Индию из Австралии и импорт сырой нефти в Индию из Саудовской Аравии).
- 57 Следует также отметить, что на уголь приходится почти 65% выбросов CO<sub>2</sub> в Индии. Это будет противоречить основной цели "Сокращение выбросов ПГ".
- 58 Документ МЕРС 63/5/11 (Китай).
- 59 См. МЕРС 63/23, стр.37–49. В рамках данной темы рассматривались следующие документы: МЕРС 63/5/1 (Багамские Острова) и соответствующие части МЕРС 62/5/13; МЕРС 63/5/3 (Япония и (ВСОП)); МЕРС 63/5/9 (Германия); МЕРС 63/5/10 (Российская Федерация); МЕРС 62/5/7 (Греция); РГПГ 3/3 (Греция); МЕРС 62/5/8 (Соединенные Штаты); МЕРС 62/5/33 (Кипр, Дания, Маршалловы Острова, Либерия, Нигерия, Республика Корея и ИПТА); и РГПГ 3/3/4 (Кипр, Дания, Маршалловы Острова и Нигерия). После этого обсуждались документы, касающиеся финансирования деятельности, связанной с климатом. Обсуждение рассматриваемых предложений, которые были внесены ранее, см. *Обзор морского транспорта* за 2010 и 2011 годы.
- 60 Приложение 3 к документу МЕРС 62/5/1, см. сноску 47 выше и соответствующий текст.
- 61 МЕРС 63/23, пункт 5.25.
- 62 Там же.
- 63 Там же.
- 64 КЗМС для рассмотрения данного вопроса были представлены следующие документы: МЕРС 62/5/15 (Германия), МЕРС 63/5/7 (Франция), МЕРС 62/5/34 (Франция), МЕРС 63/5/6 (ВФДП) и МЕРС 62/5/14 (ВФДП).
- 65 В основу режима РКИКООН положен принцип "общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей" государств, в то время как в рамках политики и мер, принимаемых под эгидой ИМО, руководящим является основной принцип недискриминации и равного режима для судов (нейтральность флага).
- 66 МЕРС 63/23, пункт 5.34.
- 67 Там же.
- 68 Там же.

- 69 В случае механизма скидок имеется в виду предложение в отношении РМ, представленное Международным союзом охраны природы (МСОП), с уточнением деталей Всемирным фондом дикой природы; см. МЕРС 60/4/55, МЕРС 61/5/33, МЕРС 62/5/14, и МЕРС 63/5/6. См. также в Stochniol A, "A rebate mechanism for an equitable maritime emission reduction scheme". В: Asariotis R and Benamara H. (2012) *Maritime Transport and the Climate Change Challenge*. London: Earthscan (Routledge/Taylor & Francis), chapter 7.
- 70 МЕРС 63/23, пункт 5.34.
- 71 Доклад учреденной Генеральным секретарем Консультативной группы высокого уровня по вопросам финансирования деятельности в связи с изменением климата, 5 ноября 2010 года, размещен на сайте [http://www.un.org/wcm/webdav/site/climatechange/shared/Documents/AGF\\_reports/AGF\\_Final\\_Report.pdf](http://www.un.org/wcm/webdav/site/climatechange/shared/Documents/AGF_reports/AGF_Final_Report.pdf). См. также МЕРС 62/INF.2 (секретариат).
- 72 См. *Mobilizing Climate Finance*. 6 October 2011, документ размещен на сайте <http://www.imf.org/external/np/g20/pdf/110411a.pdf>. С приложением 2 к докладу, озаглавленному "Рыночные инструменты для международного авиационного и морского транспорта как источник финансирования деятельности, связанной с изменением климата" можно ознакомиться на сайте [http://www.g20-g8.com/g8-g20/root/bank\\_objects/G20\\_Climate\\_Finance\\_report.pdf](http://www.g20-g8.com/g8-g20/root/bank_objects/G20_Climate_Finance_report.pdf). Информация по этому вопросу с просьбой рассмотреть доклад группы 20 и приложения 2 к нему были направлены Комитету в представленном Францией документе МЕРС 63/5/7.
- 73 См. выступление оратора от Международной палаты судоходства (МПС) на организованном ЮНКТАД специальном совещании экспертов по теме "Последствия изменения климата и адаптация к нему: вызов для глобальных портов", которое проходило в сентябре 2011 года. Аудиофайлы с записью выступлений на совещании и документ, в котором содержатся основные выводы и резюме обсуждений (UNCTAD/DTL/TLB/2011/3), размещены на веб-сайте ЮНКТАД [www.unctad.org/ttl/legal](http://www.unctad.org/ttl/legal). О выступлении представителя МПС широко сообщалось в прессе, см., например, <http://www.worldbunkering.com/news/industry-news/0730-ics-sells-levy-idea-at-unctad.html>. Дополнительную информацию в отношении позиции МПС по вопросу о контроле выбросов ПГ см. [www.marisec.org](http://www.marisec.org).
- 74 См. документ GHG-WG 3/WP.6.
- 75 По данному вопросу см. также документ МЕРС 62/5/27 (India), *On possible incompatibility between WTO Rules and a Market-Based Measure for international shipping*. Делегация Индии еще раз высказала свою озабоченность в заявлении, сделанном на шестьдесят третьей сессии КЗМС, см. МЕРС 63/23/Add.1, приложение 17.
- 76 Эти решения и выводы кратко изложены в пунктах 5.43–5.48 документа МЕРС 63/23. Дополнительную информацию об итогах Дурбанской конференции см. документ МЕРС 63/5/5 (записка секретариата).
- 77 См. выводы тридцать пятой сессии ВОКНТА, с которыми можно ознакомиться в пунктах 23–26 документа МЕРС 63/5/5, а также продолжающееся рассмотрение вопросов, касающихся решения проблемы выбросов от международной авиации и морского транспорта, по линии СРГ-ДМС, с которым можно ознакомиться в пунктах 18–21 документа МЕРС 63/5/5, и альтернативные источники.
- 78 См. упомянутое в пункте 8.5 документа МЕРС 63/5/5 решение о включении вопросов захвата и хранения углекислого газа в геологических структурах в качестве деятельности в рамках механизма чистого развития.
- 79 Конференции будет предшествовать двухнедельная сессия в Бонне, Германия, и ожидается, что будут проведены дополнительные межсессионные заседания трех специальных рабочих групп, а также рабочее совещание, касающееся дальнейшей работы по Зеленому климатическому фонду в соответствии с решением, которое воспроизведено в пункте 8.4 документа МЕРС 63/5/5. См. также МЕРС 63/23, пункты 5.35–5.44.
- 80 См. МЕРС 63/23, пункт 5.47.
- 81 ЮНКТАД в рамках своей программы работы в области перевозок проводит исследовательскую и аналитическую работу, чтобы "помогать развивающимся странам делать обоснованный выбор вариантов политики для решения природоохранных задач в контексте стратегии развития транспорта и помогать выявлять связанные с этим потребности в области укрепления потенциала и надлежащие меры регулирования" (Аккрское соглашение, пункт 168).
- 82 Документ UNCTAD/DTL/TLB/2011/4, размещен по адресу [www.unctad.org/ttl/legal](http://www.unctad.org/ttl/legal).
- 83 К их числу относятся *Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью* 1969 года; *Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью* 1992 года; *Международная конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью* 1971 года (более не действует); *Международная конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью* 1992 года; и *Протокол 2003 года к Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью* 1992 года.
- 84 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 30 июня 2012 года в ней участвовали 66 государств, на которые приходится 90% общемирового тоннажа.
- 85 Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 года (Конвенция ОВВ). Данная конвенция пока не вступила в силу.

- 86 Протокол 2010 года к Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 года. Протокол в силу еще не вступил. См. также *Обзор морского транспорта, 2010 год*, стр. 160–162.
- 87 Конвенция еще не вступила в силу. Дополнительную информацию о Гонконгской конвенции см. *Обзор морского транспорта, 2010 год*, стр. 160.
- 88 Приложение VI к Конвенции МАРПОЛ вступило в силу 19 мая 2005 года и к 30 июня 2012 года его ратифицировали 70 государств, на которые приходится приблизительно 93,29% мирового тоннажа. Приложение VI охватывает вопросы загрязнения воздушной среды с судов, в том числе окислами азота и серы и твердыми частицами.
- 89 См. *Обзор морского транспорта, 2008 год*, стр. 126.
- 90 В том случае, если на основании обзора будет сделан отрицательный вывод, новый глобальный предельный уровень должен применяться с 1 января 2025 года.
- 91 См. МЕРС 62/24, резолюция МЕРС.202(62), приложение 14.
- 92 См. ICS [http://www.marisec.org/2012\\_Text.htm#low sulphur fuel](http://www.marisec.org/2012_Text.htm#low_sulphur_fuel).
- 93 См. резолюцию МЕРС.201(62).
- 94 См. резолюции МЕРС.216(63) и МЕРС.217(63), МЕРС 63/23, приложения 20 и 21.
- 95 Резолюция МЕРС.221(63), МЕРС 63/23, приложение 26.
- 96 Резолюция МЕРС.218(63), МЕРС 63/23, приложение 22.
- 97 Данная резолюция разработана после принятия на шестьдесят второй сессии КЗМС поправок к Приложению IV к Конвенции МАРПОЛ, в соответствии с которыми Балтийское море назначается согласно этому приложению "особым районом". Ожидается, что эти поправки вступят в силу 1 января 2013 года.
- 98 Резолюция МЕРС.219(63), МЕРС 63/23, приложение 24.
- 99 Резолюция МЕРС.220(63), МЕРС 63/23, приложение 25.
- 100 Резолюция МЕРС.210(63), МЕРС 63/23, приложение 4.
- 101 МЕРС.211(63), МЕРС 63/23, приложение 5.
- 102 Резолюция МЕРС.197(62), МЕРС 62/24, приложение 3.
- 103 Резолюция МЕРС.196(62), МЕРС 62/24, приложение 2.
- 104 Гонконгская конвенция была открыта для присоединения с 1 сентября 2010 года и еще не вступила в силу. Она вступит в силу через 24 месяца после того, как ее членами станут 15 государств, на которые приходится 40% тоннажа мирового торгового флота.
- 105 Речь идет о системе управления балластными водами "Smart Ballast", предложенной Республикой Корея в документе МЕРС 62/2/8; системе управления балластными водами DMU OH, предложенной Китаем в документе МЕРС 63/2; и системе управления балластными водами EcoGuardian™, предложенной Республикой Корея в документе МЕРС 63/2/4.
- 106 Имеются в виду следующие системы: система управления балластными водами SiCURE™, предложенная Германией в документе МЕРС 62/2/10; система управления балластными водами ERMA FIRST, предложенная Грецией в документе МЕРС 63/2/1; система управления балластными водами MICROFADE™, предложенная Японией в документе МЕРС 63/2/2; система управления балластными водами AquaStar™, предложенная Республикой Корея в документе МЕРС 63/2/3; и система управления балластными водами Neo-Purimar™, предложенная Республикой Корея в документе МЕРС 63/2/6.
- 107 См. *The 2004 Ballast Water Management Convention with international acceptance growing, the Convention may soon enter into force*, UNCTAD, *Transport Newsletter No. 50*, Second Quarter 2011, p. 8.
- 108 Делегации Бразилии, Либерии, Малайзии, Мальты, Панамы, Сингапура, Гонконга, Китая и МПС.
- 109 Делегации Германии, Ирландии, Италии, Норвегии, Республики Корея и Испании.
- 110 См. доклад Комитета о защите морской среды о его шестьдесят третьей сессии, МЕРС 63/23, стр. 14.
- 111 См. резолюцию МЕРС.209(63), МЕРС 63/23, приложение 3.
- 112 Конвенция УБВ открыта для присоединения любого государства с 31 мая 2005 года и по состоянию на 30 июня 2012 года насчитывает 35 участников, на которые приходится 27,95% тоннажа мирового торгового флота. Согласно статье 18 конвенции УБВ, конвенция вступает в силу через 12 месяцев после даты, на которую ее сторонами стали не менее 30 государств, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее 35% валовой вместимости судов мирового торгового флота.
- 113 С Рамочными стандартами в обновленной версии июня 2011 года можно ознакомиться по адресу: [http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Procedures%20and%20Facilitation/safe\\_package/safe\\_package\\_I\\_2011.pdf](http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Procedures%20and%20Facilitation/safe_package/safe_package_I_2011.pdf).

- 114 Блок 1 основывается на модели инициативы по обеспечению безопасности контейнерных перевозок, выдвинутой в Соединенных Штатах в 2002 году. В основу блока 2 положена модель программы таможенно-торгового партнерства по борьбе с терроризмом (С-ТРАТ), развернутой в Соединенных Штатах в 2001 году. В отношении дополнительной информации по этим вопросам, а также анализа 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. документ "WCO research paper No. 18, The Customs Supply Chain Security Paradigm and 9/11: Ten Years On and Beyond", сентябрь 2011 года, размещенный на сайте [www.wcoomd.org](http://www.wcoomd.org). Обобщенную информацию о различных программах безопасности, принятых в Соединенных Штатах после 11 сентября, см. доклад ЮНКТАД *Container Security: Major initiatives and related international developments*, UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1, который размещен на сайте <http://r0.unctad.org/ttl/ttl-docs-legal-reports+docs.htm>.
- 115 Перечень членов ВТАМО, заявивших о намерении внедрять Рамочные стандарты см. [http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Enforcement/FOS\\_bil\\_05.pdf](http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Enforcement/FOS_bil_05.pdf).
- 116 Концепция УЭО Рамочных стандартов восходит к пересмотренной Киотской конвенции, где содержатся стандарты в отношении "уполномоченных лиц", и национальным программам.
- 117 См. текст сноски 122 ниже.
- 118 *WCO Safe Framework of Standards*, June 2011, p. 49.
- 119 См. также *Обзор морского транспорта, 2011 год*, стр. 148–149. В пакет включены Рамочные стандарты безопасности, таможенные руководства по комплексному управлению цепью поставок товаров, руководство по реализации УЭО, компендиум по УЭО, типовые процедуры обжалования для УЭО, "Выгоды УЭО: материалы, представленные консультативной группой частного сектора ВТАМО", руководство по вопросам закупки и установки оборудования для сканирования и бесконтактного досмотра, механизм ведения элементов данных Рамочных стандартов, руководство по вопросам восстановления сбоев в торговле и "часто задаваемые вопросы для малых и средних предприятий". Пакет рамочных стандартов размещен по адресу: [www.wcoomd.org/home\\_pfoverviewboxes\\_saferpackage.htm](http://www.wcoomd.org/home_pfoverviewboxes_saferpackage.htm).
- 120 См. "Руководство по вопросам подготовки договоренности/соглашения о взаимном признании, 2011 год", стр. 2.
- 121 См. документ WCO research paper No.18, *The Customs Supply Chain Security Paradigm and 9/11: Ten Years On and Beyond*, September 2011, размещенный по адресу: [http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/research/18\\_CSCSP\\_911.pdf](http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/research/18_CSCSP_911.pdf).
- 122 Ibid.
- 123 В программах соблюдения таможенных требований главное внимание уделяется традиционным фискальным критериям, а не критериям безопасности.
- 124 Поскольку в 20 странах ЕС действует одна единая программа УЭО.
- 125 Согласно информации, представленной секретариатом ВТАМО. В отношении дополнительной информации см. "Компендиум программ УЭО, издание 2012 года", который размещен по адресу: [www.wcoomd.org/home\\_research\\_researchseries.htm](http://www.wcoomd.org/home_research_researchseries.htm).
- 126 См. стр. 122–123.
- 127 Можно подавать заявления на получение свидетельств трех видов: "Упрощение таможенных процедур (АЕО-С)", "Безопасность и охрана (АЕО S)" и комбинированное свидетельство "Упрощение таможенных процедур/безопасность и охрана (АЕО-F)". По информации Генерального директората Европейской комиссии по налогообложению и таможенному союзу по состоянию на 8 февраля 2012 года было подано в общей сложности 13 027 заявлений о получении свидетельства УЭО и было выдано 9 894 свидетельства. До этого момента было отклонено в общей сложности 1 201 заявление (13% от числа полученных заявлений) и отозвано 289 свидетельств (3% от числа выданных свидетельств). За год с 1 января по 31 декабря 2011 года было получено 5 533 заявления. За тот же период было выдано 4 872 свидетельства (в среднем по 406 в месяц). По видам выданные свидетельства распределялись следующим образом: АЕО F 4700 (49%), АЕО-С 4531 (48%) и АЕО-S 258 (3%).
- 128 Вопросники 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). Пояснительные примечания также имеются по адресу [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).
- 129 Соглашение о взаимном признании уже заключено с Швейцарией, Норвегией и Японией. Изучается возможность заключения аналогичного соглашения с Китаем.
- 130 ЕС и США являются стратегическими торговыми партнерами, и в 2011 году объем их внешнеторгового оборота составил почти 500 млрд. евро.
- 131 По состоянию на 12 января 2012 года в программе С-ТРАТ участвовала уже 10 221 компания. В настоящее время Таможенно-пограничная служба Соединенных Штатов подписала соглашения о взаимном признании с Европейским союзом, Новой Зеландией, Канадой, Иорданией, Японией и Республикой Корея и продолжает работу по подготовке аналогичных соглашений с Сингапуром, Тайванем и другими странами.

- 132 Работа по подготовке соглашения о взаимном признании была завершена в ноябре 2011 года, после чего было достигнуто соглашение о взаимном признании программ надежных операторов. Копия решения опубликована в Официальном вестнике Европейского союза, L 144/44, 5 июня 2012 года, стр. 44–47, <http://eur-lex.europa.eu>.
- 133 См. *Customs: EU and USA agree to recognize each other's "trusted traders"*; EU Press Release IP/12/449, 4 May 2012.
- 134 *Implementing Recommendations of the 9/11 Commission Act of 2007*. Public Law 110-53, 3 August 2007. Анализ соответствующих положений см. ЮНКТАД, "Транспортный бюллетень" № 45, первый квартал 2010 года, размещен по адресу [www.uncad.org/ttl](http://www.uncad.org/ttl).
- 135 См. *Обзор морского транспорта, 2010 год*, стр. 167.
- 136 См. также "Баланс интересов обеспечения безопасности на море и упрощение процедур торговли: защита наших портов, расширение торговли и обеспечение безопасности цепей поставки", совместное заявление Министерства внутренней безопасности в подкомитете по безопасности границ и на море Комитета по внутренней безопасности Палаты представителей Конгресса, 7 февраля 2012 года, размещено по адресу: <http://homeland.house.gov/sites/homeland.house.gov/files/Testimony%20Heuman%2C%20Zunkunft%2C%20McAleenan.pdf>.
- 137 *Container Security Programs Have Matured, but Uncertainty Persists over the Future of 100 Percent Scanning*, Statement of Stephen L. Caldwell, Director Homeland Security and Justice, 7 February 2012, GAO-12-422T, документ размещен по адресу: [www.gao.gov/products/GAO-12-422T](http://www.gao.gov/products/GAO-12-422T). В докладе указывается, что сохраняется неопределенность в вопросе о том, как Министерство внутренней безопасности и Таможенно-пограничная служба Соединенных Штатов будут выполнять поручение об обеспечении 100 процентного сканирования, поскольку практическая возможность реализации этого по-прежнему не ясна в свете проблем, с которыми Таможенно-пограничная служба столкнулась при осуществлении пилотной программы 100-процентного сканирования. С учетом предусмотренного в Законе о безопасности портов положения об осуществлении пилотной программы в целях определения практической возможности осуществления 100-процентного сканирования, Таможенно-пограничная служба, Государственный департамент и Министерство энергетики объявили в декабре 2006 года о создании пилотной программы "Инициатива обеспечения безопасных грузовых перевозок". Однако из-за логистических, технических и других проблем участвующие в программе порты не смогли добиться 100-процентного сканирования, и впоследствии Таможенно-пограничная служба сузила охват упомянутой программы с шести портов до одного. В октябре 2009 года Счетная палата США рекомендовала Таможенно-пограничной службе провести оценку и установить, представляется ли 100-процентное сканирование практически возможным, каковы оптимальные пути его обеспечения, в случае же невозможности – предположить приемлемые альтернативы.
- 138 Для того, чтобы продление на два года вступило в силу, министр внутренней безопасности должен был представить Конгрессу доклад за 60 дней до 1 июля 2012 года (т.е. к 2 мая 2012 года). См. раздел 1701 b) 2) *Закона об осуществлении рекомендаций Комиссии 9/11 (Закон 9/11)*, который вносит изменения в *Закон о безопасности портов*.
- 139 Полный текст письма см [www.brymar-consulting.com/wp-content/uploads/security/Scanning\\_deferral\\_120502.pdf](http://www.brymar-consulting.com/wp-content/uploads/security/Scanning_deferral_120502.pdf).
- 140 MSC.1/Circ.1192 "Рекомендации по добровольной самооценке Договаривающихся правительств Конвенции СОЛАС и портовых средств"; MSC.1/Circ.1193 "Рекомендации по добровольной самооценке администраций и по охране на судне"; и MSC.1/Circ.1194 "Эффективное осуществление главы XI-2 Конвенции СОЛАС и Кодекса ОСПС".
- 141 См. документ MSC 90/4/1 (Австралия).
- 142 Резолюция FAL.11(37), *Доклад Комитета по упрощению формальностей о его тридцать пятой сессии*, FAL 37/17, приложение 1.
- 143 См. FAL 37/17, стр. 23. Сообщения об инцидентах с нелегальными пассажирами ИМО получила в 2008 году от девяти государств-членов, одного ассоциированного члена и одной НПО; в 2009 году – от восьми государств-членов, одного ассоциированного члена и одной НПО; в 2010 году – от пяти государств-членов и одного ассоциированного члена и в 2011 году – от одного государства-члена.
- 144 Там же, стр. 27.
- 145 FAL.5/Circ.36.
- 146 FAL.5/Circ.35.
- 147 Дополнительную информацию об этих принятых на девяностой сессии КБМ поправках см. Доклад КБМ о его девяностой сессии, документ MSC 90/28, приложение 4.
- 148 MSC.1/Circ.1441.
- 149 В отношении дополнительной информации см. [www.iso.org](http://www.iso.org). См. также представленный Международной организацией по стандартизации (ИСО) документ FAL 37/8/3, *ISO 28000 Series Standards Update*, где отражена информация по состоянию на 1 июля 2011 года. В ИСО действует следующая процедура разработки международных стандартов: принятые техническими комитетами (ТК) проекты международных стандартов распространяются среди государств-членов на предмет голосования. Для опубликования международного стандарта требуется одобрение не менее 75% участвующих в голосовании комитетов-членов. Когда на рынке ощущается острая потребность в таких документах, ТК может принять решение об опубликовании документов других видов, таких как общедоступные спецификации ИСО и технические спецификации ИСО. Публикация общедоступной технической спецификации ИСО допускается в случае одобрения более чем 50% членов голосующего вышестоящего комитета,

- а технической спецификации ИСО – в случае одобрения двумя третями членов голосующего технического комитета. Через три года такая общедоступная или техническая спецификация рассматривается повторно на предмет принятия решения, будет ли она подтверждена еще на три года, пересмотрена и принята в виде международного стандарта или отменена. В случае подтверждения общедоступной или технической спецификации через три года ее рассматривают еще раз, и в этом случае спецификация должна быть либо преобразована в международный стандарт, либо отменена.
- 150 В отношении дополнительной информации см. <http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-standards-of-training,-certification-and-watchkeeping-for-fishing-vessel-personnel-.aspx>.
- 151 Согласно статье 12 Конвенции последняя вступает в силу по истечении 12 месяцев с даты, на которую ее ратифицировали не менее 15 государств. Республика Палау 29 сентября 2011 года стала 15 государством, ратифицировавшим Конвенцию, в результате чего суммарная валовая вместимость морского флота ратифицировавших государств увеличилась до 4,75% мирового тоннажа.
- 152 Протокол 1993 года был принят для внесения поправок в первоначальную Торремолиносскую конвенцию 1977 года.
- 153 Информацию о другой, родственной конвенции более общего характера, Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ГДНВ) 1978 года и последующих поправках к ней см. *Обзор морского транспорта, 2011 год*, стр. 155–156.
- 154 Policy Brief, Global Governance Programme, Issue 2011/1, June 2011; Bridges Weekly Trade News Digest, Volume 15, Number 15, 27 April 2011.
- 155 См. сообщения о неофициальных торговых переговорах, проходивших недавно в Париже 22 мая 2012 года, по материалам "Вашингтон трейд дейли" от 24 мая 2012 года и "Уолл-стрит джорнал" от 23 мая 2012 года; опубликованное 13 декабря 2011 года совместное заявление АНТАД (Мексика), "Еврокоммерс (Европа)", Квебекского совета розничной торговли (Канада), "ФТА (Европа)" и НРФ (США) и заявление П. Лами (ВТО) 19 марта 2012 года по сообщению агентства "Рейтер" (американский выпуск), 19 марта 2012 года.
- 156 "Аванс в целях развития: заключить соглашение ВТО об упрощении процедур торговли", 27 июня 2012 года, президент Исламского банка развития Ахмад Мохамед Али Аль-Мадани, президент Африканского банка развития Дональд Каберука, президент Азиатского банка развития Харухико Курода, президент Европейского банка реконструкции и развития Томас Миров, президент Межамериканского банка развития Луис Альберто Морено и президент Группы Всемирного банка Роберт Б. Зеллик.
- 157 Интервью с Министром экономики, развития и туризма Чили Пабло Лонгейрой и заместителем Министра торговли Колумбии Габриэлем Дуке 19 апреля 2012 года, записанное секретариатом Министра торговли и конкурентоспособности Австралии.
- 158 "Аргументы в пользу соглашения ВТО – сейчас", г-н Йоаким Рейтер, посол и постоянный представитель Швеции при ВТО, 8 декабря 2011 года, рассчитанное на несколько лет совещание экспертов ЮНКТАД по упрощению процедур перевозок и торговли.
- 159 В отношении обзора ситуации на более позднем этапе, см. сообщение о проходивших 4 и 5 июня 2012 года переговорах министров торговли 21 страны Азиатско-Тихоокеанского форума экономического сотрудничества (АТЭС) по материалам "Бриджес уикли трейд ньюс дайджест", том 16, номер 22, 6 июня 2012 года.
- 160 В разделе I содержатся 16 статей, а в разделе II об ОДР, который не делится на статьи, – 11 отдельных положений.
- 161 В тексте также затрагиваются сквозные вопросы, в частности связь с другими соглашениями ВТО, урегулирование споров, заключительные положения, графики осуществления и изъятия. Из-за ограничений по объему документа эти вопросы здесь не анализируются.
- 162 См., например, рекомендацию № 18 "Меры по упрощению процедур международной торговли Центра Организации Объединенных Наций по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям" (СЕФАКТ ООН).
- 163 Вместе с тем в некоторых соглашениях по торговле и перевозкам, например в упомянутой выше Конвенции о гармонизации, договаривающиеся стороны обязуются привести свои документы в соответствии с ФОООН.
- 164 UNCTAD, Transport and Trade Facilitation, Series No.3, "Trade Facilitation in Regional Trade Agreements", UNCTAD/DTL/TLB/2011/1.
- 165 В рамках осуществляющихся в настоящее время проектов по укреплению потенциала и при проведении региональных рабочих совещаний по УПТ ЮНКТАД использует проект переговорного текста ВТО в качестве справочного материала для оценки состояния дел в области УПТ в участвующих странах. Подробнее см. <http://unctad.org/en/Pages/DTL/Trade-Logistics-Branch.aspx>.
- 166 Switzerland, Note on TF negotiations, August 2011.
- 167 См. UNCTAD, Technical Notes on Trade Facilitation Measures UNCTAD/DTL/TLB/2010/1, и UNCTAD, Trade Facilitation Handbook (Part I): National Facilitation Bodies: Lessons from Experience, UNCTAD/SDTE/TLB/2005/1 (в настоящее время пересматривается).

- <sup>168</sup> Предлагаются следующие категории:  
Категория А: положения, намеченные развивающейся страной-членом или наименее развитой страной-членом для осуществления после вступления соглашения в силу.  
Категория В: положения, выделенные развивающейся страной-членом или наименее развитой страной-членом для осуществления на определенную дату по истечению переходного периода после вступления соглашения в силу.  
Категория С: положения, выделенные развивающейся страной-членом или наименее развитой страной-членом для осуществления на определенную дату в качестве положений, требующих установления переходного периода после вступления соглашения в силу и предоставления технической и/или финансовой помощи и поддержки в целях укрепления потенциала.
- <sup>169</sup> См. UNCTAD, *Reflection on a Future Trade Facilitation Agreement: Implementation of WTO obligations. A comparison of existing WTO agreements*, UNCTAD/DTL/TLB/2010/2, p. 45.
- <sup>170</sup> "Аргументы в пользу соглашения ВТО – сейчас", см. выше, стр. 5.
- <sup>171</sup> В качестве более позднего примера см. представление Европейского союза TN/TF/W/149/Rev.3 от 12 мая 2012 года.
- <sup>172</sup> "Вызовы и возможные варианты политики в области упрощения процедур перевозок и торговли", записка секретариата ЮНКТАД, 28 сентября 2011 года, TD/B/C.I/MEM.1/11, пункты 65–68.
- <sup>173</sup> Подробный анализ касающихся УПТ положений двусторонних и региональных соглашений содержится в упомянутой выше записке ЮНКТАД по вопросам упрощения процедур торговли в региональных торговых соглашениях.
- <sup>174</sup> В качестве одного из недавних примеров см. выступление Аргентины на последней сессии рассчитанного на несколько лет совещания экспертов ЮНКТАД по упрощению процедур перевозок и торговли, проходившей 7–9 декабря 2011 года.
-



# 6

## РАЗВИТИЕ И ФИНАНСИРОВАНИЕ УСТОЙЧИВЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

*Широко признается важное значение сектора перевозок грузов как одного из содействующих развитию торговли элементов, двигателя роста и фактора социального развития. Однако предметом озабоченности являются и порождаемые деятельностью в этом секторе отрицательные последствия для окружающей среды, здоровья человека и климата. В целом транспорт потребляет свыше 50% от общемирового объема жидких ископаемых видов топлива; согласно прогнозам, темпы роста в секторе в период с 2008 по 2035 год составят 1,4% в год и на его долю придется 82% от совокупного прироста потребления жидкого топлива. Кроме того, по оценкам, общий объем грузоперевозок в тоннокилометрах вырастет к 2050 году втрое, а спрос на энергоресурсы, потребляемые коммерческими грузовыми транспортными средствами – грузовыми автомобилями, самолетами, судами и поездами, – под влиянием экономического роста, в частности в развивающихся странах, увеличится к 2040 году более чем на 70%. В то же время на сектор перевозок приходится около 13% от общемирового объема выбросов парниковых газов (ПГ), из которых 5,5% связаны с логистикой. С транспортом связано почти 25% общемировых выбросов двуокси углерода (CO<sub>2</sub>), и, как ожидается, за период 2005–2030 годов их объем возрастет во всем мире на 57% (увеличение на 1,7% в год).*

*При бесконтрольном развитии эти неприемлемые тенденции, по всей вероятности, будут усиливаться и в принципе могут выливаться в глобальные энергетические и экологические кризисы и подрывать любой прогресс в области устойчивого развития и роста мировой экономики. В настоящей главе подчеркивается актуальность императивов устойчивости в секторе грузовых перевозок и заостряется внимание на необходимости сокращения в данном секторе энергопотребления и выбросов в атмосферу, в том числе ПГ. Кроме того, рассмотрены некоторые основные тенденции и инициативы, предпринимаемые странами, предприятиями отрасли и международным сообществом в целях содействия обеспечению устойчивых грузовых перевозок, а также ряд соображений финансового характера, которые могут определять возможности практического осуществления концептуального сдвига к системам устойчивых грузоперевозок.*

## А. ВВЕДЕНИЕ

Экологическая устойчивость является насущной проблемой, которая во всем мире становится объектом все более пристального внимания. Это обусловлено растущими потребностями увеличивающегося населения мира и расширением экономической активности, что приводит к истощению мировых природных ресурсов и порождает огромное давление на окружающую среду, в том числе на климат. В этой связи соблюдение принципов устойчивости приобретает решающее значение для обеспечения эффективной увязки этих разнонаправленных тенденций и изменений.

Глобальный финансово-экономический кризис усугубил необходимость достижения целей устойчивости в условиях формирующейся так называемой "зеленой" экономики. Имеется в виду, что этим термином обозначается низкоуглеродная, ресурсосберегающая и социально инклюзивная экономика<sup>1</sup>. "Зеленая" экономика рассматривается в качестве одного из ключевых политических вариантов, позволяющих решать все более сложные экономические, экологические и социальные задачи.

Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций и ряд учреждений системы Организации Объединенных Наций призывают развивать инициативы в области "зеленой" экономики в рамках пакетов мер стимулирования, разработанных в интересах поддержки оживления экономики и ускорения роста. К тому же концепция "зеленой" экономики являлась одной из двух основных тем, обсуждавшихся на состоявшейся в июне 2012 года в Бразилии Конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию (КУРООН) ("Рио+20")<sup>2</sup>, где впервые прямо упоминается экологически безопасный транспорт. Участники Конференции осознали важное значение экологически безопасного транспорта в рамках глобального устойчивого развития и выделили меры по содействию развитию таких транспортных систем, включая, в частности, энергоэффективные системы смешанных перевозок, экологически чистые виды топлива и транспортные средства, а также усовершенствованные транспортные системы

в сельских районах и содействие применению комплексных подходов к выработке политики<sup>3</sup>.

Создание "зеленой" экономики подразумевает также решение проблем изменения климата и ускорение темпов низкоуглеродного "зеленого" экономического роста. По имеющимся оценкам, к 2050 году во всем мире потребуется на 50% больше продовольствия, на 45% – энергоресурсов и на 30% – воды<sup>4</sup>. В то же время эти ресурсы, по всей вероятности, будут истощены или иметься в недостаточных количествах и только при запретительно высоких издержках из-за, в частности, негативных последствий изменения климата. Несмотря на прилагающиеся международные усилия, а именно деятельность по линии Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИКООН), в рамках которой продвигается идея принятия международного юридически обязательного режима регулирования для смягчения последствий изменения климата, выбросы ПГ увеличились в 2010 году на 5%, в результате чего совокупный объем выбросов достиг 30,6 гигатонн (Гт)<sup>5</sup>. Таким образом, как никогда остро стоит вопрос о принятии незамедлительных и решительных мер по сокращению выбросов ПГ с осуществлением одновременно деятельности по поощрению роста и развития.

В этой обстановке анализ состояния сектора перевозок, включая грузоперевозки, в общих рамках концепции устойчивого развития представляется существенно необходимым элементом настоящего *Обзора*. Примерно на 95% топливо, потребляемое в секторе перевозок, является ископаемым. Поскольку на транспорте нефть широко используется в качестве сырья для моторного топлива, сектор выбрасывает огромное количество ПГ (в первую очередь CO<sub>2</sub><sup>6</sup>) и других веществ в атмосферу, например оксидов азота (NO<sub>x</sub>), оксидов серы (SO<sub>x</sub>), летучих органических соединений, твердых частиц и свинца. Все эти выбросы негативно влияют на здоровье человека, окружающую среду (качество воды, качество почвы, биоразнообразие, изъятие земли из пользования, землепользование, заторы и шум)<sup>7</sup> и климат.

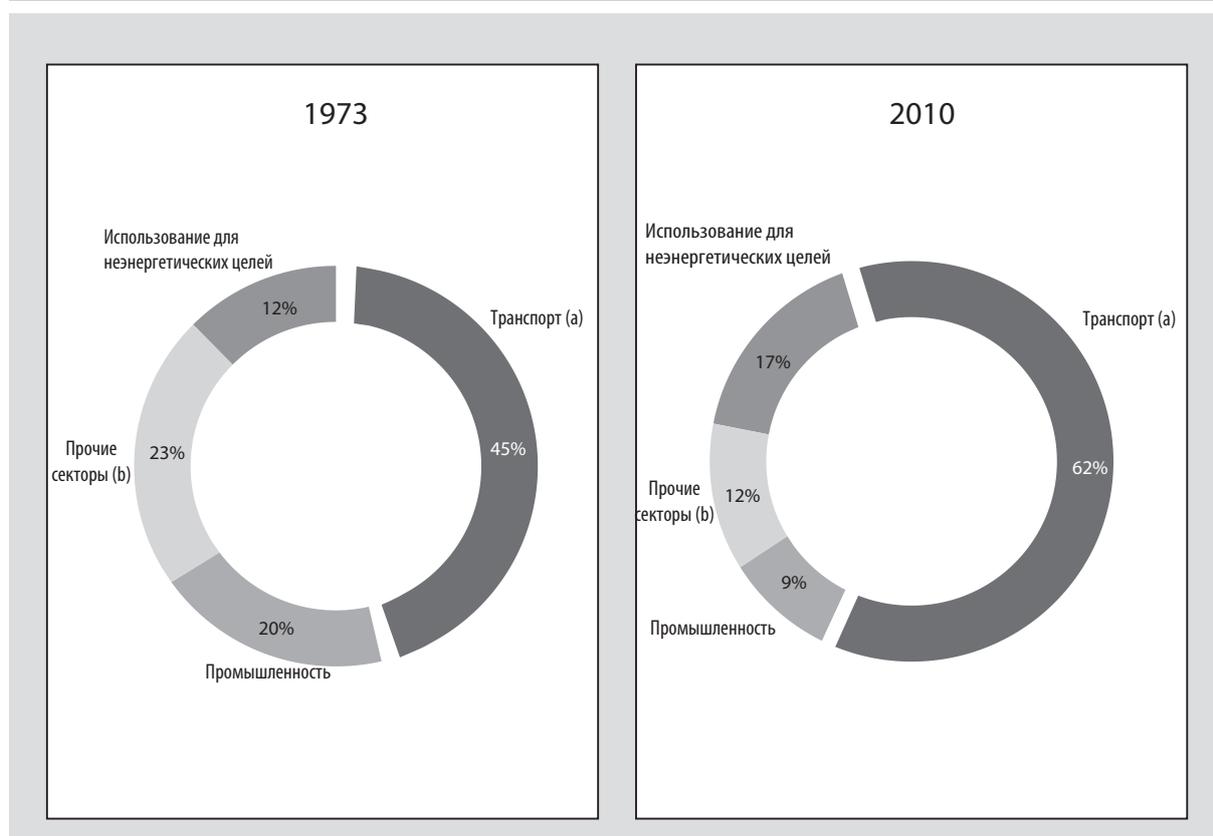
Масштабы деятельности в секторе грузового транспорта будут продолжать увеличиваться параллельно с прогнозируемым ростом деловой активности, повышением доходов и увеличением объемов перевозок грузов – как внутри стран, так и между ними. Это в свою очередь будет приводить к соответствующему росту глобального спроса и потребления нефти и увеличению выбросов ПГ, что может вылиться в непредсказуемые изменения глобального климата.

Помимо выбросов ПГ и связанных с этим последствий с точки зрения глобального климата, озабоченность вызывают и локальные и региональные выбросы загрязнителей воздуха. Около 1,1% случаев смерти всех людей, ежегодно умирающих во всем мире, объясняются загрязнением воздуха

транспортными средствами<sup>8</sup>. В числе основных источников загрязнителей воздуха, особенно твердых частиц, содержащих сажистый углерод и выбросы дизельных двигателей, которые, как теперь подтверждено, являются канцерогенами, следует назвать грузовые автомобили и суда<sup>9</sup>. Например, хотя в Китае грузовые автомобили составляют лишь 4% всех транспортных средств, на них приходится 57% выбросов твердых частиц в транспортном секторе<sup>10</sup>.

Для обеспечения экологической безопасности грузового транспорта необходима увязка экономических, социальных и экологических соображений и возможность создания экономичных по затратам топлива, рентабельных, низкоуглеродных, устойчивых к воздействию климата и щадящих окружающую

Диаграмма 6.1. Мировое потребление нефти, 1973 и 2010 годы



Источник: Key World Energy Statistics 2012, International Energy Agency (IEA). Нефтепродукты включают нефтяной газ, этан, сжиженный нефтяной газ (ГСН), авиационный бензин, автомобильный бензин, реактивное топливо, керосин, дизельное топливо, тяжелое топливо, лигроин, уайтспирит, масла, битум, парафины, нефтяной кокс и другие нефтепродукты.

(а) Включая международную авиацию и международную морскую бункеровку.

(b) Включая сельское хозяйство, коммерческие и государственные услуги.

среду транспортных систем<sup>11</sup>. В настоящее время правительства и предприятия отрасли начинают учитывать критерии устойчивости в своих планах, политике и программах. Конкретные меры могут охватывать перестройку транспортной архитектуры и транспортных сетей, комплексное использование различных видов транспорта, адаптацию и развитие соответствующей инфраструктуры, перестройку моделей цепей поставок и операционных процедур логистики грузовых перевозок и внедрение новых технологий, информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) и интеллектуальных транспортных систем (ИТС). Даже несмотря на значительный прогресс в теории и практике устойчивых грузовых перевозок, эффективного и полного достижения целей устойчивости этого сектора добиться пока не удалось.

Хотя вопросы решения проблем, обусловленных влиянием изменения климата на сектор грузовых перевозок, на основе адаптационных мероприятий также являются одним из ключевых аспектов при достижении целей устойчивости, данная тема выходит за рамки настоящей главы и подробнее обсуждается в главе 1. В настоящей главе подчеркивается важное значение обеспечения устойчивости грузовых перевозок и необходимость смягчения проблемы выбросов в этом секторе и сокращения масштабов энергопотребления на транспорте и его большой зависимости от нефти. При этом также обсуждаются некоторые важнейшие тенденции и инициативы, выдвигаемые странами, отраслью и международным сообществом в целях содействия обеспечению устойчивости грузовых перевозок, а также ряд финансовых соображений, которые могут помочь определить степень способности реализации концептуального сдвига с переходом к устойчивым системам грузовых перевозок.

## **В. ЭНЕРГОПОТРЕБЛЕНИЕ И ВЫБРОСЫ В СЕКТОРЕ ТРАНСПОРТА**

В настоящем разделе обсуждается вопрос о крупных масштабах энергопотребления и выбросов в транспортном секторе, в том числе в сегменте грузовых перевозок, и подчеркивается важность сокращения потребления нефти и зависимости от нее в данном секторе в интересах достижения более высокой экологической устойчивости и понижения степени уязвимости в условиях растущих и неустойчивых цен на энергоносители, которые выступают фактором роста затрат на топливо и транспортных издержек.

### **1. Энергопотребление**

Сектор транспорта сильно зависит от нефти как основного источника топлива. На диаграмме б.1 показано, что в этом секторе потребляется более 50% мирового объема жидких видов ископаемого топлива, причем за период 1973–2010 годов его доля выросла на 17%<sup>12</sup>. В порядке сравнения в других секторах экономики в тот же период наблюдалась понижательная тенденция. Ожидается, что мировой объем потребления жидкого топлива в секторе перевозок в период 2008–2035 годов будет возрастать на 1,4% в год и составит 82% от совокупного прогнозируемого прироста потребления жидкого топлива<sup>13</sup>.

Объемы грузовых перевозок растут быстрее, чем пассажирские и, как ожидается, будут продолжать увеличиваться в будущем. По некоторым прогнозам, объем грузоперевозок в тонно-километрах за период 2010–2050 годов благодаря экономическому росту, в первую очередь в развивающихся странах, увеличится в три раза<sup>14</sup>. Согласно прогнозам, за период 2010–2040 годов спрос на энергоносители в секторе коммерческих перевозок – грузовые автомобили, самолеты, суда и поезда – увеличится более чем на 70%<sup>15</sup>.

Предложение нефти, спрос на нее и колебания цен на нефть являются важными факторами для сектора транспорта и будут продолжать играть немаловажную роль в будущем, в частности

в силу возрастания неопределенности относительно мировых запасов нефти.

Роль альтернативных источников повышения энергоэффективности и эффективности использования топлива на транспорте может возрасти, если для внедрения этих технологий при приемлемых издержках и в массовых масштабах удастся обеспечить комплексную увязку таких факторов, как продолжение исследований и разработок, технологический прогресс и твердый политический курс. Пока же эти соображения не должны препятствовать практическим шагам по внедрению более энергоэффективной практики (см. раздел С).

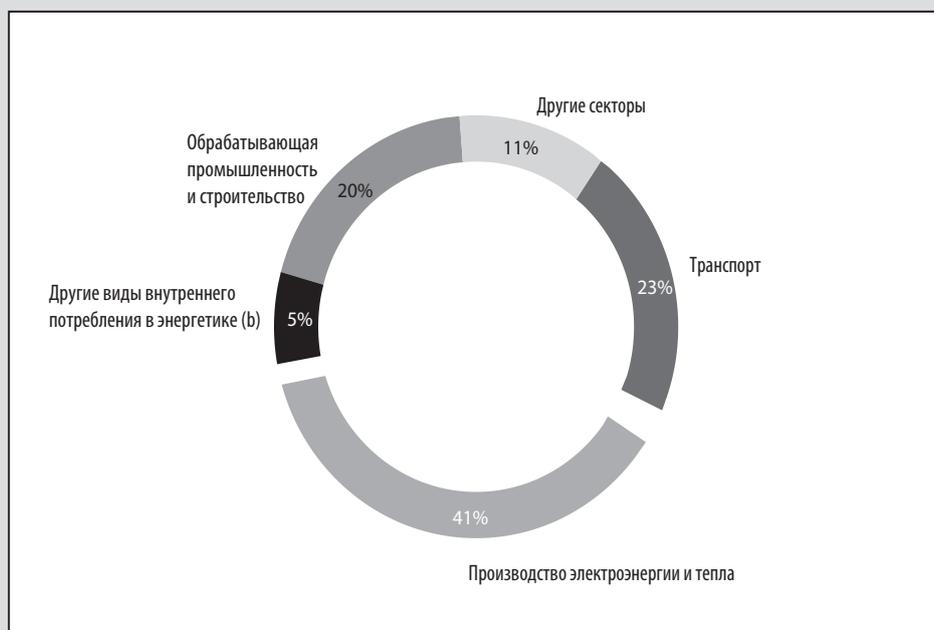
## 2. Выбросы

По имеющимся оценкам, на транспортный сектор в 2004 году приходилось около 13% общемирового объема выбросов ПГ<sup>16</sup>. Логистика, в том числе грузовые перевозки и "логистические комплексы", является

источником 5,5% глобального объема выбросов ПГ. В том числе, львиная доля – 90% или 4,95% от совокупного объема выбросов ПГ – приходится на грузоперевозки<sup>17</sup>. С точки зрения выбросов CO<sub>2</sub> в 2009 году, по оценкам, примерно 23% глобального объема выбросов двуокиси углерода образовалось в транспортном секторе<sup>18</sup>. Как показано на диаграмме 6.2, транспортная отрасль занимает второе по величине выбросов CO<sub>2</sub> место после сектора производства электроэнергии и тепла.

На диаграмме 6.3 проводится сопоставление выбросов CO<sub>2</sub> в основных сегментах грузовых перевозок. На диаграмме видно, что по количеству выбросов CO<sub>2</sub> в граммах при перевозке одной тонны груза на расстояние в один километр самым крупным источником выбросов является воздушный транспорт, за которым следует автомобильный транспорт. Следует также отметить, что эти два вида транспорта являются самыми дорогостоящими по ставкам тарифов за объем груза.

Диаграмма 6.2. Общемировой объем выбросов CO<sub>2</sub>, образующихся в результате сжигания топлива, в разбивке по секторам, 2009 год (а)



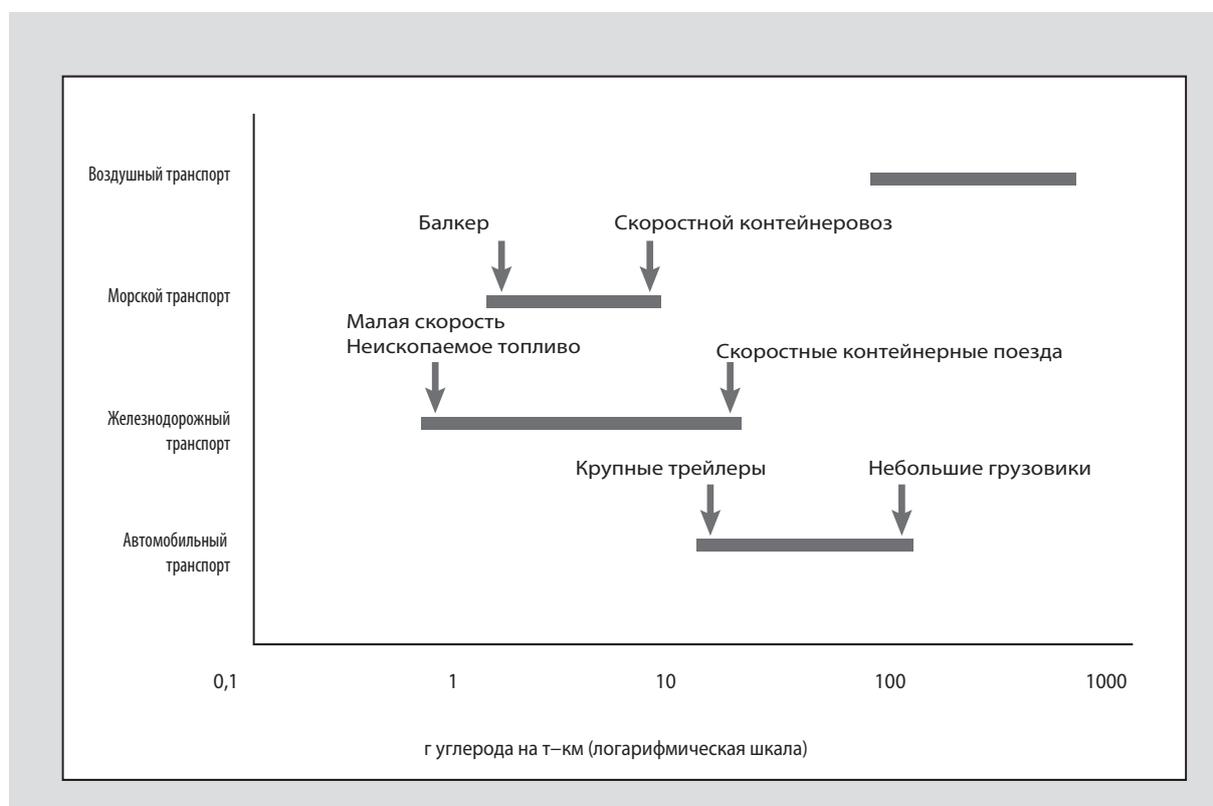
Источник:

CO<sub>2</sub> Emissions from Fuel Combustion Highlights, 2011, IEA.

(a) Включая международное бункерное топливо в транспортном секторе.

(b) Включая выбросы в результате потребления для собственных нужд в переработке нефти, производстве твердого топлива, добыче угля, добыче нефти и газа и других отраслях производства энергоносителей.

**Диаграмма 6.3. Сопоставление выбросов CO<sub>2</sub> в секторе грузовых перевозок в разбивке по видам транспорта (в граммах углерода при перевозке одной тонны груза на один километр)**



Источник: Межправительственная группа экспертов по изменению климата (МГЭИК)<sup>19</sup>.

При сохранении существующих тенденций выбросы CO<sub>2</sub> в секторе транспорта увеличатся во всем мире за период 2005–2030 годов на 57% (на 1,7% в год)<sup>20</sup>. Ожидается также, что более 80% прогнозируемого роста выбросов в секторе транспорта будет генерироваться в развивающихся странах (причем только на Китай и Индию будет приходиться свыше половины глобального прироста<sup>21</sup>), и источником большей части выбросов будет являться наземный транспорт. Также ожидается, что загрязнение атмосферы будет происходить более интенсивно в развивающихся странах из-за качества используемого в двигателях топлива и состояния оборудования и транспортных средств, в частности старения парка грузовых автомобилей.

В настоящее время задача состоит в том, чтобы все страны, стремясь обеспечить развитие транспорта на принципах устойчивости, проводили в жизнь политику, стратегии,

планы и инвестиционные решения, в рамках которых обеспечивается комплексная увязка экономических, экологических и социальных целей.

Особенно важно это для развивающихся стран, с самого начала имеющих возможность рассматривать путь устойчивого развития. Упустив эту возможность, можно столкнуться с более значительными издержками в будущем, поскольку правительствам стран и предприятиям придется в конечном счете нести дополнительные расходы на адаптацию в новых условиях и внедрение новых транспортных систем, включая новые технологии и новые виды операционной деятельности. Приспособление задним числом существующих инфраструктуры и оборудования с учетом шоковых потрясений, в том числе вызываемых последствиями изменения климата, может оказаться весьма обременительной, капиталоемкой и дорогостоящей задачей. Таким образом,

крайне важно своевременно принять меры уже на ранних этапах. Любые задержки в создании энергоэффективных по использованию топлива и низкоуглеродных систем обернутся мнимой экономией. По имеющимся оценкам, каждый доллар США, потраченный на цели повышения энергоэффективности, экономит два доллара в виде инвестиций в обеспечение новых поставок, причем в развивающихся странах эффект экономии еще больше<sup>22</sup>.

### С. ПОСЛЕДНИЕ ТЕНДЕНЦИИ В ОБЛАСТИ УСТОЙЧИВЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

Рассмотрение вопросов устойчивости в секторе грузовых перевозок требует комплексного подхода, в рамках которого следует учитывать и сводить воедино точки зрения всех частных и государственных заинтересованных сторон в данной системе с охватом всех видов транспорта и деятельности. Для решения характерных для данного сектора различных сквозных проблем устойчивости необходимо определить и разработать комплекс институциональных, технических и эксплуатационных мер. Некоторые основные меры можно в целом отнести к трем главным областям действий – получивших также название концепции "избегать–переходить–улучшать"<sup>23</sup>, – где возникают сквозные проблемы, которые можно постараться обобщить следующим образом:

- избегать неэффективных грузовых перевозок: избегать или сокращать количество нерациональных, ненужных или порожних рейсов и дублирования дорог, что позволяет оптимизировать планирование/объем/осуществление грузовых перевозок и уменьшать заторы и т.д.;
- переходить к устойчивым видам транспорта и транспортным системам: переходить на более экологически чистые виды транспорта (по возможности на железнодорожный и водный транспорт и на использование альтернативных видов топлива и оптимальных по размерам судов и соответствующих партий грузов и маршрутов и т.д.);

- повышать устойчивость грузовых перевозок, логистики, судов и транспортных средств: повышать качество разработки и сооружения инфраструктурных объектов; повышать эффективность использования топлива на всех видах транспорта посредством более оптимального осуществления операций по перевозке грузов (например, путем совершенствования управления грузопотоками и возможностями в рамках транспортной системы) и совершенствования систем логистики грузоперевозок (например, путем концептуальной разработки интеллектуальных логистических сетей), внедрения технологий, позволяющих повысить эффективность использования топлива и уменьшить выбросы, и улучшения поведения водителей (например, путем организации подготовки кадров и осуществления мероприятий по укреплению потенциала).

В настоящем разделе основное внимание уделяется некоторым мерам и инициативам, которые реализуются в данном секторе (морских и внутренних перевозок) в целях содействия переходу к организации грузовых перевозок на основе принципов устойчивости. Как ожидается, эти инициативы дадут положительный эффект в плане повышения конкурентоспособности щадящих окружающую среду видов транспорта и транспортных систем, повышения эффективности использования топлива и эффективности финансовых и временных затрат с уменьшением в результате "углеродного следа" этого сектора.

#### 1. Морской сектор

По мере нарастания во всем мире накала дискуссий по тематике изменения климата усиливается и нажим на сектор морских перевозок и судоходства, побуждающий реагировать на проблемы увеличения выбросов ПГ ( $\text{CO}_2$ ,  $\text{SO}_x$ ,  $\text{NO}_x$  и т.д.) и загрязнения воздуха (особенно твердыми частицами); в этих условиях как на уровне директивных органов, так и в отрасли ведется проработка возможных мер по предотвращению изменения климата и адаптационных мер.

Хотя морской транспорт считается довольно энергоэффективным и щадящим с точки зрения климата видом транспорта, особенно в расчете выбросов на тонно-километр, сектор морских перевозок и его "экологический отпечаток" все чаще становятся предметом общественного внимания.

По оценкам Международной морской организации (ИМО), на сектор морских перевозок в 2007 году приходилось 3,3% общемирового объема выбросов. Доля международных морских перевозок в общемировом объеме выбросов CO<sub>2</sub> в 2007 году оценивалась в 2,7%. Без глобальной политики ограничения выбросов в этом секторе выбросы с судов с учетом ожидаемого непрерывного роста объемов международных морских перевозок могут увеличиться к 2050 году (по сравнению с уровнями выбросов в 2007 году) на 200–300%<sup>24</sup>.

Вместе с тем, как представляется, в международном сообществе, в том числе в Международной морской организации (ИМО), сформировался консенсус в отношении того, что некоторые меры, затрагивающие применяемые на судах технологии и виды топлива, могут способствовать обеспечению повышения энергоэффективности и сокращения показателей интенсивности выбросов ПГ (CO<sub>2</sub> в расчете на тонно-милю) на 25–75% против существующих уровней. Кроме того, по мнению предприятий отрасли международных морских перевозок, совместные комплексные технические и эксплуатационные мероприятия должны позволить снизить к 2020 году объемы выбросов CO<sub>2</sub> при перевозке 1 т груза на 1 км на 15–20%<sup>25</sup>.

На уровне регулирования в международном судоходстве все шире соблюдаются принципы экологической устойчивости, и отрасль признает свою важную роль в поддержании темпов международной деятельности в секторе морского транспорта по вопросам устойчивости и изменения климата. В 2011 году ИМО (на этот орган в соответствии с РКИКООН возложены функции по разработке и введению в действие глобальных правил по ограничению выбросов ПГ с судов, участвующих в международной торговле) приняла первые правила, регулирующие в глобальных

масштабах выбросы углерода в секторе международного морского судоходства, а именно положения о конструктивном коэффициенте энергоэффективности (ККЭЭ) и плане управления энергоэффективностью судна (ПУЭС) (подробнее о новых правилах см. главу 5). ИМО рассматривает и вопрос о рыночных мерах, таких как торговля разрешениями на выбросы или введение глобального налога для содействия дальнейшему сокращению выбросов в секторе международных морских перевозок, однако из-за ряда нерешенных вопросов быстро принять международное соглашение не удастся. В частности, нужно увязать закрепленный в РКИКООН принцип общей, но дифференцированной ответственности соответствующих возможностей с принципом единообразного глобального применения инструментов ИМО, а также определить размеры взноса судоходства в Зеленый климатический фонд (ЗКФ) (созданный в декабре 2011 года на Конференции Организации Объединенных Наций по изменению климата в Дурбане – см. следующий раздел о финансировании деятельности, связанной с изменением климата). К 2020 году Фонд должен генерировать по 100 млрд. долл. в год для осуществления деятельности по предотвращению изменения климата и адаптации в развивающихся странах. По мнению Консультативной группы высокого уровня по вопросам финансирования деятельности в связи с изменением климата (КГФ), учрежденной Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций в 2010 году, за счет международных морских перевозок ежегодно можно мобилизовать около 16 млрд. долл., Всемирный же банк полагает, что эта сумма составляет около 25 млрд. долл. в год<sup>26</sup>. Предприятия отрасли проявляют беспокойство по поводу того, что потенциальный взнос отрасли в Фонд будет несоразмерен ее доле глобальных выбросов CO<sub>2</sub> и что она окажется под бременем двойного обложения по линии как РКИКООН, так и потенциального рыночного механизма, который разрабатывается в рамках ИМО<sup>27</sup>.

На уровне отрасли морского судоходства ведется важная деятельность, включая технологические, эксплуатационные и инженерные меры по повышению

энергоэффективности сектора и сокращению потребления топлива и выбросов. В этой связи можно назвать, в частности, постройку более экологически безопасных и оборудованных экономичными силовыми установками судов, пропаганду перехода на более экологически чистые виды топлива и все более широкое внедрение методов эксплуатации судов на пониженных скоростях. Например, в мае 2012 года "Синопасифик шипбилдинг групп" запустила серию более экономичных и щадящих окружающую среду балкеров нового поколения для сегментов рынка балкеров дедвейтом 60 000, 80 000 и 120 000 т (соответственно CROWN 63, CROWN MHI 82 и CROWN 121 Ultimate). При эксплуатационной скорости хода в 14,3 узла потребление топлива на балкерах класса CROWN 63 Ultramax снижено на 25,8 т в день, или на 13% по сравнению с эксплуатируемыми в настоящее время балкерами таких же размеров.

Целый ряд возможностей для повышения экологической устойчивости открывается и в случае портов и терминалов. Для примера можно назвать расширение инфраструктуры портов, переход к более экологичным видам транспорта для доступа к внутриконтинентальным районам (например, таким как железнодорожный или внутренний водный транспорт), внедрение программ энергоэффективности и использование возобновляемых источников энергии (например, биотоплива, солнечной энергии и ветровых турбин) для энергообеспечения операций в портах в целом, включая погрузку, разгрузку и складирование грузов, а также системы управления движением судов и грузопотоками (для обслуживания судов и обработки грузов в терминалах). В этой связи одно исследование показало, что путем добавления 30% биотоплива в отработанное дизельное масло можно снизить на 13–26% выбросы CO<sub>2</sub> в расчете на терминал и на 21% выбросы в масштабах всего контейнерного сектора<sup>28</sup>. Еще одним случаем, позволяющим сократить выбросы в портах, а в некоторых случаях даже полностью устранить вредные выбросы в атмосферу от дизельных двигателей, является способ так называемой "холодной глажки", при использовании которого судно во время стоянки в порту не включает свои

двигатели и электроэнергия подается с берега. Кроме того, операторы портов и терминалов видят возможности получения конкурентных преимуществ благодаря повышению технологического уровня своих операций и использованию более экологически чистого наземного оборудования для обработки грузов, в частности причальных кранов с ИТ-управлением и экологичных козловых кранов на резиновом ходу.

В числе других мер, принимаемых в портах с целью повышения эффективности функционирования портового хозяйства, следует назвать изменение схемы размещения терминалов для сокращения времени и числа операций, требующихся для перемещения контейнеров и грузов. За счет этого можно добиться сокращения выбросов CO<sub>2</sub>, о чем свидетельствует опыт Роттердамского каботажного терминала, где оно достигло почти 70%<sup>29</sup>. Другой, более комплексный подход предполагает включение системных логистических решений, позволяющих сократить затраты времени и средств, на стадии разработки и планирования портов и терминалов, как это видно на примере порт-центрической концепции логистики или эксплуатационной структуры грузового узла<sup>30</sup>. Последние исследования<sup>31</sup> показывают, что порт-центрическая модель действительно позволяет решать ключевые проблемы в цепи снабжения, связанные со сроками, затратами и выбросами углерода. Однако в ряде стран препятствием для реализации в полной мере эффективных решений в рамках этой концепции могут стать факторы наличия и стоимости земельных участков. Порт-центрические модели широко утвердились в Европе, где все больше наблюдается переход к постройке логистических центров вблизи новых морских транспортных терминалов или таких терминалов на внутренних водных путях<sup>32</sup>. Например, Лондонский контейнерный терминал Гейтвей компании "ДП уорлд" разрабатывает крупный порт-центрический логистический парк, соединяющийся с расположенным к востоку от Лондона новым глубоководным контейнерным портом, обрабатывающим 3,5 млн. ДФЭ. Терминал "Лондон Гейтвей" позволит обеспечивать доставку товаров до пунктов назначения

быстрее, надежнее и экологичнее по сравнению с существующими моделями цепей поставки. По имеющимся оценкам, ежегодно будет экономиться 65 млн. тонно-миль, поскольку товары уже не нужно будет доставлять из глубоководных портов в распределительные центры внутри страны<sup>33</sup>. Другой вариант повышения устойчивости предусматривает изучение путей построения логистических цепочек за счет сокращения порожних рейсов и уменьшения пробега путем так называемой оптимизации. Методы расширения комплекса логистических услуг и управления цепью поставок позволяют оптимизировать партии грузов и их хранение и тем самым сократить число рейсов, необходимых для их доставки. В рамках других новаторских подходов, применяемых портами в целях сокращения выбросов, следует назвать так называемые "зоны низких выбросов", т.е. локализованные зоны, в рамках которых ограничивается или запрещается въезд загрязняющих транспортных средств на территорию порта или вокруг него. Зоны низких выбросов существуют в Сингапуре, Гонконге (Китай), Сиэтле и Антверпене, а также на побережье стран, например на западном побережье Соединенных Штатов и восточном побережье Китая (запланирована). В комплексе все эти меры могут способствовать уменьшению "углеродного следа" и ограничению загрязнения воздуха в секторе морского транспорта и в то же время повышать эффективность деловых операций.

## **2. Внутренние грузовые перевозки и логистика**

Как отмечалось выше, крупные масштабы потребления энергоносителей и большие объемы выбросов CO<sub>2</sub> на транспорте обусловлены главным образом наземными перевозками, в частности автомобильным транспортом. Эта тенденция в предстоящее десятилетие, по всей вероятности, будет значительно усиливаться, в основном в развивающихся странах. Ожидается, что общемировые объемы наземных грузовых перевозок, включая железнодорожный транспорт и перевозки средними и тяжелыми грузовыми автомобилями (в тонно-километрах),

в период 2000–2050 годов будут увеличиваться в среднем за год на 2,3%<sup>34</sup>. В Индии в указанный период темпы роста таких перевозок, по всей вероятности, составят 3,8%, в Китае – 3,3%, в Африке – 3,1% и Латинской Америке – 2,8%<sup>35</sup>. Таким образом, без учета соображений повышения эффективности использования топлива и сокращения выбросов в секторе наземного транспорта добиваться роста и устойчивости в будущем будет все труднее.

Опыт прошлого, а именно опыт развитых стран, показывает, что ввиду длительности сроков эксплуатации транспортных активов и колоссальных инвестиционных потребностей данного сектора наземный транспорт относится к числу секторов, в которых труднее всего переключаться на другие секторы или на другие сегменты в рамках самого сектора в целях сокращения выбросов, когда инфраструктура уже создана. Например, переход на более щадящие окружающую среду виды транспорта, такие как железнодорожный и внутренний водный транспорт, является хорошо известным и на первых порах дорогостоящим вариантом, требующим долгосрочного планирования и надлежащих коррективных мер и мер поддержки на директивном уровне, а также на уровне предприятий и в практической деятельности.

Кроме того, широкому проведению в жизнь стратегий, построенных на принципах устойчивости, препятствует и ряд других факторов, включая раздробленность сектора внутренних перевозок, неадекватность мер политики и институциональных механизмов, а также ограниченные возможности и высокая стоимость приобретения технологий.

Вместе с тем имеются значительные возможности для повышения устойчивости наземных грузовых перевозок и логистики на основе применения "комплексного интегрированного подхода". При условии продуманного проведения анализа затрат и выгод и оценки оптимальных соотношений (выигрыш в энергоэффективности, транспортные издержки, оперативность и надежность обслуживания и т.д.) ряд комплексных вариантов в принципе может способствовать обеспечению устойчивости наземных грузовых перевозок. Это

предполагает, в частности, оптимизацию функционирования логистических цепочек с использованием смешанных перевозок, повышение конкурентоспособности щадящих окружающую среду видов транспорта, внедрение технологий, позволяющих повысить энергоэффективность и эффективность логистического обслуживания и сокращать выбросы, а также создание комплексных транспортных сетей и специальных щадящих окружающую среду транспортных коридоров.

Примером комплексного транспортного планирования является принятая Европейской комиссией в марте 2011 года Белая книга по транспорту, в которой определяется стратегия создания конкурентоспособных и ресурсоэффективных транспортных систем и ставятся такие четкие задачи и цели, как:

- a) оптимизация функционирования логистических цепочек с использованием смешанных перевозок;
- b) содействие расширению использования более энергоэффективных видов транспорта с созданием эффективных и щадящих окружающую среду транспортных коридоров;
- c) обеспечение переориентации 50% грузовых перевозок на большие расстояния с автомобильного на другие виды транспорта;

- d) доведение доли устойчивых низкоуглеродных видов топлива в секторе авиационного транспорта до 40%;
- e) сокращение выбросов в секторе морских перевозок по меньшей мере на 40%.

При этом ставится общая задача добиться общего сокращения выбросов CO<sub>2</sub> на 60% и сопоставимого снижения зависимости от нефти<sup>36</sup>.

В качестве другого примера можно сослаться на усилия правительства Индонезии, которое проводит комплексную политику, направленную на содействие созданию устойчивых систем грузовых перевозок и снижение транспортной нагрузки на дороги, поскольку автомобильный транспорт, на который приходится около 70% грузовых перевозок, является основным. Эти меры политики включают переход на более экологичные виды транспорта, такие как железнодорожный транспорт и каботажные морские перевозки (в этом случае роль накатных судов могут выполнять паромы), и создание в Джакарте железнодорожного логистического узла для устранения транспортных заторов на дорогах, вызываемых грузовыми перевозками. С учетом наблюдающегося в последнее время увеличения грузовых перевозок в Индонезии (объемы которых возросли за пять лет на 67% – с 9,4 млрд. т в 2006 году

**Таблица 6.1. Обзор соответствующих национальным условиям действий по предотвращению изменения климата в секторе грузовых перевозок (2011 год)**

	<i>Страна</i>	<i>Подсектор</i>	<i>Характер мер</i>	<i>Цель</i>
Модернизация инфраструктуры грузового железнодорожного транспорта	Аргентина	Грузовой железнодорожный транспорт	Неизвестен	Модернизация инфраструктуры системы грузовых железнодорожных перевозок Бельграно Каргас и содействие переориентации перевозок сельскохозяйственной продукции с автомобильного транспорта на железнодорожный транспорт
Программа повышения энергоэффективности транспортного сектора в Чили	Чили	Грузовой железнодорожный транспорт	Стратегия/план	Содействие повышению энергоэффективности в секторе транспорта в целях сокращения выбросов ПГ и обеспечения организации грузовых и пассажирских перевозок на основе принципов устойчивости
Национальный план развития грузовых перевозок: пилотное исследование по вопросам НАМА	Колумбия	Грузовой железнодорожный транспорт	Стратегия/план	Создание в Министерстве транспорта и Департаменте национального планирования Колумбии базы для планирования и осуществления деятельности по структурной организации НАМА в секторе транспорта и конкретнее в области грузовых перевозок
Перевод грузовых перевозок на электрическую тягу	Эфиопия	Грузовой железнодорожный транспорт	Проект	Расширение грузовых железнодорожных перевозок на электротяге в сравнении с перевозками автомобильным транспортом. Электрификация железнодорожного транспорта будет осуществляться с использованием возобновляемых источников энергии

Источник: База данных НАМА.

до 15,7 млрд. т в 2011 году) и значительной доли выбросов CO<sub>2</sub> от наземного транспорта (на который приходится 89% всего объема выбросов в секторе транспорта и около 20% от совокупного объема выбросов в стране) крайне важное значение приобретают повышение эффективности использования топлива и сокращение выбросов, связанных с работой наземного транспорта<sup>37</sup>.

Комплексная стратегия транспортного планирования, призванная содействовать повышению эффективности транспортных и логистических систем, обычно предусматривает развитие смешанных перевозок и создание комплексных сетей грузовых перевозок. Кроме того, при этом необходимо развивать соответствующую инфраструктуру и услуги, упрощать механизм грузоперевозок и сокращать или отменять обременительные процедуры во всех звеньях цепи поставок, что в свою очередь будет способствовать повышению эффективности систем грузовых перевозок. В качестве примера можно назвать развитие транспортных узлов смешанных перевозок и логистических центров (связанных с морскими портами и грузовыми терминалами железнодорожным или водным транспортом), которые уже существуют и достигли в ряде развитых стран и некоторых развивающихся странах весьма высокого уровня. Так, в Азии в качестве механизма интеграции региональных транспортных сетей создаются сухие порты с центрами логистического обслуживания. Такая работа ведется в Китае, Индии, Непале и Таиланде<sup>38</sup>.

В числе других новаторских концепций, разрабатываемых странами в интересах содействия развитию устойчивых грузовых перевозок, следует назвать специальные транспортные коридоры (например, в Австралии и Индии). Такие коридоры создаются с целью обеспечения эффективности грузоперевозок с переориентацией от углеродоинтенсивных видов транспорта, таких как автомобильный транспорт, на виды транспорта с меньшей углеродной составляющей, такие как железнодорожный транспорт<sup>39</sup>. В рамках других инициатив поощряется создание городских логистических центров (например, в Германии и Соединенном Королевстве) в интересах обеспечения эффективной доставки

и сбора грузов в городах и крупных центрах со смягчением проблем транспортных заторов и уменьшением отрицательного воздействия на окружающую среду. Повышение роли городских грузовых перевозок и логистики связано с увеличением численности населения и устойчивым экономическим ростом в городских районах. Аналогичным образом, во многих развивающихся странах, где необработанные сырьевые товары по-прежнему занимают значительное место в торговле, которая является одним из главных источников дохода для значительной части населения, сельские транспортные и логистические сети (например, в Китае, Индии и Южной Африке) все чаще играют ключевую роль в экономическом развитии стран в целом. Во многих из этих стран в сельской местности ощущается серьезный дефицит транспортной инфраструктуры, и в частности не хватает логистических служб и услуг, что ведет к увеличению потерь и снижению конкурентоспособности<sup>40</sup>. Содействие внедрению таких подходов поможет странам устранять серьезные элементы неэффективности в своих системах цепочки создания стоимости и внедрять устойчивые и щадящие окружающую среду транспортные решения.

В целом не существует какого-то одного общего подхода к разработке и осуществлению мер обеспечения устойчивости грузовых перевозок во всех странах и регионах, особенно при решении вопросов наземных грузовых перевозок и логистического обеспечения. Меры по содействию развитию устойчивых грузовых перевозок должны согласовываться с долгосрочными планами и задачами развития конкретных стран. При этом также необходимо учитывать относительную роль таких факторов, как топливная безопасность, выбросы, загрязнение атмосферы и географическое положение страны. Кроме того, эти меры должны согласовываться с уровнем развития инфраструктуры и логистики в стране, а также с ее местной спецификой, включая вопросы социально-экономического характера. Обзор соответствующих национальным условиям действий по предотвращению изменения климата (НАМА)<sup>41</sup> в странах, не включенных в приложение I (т.е. в странах,

для которых необязательны целевые уровни Киотского протокола), показывает, что в них не осуществляется системная деятельность по содействию развитию менее энергоемких и углеродоинтенсивных систем грузовых перевозок. Как показано в таблице 6.1, принимаемые странами меры различаются по подсекторам и целям<sup>42</sup>.

Кроме того, целый ряд исследований показывает, как реализация комплексного проекта мер (институциональных и технических) с охватом, в частности таких вопросов, как энергоэффективность, интенсивность выбросов, структура цепи поставки, распределение перевозок по видам транспорта и использование транспортных средств, может способствовать переходу к логистическому обеспечению грузовых перевозок на принципах устойчивости; однако в этих исследованиях также подчеркивается роль, которую играют при применении упомянутых мер уровень развития страны и ее географическое положение. Например, улучшение аэродинамических качеств грузовых автомобилей, являющееся эффективной по затратам мерой снижения потребления топлива и выбросов в развитых странах, где имеется хорошая дорожная инфраструктура и осуществляются скоростные перевозки, может давать гораздо меньший эффект в менее развитых странах, где нет соответствующей инфраструктуры, а средние скорости гораздо ниже<sup>43</sup>.

### ***Роль отрасли***

В рамках отрасли выдвигается небольшое число инициатив по обеспечению устойчивости грузовых перевозок, например, по следующим направлениям: содействие повышению показателей энергоэффективности транспортных средств (в километрах и тонно-километрах с использованием простых методов, таких как коррекция давления в шинах и пропаганда эковожждения, и более передовых технологий, таких как использование грузовых автомобилей с гибридным дизель-электрическим двигателем), переход на более экологически чистые виды транспорта, а также использование низкоуглеродных технологий и ИКТ. Существуют различные способы повышения эффективности

логистических операций с применением ИКТ, включая, например, использование программного обеспечения, позволяющего лучше проектировать транспортные сети и эксплуатировать централизованные распределительные сети и системы управления. Внедрение таких решений позволит сократить транспортные заторы, сроки ожидания в пунктах доставки, число ненужных рейсов (уменьшая число порожних рейсов транспортных средств или число рейсов с неполной загрузкой), площади складских помещений, необходимых для хранения запасов, и на этой основе обеспечивать возможность более экологичных и эффективных перевозок. Отмечалось, что оптимизация логистики с применением ИКТ позволяет снизить глобальный объем выбросов в секторе перевозок примерно на 16% и к 2020 году добиться сокращения совокупного объема глобальных выбросов CO<sub>2</sub> на 1,52 Гт<sup>44</sup>.

Ниже представлена информация о некоторых успешных инициативах частного сектора в области обеспечения устойчивости грузовых перевозок:

- германская химическая компания BASF разработала новую политику, в соответствии с которой свыше 70% ее поставок осуществляется по внутренним водным путям, а IKEA по возможности использует железнодорожный транспорт;
- германская продовольственная компания "Крафт Якобс Сушард" осуществляет перевозки сырых бобов кофе из Бремена до фабрик в Берлине по железной дороге. "Кофейные" поезда, заменившие местную доставку автомобильным транспортом, позволяют экономить 40% энергии, тратившейся ранее на дорогах;
- в Нидерландах EVO, организация работодателей в секторах логистики и транспорта, организует курсы и программы профессиональной подготовки для обучения водителей методам более экономичного вождения. После прохождения этих курсов водители могут добиваться снижения потребления топлива в размере до 10%<sup>45</sup>;
- компания "Волмарт" намерена к 2015 году удвоить экономию топлива ее парком автомобилей и к 2020 году сократить

- выбросы CO<sub>2</sub> на 26 млрд. фунтов. Грузовые автомобили распределительной сети "Волмарт" наезжают в общей сложности 900 млн. миль в год, доставляя товары в 4 000 розничных магазинов сети. Помимо использования методов коррекции давления в шинах и улучшения аэродинамических свойств автомобилей, в 2006 году все грузовые автомобили, совершающие ночные рейсы, были оборудованы вспомогательными силовыми установками (ВСУ), что, по оценкам, позволяет сократить выбросы CO<sub>2</sub> на 100 000 т, а потребление топлива на 10 млн. галлонов<sup>46</sup>;
- компания "Федекс" выступила с инициативой "EarthSmart", предусматривающей целый ряд мероприятий в области устойчивости, включая приобретение для доставки товаров дополнительных транспортных средств, в большей степени отвечающих принципам устойчивости, оптимизацию маршрутов доставки в целях сокращения продолжительности рейсов и максимальное увеличение грузовых помещений на эффективно использующих топливо самолетах в целях сокращения авиарейсов. Топливная эффективность повысилась с 5,4% в 2006 году до 15,1% в 2010 году<sup>47</sup>;
  - в Китае компания "Хэнань Аньян модерн лоджистикс информейшн девелопмент", которая была создана в 2006 году в качестве онлайн-платформы логистической информации для предоставления информационных услуг о грузовых перевозках и других дополнительных услуг, помогла автомобильным компаниям в городе Аньян (провинция Хэнань) понизить процент порожнего пробега с 53% в 2006 году до 38% в 2008 году. Общая экономия в результате сокращения порожнего пробега в Аньяне составляет около 137,5 млн. км, благодаря чему за тот же период было сэкономлено 27,5 млн. л топлива (или 165 млн. китайских юаней). В последующий период данная платформа распространила сферу своей деятельности на всю провинцию, заключая ежемесячно более 50 000 сделок. При этом среднемесячная экономия составляет 43,9 млн. км, 8,8 млн. л топлива и 52,7 млн. китайских юаней (приблизительно 8,2 млн. долл.)<sup>48</sup>;
  - Европейский совет химической промышленности (ЕСХП) провел в 2011 году исследование – "Руководящие принципы изменения и регулирования выбросов CO<sub>2</sub> в секторе грузовых перевозок" – для того, чтобы помочь химическим компаниям лучше понять, каким образом они могут анализировать и совершенствовать свои транспортные операции и сокращать выбросы<sup>49</sup>;
  - в 2011 году для поддержки экологических инициатив и программ в секторе грузовых перевозок Азии была создана "Зеленая сеть азиатских грузовых перевозок", в которой участвуют компании, занимающиеся логистическим обеспечением глобальных грузовых перевозок, производители, перевозчики и отраслевые ассоциации<sup>50</sup>;
  - под эгидой "Рио+20" программа "Чистый воздух для городов Азии" (ИЧВ–Азия), Секретариат по вопросам экологических грузовых перевозок в Европе (Европейский совет грузоотправителей (ЕСГ) и Нидерландский совет грузоотправителей (ЭВО)) и Центр устойчивых цепей поставок (Азиатско-Тихоокеанский регион) договорились о принятии совместного добровольного обязательства способствовать развитию экологических грузовых перевозок в Европе и Азии. Данная программа, которая будет полностью развернута в Европе и Азии, призвана помогать странам снижать зависимость от ископаемого топлива, повышать качество воздуха и сводить к минимуму способствующие изменению климата выбросы CO<sub>2</sub>, не создавая при этом препятствий для экономического развития.
- Несмотря на то, что в последние годы достигнут значительный прогресс в области теории и практики организации грузовых перевозок на принципах устойчивости, устойчивые грузовые перевозки пока находятся на этапе становления и большинство заинтересованных сторон еще только учатся. Для обеспечения успешного осуществления инициатив следует активизировать совместные усилия государственного и частного секторов, включая комплексные подходы, которые позволят развивать межведомственное сотрудничество по различной тематике в областях

исследований, анализа данных и технологий. Следует также укреплять стратегические подходы и наработки в области устойчивых грузовых перевозок в целях получения общих институциональных и эксплуатационных выгод и отдачи с точки зрения обезуглероживания перевозок, сбережения энергии, управления затратами и эффективного логистического обеспечения грузовых перевозок в интересах глобальной торговли и развития<sup>51</sup>.

## **Д. СОЗДАНИЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ УСТОЙЧИВЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК: ФИНАНСОВЫЕ СООБРАЖЕНИЯ**

Финансовые потоки в секторе транспорта формируются из различных источников – государственных, частных, национальных и международных. Данные о состоянии финансовых ресурсов в 2010 году показывают, что главным источником финансирования в секторе транспорта являются внутренние потоки (государственные и частные, около 583 млрд. долл.), за которыми следуют прямые иностранные инвестиции (примерно 149 млрд. долл.) и международное заемное финансирование (150 млрд. долл.). Одним из источников является и официальная помощь в целях развития (ОПР), но в гораздо меньших масштабах (около 8 млрд. долл.). Еще меньше удельный вес других источников финансирования, например финансирования деятельности по борьбе с изменением климата, из которых привлекается около 1,25 млрд. долл.<sup>52</sup>.

Переход к устойчивым грузовым перевозкам потребует создания сложных систем, что в свою очередь обусловит необходимость дополнительных ресурсов и возможностей. Важнейшую роль в этой связи будет играть внедрение концепции сотрудничества государственных и частных инвестиционных партнеров в интересах удовлетворения возросших инвестиционных потребностей, связанных с более широкой реализацией принципа устойчивости в секторе перевозок.

В настоящем разделе проводится краткий обзор некоторых источников финансирования,

которые могут использоваться в этой связи, и обсуждается их роль в содействии развитию устойчивых грузовых перевозок на данном этапе и в будущем. никоим образом не претендуя на полный охват, этот обзор все же позволяет выделить ряд основных соображений, возникающих в связи с финансированием перехода к более устойчивым грузовым перевозкам.

### **1. Внутреннее государственное финансирование**

Внутреннее государственное финансирование (с использованием как отечественных, так и международных потоков средств (ОПР)) является одним из основных источников финансирования транспортного сектора, а именно деятельности по созданию инфраструктуры и ее содержанию. Как правило, страны тратят на транспортный сектор 2–13% своих государственных бюджетов<sup>53</sup>. Во многих развивающихся странах при финансировании транспортной инфраструктуры из государственных источников возникает ряд проблем. К их числу относятся следующие:

- a) наличие других высокоприоритетных сфер вложения государственных средств, таких как здравоохранение, образование и обслуживание долга;
- b) напряженное состояние государственных бюджетов и ограниченные возможности правительств осуществлять заимствования как на внутреннем рынке, так и за границей;
- c) значительные объемы государственных средств тратятся на пагубное для окружающей среды субсидирование, в первую очередь субсидирование ископаемых видов топлива<sup>54</sup>.

Тем не менее государственный сектор остается одним из главных участников. Правительство может играть самую разную роль, выступая, например, инвестором, а также беря на себя часть рисков и создавая более благоприятные условия для развития транспортной инфраструктуры и транспортных услуг. Правительство призвано играть ключевую роль, создавая стимулы и подавая рынку

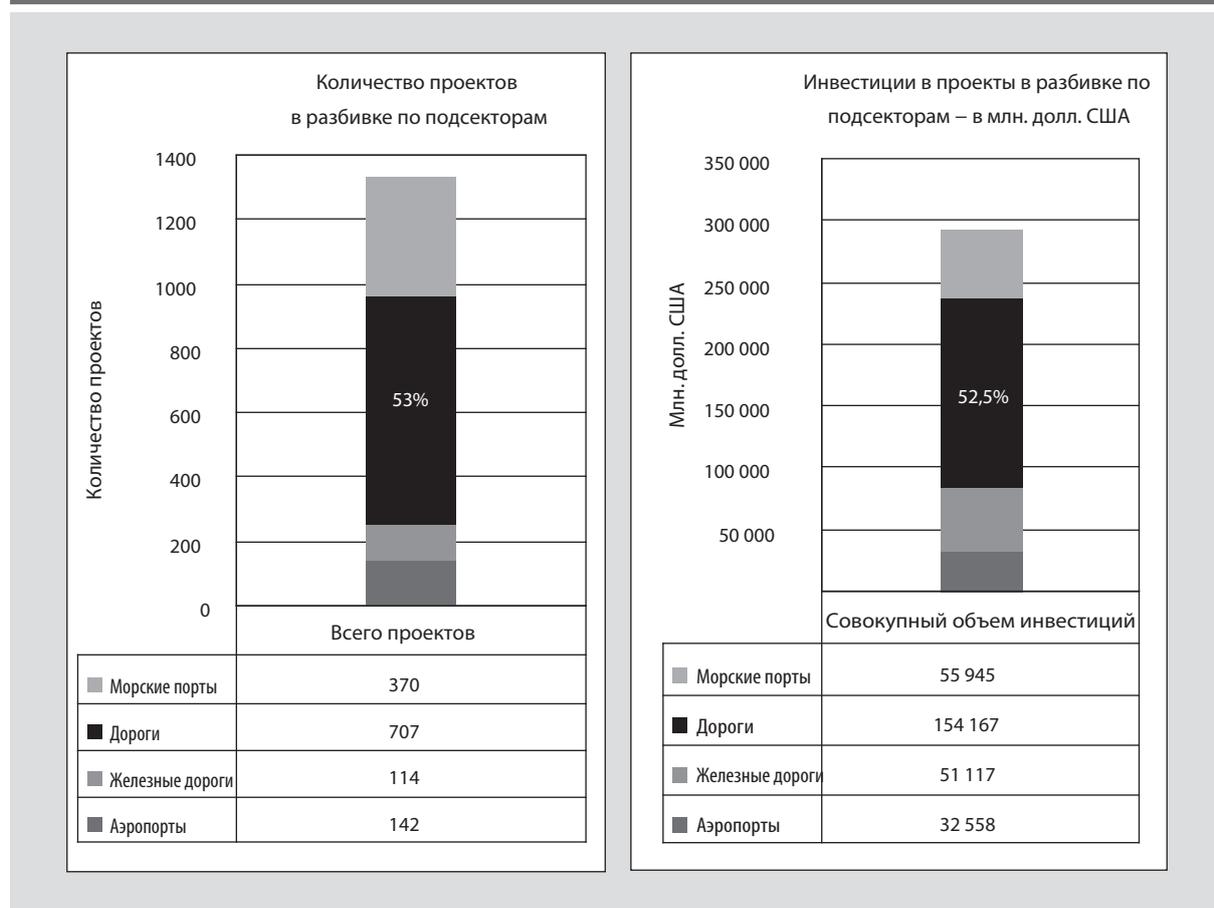
сигналы, которые должны стать толчком к переходу к системам устойчивых грузовых перевозок. В рамках этой деятельности могут приниматься различные меры, например: постепенная отмена топливных субсидий в интересах поддержки более экологичных видов грузовых перевозок; применение надлежащих механизмов ценообразования (таких, как установление платы за проезд по автодорогам с учетом реальных внешних факторов); поддержка инвестиций (с помощью гарантий/финансирования), необходимых для развития и эксплуатации систем устойчивых грузовых перевозок.

В рамках других инициатив могут разрабатываться специальные системы финансирования, обеспечивающие поддержку деятельности по развитию инфраструктуры

устойчивых грузовых перевозок. Например, Министерством транспорта Соединенного Королевства созданы два фонда субсидирования грузовых перевозок, которые должны способствовать переориентации грузовых перевозок с автомобильного на железнодорожный или внутренний водный транспорт. Эти две программы (программа поддержания доходов при переходе на другой вид транспорта и программа субсидирования перевозок по воде) призваны подкрепить экологические и социальные выгоды использования железнодорожного и водного транспорта<sup>55</sup>.

В качестве примера можно привести также Южную Африку, где в рамках новой стратегии обеспечения более инклюзивного и более экологичного роста экологичный

**Диаграмма 6.4. Количество проектов и объемы инвестиций в проекты в разбивке по подсекторам, 1990–2011 годы**



*Источник:* База данных об участии частного сектора в инфраструктурных проектах – Всемирный банк и Консультативный механизм для государственного и частного секторов по инфраструктуре.

транспорт определяется в качестве одного из ключевых направлений, предусматривающих осуществление новой стратегии развития грузовых железнодорожных перевозок в целях ускорения переориентации с автомобильного транспорта. Государственное транспортное предприятие "Трансет" за пятилетний период инвестирует в систему грузовых железнодорожных перевозок около 63 млрд. рэндов (7 млрд. долл.) и будет продолжать содействовать расширению использования компаниями возможностей грузовых железнодорожных перевозок<sup>56</sup>.

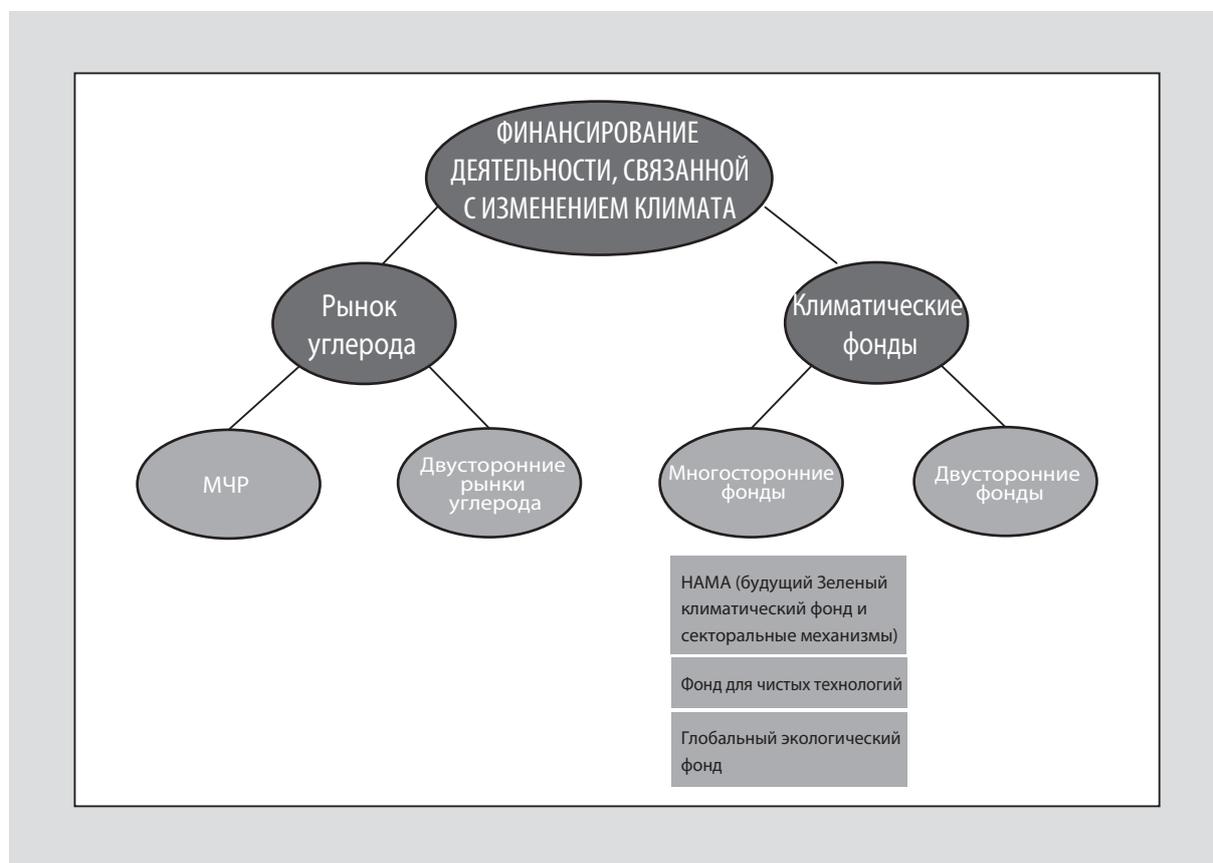
## 2. Частное финансирование и государственно-частные партнерства

Традиционно правительства в первую очередь отвечают за финансирование транспортной инфраструктуры и управление

ею, однако в условиях роста спроса на новую инфраструктуру и эффективные и рентабельные инфраструктурные услуги многие страны все чаще обращаются к частному сектору. В последнее десятилетие государственно-частные партнерства (ГЧП) становятся важным инструментом дополнения вклада государства инвестициями и опытом частного сектора. Современная транспортная система требует наличия узкоспециализированных управленческих и эксплуатационных навыков и передовых технологий. Ввиду этого опыт частных партнеров в области создания, эксплуатации и содержания транспортной инфраструктуры и транспортных услуг весьма полезен и является важным ресурсом, который следует задействовать в дополнение к финансированию.

Частный сектор играет ключевую роль в усилиях по мобилизации дополнительных инвестиций, и самое главное он позволяет получить

Диаграмма 6.5. Механизмы финансирования деятельности, связанной с изменением климата



Источник: Секретариат ЮНКТАД.

доступ к квалифицированным специалистам, инновациям и новым технологиям в области устойчивых грузовых перевозок.

Финансировать переход к устойчивым грузовым перевозкам, особенно в развивающихся странах, в необходимые сроки, в нужных масштабах и с привлечением требующихся кадров только из государственных источников не представляется возможным. Участие частного сектора позволяет создать условия для требующихся перемен, и ГЧП могут выступать эффективным инструментом осуществления устойчивых инвестиций и привлечения квалифицированных специалистов. Во многих странах потенциал частного сектора по-прежнему в значительной мере недоиспользуется, и правительства, возможно, сочтут целесообразным изучить альтернативные модели сотрудничества ГЧП с использованием надлежащих структур распределения рисков и административных и институциональных механизмов на основе необходимых правовых, нормативных и директивных положений.

Вместе с тем размеры инвестиций частного сектора в транспортной отрасли в огромной степени зависят от динамики потоков государственного финансирования и международной поддержки. Анализ инвестиций частных компаний в транспортную инфраструктуру за последние два десятилетия (диаграмма 6.4) показывает, что значительная часть частных инвестиций в развивающихся странах направлялась в дорожный подсектор.

На этот подсектор приходится 707 (53%) из 1333 проектов (на общую сумму около 294 млрд. долл.), осуществлявшихся с участием частного сектора в развивающихся странах в период 1990–2011 годов. В последние годы в развивающихся странах наблюдается активизация частного сектора при реализации проектов в дорожном секторе. Объемы инвестиций в проекты дорожного строительства с участием частного сектора возросли с 7 млрд. долл. в 2005 году до 16,7 млрд. долл. в 2008 году<sup>57</sup>.

Развитие более устойчивых и эффективных видов транспорта невозможно без изменения этих тенденций. Ввиду этого крайне важное значение будет иметь способность государственного сектора переориентировать и привлекать в значительных масштабах финансовые средства и возможности частного сектора на осуществление устойчивых проектов и инициатив в области транспорта.

### 3. Финансирование деятельности, связанной с изменением климата

Финансирование деятельности, связанной с изменением климата, является важным компонентом, который может способствовать сдвигу в развитии транспорта в направлении снижения углеродной составляющей и повышения стойкости к изменению климата.

Такое финансирование связано со средствами, которые могут использоваться для поддержки

#### Вставка 6.1. Будущая роль финансирования деятельности, связанной с изменением климата в плане развития экологических перевозок

В период после 2012 года меры по смягчению последствий изменения климата в секторе перевозок в развивающихся странах по всей вероятности будут подпадать под категорию НАМА, которые могли бы финансироваться с использованием следующих источников:

- "транспортного окна" в рамках Фонда смягчения последствий изменения климата, например ЗКФ – см. вставку 6.2;
- расширенного, ориентированного на программы МЧР;
- инструментов, предназначенных конкретно для сектора перевозок;
- других потенциальных фондов в области формирования потенциала или технологии.

НАМА, поддерживаемые развитыми странами, по всей вероятности будут финансироваться с использованием механизмов по типу фондов, а мероприятия, осуществляемые для получения кредитов, будут осуществляться в рамках системы начисления кредитов по типу расширенного МЧР.

Источник: Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде, [http://www.unep.org/greeneconomy/Portals/88/documents/ger/GER\\_10\\_Transport.pdf](http://www.unep.org/greeneconomy/Portals/88/documents/ger/GER_10_Transport.pdf).

**Вставка 6.2. Зеленый климатический фонд Организации Объединенных Наций**

Решение о создании ЗКФ было принято на шестнадцатой сессии Конференции Сторон (КС) РКИКООН, проходившей в Канкуне, Мексика, в 2010 году, с тем чтобы этот Фонд стал главным многосторонним механизмом финансирования связанной с изменением климата деятельности в развивающихся странах.

Ожидается, что ЗКФ начнет свои операции к 2014 году и к 2020 году ежегодно будет выделять средства в размере 100 млрд. долл. для оказания помощи в осуществлении деятельности по смягчению последствий изменения климата и адаптации беднейшим странам мира. Свою лепту в программы могут вносить и фонды частного сектора.

ЗКФ будет способствовать достижению конечной цели РКИКООН, помогая развивающимся странам ограничивать или сокращать свои выбросы ПГ и адаптироваться к последствиям изменения климата. В своей работе Фонд будет учитывать потребности тех развивающихся стран, которые особо уязвимы к неблагоприятному воздействию изменения климата. Кроме того, Фонд будет играть ключевую роль, обеспечивая направление в развивающиеся страны новых, дополнительных, адекватных и предсказуемых финансовых ресурсов, и играть мобилизующую роль при привлечении финансирования для осуществления деятельности, связанной с климатом, как из государственных, так из частных источников и на международном и национальном уровнях. Он будет придерживаться основанного на учете инициатив стран подхода и пропагандировать и укреплять участие на уровне стран на основе эффективного привлечения соответствующих учреждений и заинтересованных сторон. Финансирование может осуществляться в форме льготных кредитов, грантов, а также в других формах в соответствии с решением Совета.

ЗКФ будет являться юридически независимым учреждением с собственным отдельным секретариатом; функции доверительного управляющего будет выполнять Всемирный банк, но при этом Фонд будет функционировать под руководством Конференции Сторон и отчетываться перед ней. Соглашения между Конференцией Сторон и ЗКФ должны быть заключены на восемнадцатой сессии Конференции Сторон (в декабре 2012 года в Дохе) для обеспечения того, чтобы он был подотчетен Конференции Сторон и функционировал под ее руководством.

Самой серьезной проблемой для ЗКФ является обеспечение долгосрочного финансирования в необходимых размерах и на стабильной основе. Необходимо, чтобы участвующие в финансировании страны объявили крупные финансовые взносы, чтобы продемонстрировать широкую политическую поддержку ЗКФ и обеспечить его жизнеспособность.

*Источник:* ЗКФ; подробнее см. <http://gcfund.net/home.html>.

деятельности по смягчению последствий изменения климата и адаптации. Оно включает средства как из государственных, так и частных источников и может использоваться для финансирования деятельности во всех секторах экономики и развитых, и развивающихся стран. Таким образом, финансирование деятельности, связанной с изменением климата, может облегчить обеспечение таких сдвигов и увеличения объема средств, направляемых на развитие устойчивых низкоуглеродных грузовых перевозок, что является непосредственным вкладом в расширение масштабов устойчивого развития. Вместе с тем при оценке проектов инвестиций в транспортном секторе климатические и экологические соображения обычно не получают всего того внимания, которого они заслуживают. Как правило, при оценке проектов главное внимание уделяется анализу издержек и затрат времени.

Вместе с тем существует ряд источников и механизмов финансирования деятельности, связанной с изменением климата, которые можно использовать в секторе перевозок в настоящее время (диаграмма 6.5). Эти механизмы можно разделить на две группы: рынок углерода и климатические фонды.

***Рынки углерода***

Рынки углерода представляют собой механизмы, создающие стимулы для сокращения выбросов ПГ на основе создания рынка разрешений на выбросы и кредитов за снижение выбросов. Рынок углерода направляет финансовые ресурсы на осуществление низкоуглеродных инвестиций через, в частности, механизмы на основе проектов, например механизм чистого развития – МЧР (регулируемый рынок, предназначенный для соблюдения обязательств), и добровольные рынки<sup>58</sup>. Проекты по линии МЧР должны способствовать обеспечению устойчивого развития в

развивающихся странах, а также давать реальное и дополнительное уменьшение выбросов.

По состоянию на январь 2012 года из общего числа 7 532 рассматриваемых по линии МЧР проектов транспорта касались лишь 47 (из которых зарегистрировано было 11 проектов)<sup>59</sup>. Ожидается, что благодаря этим 47 проектам ежегодное сокращение выбросов в период до 2012 года в эквиваленте CO<sub>2</sub> составит 5,5 Мт – лишь 0,5% от общего объема сокращений по проектам, рассматриваемым в настоящее время в рамках МЧР<sup>60</sup>. Препятствия, затрудняющие в настоящее время осуществление проектов МЧР в транспортном секторе, связаны с размерами, сферой охвата и сложной структурой самого сектора. Узкая концепция оценки потенциального эффекта мер политики в плане смягчения последствий изменений климата (и связанных с этим дополнительных затрат), наряду с отсутствием данных для проведения такой оценки, представления отчетов и осуществления контроля в связи с мерами по смягчению последствий изменения климата, ограничивает доступ сектора перевозок к этому источнику финансирования. Тем не менее в контексте проходящих в настоящее время переговоров по вопросам изменения климата при разработке финансовых инструментов на первый план все больше выходят механизмы, которые могут применяться к сектору перевозок, что не удалось сделать с помощью таких существующих инструментов, как МЧР (см. вставку 6.1).

### ***Климатические фонды для сектора устойчивых грузовых перевозок***

Под климатическими фондами понимаются финансовые ресурсы, инвестиционные фонды и инструменты финансирования, которые могут использоваться для осуществления деятельности по адаптации и смягчению последствий изменений климата. В последнее время выдвигается множество инициатив по созданию таких фондов (на многосторонней и двусторонней основе), в рамках которых предпринимаются попытки уменьшить риски изменения климата и помочь наиболее уязвимым сторонам адаптироваться к процессу изменения климата. Ряд существующих климатических фондов,

хотя они и не создавались специально для сектора перевозок, могут использоваться для сокращения выбросов ПГ или сокращения негативного эффекта деятельности в секторе перевозок. В их числе можно, например, назвать Глобальный экологический фонд, Фонд для чистых технологий, Глобальный альянс по борьбе с изменением климата, инициативу Межамериканского банка развития по вопросам экологической устойчивости и изменения климата, Фонд для борьбы с изменением климата АБР и Фонд чистой энергии АБР. Во многих фондах предусмотрено положение об истечении срока действия, в котором оговариваются необходимые шаги, которые будут предприняты для завершения деятельности после вступления в силу новой финансовой архитектуры РККООН (см. вставку 6.2). Вместе с тем пока далеко не ясно, как будет выглядеть будущая картина финансирования в условиях режима, который будет действовать после 2012 года.

Для сектора устойчивых грузовых перевозок финансирование связанной с изменением климата деятельности может стать важным инструментом поддержки мероприятий, направленных на сокращение выбросов ПГ. Круг таких мероприятий обширен и включает программы, меры политики и проекты по оказанию поддержки и стимулирующие меры и стратегии. Однако ввиду непредсказуемости размеров финансирования деятельности, связанной с изменением климата, и сопряженных с таким финансированием условий о прямом выделении средств на цели крупных инфраструктурных проектов, даже на условиях совместного финансирования, говорить, вероятно, не приходится. Между с тем финансирование деятельности, связанной с изменением климата, может оказываться особенно эффективным в тех случаях, когда для осуществления программ обеспечения устойчивых грузовых перевозок требуется финансирование из целого ряда источников, и возможность привлечения такого финансирования может стать последней каплей при принятии окончательного решения относительно возможности осуществления того или иного конкретного проекта. Инструменты финансирования, связанного с изменением климата, могут также

использоваться в качестве рычага, который может способствовать развитию устойчивых грузовых перевозок в ряде отношений, в том числе по линии повышения осведомленности и укрепления потенциала в этой области, поддержки национальных программ оценки и реформ политики, осуществления мер на экспериментальной основе, выявления и осуществления пилотных проектов, обеспечения финансовой возможности осуществления небольших проектов и привлечения других финансовых потоков.

## Е. ВЫВОДЫ

Представляется, что предшествующий анализ позволяет выделить ряд ключевых элементов в отношении развития и финансирования устойчивых грузовых перевозок. Их можно кратко обобщить следующим образом:

- a) сектор перевозок является одним из главных потребителей ископаемого топлива в мире и источником значительной части глобальных выбросов ПГ и загрязнителей воздуха на местном и региональном уровнях. Для обеспечения глобальной устойчивости и достижения глобальной цели сокращения выбросов необходимы безотлагательные меры. Эти меры должны трансформировать процесс развития грузовых перевозок и позволить решать проблемы топливной эффективности и стремительного увеличения всех выбросов в секторе перевозок. Особенно актуально это для развивающихся стран, где грузовые перевозки будут значительно расти и где создаются транспортные системы;
- b) содействие развитию систем устойчивых грузовых перевозок и внедрение концепции «избегай–переходи–улучшай» позволит системно учитывать различные проблемы и вопросы, обусловленные увеличением численности населения и экономическими потребностями в настоящее время и в будущем. Потенциально устойчивые грузовые перевозки могут создавать возможности для дополнительной экономии энергии
- и повышения эффективности ее использования, тем самым учитывая опасения, высказываемые по поводу невозобновляемых источников энергии, затрат и деградации окружающей среды. В случае транспорта и логистики согласование императивов роста с целями защиты климата и обеспечения экологической устойчивости может оказаться сложной задачей, которая, однако, решается. При условии продуманного проведения анализа затрат и выгод и оценки оптимальных соотношений (выигрыш в энергоэффективности, транспортные издержки, оперативность и надежность обслуживания и т.д.) ряд вариантов в принципе позволяет сокращать выбросы ПГ в секторе перевозок и в то же время решать другие экологические проблемы, такие как загрязнение почвы, воды и воздуха, шум и деградация инфраструктуры. Соответствующие варианты смягчения последствий изменения климата включают, например, перестройку транспортной архитектуры и транспортных сетей, новый подход к построению цепей поставок, комплексное использование различных видов транспорта, применение более чистых технологий и ИКТ, переход на источники низкоуглеродного топлива и использование транспортных средств соответствующих размеров и оптимальные партии и маршруты и т.д.;
- c) развитие систем устойчивых грузовых перевозок на основе подхода «избегай–переходи–улучшай» может помочь развивающимся странам совершить качественный скачок с переходом на путь устойчивого развития. Благодаря вложению средств в создание систем устойчивых грузовых перевозок на данном этапе у развивающихся стран будет больше возможностей для получения экономических, социальных и экологических выгод в будущем;
- d) хотя в области глобальных грузовых перевозок в последние годы достигнут значительный прогресс в плане соблюдения императивов

устойчивости, включая усилия по ослаблению воздействия негативных внешних факторов, этих усилий по-прежнему недостаточно. Необходимо осуществлять более активную деятельность, которая должна включать комплексные интегрированные подходы с обеспечением межведомственного сотрудничества по различным вопросам на всех уровнях (местном, национальном, региональном и глобальном) и с более широким привлечением предприятий отрасли. В этой связи следует активизировать скоординированные совместные усилия государственного и частного секторов в ключевых областях (исследовательская и аналитическая работа, сбор данных, директивные и нормативные рамки, разработка технологии) в интересах достижения всеми сторонами выгод и отдачи в институциональных и эксплуатационных вопросах. Нужно продвигаться вперед в областях обезуглероживания перевозок, энергосбережения, управления издержками и эффективного логистического обеспечения перевозок грузов в интересах содействия глобальной торговле и развитию и т.д.;

- e) не существует универсального стандартного подхода к решению задач, связанных с развитием и организацией устойчивых грузовых перевозок. Несмотря на всю важность накопленного опыта и передовой практики, каждой стране и каждому региону придется разрабатывать свои собственные подходы, которые будут учитывать местную специфику, условия и возможности и согласовываться с долгосрочными стратегическими планами и целями развития страны или региона;
- f) для организации грузовых перевозок на принципах устойчивости нужны крупные инвестиции в транспортные услуги, инфраструктуру и оборудование. Государственный сектор (в качестве источника инвестиций, гаранта или стороны, берущей на себя часть рисков, или в качестве координатора) и

частный сектор (в рамках ГЧП) призваны играть важную роль в обеспечении мобилизации необходимых средств с использованием диверсифицированных источников финансирования, включая финансирование деятельности, связанной с изменением климата. Инструменты финансирования деятельности, связанной с изменением климата, могут использоваться в роли рычагов, которые могут способствовать развитию устойчивых грузовых перевозок в ряде отношений, включая повышение уровня информированности и укрепление потенциала, поддержку работы по проведению национальных оценок и реформ политики, принятие мер на экспериментальной основе, выявление и осуществление пилотных проектов, обеспечение финансовой жизнеспособности нерентабельных проектов и привлечение других финансовых потоков. Можно продуманно использовать эти различные источники финансирования, так чтобы они дополняли друг друга, выступая движущей силой перемен на пути к устойчивости грузовых перевозок. Ввиду этого безусловно необходимо проанализировать имеющиеся источники финансирования, которые могут использоваться в целях развития сектора перевозок, а также переориентировать и перестроить эти источники в соответствии с критериями устойчивости.

## ПРИМЕЧАНИЯ

- 1 Определение Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде, <http://www.unep.org/wed/theme/>.
- 2 Конференция "Рио+20" была призвана подтвердить политическую приверженность устойчивому развитию, оценить прогресс в деле реализации согласованных обязательств, и проанализировать возникающие проблемы. Участники конференции выработали согласованный итоговый документ "Будущее, которого мы хотим", <http://www.uncsd2012.org/thefuturewewant.html>.
- 3 Концепция экологически безопасного транспорта была включена впервые, при этом в согласованном итоговом документе экологически безопасному транспорту были посвящены два пункта (пункты 132 и 133) и 17 добровольных обязательств в отношении устойчивого развития были представлены различными государственными и частными партнерами на Конференции в Рио-де-Жанейро, <http://www.uncsd2012.org/index.php?page=view&type=12&menu=153&nr=371&theme=17>.
- 4 Associated Press (2011). United Nations says 2011 disasters were costliest ever. March 6 2011, <http://www.newsday.com/news/world/un-says-2011-disasters-were-costliest-ever-1.3590598>.
- 5 International Energy Agency (IEA) (2011). Climate change emissions. Prospect of limiting the global increase in temperature to 2°C is getting bleaker. 30 May 2011.
- 6 Углекислый газ образуется в результате сгорания ископаемых энергоресурсов и составляет основную долю выбросов ПГ, обусловленных деятельностью человека (около 55%). <http://www.ifpenergiesnouvelles.com/>.
- 7 The Geography of Transport Systems, chapter 8: Transport, Energy and Environment, The Environmental Impacts of Transportation, Dr. Jean-Paul Rodrigue and Dr. Claude Comtois.
- 8 Air pollution from Ground Transportation: An Assessment of Causes, Strategies and Tactics, and Proposed Actions for the International Community, by Roger Gorham. The Global Initiative on Transport Emissions: A Partnership of the United Nations and the World Bank Division for Sustainable Development Department of Economic and Social Affairs United Nations, 2002. <http://www.un.org/esa/gite/csd/gorham.pdf>.
- 9 <http://www.who.int/en/> and [http://press.iarc.fr/pr213\\_E.pdf](http://press.iarc.fr/pr213_E.pdf).
- 10 Low Carbon Actions in Chinese Trucking Industry, Mr. Tan Xiaping, Ministry of Transport, Green Freight China Seminar, May 2011, <http://cleanairinitiative.org/portal/node/7313>.
- 11 В более широком смысле концепция устойчивости грузовых перевозок включает вопросы безопасности дорожного движения, загрязнения водных ресурсов, ВИЧ/СПИДа и т.д.
- 12 Key World Energy Statistics, 2012, IEA.
- 13 International Energy Outlook 2011, The United States Energy Information Administration, <http://www.eia.gov/forecasts/ieo/highlights.cfm>.
- 14 <http://www.delivering-tomorrow.com/mapping-a-decarbonization-path-for-logistics/>.
- 15 ExxonMobil Outlook for Energy: a View to 2040 (2012), p.19, [http://www.exxonmobil.com/Corporate/energy\\_outlook\\_view.aspx](http://www.exxonmobil.com/Corporate/energy_outlook_view.aspx).
- 16 По данным четвертого Доклада об оценке Межправительственной группы экспертов по изменению климата (МГЭИК) – 2007 год. Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA.
- 17 Logistics & Supply Chain Industry Agenda Council Final Report 2010–2011, *Decarbonizing Global Logistics: The Challenges Ahead*, World Economic Forum. p. 10, [http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_GAC\\_LogisticsSupplyChain\\_Report\\_2010-11.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_GAC_LogisticsSupplyChain_Report_2010-11.pdf).
- 18 По данным публикации МЭА CO<sub>2</sub> Emissions from Fuel Combustion, издание 2011 года.
- 19 <http://www.ipcc.ch/ipccreports/sres/aviation/126.htm#img86>.
- 20 Partnership on Sustainable Low Carbon Transport 2010 Policy Options for consideration by the Commission on Sustainable Development 18th Session, 3-14 May, 2010, [http://www.un.org/esa/dsd/resources/res\\_pdfs/csd-18/csd18\\_2010\\_bp12.pdf](http://www.un.org/esa/dsd/resources/res_pdfs/csd-18/csd18_2010_bp12.pdf).
- 21 Global Environment Outlook5 (GEO 5): Asia and the Pacific, UNEP 2012, [http://www.unep.org/geo/pdfs/geo5/RS\\_AsiaPacific\\_en.pdf](http://www.unep.org/geo/pdfs/geo5/RS_AsiaPacific_en.pdf).
- 22 *World Development Report 2010: Development and Climate Change*. World Bank. Washington DC: 2010.
- 23 Концепция подхода к вопросам смягчения последствий изменения климата по принципу "избегать, переходить и улучшать", предложенная в работе Dalkmann and Brannigan (2007) и подтвержденная в публикации *Common Policy Framework on Transport and Climate Change* (Leather et al, 2009), направлена на снижение выбросов ПГ и энергопотребления и содействие развитию устойчивых перевозок; она также фигурирует в докладе "Переосмысление взаимосвязи транспорта и изменения климата", подготовленном Джеймсом Ледером и группой консультантов Центра программы "Чистый воздух для городов Азии", АБР, декабрь 2009 года.

- 24 International Maritime Organization second GHG study 2009, [http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data\\_id=27012&filename=ExecutiveSummary-CMP5\\_1.pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=27012&filename=ExecutiveSummary-CMP5_1.pdf).
- 25 <http://www.shippingandco2.org/CO2%20Flyer.pdf>.
- 26 International Chamber of Shipping (ICS), *Annual Review 2012*. 2012.
- 27 Ibid. См. также выступление Саймона Беннета, МПС, на совещании экспертов ЮНКТАД 2011 года.
- 28 Geerlings H and van Duin R (2010). A new method for assessing CO<sub>2</sub>-emissions from container terminals: a promising approach applied in Rotterdam. *J. Cleaner Production*, 11 November 2010.
- 29 Ibid. В этом же исследовании подчеркивается, что одним из наиболее эффективных методов сокращения выбросов CO<sub>2</sub>, безусловно, является адаптация схемы расположения терминала, как это имело место в случае Роттердамского каботажного терминала. Это позволяет сократить выброс CO<sub>2</sub> на существующих терминалах почти на 70%.
- 30 В работе Mangal and Al (2008) "порт-центрическая концепция логистики" определяется как оказание в порту распределительных и других дополнительных логистических услуг.
- 31 Например, исследование "Time, cost & carbon – does the port-centric model have benefits in the supply chain where goods are imported by suppliers to UK retailers?" ("Сроки, издержки и углерод – целесообразно ли использование порт-центрической модели при импорте поставщиками товаров для розничной сети Соединенного Королевства?"), подготовленное Саутгемптонским университетом (с резюме выводов можно ознакомиться по адресу <http://www.importservices.co.uk/files/PDFFiles/Report%20V3.pdf>), и исследовательский проект "Обезуглероживание цепочки морских перевозок: анализ вклада грузоотправителей", который осуществляют в Центре логистических исследований университета Хериота-Ватта проф. Алан Маккиннон, д-р Сон Дон Ук и г-н Роб Улфорд, [http://www.fta.co.uk/export/sites/fta/\\_galleries/downloads/international\\_supply\\_chain/decarbonising\\_the\\_maritime\\_supply\\_chain\\_heriot\\_university\\_research\\_project.pdf](http://www.fta.co.uk/export/sites/fta/_galleries/downloads/international_supply_chain/decarbonising_the_maritime_supply_chain_heriot_university_research_project.pdf), в том числе статья: <http://www.portstrategy.com/features101/port-operations/port-services/portcentric-logistics/portcentric-steps-up>.
- 32 *Logistics & supply chain industry agenda council final report 2010-2011*, World Economic Forum.
- 33 В рамках проекта имеется разрешение на застройку участка площадью 9,25 млн. кв. футов, соединенного железной дорогой с расположенным вблизи нового глубоководного порта логистическим комплексом, который по графику должен открыться в четвертом квартале 2013 года. Подавляющее большинство импортных грузов, доставляемых из других стран морем, поступают в Соединенное Королевство через порты, расположенные на юго-востоке страны. При этом там находится лишь 10% имеющихся складских помещений. Терминал "Лондон Гейтвей" позволяет компаниям, осуществляющим свою деятельность в масштабе всего мира, получить значительную экономию в пределах цепи поставок благодаря сокращению транспортных расходов в результате размещения складов в порту ввоза, ближе к основному потребительскому рынку Соединенного Королевства: <http://www.4-traders.com/DP-WORLD-LLC-6500032/news/DP-World-LLC-Europe-s-Largest-Port-Centric-Logistics-Park-Appoints-Property-Agents-14298108/>.
- 34 World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) (2004). *Mobility 2030: Meeting the Challenges to Sustainability*. The Sustainable Mobility Project, <http://www.wbcsd.org/web/publications/mobility/mobility-full.pdf>.
- 35 Ibid.
- 36 [http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2011\\_white\\_paper/white-paper-illustrated-brochure\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_en.pdf).
- 37 "Политика обеспечения устойчивости грузовых перевозок в Индонезии", доклад заместителя министра транспорта Республики Индонезия д-ра Бамбанга Сусантоннео в ходе специального мероприятия по теме "На пути к устойчивости грузовых перевозок", проходившего параллельно с ЮНКТАД XIII в Дохе 25 апреля 2012 года, [http://unctadxi.org/en/Presentation/uxiii2012sdSFT\\_SUSANTONNEO.pdf](http://unctadxi.org/en/Presentation/uxiii2012sdSFT_SUSANTONNEO.pdf).
- 38 *Introduction to the Development of Dry Ports in Asia*, United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific - UNESCAP, 2010, ([http://www.unescap.org/ttdw/common/Meetings/TIS/EGM-DryPorts-Bangkok/TD\\_EGM\\_3.pdf](http://www.unescap.org/ttdw/common/Meetings/TIS/EGM-DryPorts-Bangkok/TD_EGM_3.pdf)) и "Возникающие вопросы в области транспорта: устойчивое развитие транспорта", Конференция министров по транспорту ЭСКАТО ООН, вторая сессия, Бангкок, 12–16 марта 2012 года, <http://www.unescap.org/ttdw/MCT2011/MCT/MCT2-7E.pdf>.
- 39 Так, например, "анализ углеродного следа", проведенный Корпорацией специального транспортного коридора для Восточного коридора в Индии, показывает, что перевозка грузов по железной дороге была бы гораздо более щадящей для окружающей среды, несмотря на значительное увеличение грузооборота. Ожидается, что благодаря созданию коридора количество выбросов углерода уменьшится в 2,25 раза по сравнению с вариантом транспортировки грузов с использованием существующей дорожной сети.
- 40 "Unlocking Economic Values", Mr. Arvind Mayaram, IAS Additional Secretary Financial Advisor, India, UNCTAD Multi-year Expert Meeting on Transport and Trade Facilitation, Geneva, December 2011, [http://archive.unctad.org/sections/wcmu/docs/cimem1\\_4th\\_26\\_en.pdf](http://archive.unctad.org/sections/wcmu/docs/cimem1_4th_26_en.pdf).
- 41 Под соответствующими национальным условиям действиями по предотвращению изменения климата (НАМА) понимается комплекс мер политики и действий, реализуемых странами в рамках своих обязательств по сокращению выбросов парниковых газов. Уже само это понятие предполагает, что страны могут осуществлять различные соответствующие национальным условиям действия на равноправной основе и в соответствии с принципом общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей. В нем также подчеркивается роль

- финансовой помощи развитых стран странам развивающимся в целях сокращения выбросов. Принципиальная рамочная основа НАМА все еще развивается, но НАМА неизбежно должны стать составным элементом будущего соглашения по климату.
- 42 NAMA Database, <http://namadatabase.org/index.php/Transport>.
- 43 В качестве примера исследований по этой тематике следует назвать главным образом исследование профессора Алана Маккиннона из Университета логистики Кюне в Гамбурге, в том числе Mapping a Decarbonization Path for Logistics 2012; Green logistics: the carbon agenda, Vol. 6, Issue 3 No 1, logfourm, 2010; The role of Government in promoting green logistics 2010; The present and future land requirements of logistical activities: Land Use Policy, vol. 26S, 2009, etc. Список публикаций см. <http://www.the-klu.org/alan-mckinnon-publications/>.
- 44 *Smart 2020: Enabling the low carbon economy in the information age*, a report by The Climate Group on behalf of the Global eSustainability Initiative (GeSI), 2008, [http://www.smart2020.org/\\_assets/files/02\\_Smart2020Report.pdf](http://www.smart2020.org/_assets/files/02_Smart2020Report.pdf).
- 45 Приведенные выше примеры взяты из выступления по теме "Передовая европейская практика в области грузовых перевозок и логистики" д-ра Юргена Персона, исполнительного директора Европейского института устойчивого транспорта (ЭУРИСТ), Германия, на Конференции по экологистике в Сингапуре 31 августа 2011 года (<http://eurist.info/app/download/5782132958/GreenLogisticsSin.pdf>). Дополнительные примеры см. [http://www.eia-ngo.com/wp-content/uploads/2010/01/Best-Practice\\_Bestlog.pdf](http://www.eia-ngo.com/wp-content/uploads/2010/01/Best-Practice_Bestlog.pdf).
- 46 ВСУ позволяет избежать необходимости держать основной двигатель грузового автомобиля на холостом ходу и представляет собой небольшой дизельный двигатель, подающий электроэнергию для системы ОВК и штепсельных розеток в спальной кабине грузовика. Пример взят из источника "Best practices in green freight for an environmentally sustainable road freight sector in Asia" [http://cleanairinitiative.org/portal/sites/default/files/documents/BGP-EST5A\\_Green\\_Freight\\_Best\\_Practices\\_CAI-Asia-PunteGotaPeng.pdf](http://cleanairinitiative.org/portal/sites/default/files/documents/BGP-EST5A_Green_Freight_Best_Practices_CAI-Asia-PunteGotaPeng.pdf).
- 47 <http://esci-ksp.org/?task=energy-efficient-freight-transport-network>.
- 48 Ibid.
- 49 European Chemical Industry Council (CEFIC). <http://www.cefic.org/Documents/IndustrySupport/Transport-and-Logistics/Best%20Practice%20Guidelines%20-%20General%20Guidelines/Cefic-ECTA%20Guidelines%20for%20measuring%20and%20managing%20CO2%20emissions%20from%20transport%20operations%20Final%2030.03.2011.pdf>. Кроме того, в 2012 году профессор Алан МакКиннон и д-р Майя Печек провели для ЕСХП аналогичное исследование по теме "Измерение и регулирование выбросов CO<sub>2</sub> в европейском секторе перевозки химической продукции", <http://cefic-staging.amaze.com/Documents/Media%20Center/News/McKinnon-Report-Final-230610.pdf>.
- 50 Деятельность сети координируют Центр устойчивых цепей поставок (Азиатско-Тихоокеанский регион) и "ИЧВ-Азия". См. <http://cleanairinitiative> и <http://www.greenfreightandlogistics.org/assets/Uploads/asianconnections.pdf>.
- 51 <http://www.uncsd2012.org/index.php?page=view&type=1006&menu=153&nr=517>.
- 52 Эти цифры почерпнуты из источника "Paradigm Shift Towards Sustainable Low-carbon Transport: Financing the Vision", K Sakamoto, H Dalkmann and D Palmer, 2010, [http://www.itdp.org/documents/A\\_Paradigm\\_Shift\\_toward\\_Sustainable\\_Transport.pdf](http://www.itdp.org/documents/A_Paradigm_Shift_toward_Sustainable_Transport.pdf).
- 53 International Monetary Fund (2010). Government Finance Statistics. <http://www.imf.org/external/pubs/ft/gfs/manual/gfs.htm>, из [http://www.itdp.org/documents/A\\_Paradigm\\_Shift\\_toward\\_Sustainable\\_Transport.pdf](http://www.itdp.org/documents/A_Paradigm_Shift_toward_Sustainable_Transport.pdf).
- 54 [http://www.itdp.org/documents/A\\_Paradigm\\_Shift\\_toward\\_Sustainable\\_Transport.pdf](http://www.itdp.org/documents/A_Paradigm_Shift_toward_Sustainable_Transport.pdf).
- 55 В рамках программы поддержания доходов при переходе на другой вид транспорта компаниям оказывается помощь в погашении операционных издержек, связанных с осуществлением грузовых перевозок железнодорожным, а не автомобильным транспортом (в тех случаях, когда перевозка по железной дороге дороже). Программа разработана для облегчения и поддержки процесса перехода на железнодорожный транспорт, сопряженного с экологическими и более широкими социальными выгодами благодаря уменьшению движения грузовых автомобилей по дорогам Соединенного Королевства. С сентября 2009 года в эту программу включен и внутренний водный транспорт и по линии программы субсидирования грузовых перевозок водным транспортом оказывается помощь компаниям в финансировании операционных издержек на срок до трех лет в связи с осуществлением грузовых перевозок водным, а не автомобильным транспортом (в тех случаях, когда перевозки по воде дороже). <http://www.dft.gov.uk/topics/freight/grants>.
- 56 <http://www.moneyweb.co.za/mw/view/mw/en/page295023?oid=557289&sn=2009+Detail>.
- 57 <http://ppi.worldbank.org/features/October2009/didyouknowOctober2009.aspx>.
- 58 Киотским протоколом Организации Объединенных Наций для 37 промышленных развитых стран и Европейского сообщества были установлены обязательные целевые уровни сокращения выбросов ПГ. Для содействия достижению этих целевых уровней в Протоколе предусмотрены три "гибких механизма" – система международной торговли разрешениями на выбросы (МТПВ), система совместного осуществления (СО) и МЧР. МЧР позволяет развитым странам частично выполнять свои обязательства по ограничению выбросов ПГ за счет кредитов, начисляемых за сокращение выбросов в результате осуществления проектов в развивающихся странах (не имеющих обязательств по ограничению ПГ согласно Киотскому протоколу). ОС позволяет развитым странам частично достигать установленные для них целевые уровни, получая кредиты, начисляемые за сокращение выбросов в рамках

проектов, реализуемых в других развитых странах. МТРВ позволяет странам передавать и приобретать кредиты за сокращения выбросов других стран, чтобы способствовать достижению ими установленных целевых уровней по сокращению выбросов.

<sup>59</sup> Регистрация означает официальное признание Исполнительным советом утвержденного проекта в качестве деятельности по проекту в рамках МЧР. Регистрация является необходимым условием для последующей проверки, сертификации и выдачи свидетельств о сертифицированном сокращении выбросов в связи с деятельностью по данному проекту.

<sup>60</sup> Данные взяты из источника UNEP Risoe CDM/JI Pipeline Analysis and Database; <http://www.cdmpipeline.org/cdm-projects-type.htm#2>.

---



# СТАТИСТИЧЕСКОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ

<b>I.</b>	<b>Мировые морские перевозки по группам стран (млн. т) .....</b>	<b>182</b>
<b>II а)</b>	<b>Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации, группам стран и типам судов, по состоянию на 1 января 2012 года (в тыс. бр.-рег. т) .....</b>	<b>186</b>
<b>II б)</b>	<b>Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации, группам стран и типам судов, по состоянию на 1 января 2012 года (в тыс. т дедевейта) .....</b>	<b>191</b>
<b>II с)</b>	<b>Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации, группам стран и типам судов, по состоянию на 1 января 2012 года (количество судов).....</b>	<b>196</b>
<b>III.</b>	<b>Реальная принадлежность судов 20 крупнейших флотов в разбивке по флагу регистрации, по состоянию на 1 января 2012 года .....</b>	<b>201</b>
<b>IV.</b>	<b>Объемы обработки контейнерных грузов в портах .....</b>	<b>205</b>
<b>V.</b>	<b>Рассчитываемый ЮНКТАД индекс обслуживания линейным судоходством (в порядке очередности по состоянию на 2012 год).....</b>	<b>209</b>

Приложение I. Мировые морские перевозки по группам стран (млн. т)									
Районы	Год	Погруженные грузы			Итого, погруженные грузы	Выгруженные грузы			Итого, выгруженные грузы
		Нефть и газ		Сухие грузы		Нефть и газ		Сухие грузы	
		Сырая нефть	Нефте-продукты <sup>а</sup>			Сырая нефть	Нефте-продукты <sup>а</sup>		
<b>Развитые страны</b>									
Северная Америка	2006	22,2	86,4	436,8	545,4	501,0	155,7	492,1	1 148,7
	2007	24,9	91,3	516,7	632,9	513,5	156,1	453,1	1 122,7
	2008	24,1	119,0	549,4	692,5	481,3	138,9	414,3	1 034,5
	2009	23,9	123,8	498,5	646,1	445,2	132,0	306,4	883,6
	2010	25,5	126,9	530,1	682,5	465,2	113,7	331,0	909,9
	2011	24,0	123,9	590,6	738,6	439,3	113,7	336,4	889,5
Европа	2006	100,9	235,8	768,6	1 105,2	535,6	281,9	1 245,2	2 062,7
	2007	96,9	253,3	776,6	1 126,8	492,2	262,2	1 154,7	1 909,2
	2008	88,2	261,5	751,1	1 100,8	487,9	273,0	1 213,1	1 974,0
	2009	78,1	236,0	693,8	1 008,0	467,9	281,8	935,0	1 684,6
	2010	93,7	266,3	735,1	1 095,1	484,2	280,6	1 044,1	1 808,9
	2011	81,9	275,8	752,5	1 110,2	456,5	312,3	1 067,1	1 835,9
Япония и Израиль	2006	0,0	10,0	153,1	163,1	219,3	84,4	559,6	863,3
	2007	0,0	14,4	161,2	175,7	213,3	88,5	560,9	862,6
	2008	0,0	21,0	162,0	183,0	254,7	92,8	548,8	896,2
	2009	0,0	19,3	139,8	159,0	190,7	102,3	417,0	710,0
	2010	0,0	24,7	148,4	173,1	191,1	109,6	480,4	781,2
	2011	0,0	19,1	147,9	166,9	187,1	123,9	466,9	777,9
Австралия и Новая Зеландия	2006	9,9	4,2	632,7	646,8	26,2	13,5	50,2	90,0
	2007	13,3	4,0	656,3	673,6	27,0	17,3	51,7	96,0
	2008	16,7	3,8	718,5	739,1	27,3	19,2	56,7	103,2
	2009	12,9	4,8	723,4	741,1	21,5	13,8	60,8	96,1
	2010	16,7	4,3	893,6	914,6	24,8	18,7	60,9	104,5
	2011	17,5	4,5	928,6	950,5	26,6	20,0	65,4	112,0
Промежуточный итог по развитым странам	2006	132,9	336,4	1 991,3	2 460,5	1 282,0	535,5	2 347,2	4 164,7
	2007	135,1	363,0	2 110,8	2 608,9	1 246,0	524,0	2 220,5	3 990,5
	2008	129,0	405,3	2 181,1	2 715,4	1 251,1	523,8	2 233,0	4 007,9
	2009	115,0	383,8	2 055,5	2 554,3	1 125,3	529,9	1 719,2	3 374,4
	2010	135,9	422,3	2 307,3	2 865,4	1 165,4	522,6	1 916,5	3 604,5
	2011	123,3	423,3	2 419,5	2 966,2	1 109,6	569,9	1 935,7	3 615,3
Страны с переходной экономикой	2006	123,1	41,3	245,9	410,3	5,6	3,1	61,9	70,6
	2007	124,4	39,9	243,7	407,9	7,3	3,5	66,0	76,8
	2008	138,2	36,7	256,6	431,5	6,3	3,8	79,2	89,3
	2009	142,1	44,4	318,8	505,3	3,5	4,6	85,3	93,3
	2010	150,2	45,9	319,7	515,7	3,5	4,6	114,0	122,1
	2011	138,7	49,7	322,0	510,4	4,2	4,4	146,1	154,7

Приложение I. Мировые морские перевозки по группам стран (млн. т) (продолжение)									
Районы	Год	Погруженные грузы			Итого, погруженные грузы	Выгруженные грузы			Итого, выгруженные грузы
		Нефть и газ		Сухие грузы		Нефть и газ		Сухие грузы	
		Сырая нефть	Нефтепродукты <sup>а</sup>			Сырая нефть	Нефтепродукты <sup>а</sup>		
<b>Развивающиеся страны</b>									
Северная Африка	2006	117,4	63,8	77,2	258,5	6,0	13,3	142,0	161,3
	2007	116,1	61,8	80,2	258,1	7,5	14,6	155,4	177,4
	2008	113,2	61,3	77,2	251,8	11,3	16,1	151,1	178,5
	2009	101,1	64,9	71,3	237,3	12,2	14,3	156,2	182,7
	2010	94,4	65,5	76,2	236,1	11,3	14,4	171,1	196,8
	2011	72,4	72,4	81,4	226,2	9,2	17,4	129,0	155,6
Западная Африка	2006	110,6	12,6	39,8	162,9	5,4	14,2	62,4	82,0
	2007	110,1	10,3	46,5	166,9	7,6	17,1	67,8	92,6
	2008	111,8	9,1	54,2	175,1	6,8	13,5	61,5	81,8
	2009	104,4	10,5	41,4	156,2	6,8	10,8	66,2	83,8
	2010	112,1	13,5	56,0	181,5	7,4	12,8	92,3	112,5
	2011	123,2	21,0	62,3	206,5	6,4	12,8	94,4	113,6
Восточная Африка	2006	11,8	1,1	29,0	42,0	2,1	7,7	18,2	28,0
	2007	13,6	1,2	23,3	38,1	2,1	8,3	19,8	30,3
	2008	19,7	0,8	27,8	48,2	1,8	7,9	23,8	33,5
	2009	19,0	0,6	18,3	37,8	1,7	9,2	24,4	35,3
	2010	19,0	0,5	29,5	49,1	1,9	8,6	26,3	36,8
	2011	22,0	0,6	31,1	53,8	1,4	8,3	28,8	38,6
Центральная Африка	2006	114,0	2,6	6,3	122,8	2,1	1,7	7,3	11,2
	2007	122,7	2,6	7,8	133,1	2,8	1,9	7,7	12,3
	2008	134,2	5,8	9,0	149,0	1,7	2,8	8,9	13,5
	2009	129,3	2,0	8,5	139,7	1,9	2,7	10,9	15,5
	2010	125,3	7,2	9,7	142,1	1,4	2,3	8,3	12,0
	2011	126,8	12,5	8,7	148,0	1,4	2,3	8,8	12,5
Южная Африка	2006	0,0	5,9	129,9	135,8	25,6	2,6	39,1	67,4
	2007	0,0	5,9	129,9	135,8	25,6	2,6	39,1	67,4
	2008	0,3	6,2	136,0	142,5	23,4	3,1	42,8	69,3
	2009	0,3	5,1	131,5	136,8	22,0	2,7	44,8	69,4
	2010	0,3	5,4	139,5	145,1	20,8	2,3	35,7	58,8
	2011	0,0	2,5	150,7	153,2	21,7	2,5	26,8	51,0
Промежуточный итог по развивающимся странам Африки	2006	353,8	86,0	282,2	721,9	41,3	39,4	269,1	349,8
	2007	362,5	81,8	287,6	732,0	45,7	44,5	289,8	380,0
	2008	379,2	83,3	304,2	766,7	45,0	43,5	288,1	376,6
	2009	354,0	83,0	271,0	708,0	44,6	39,7	302,5	386,8
	2010	351,1	92,0	310,9	754,0	42,7	40,5	333,7	416,9
	2011	344,5	108,9	334,2	787,7	40,1	43,4	287,8	371,3

Приложение I. Мировые морские перевозки по группам стран (млн. т) (продолжение)

Районы	Год	Погруженные грузы			Итого, погруженные грузы	Выгруженные грузы			Итого, выгруженные грузы
		Нефть и газ		Сухие грузы		Нефть и газ		Сухие грузы	
		Сырая нефть	Нефте- продукты <sup>a</sup>			Сырая нефть	Нефте- продукты <sup>a</sup>		
Карибский бассейн и Центральная Америка	2006	108,4	34,6	73,5	216,6	18,5	42,1	101,5	162,2
	2007	100,4	32,4	75,2	208,1	38,8	44,5	103,1	186,5
	2008	89,1	41,0	84,4	214,5	35,7	47,0	103,5	186,2
	2009	75,1	27,4	71,0	173,4	33,6	46,8	87,2	167,6
	2010	75,9	29,3	81,3	186,5	34,7	51,4	99,4	185,5
	2011	80,1	32,6	100,1	212,8	37,6	53,5	108,9	200,0
Южная Америка: северное и восточное побережье	2006	110,8	49,1	499,5	659,4	16,9	10,3	116,2	143,5
	2007	120,2	47,8	530,7	698,7	19,9	10,8	125,3	156,1
	2008	112,6	40,5	560,2	713,2	22,7	13,9	128,3	165,0
	2009	119,0	38,8	524,4	682,2	19,6	14,5	94,8	128,9
	2010	123,5	42,6	620,6	786,8	17,5	11,4	144,2	173,1
	2011	125,9	43,0	653,6	822,5	21,2	12,4	161,0	194,6
Южная Америка: западное побережье	2006	32,1	10,2	112,4	154,8	14,1	7,7	45,9	67,8
	2007	31,6	10,5	118,3	160,4	17,2	8,7	47,5	73,4
	2008	32,9	11,5	136,0	180,4	15,8	9,0	60,9	85,7
	2009	31,7	7,8	134,7	174,2	11,1	12,3	52,0	75,4
	2010	42,1	13,2	144,0	199,3	17,6	12,0	60,6	90,1
	2011	48,1	17,9	158,7	224,7	15,3	13,4	68,2	96,9
Промежуточный итог по развивающимся странам Америки	2006	251,3	93,9	685,5	1 030,7	49,6	60,1	263,7	373,4
	2007	252,3	90,7	724,2	1 067,1	76,0	64,0	275,9	415,9
	2008	234,6	93,0	780,6	1 108,2	74,2	69,9	292,7	436,8
	2009	225,7	74,0	730,1	1 029,8	64,4	73,6	234,0	371,9
	2010	241,6	85,1	846,0	1 172,6	69,9	74,7	304,2	448,7
	2011	254,0	93,5	912,4	1 260,0	74,1	79,3	338,1	491,5
Западная Азия	2006	729,1	158,1	151,0	1 038,2	27,0	50,3	296,5	373,8
	2007	753,7	155,2	179,5	1 088,5	34,4	51,2	344,4	430,0
	2008	714,0	159,8	181,9	1 055,7	30,6	54,5	349,8	434,9
	2009	717,0	135,8	172,4	1 025,2	22,3	53,1	320,1	395,6
	2010	720,4	152,7	183,8	1 056,9	30,2	55,6	343,7	429,6
	2011	730,4	155,0	195,8	1 081,2	20,1	54,7	366,3	441,1
Южная и Восточная Азия	2006	132,3	102,5	922,6	1 157,3	411,3	104,0	1 482,0	1 997,4
	2007	128,1	104,7	959,7	1 192,5	455,0	106,9	1 674,7	2 236,7
	2008	130,7	103,0	943,0	1 176,7	420,5	124,3	1 811,2	2 356,0
	2009	107,6	115,2	823,7	1 046,5	498,8	126,1	2 034,0	2 659,0
	2010	128,7	111,8	964,0	1 204,5	514,5	143,2	2 198,7	2 856,4
	2011	107,5	119,4	955,4	1 182,2	537,4	151,4	2 390,2	3 078,9

Приложение I. Мировые морские перевозки по группам стран (млн. т) (продолжение)

Районы	Год	Погруженные грузы			Итого, погруженные грузы	Выгруженные грузы			Итого, выгруженные грузы
		Нефть и газ		Сухие грузы		Нефть и газ		Сухие грузы	
		Сырая нефть	Нефте- продукты <sup>а</sup>			Сырая нефть	Нефте- продукты <sup>а</sup>		
Юго-Восточная Азия	2006	59,8	96,5	721,3	877,6	114,4	94,4	326,8	535,6
	2007	56,4	98,2	779,0	933,6	131,3	102,6	363,0	596,9
	2008	58,1	75,8	837,3	971,2	114,6	108,0	348,5	571,0
	2009	47,7	94,7	840,3	982,7	115,2	90,7	332,0	537,9
	2010	58,4	73,7	701,0	833,2	107,0	134,2	311,0	552,3
	2011	62,2	83,5	807,2	952,9	121,5	131,6	348,9	602,0
Промежуточный итог по развивающимся странам Азии	2006	921,2	357,0	1 794,8	3 073,1	552,7	248,8	2 105,3	2 906,8
	2007	938,2	358,1	1 918,3	3 214,6	620,7	260,8	2 382,1	3 263,6
	2008	902,7	338,6	1 962,2	3 203,6	565,6	286,8	2 509,5	3 361,9
	2009	872,3	345,8	1 836,3	3 054,3	636,3	269,9	2 686,2	3 592,4
	2010	907,5	338,3	1 848,8	3 094,6	651,8	333,1	2 853,4	3 838,2
	2011	900,1	357,9	1 958,4	3 216,4	679,0	337,7	3 105,3	4 122,0
Развивающиеся страны Океании	2006	1,2	0,1	2,5	3,8	0,0	6,7	6,2	12,9
	2007	0,9	0,1	2,5	7,1	0,0	7,0	6,5	13,5
	2008	1,5	0,1	2,6	4,2	0,0	7,1	6,7	13,8
	2009	1,5	0,2	4,6	6,3	0,0	3,6	9,5	13,1
	2010	1,5	0,2	4,8	6,5	0,0	3,7	9,7	13,4
	2011	1,6	0,2	5,3	7,1	0,0	3,9	10,6	14,5
Промежуточный итог по развивающимся странам и территориям	2006	1 527,5	537,1	2 765,0	4 829,5	643,6	355,1	2 644,3	3 642,9
	2007	1 553,9	530,7	2 932,6	5 020,8	742,4	376,3	2 954,3	4 073,0
	2008	1 518,0	515,1	3 049,6	5 082,6	684,9	407,2	3 097,0	4 189,1
	2009	1 453,5	502,9	2 842,0	4 798,4	745,3	386,9	3 232,1	4 364,2
	2010	1 501,6	515,6	3 010,5	5 027,8	764,4	452,0	3 500,9	4 717,3
	2011	1 500,3	560,5	3 210,3	5 271,2	793,2	464,3	3 741,8	4 999,3
Все страны мира	2006	1 783,4	914,8	5 002,1	7 700,3	1 931,2	893,7	5 053,4	7 878,3
	2007	1 813,4	933,5	5 287,1	8 034,1	1 995,7	903,8	5 240,8	8 140,2
	2008	1 785,2	957,0	5 487,2	8 229,5	1 942,3	934,9	5 409,2	8 286,3
	2009	1 710,5	931,1	5 216,4	7 858,0	1 874,1	921,3	5 036,6	7 832,0
	2010	1 787,7	983,8	5 637,5	8 408,9	1 933,2	979,2	5 531,4	8 443,8
	2011	1 762,4	1 033,5	5 951,9	8 747,7	1 907,0	1 038,6	5 823,7	8 769,3

*Источник:* Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных, полученных от представляющих отчетность стран и размещенных на веб-сайтах портов, а также данных из специализированных источников. Все данные начиная с 2006 года были пересмотрены и обновлены с учетом улучшения отчетности, включая получение более поздних данных и подробной информации в отношении разбивки данных по типам груза. Данные за 2011 год являются оценками, основанными на предварительных сведениях или информации за последний год, за который имеются данные.

<sup>а</sup> Включая СПГ, сжиженный нефтяной газ, нефть, бензин, авиационное топливо, керосин, легкую нефть, тяжелую нефть (мазут) и другие продукты.

Приложение II а) Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации, группам стран и типам судов, по состоянию на 1 января 2012 года (тыс. бр.-рег. т)

	Балкеры	Контейнеровозы	Суда для генеральных грузов <sup>с</sup>	Нефтеналивные танкеры	Прочие суда	Всего
<b>РАЗВИВАЮЩИЕСЯ СТРАНЫ АФРИКИ</b>						
Алжир	121	–	66	19	586	792
Ангола	–	–	11	6	55	72
Бенин	–	–	–	–	2	2
Камерун	–	–	2	–	14	16
Кабо-Верде	–	–	9	7	25	41
Коморские Острова	167	4	336	101	122	730
Конго	–	–	–	–	4	4
Кот-д'Ивуар	–	–	–	1	8	8
Демократическая Республика Конго	–	–	0	1	10	12
Джибути	–	–	–	–	3	3
Египет	514	55	188	184	196	1 136
Экваториальная Гвинея	–	–	10	21	27	59
Эритрея	–	–	10	2	1	13
Эфиопия	–	–	112	–	0	112
Габон	–	–	5	0	10	15
Гамбия	–	–	–	–	2	2
Гана	–	–	15	1	101	117
Гвинея	–	–	1	–	26	27
Гвинея-Бисау	–	–	1	–	5	6
Кения	–	–	–	1	9	10
Ливия	–	–	5	788	49	842
Мадагаскар	–	–	6	0	10	16
Мавритания	–	–	1	1	44	46
Маврикий	–	–	14	44	62	120
Марокко	–	64	11	14	328	416
Мозамбик	–	–	7	–	34	41
Намибия	–	–	3	–	122	125
Нигерия	–	–	6	432	219	658
Остров Святой Елены	–	–	–	–	2	2
Сан-Томе и Принсипи	–	–	6	–	4	10
Сенегал	–	–	2	0	51	53
Сейшельские Острова	–	–	43	122	37	202
Сьерра-Леоне	178	24	483	173	115	973
Сомали	–	–	2	–	3	5
Южная Африка	–	–	0	13	154	168
Судан	–	–	20	–	4	24
Того	45	30	160	147	16	398
Тунис	17	–	50	59	107	233
Объединенная Республика Танзания	39	–	369	50	39	497
<b>ПО РАЗВИВАЮЩИМСЯ СТРАНАМ АФРИКИ</b>	<b>1 081</b>	<b>176</b>	<b>1 954</b>	<b>2 188</b>	<b>2 606</b>	<b>8 005</b>
<b>Итого</b>						

Приложение II а) Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации, группам стран и типам судов, по состоянию на 1 января 2012 года (тыс. бр.-рег. т) (продолжение)

	Балкеры	Контейнеровозы	Суда для генеральных грузов <sup>с</sup>	Нефтеналивные танкеры	Прочие суда	Всего
<b>РАЗВИВАЮЩИЕСЯ СТРАНЫ АМЕРИКИ</b>						
Ангилья	–	–	0	–	0	0
Аргентина	14	13	33	319	222	601
Аруба	–	–	–	–	0	0
Барбадос	536	157	260	308	139	1 399
Белиз	303	–	800	81	297	1 482
Боливия (Многонациональное Государство)	18	–	69	2	4	93
Бразилия	359	366	210	938	471	2 344
Британские Виргинские Острова	–	–	0	0	5	6
Каймановы Острова	690	–	1 220	1 243	185	3 338
Чили	254	23	42	215	258	792
Колумбия	–	–	28	15	49	91
Коста-Рика	–	–	–	–	6	6
Куба	0	–	4	0	34	39
Кюрасао	40	–	852	99	166	1 157
Доминика	532	–	72	382	45	1 031
Доминиканская Республика	–	–	0	–	5	5
Эквадор	–	–	8	204	135	347
Сальвадор	–	–	–	–	11	11
Фолклендские (Мальвинские) Острова <sup>d</sup>	–	–	–	–	46	46
Гренада	–	–	1	–	1	2
Гватемала	–	–	–	0	4	4
Гайана	–	–	23	6	14	42
Гаити	–	–	1	–	0	1
Гондурас	25	–	179	89	188	481
Ямайка	81	28	45	–	3	157
Мексика	144	–	39	757	633	1 573
Никарагуа	–	–	1	1	4	6
Парагвай	–	8	46	2	8	63
Перу	–	12	12	275	140	439
Сент-Китс и Невис	227	39	390	176	171	1 003
Суринам	–	–	1	2	2	5
Тринидад и Тобаго	–	–	1	3	47	50
Острова Теркс и Кайкос	–	–	0	–	2	2
Уругвай	2	–	6	13	78	98
Венесуэла (Боливарианская Республика)	110	–	32	419	445	1 007
<b>ПО РАЗВИВАЮЩИМСЯ СТРАНАМ АМЕРИКИ</b>	<b>3 336</b>	<b>646</b>	<b>4 372</b>	<b>5 550</b>	<b>3 819</b>	<b>17 723</b>
<b>Итого</b>						

Приложение II а) Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации, группам стран и типам судов, по состоянию на 1 января 2012 года (тыс. бр.-рег. т) (продолжение)

	Балкеры	Контейнеровозы	Суда для генеральных грузов <sup>с</sup>	Нефтеналивные танкеры	Прочие суда	Всего
<b>РАЗВИВАЮЩИЕСЯ СТРАНЫ АЗИИ</b>						
Бахрейн	33	247	0	107	156	544
Бангладеш	739	28	349	118	36	1 271
Бруней-Даруссалам	–	–	3	5	532	540
Камбоджа	164	10	1 127	18	111	1 429
Китай	18 435	5 268	3 941	7 389	2 890	37 924
ОАР Гонконг, Китай	38 712	12 827	3 370	14 061	1 236	70 206
ОАР Макао, Китай	–	–	–	–	0	0
Китайская провинция Тайвань	1 383	693	113	434	367	2 990
Корейская Народно-Демократическая Республика	98	16	521	39	35	709
Индия	2 952	224	342	5 016	1 228	9 762
Индонезия	1 635	823	2 585	3 026	2 361	10 430
Иран (Исламская Республика)	137	31	242	244	215	870
Ирак	–	–	–	17	2	19
Иордания	–	–	39	137	24	201
Кувейт	46	269	96	1 766	231	2 408
Лаосская Народно-Демократическая Республика	15	–	0	–	–	15
Ливан	23	–	110	0	3	136
Малайзия	212	650	431	3 465	3 439	8 197
Мальдивские острова	1	–	70	6	11	88
Монголия	320	8	163	21	25	538
Мьянма	–	1	152	4	29	186
Оман	–	–	2	1	28	32
Пакистан	149	–	25	179	26	379
Филиппины	2 099	318	1 420	500	674	5 012
Катар	70	300	1	223	295	888
Республика Корея	7 337	779	1 487	846	1 635	12 084
Саудовская Аравия	–	172	266	955	310	1 704
Сингапур	12 866	10 887	4 859	20 815	4 403	53 830
Шри-Ланка	60	16	75	7	24	181
Сирийская Арабская Республика	40	–	47	–	3	89
Таиланд	583	217	483	1 125	307	2 715
Тимор-Лешти	–	–	–	–	1	1
Турция	2 822	564	1 482	1 065	485	6 419
Объединенные Арабские Эмираты	51	280	70	371	233	1 005
Вьетнам	1 163	124	1 385	922	202	3 796
Йемен	–	–	5	17	13	35
<b>ПО РАЗВИВАЮЩИМСЯ СТРАНАМ АЗИИ Итого</b>	<b>92 144</b>	<b>34 755</b>	<b>25 263</b>	<b>62 900</b>	<b>21 571</b>	<b>236 633</b>

Приложение II а) Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации, группам стран и типам судов, по состоянию на 1 января 2012 года (тыс. бр.-рег. т) (продолжение)

	Балкеры	Контейнеровозы	Суда для генеральных грузов <sup>с</sup>	Нефтеналивные танкеры	Прочие суда	Всего
<b>РАЗВИВАЮЩИЕСЯ СТРАНЫ ОКЕАНИИ</b>						
Фиджи	–	–	8	–	36	45
Кирибати	71	–	187	34	76	368
Микронезия (Федеративные Штаты)	0	–	6	–	9	16
Папуа-Новая Гвинея	18	–	74	4	23	119
Самоа	–	–	8	–	4	12
Соломоновы Острова	–	–	2	–	8	10
Тонга	–	–	26	1	9	36
Тувалу	83	34	79	797	143	1 136
Вануату	1 145	25	245	–	1 099	2 515
<b>ПО РАЗВИВАЮЩИМСЯ СТРАНАМ ОКЕАНИИ Итого</b>	<b>1 317</b>	<b>60</b>	<b>635</b>	<b>837</b>	<b>1 408</b>	<b>4 257</b>
<b>СТРАНЫ СОТКРЫТЫМИ РЕГИСТРАМИ</b>						
Антигуа и Барбуда	902	5 875	4 216	11	158	11 163
Багамские Острова	8 417	1 693	6 846	18 770	16 663	52 390
Бермудские острова	1 805	595	101	1 489	7 333	11 323
Кипр	9 096	3 954	1 300	5 241	1 402	20 993
Остров Мэн	3 980	91	471	6 913	1 886	13 341
Либерия	33 897	37 681	4 310	39 910	5 721	121 519
Мальта	18 682	4 661	3 134	15 417	3 223	45 117
Маршалловы Острова	24 941	7 175	1 749	31 527	10 662	76 054
Панама	106 605	33 779	24 151	36 082	14 143	214 760
Сент-Винсент и Гренадины	1 260	81	1 959	181	540	4 020
<b>ПО СТРАНАМ СОТКРЫТЫМИ РЕГИСТРАМИ Итого</b>	<b>209 586</b>	<b>95 586</b>	<b>48 236</b>	<b>155 541</b>	<b>61 731</b>	<b>570 680</b>
<b>РАЗВИТЫЕ СТРАНЫ</b>						
Австралия	298	–	153	37	1 117	1 604
Бельгия	1 654	75	227	846	1 626	4 429
Болгария	183	–	112	6	16	318
Канада	1 240	16	140	552	1 107	3 056
Дания	215	6 614	355	3 305	1 412	11 901
Эстония	–	–	11	8	300	319
Финляндия	52	29	556	363	581	1 581
Франция	181	1 962	153	2 905	1 851	7 052
Германия	377	13 486	372	345	740	15 320
Греция	12 687	2 280	256	23 953	2 100	41 276
Исландия	0	–	1	0	167	169
Ирландия	–	5	144	13	67	229
Израиль	–	243	2	3	9	256
Италия	4 666	863	2 736	5 196	5 032	18 492
Япония	6 206	115	2 917	3 532	4 653	17 423
Латвия	–	–	14	9	165	187

Приложение II а) Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации, группам стран и типам судов, по состоянию на 1 января 2012 года (тыс. бр.-рег. т) (продолжение)

	Балкеры	Контейнеровозы	Суда для генеральных грузов <sup>с</sup>	Нефтеналивные танкеры	Прочие суда	Всего
Литва	–	10	192	–	205	407
Люксембург	51	85	287	181	495	1 098
Нидерланды	466	1 072	3 344	438	2 250	7 570
Новая Зеландия	79	7	131	57	160	434
Норвегия	2 421	–	3 976	4 977	5 139	16 512
Польша	–	–	15	5	90	110
Португалия	56	50	322	365	448	1 241
Румыния	–	–	8	4	72	84
Словакия	–	–	19	–	0	19
Словения	–	–	–	–	3	3
Испания	32	35	336	559	2 066	3 028
Швеция	20	–	1 924	174	1 252	3 369
Швейцария	514	85	82	55	6	742
Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии	1 874	9 820	3 559	1 878	2 676	19 807
Соединенные Штаты Америки	1 079	3 412	1 773	2 051	3 286	11 601
<b>ПО РАЗВИТЫМ СТРАНАМ</b>	<b>34 350</b>	<b>40 264</b>	<b>24 117</b>	<b>51 816</b>	<b>39 090</b>	<b>189 638</b>
<b>Итого</b>						
<b>СТРАНЫ С ПЕРЕХОДНОЙ ЭКОНОМИКОЙ</b>						
Албания	–	–	43	–	2	45
Азербайджан	–	–	128	249	363	740
Хорватия	696	–	27	701	138	1 562
Грузия	46	8	163	20	26	264
Казахстан	–	–	3	61	63	127
Черногория	22	–	2	–	2	27
Республика Молдова	67	–	339	17	60	484
Российская Федерация	405	143	2 836	1 468	2 740	7 591
Туркменистан	–	–	17	24	39	80
Украина	36	–	322	26	327	710
<b>ПО СТРАНАМ С ПЕРЕХОДНОЙ ЭКОНОМИКОЙ</b>	<b>1 272</b>	<b>151</b>	<b>3 880</b>	<b>2 566</b>	<b>3 760</b>	<b>11 629</b>
<b>Итого</b>						
Прочие суда, флаг регистрации которых неизвестен	437	103	1 228	551	2 147	4 468
<b>Всего страны мира<sup>с</sup></b>	<b>343 524</b>	<b>171 741</b>	<b>109 685</b>	<b>281 950</b>	<b>136 132</b>	<b>1 043 033</b>

**Приложение II в) Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации<sup>a</sup>, группам стран и типам судов<sup>b</sup>, по состоянию на 1 января 2012 года (тыс. т дедвейта)**

	Балкеры	Контейнеровозы	Суда для генеральных грузов <sup>c</sup>	Нефтеналивные танкеры	Прочие суда	Всего
<b>РАЗВИВАЮЩИЕСЯ СТРАНЫ АФРИКИ</b>						
Алжир	204	-	66	27	512	809
Ангола	-	-	13	10	34	58
Бенин	-	-	-	-	0	0
Камерун	-	-	3	-	6	9
Кабо-Верде	-	-	12	10	5	26
Коморские Острова	269	5	410	177	85	946
Конго	-	-	-	-	1	1
Кот-д'Ивуар	-	-	-	1	3	4
Демократическая Республика Конго	-	-	1	2	12	14
Джибути	-	-	-	-	1	1
Египет	900	63	190	319	158	1 630
Экваториальная Гвинея	-	-	11	33	20	63
Эритрея	-	-	10	3	1	14
Эфиопия	-	-	146	-	-	146
Габон	-	-	5	0	4	10
Гамбия	-	-	-	-	2	2
Гана	-	-	20	2	65	87
Гвинея	-	-	0	-	12	12
Гвинея-Бисау	-	-	0	-	2	2
Кения	-	-	-	2	6	8
Ливия	-	-	5	1 461	25	1 492
Мадагаскар	-	-	8	0	4	13
Мавритания	-	-	1	2	18	22
Маврикий	-	-	12	77	53	142
Марокко	-	78	8	20	132	239
Мозамбик	-	-	12	-	25	37
Намибия	-	-	2	-	69	70
Нигерия	-	-	9	730	200	939
Остров Святой Елены	-	-	-	-	1	1
Сан-Томе и Принсипи	-	-	8	-	2	11
Сенегал	-	-	3	0	19	22
Сейшельские Острова	-	-	56	201	31	287
Сьерра-Леоне	265	30	587	276	111	1 268
Сомали	-	-	3	-	2	5
Южная Африка	-	-	0	18	82	101
Судан	-	-	25	-	2	27
Того	73	39	222	241	10	585
Тунис	26	-	35	107	27	195
Объединенная Республика Танзания	63	-	510	81	25	679
<b>ПО РАЗВИВАЮЩИМСЯ СТРАНАМ АФРИКИ</b>	<b>1 801</b>	<b>216</b>	<b>2 393</b>	<b>3 801</b>	<b>1 766</b>	<b>9 977</b>
<b>Итого</b>						

Приложение II б) Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации<sup>а</sup>, группам стран и типам судов<sup>б</sup>, по состоянию на 1 января 2012 года (тыс. т дедвейта) (продолжение)

	Балкеры	Контейнеровозы	Суда для генеральных грузов <sup>с</sup>	Нефтеналивные танкеры	Прочие суда	Всего
<b>РАЗВИВАЮЩИЕСЯ СТРАНЫ АМЕРИКИ</b>						
Ангилья	-	-	0	-	-	0
Аргентина	24	18	50	541	185	818
Аруба	-	-	-	-	0	0
Барбадос	914	211	343	473	99	2 040
Белиз	477	-	971	128	239	1 815
Боливия (Многонациональное Государство)	29	-	91	3	2	124
Бразилия	614	478	258	1 521	489	3 360
Британские Виргинские Острова	-	-	1	1	0	1
Каймановы Острова	1 084	-	458	2 056	205	3 804
Чили	418	30	47	362	209	1 066
Колумбия	-	-	40	24	48	113
Коста-Рика	-	-	-	-	2	2
Куба	1	-	5	1	24	30
Кюрасао	74	-	1 087	172	228	1 561
Доминика	1 003	-	101	701	38	1 843
Доминиканская Республика	-	-	-	-	1	1
Эквадор	-	-	8	344	68	421
Сальвадор	-	-	-	-	2	2
Фолклендские (Мальвинские) Острова <sup>д</sup>	-	-	-	-	34	34
Гренада	-	-	1	-	0	1
Гватемала	-	-	-	1	2	3
Гайана	-	-	29	9	7	45
Гаити	-	-	1	-	0	1
Гондурас	45	-	235	160	75	514
Ямайка	128	35	54	-	0	217
Мексика	252	-	27	1 242	550	2 071
Никарагуа	-	-	1	1	1	3
Парагвай	-	10	53	4	1	67
Перу	-	15	14	433	85	546
Сент-Китс и Невис	374	44	516	280	114	1 329
Суринам	-	-	2	3	1	6
Тринидад и Тобаго	-	-	-	4	17	21
Острова Теркс и Кайкос	-	-	-	-	0	0
Уругвай	3	-	8	19	30	60
Венесуэла (Боливарианская Республика)	187	-	42	732	494	1 455
<b>ПО РАЗВИВАЮЩИМСЯ СТРАНАМ АМЕРИКИ Итого</b>	<b>5 627</b>	<b>841</b>	<b>4 441</b>	<b>9 216</b>	<b>3 248</b>	<b>23 374</b>

Приложение II б) Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации<sup>а</sup>, группам стран и типам судов<sup>б</sup>, по состоянию на 1 января 2012 года (тыс. т дедефта) (продолжение)

	Балкеры	Контейнеровозы	Суда для генеральных грузов <sup>с</sup>	Нефтеналивные танкеры	Прочие суда	Всего
<b>РАЗВИВАЮЩИЕСЯ СТРАНЫ АЗИИ</b>						
Бахрейн	44	271	1	192	122	630
Бангладеш	1 263	39	493	219	27	2 041
Бруней-Даруссалам	-	-	3	7	411	421
Камбоджа	231	14	1 418	24	53	1 740
Китай	32 041	6 323	4 962	12 787	2 083	58 195
ОАР Гонконг, Китай	70 993	14 646	4 444	25 544	1 177	116 806
ОАР Макао, Китай	-	-	-	-	-	-
Китайская провинция Тайвань	2 549	784	154	725	117	4 328
Корейская Народно-Демократическая Республика	165	22	735	68	32	1 023
Индия	5 225	294	353	9 052	1 217	16 141
Индонезия	2 753	1 090	3 258	4 916	1 494	13 512
Иран (Исламская Республика)	233	43	310	416	177	1 179
Ирак	-	-	-	27	2	29
Иордания	-	-	45	290	9	344
Кувейт	78	292	74	3 294	239	3 976
Лаосская Народно-Демократическая Республика	20	-	2	-	-	22
Ливан	36	-	103	1	3	143
Малайзия	364	794	471	6 079	3 187	10 895
Мальдивские острова	2	-	96	12	7	116
Монголия	538	11	227	31	23	830
Мьянма	-	-	178	7	14	198
Оман	-	-	3	2	12	17
Пакистан	271	-	36	329	26	663
Филиппины	3 442	383	1 716	797	357	6 694
Катар	116	331	0	393	307	1 147
Республика Корея	13 608	987	1 843	1 430	1 290	19 157
Саудовская Аравия	-	185	269	1 645	234	2 333
Сингапур	23 612	12 785	3 633	37 293	4 760	82 084
Шри-Ланка	99	17	99	13	16	245
Сирийская Арабская Республика	64	-	65	-	0	129
Таиланд	966	297	698	2 009	280	4 249
Тимор-Лешти	-	-	-	-	0	0
Турция	4 873	711	1 813	1 843	296	9 535
Объединенные Арабские Эмираты	72	307	75	622	198	1 273
Вьетнам	1 969	165	2 266	1 527	146	6 072
Йемен	-	-	2	28	6	36
<b>ПО РАЗВИВАЮЩИМСЯ СТРАНАМ АЗИИ Итого</b>	<b>165 624</b>	<b>40 792</b>	<b>29 844</b>	<b>111 619</b>	<b>18 324</b>	<b>366 203</b>

Приложение II б) Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации<sup>а</sup>, группам стран и типам судов<sup>б</sup>, по состоянию на 1 января 2012 года (тыс. т дедвейта) (продолжение)

	Балкеры	Контейнеровозы	Суда для генеральных грузов <sup>с</sup>	Нефтеналивные танкеры	Прочие суда	Всего
<b>РАЗВИВАЮЩИЕСЯ СТРАНЫ ОКЕАНИИ</b>						
Фиджи	-	-	5	-	11	16
Кирибати	121	-	243	57	48	469
Микронезия (Федеративные Штаты)	0	-	6	-	5	11
Папуа-Новая Гвинея	24	-	93	6	18	141
Самоа	-	-	9	-	1	10
Соломоновы Острова	-	-	2	-	5	7
Тонга	-	-	30	1	4	35
Тувалу	125	38	111	1 444	149	1 868
Вануату	1 881	29	232	-	917	3 058
<b>ПО РАЗВИВАЮЩИМСЯ СТРАНАМ ОКЕАНИИ Итого</b>	<b>2 151</b>	<b>67</b>	<b>732</b>	<b>1 509</b>	<b>1 157</b>	<b>5 616</b>
<b>СТРАНЫ СОТКРЫТЫМИ РЕГИСТРАМИ</b>						
Антигуа и Барбуда	1 499	7 404	5 308	16	175	14 402
Багамские Острова	14 830	1 907	5 880	34 612	11 875	69 105
Бермудские острова	3 489	629	113	2 769	4 598	11 598
Кипр	16 283	4 703	1 611	9 466	923	32 986
Остров Мэн	194 843	37 686	18 112	65 623	11 946	328 210
Либерия	7 521	119	552	12 461	1 888	22 542
Мальта	61 767	44 449	4 447	72 597	6 651	189 911
Маршалловы Острова	45 403	8 442	1 777	57 791	9 443	122 857
Панама	33 579	5 303	3 255	27 772	1 377	71 287
Сент-Винсент и Гренадины	2 181	109	2 601	322	424	5 636
<b>ПО СТРАНАМ СОТКРЫТЫМИ РЕГИСТРАМИ Итого</b>	<b>381 397</b>	<b>110 752</b>	<b>43 656</b>	<b>283 430</b>	<b>49 299</b>	<b>868 534</b>
<b>РАЗВИТЫЕ СТРАНЫ</b>						
Австралия	481	-	144	52	1 137	1 815
Бельгия	3 188	93	150	1 634	1 597	6 663
Болгария	297	-	123	10	11	440
Канада	1 914	17	136	922	544	3 532
Дания	420	7 419	265	5 290	793	14 187
Эстония	-	-	15	13	58	86
Финляндия	81	37	408	609	123	1 258
Франция	348	2 148	86	5 367	941	8 890
Германия	752	15 432	392	522	385	17 482
Греция	23 832	2 491	270	44 882	1 083	72 558
Исландия	1	-	1	0	74	76
Ирландия	-	7	212	18	25	263
Израиль	-	297	3	5	5	309
Италия	8 630	948	1 696	8 895	1 594	21 763

Приложение II б) Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации<sup>а</sup>, группам стран и типам судов<sup>б</sup>, по состоянию на 1 января 2012 года (тыс. т дедвейта) (продолжение)

	Балкеры	Контейнеровозы	Суда для генеральных грузов <sup>с</sup>	Нефтеналивные танкеры	Прочие суда	Всего
Япония	11 440	125	2 513	6 560	2 934	23 572
Латвия	-	-	19	12	47	79
Литва	-	14	238	-	73	325
Люксембург	85	98	157	278	613	1 231
Нидерланды	804	1 256	4 307	669	1 242	8 279
Новая Зеландия	124	8	170	89	63	454
Норвегия	4 205	-	2 853	8 634	4 081	19 774
Польша	-	-	20	7	47	73
Португалия	88	63	292	640	152	1 236
Румыния	-	-	10	6	43	59
Словакия	-	-	22	-	0	22
Словения	-	-	-	-	1	1
Испания	47	48	221	1 024	1 308	2 647
Швеция	26	-	1 059	255	279	1 619
Швейцария	872	118	106	87	7	1 189
Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии	3 458	10 752	2 379	2 997	1 642	21 228
Соединенные Штаты Америки	2 075	3 678	904	3 480	1 861	11 997
<b>ПО РАЗВИТЫМ СТРАНАМ</b>	<b>63 168</b>	<b>45 048</b>	<b>19 168</b>	<b>92 959</b>	<b>22 765</b>	<b>243 108</b>
<b>Итого</b>						
<b>СТРАНЫ С ПЕРЕХОДНОЙ ЭКОНОМИКОЙ</b>						
Албания	-	-	62	-	0	63
Азербайджан	-	-	133	357	180	670
Хорватия	1 213	-	35	1 291	32	2 571
Грузия	70	12	196	34	19	331
Казахстан	-	-	2	103	39	145
Черногория	35	-	2	-	1	37
Республика Молдова	112	-	409	31	33	584
Российская Федерация	565	149	3 261	2 117	1 322	7 413
Туркменистан	-	-	15	34	31	81
Украина	56	-	388	45	189	679
<b>ПО СТРАНАМ С ПЕРЕХОДНОЙ ЭКОНОМИКОЙ</b>	<b>2 051</b>	<b>161</b>	<b>4 503</b>	<b>4 012</b>	<b>1 848</b>	<b>12 574</b>
<b>Итого</b>						
Прочие суда, флаг регистрации которых неизвестен	718	124	1 648	908	1 235	4 633
<b>Всего страны мира</b>	<b>622 536</b>	<b>198 002</b>	<b>106 385</b>	<b>507 454</b>	<b>99 642</b>	<b>1 534 019</b>

Приложение II с) Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации<sup>a</sup>, группам стран и типам судов<sup>b</sup>, по состоянию на 1 января 2012 года (количество судов)

	Балкеры	Контейнеровозы	Суда для генеральных грузов <sup>c</sup>	Нефтеналивные танкеры	Прочие суда	Всего
<b>РАЗВИВАЮЩИЕСЯ СТРАНЫ АФРИКИ</b>						
Алжир	6	-	12	11	108	137
Ангола	-	-	15	6	156	177
Бенин	-	-	-	-	8	8
Камерун	-	-	4	-	57	61
Кабо-Верде	-	-	11	5	27	43
Коморские Острова	17	1	117	22	120	277
Конго	-	-	-	-	22	22
Кот-д'Ивуар	-	-	-	2	31	33
Демократическая Республика Конго	-	-	1	1	16	18
Джибути	-	-	-	-	13	13
Египет	14	3	31	37	269	354
Экваториальная Гвинея	-	-	6	6	33	45
Эритрея	-	-	4	1	8	13
Эфиопия	-	-	8	-	1	9
Габон	-	-	11	1	39	51
Гамбия	-	-	-	-	8	8
Гана	-	-	15	1	216	232
Гвинея	-	-	2	-	43	45
Гвинея-Бисау	-	-	7	-	17	24
Кения	-	-	-	2	26	28
Ливия	-	-	3	19	141	163
Мадагаскар	-	-	16	1	53	70
Мавритания	-	-	3	1	133	137
Маврикий	-	-	5	4	47	56
Марокко	-	7	5	3	494	509
Мозамбик	-	-	10	-	114	124
Намибия	-	-	1	-	166	167
Нигерия	-	-	11	86	467	564
Остров Святой Елены	-	-	-	-	2	2
Сан-Томе и Принсипи	-	-	9	-	12	21
Сенегал	-	-	5	1	203	209
Сейшельские Острова	-	-	7	6	40	53
Сьерра-Леоне	24	5	231	71	119	450
Сомали	-	-	2	-	10	12
Южная Африка	-	-	2	7	249	258
Судан	-	-	2	-	17	19
Того	4	3	69	24	30	130
Тунис	1	-	5	1	69	76
Объединенная Республика Танзания	5	-	139	16	73	233
<b>ПО РАЗВИВАЮЩИМСЯ СТРАНАМ АФРИКИ Итого</b>	<b>71</b>	<b>19</b>	<b>769</b>	<b>335</b>	<b>3 657</b>	<b>4 851</b>

Приложение II с) Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации<sup>a</sup>, группам стран и типам судов<sup>b</sup>, по состоянию на 1 января 2012 года (количество судов) (продолжение)

	Балкеры	Контейнеровозы	Суда для генеральных грузов <sup>c</sup>	Нефтеналивные танкеры	Прочие суда	Всего
<b>РАЗВИВАЮЩИЕСЯ СТРАНЫ АМЕРИКИ</b>						
Ангилья	-	-	1	-	1	2
Аргентина	1	1	7	27	394	430
Аруба	-	-	-	-	1	1
Барбадос	26	6	64	18	30	144
Белиз	37	-	210	21	178	446
Боливия (Многонациональное Государство)	2	-	23	1	9	35
Бразилия	15	16	23	45	385	484
Британские Виргинские Острова	-	-	2	1	15	18
Каймановы Острова	21	-	30	68	44	163
Чили	12	2	18	13	344	389
Колумбия	-	-	22	9	120	151
Коста-Рика	-	-	-	-	17	17
Куба	1	-	5	1	42	49
Кюрасао	1	-	88	4	44	137
Доминика	13	-	30	8	51	102
Доминиканская Республика	-	-	1	-	20	21
Эквадор	-	-	8	39	236	283
Сальвадор	-	-	-	-	16	16
Фолклендские (Мальвинские) Острова <sup>d</sup>	-	-	-	-	26	26
Гренада	-	-	3	-	4	7
Гватемала	-	-	-	1	11	12
Гайана	-	-	35	5	77	117
Гаити	-	-	2	-	1	3
Гондурас	16	-	230	83	555	884
Ямайка	4	4	8	-	18	34
Мексика	5	-	9	40	803	857
Никарагуа	-	-	2	1	26	29
Парагвай	-	5	24	2	18	49
Перу	-	1	1	19	395	416
Сент-Китс и Невис	15	3	101	63	104	286
Суринам	-	-	3	3	10	16
Тринидад и Тобаго	-	-	1	1	128	130
Острова Терк и Кайкос	-	-	1	-	6	7
Уругвай	1	-	4	7	106	118
Венесуэла (Боливарианская Республика)	4	-	21	22	284	331
<b>ПО РАЗВИВАЮЩИМСЯ СТРАНАМ АМЕРИКИ</b>	<b>174</b>	<b>38</b>	<b>977</b>	<b>502</b>	<b>4 519</b>	<b>6 210</b>
<b>Итого</b>						

Приложение II с) Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации<sup>a</sup>, группам стран и типам судов<sup>b</sup>, по состоянию на 1 января 2012 года (количество судов) (продолжение)

	Балкеры	Контейнеровозы	Суда для генеральных грузов <sup>c</sup>	Нефтеналивные танкеры	Прочие суда	Всего
<b>РАЗВИВАЮЩИЕСЯ СТРАНЫ АЗИИ</b>						
Бахрейн	2	4	2	6	209	223
Бангладеш	30	4	86	72	120	312
Бруней-Даруссалам	-	-	8	3	69	80
Камбоджа	38	3	451	10	89	591
Китай	681	220	1 048	512	1 687	4 148
ОАР Гонконг, Китай	868	295	240	336	196	1 935
Китайская провинция Тайвань	43	31	70	30	732	906
Корейская Народно-Демократическая Республика	11	3	157	16	36	223
Индия	104	13	171	128	1 027	1 443
Индонезия	158	127	1 789	447	3 811	6 332
Иран (Исламская Республика)	13	4	260	14	356	647
Ирак	-	-	-	2	1	3
Иордания	-	-	6	1	16	23
Кувейт	2	6	15	22	161	206
Лаосская Народно-Демократическая Республика	1	-	1	-	-	2
Ливан	4	-	31	1	8	44
Малайзия	11	40	191	176	1 031	1 449
Мальдивские острова	1	-	38	13	27	79
Монголия	19	2	51	14	52	138
Мьянма	-	1	50	6	70	127
Оман	-	-	9	1	39	49
Пакистан	5	-	2	6	46	59
Филиппины	86	16	663	193	1 037	1 995
Катар	3	13	2	5	99	122
Республика Корея	213	73	419	291	1 920	2 916
Саудовская Аравия	-	3	17	50	259	329
Сингапур	286	346	205	779	1 261	2 877
Шри-Ланка	5	1	12	8	61	87
Сирийская Арабская Республика	3	-	11	-	14	28
Таиланд	32	31	166	236	385	850
Тимор-Лешти	-	-	-	-	1	1
Турция	109	43	471	188	549	1 360
Объединенные Арабские Эмираты	4	5	78	38	408	533
Вьетнам	156	20	975	109	265	1 525
Йемен	-	-	3	4	42	49
<b>ПО РАЗВИВАЮЩИМСЯ СТРАНАМ АЗИИ Итого</b>	<b>2 888</b>	<b>1 304</b>	<b>7 698</b>	<b>3 717</b>	<b>16 084</b>	<b>31 691</b>

Приложение II с) Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации<sup>a</sup>, группам стран и типам судов<sup>b</sup>, по состоянию на 1 января 2012 года (количество судов) (продолжение)

	Балкеры	Контейнеровозы	Суда для генеральных грузов <sup>c</sup>	Нефтеналивные танкеры	Прочие суда	Всего
<b>РАЗВИВАЮЩИЕСЯ СТРАНЫ ОКЕАНИИ</b>						
Фиджи	-	-	15	-	101	116
Кирибати	6	-	58	17	30	111
Микронезия, Федеративные Штаты	2	-	10	-	21	33
Папуа-Новая Гвинея	7	-	65	4	74	150
Самоа	-	-	4	-	7	11
Соломоновы Острова	-	-	11	-	23	34
Тонга	-	-	15	2	19	36
Тувалу	6	2	29	36	87	160
Вануату	39	1	35	-	426	501
<b>ПО РАЗВИВАЮЩИМСЯ СТРАНАМ ОКЕАНИИ Итого</b>	<b>60</b>	<b>3</b>	<b>242</b>	<b>59</b>	<b>788</b>	<b>1 152</b>
<b>СТРАНЫ ОТКРЫТЫХ РЕГИСТРОВ</b>						
Антигуа и Барбуда	42	409	799	5	67	1 322
Багамские Острова	258	60	348	304	439	1 409
Бермудские острова	23	16	9	25	91	164
Кипр	277	195	183	128	239	1 022
Остров Мэн	67	6	68	144	125	410
Либерия	736	978	288	771	257	3 030
Мальта	567	120	394	489	245	1 815
Маршалловы Острова	616	229	102	656	273	1 876
Панама	2 624	737	1 928	1 074	1 764	8 127
Сент-Винсент и Гренадины	62	12	319	16	448	857
<b>ПО СТРАНАМ С ОТКРЫТЫМИ РЕГИСТРАМИ Итого</b>	<b>5 272</b>	<b>2 762</b>	<b>4 438</b>	<b>3 612</b>	<b>3 948</b>	<b>20 032</b>
<b>РАЗВИТЫЕ СТРАНЫ</b>						
Австралия	12	-	67	11	648	738
Бельгия	22	3	26	13	171	235
Болгария	9	-	20	9	46	84
Канада	63	2	40	31	794	930
Дания	6	95	105	166	609	981
Эстония	-	-	5	5	97	107
Финляндия	3	3	84	12	178	280
Франция	5	26	57	55	676	819
Германия	5	278	84	37	464	868
Греция	257	35	92	417	585	1 386
Исландия	1	-	4	1	216	222
Ирландия	-	1	39	2	205	247
Израиль	-	5	1	6	24	36
Италия	112	19	133	240	1 163	1 667
Япония	401	15	1 465	623	3 115	5 619

Приложение II с) Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации<sup>a</sup>, группам стран и типам судов<sup>b</sup>, по состоянию на 1 января 2012 года (количество судов) (продолжение)

	Балкеры	Контейнеровозы	Суда для генеральных грузов <sup>c</sup>	Нефтеналивные танкеры	Прочие суда	Всего
Латвия	-	-	8	6	119	133
Литва	-	1	34	-	61	96
Люксембург	2	7	15	18	109	151
Нидерланды	10	67	586	53	666	1 382
Новая Зеландия	8	1	45	4	206	264
Норвегия	71	-	351	175	1 407	2 004
Польша	-	-	12	6	164	182
Португалия	6	6	56	20	371	459
Румыния	-	-	5	6	69	80
Словакия	-	-	6	-	1	7
Словения	-	-	-	-	8	8
Испания	8	5	52	33	1 157	1 255
Швеция	7	-	81	37	327	452
Швейцария	21	3	9	5	1	39
Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии	47	202	339	174	1 203	1 965
Соединенные Штаты Америки	55	85	89	55	6 177	6 461
<b>ПО РАЗВИТЫМ СТРАНАМ</b>	<b>1 131</b>	<b>859</b>	<b>3 910</b>	<b>2 220</b>	<b>21 037</b>	<b>29 157</b>
<b>Итого</b>						
<b>СТРАНЫ С ПЕРЕХОДНОЙ ЭКОНОМИКОЙ</b>						
Албания	-	-	51	-	9	60
Азербайджан	-	-	36	51	195	282
Хорватия	29	-	33	20	218	300
Грузия	8	1	69	10	66	154
Казахстан	-	-	8	12	109	129
Черногория	1	-	1	-	9	11
Республика Молдова	4	-	133	4	18	159
Российская Федерация	60	13	942	367	1 980	3 362
Туркменистан	-	-	8	6	54	68
Украина	2	-	135	18	368	523
<b>ПО СТРАНАМ С ПЕРЕХОДНОЙ ЭКОНОМИКОЙ</b>	<b>104</b>	<b>14</b>	<b>1 416</b>	<b>488</b>	<b>3 026</b>	<b>5 048</b>
<b>Итого</b>						
<b>Прочие суда, флаг регистрации которых неизвестен</b>	<b>116</b>	<b>13</b>	<b>1 080</b>	<b>281</b>	<b>4 674</b>	<b>6 164</b>
<b>Все страны мира<sup>e</sup></b>	<b>9 816</b>	<b>5 012</b>	<b>20 530</b>	<b>11 214</b>	<b>57 733</b>	<b>104 305</b>

Источник: "Ай-Эйч-Эс Фэрплей".

<sup>a</sup> Используемые в настоящей таблице обозначения и изложение материала относятся к флагам регистрации и не означают выражение со стороны Секретариата Организации Объединенных Наций какого бы то ни было мнения относительно правового статуса той или иной страны или территории или их властей или относительно делимитации их границ.

<sup>b</sup> Морские самоходные торговые суда валовой вместимостью 100 бр.-рег.т и более, за исключением флота Соединенных Штатов и Канады в системе Великих озер и резервного флота Соединенных Штатов.

<sup>c</sup> Включая грузопассажирские суда.

<sup>d</sup> Суверенитет над Фолклендскими (Мальвинскими) Островами является предметом спора между правительствами Аргентины и Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии.

<sup>e</sup> Исключая оценочные данные о резервном флоте Соединенных Штатов и флоте Соединенных Штатов и Канады в системе Великих озер.

Приложение III. Реальная принадлежность судов 20 крупнейших флотов в разбивке по флагу регистрации, по состоянию на 1 января 2012 года	
Страна или территория домицилия	Страна или территория домицилия
Бельгия	Бельгия
Число судов	Число судов
1000 т. дедвейта	1000 т. дедвейта
Бермудские острова	Бермудские острова
Число судов	Число судов
1000 т. дедвейта	1000 т. дедвейта
Бразилия	Бразилия
Число судов	Число судов
1000 т. дедвейта	1000 т. дедвейта
Канада	Канада
Число судов	Число судов
1000 т. дедвейта	1000 т. дедвейта
Китай	Китай
Число судов	Число судов
1000 т. дедвейта	1000 т. дедвейта
ОАР Гонконг, Китай	ОАР Гонконг, Китай
Число судов	Число судов
1000 т. дедвейта	1000 т. дедвейта
Китайская провинция Тайвань	Китайская провинция Тайвань
Число судов	Число судов
1000 т. дедвейта	1000 т. дедвейта
Кипр	Кипр
Число судов	Число судов
1000 т. дедвейта	1000 т. дедвейта
Дания	Дания
Число судов	Число судов
1000 т. дедвейта	1000 т. дедвейта
Франция	Франция
Число судов	Число судов
1000 т. дедвейта	1000 т. дедвейта
<b>Итого, суда всех владельцев</b>	<b>Итого, суда всех владельцев</b>
<b>Регистр неизвестен</b>	<b>Регистр неизвестен</b>
<b>Все другие регистры</b>	<b>Все другие регистры</b>
<b>Итого, 20 крупнейших регистров</b>	<b>Итого, 20 крупнейших регистров</b>
<b>Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии</b>	<b>Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии</b>
<b>Сингапур</b>	<b>Сингапур</b>
<b>Республика Корея</b>	<b>Республика Корея</b>
<b>Панама</b>	<b>Панама</b>
<b>Норвегия (НИС)</b>	<b>Норвегия (НИС)</b>
<b>Маршалловы Острова</b>	<b>Маршалловы Острова</b>
<b>Мальта</b>	<b>Мальта</b>
<b>Либерия</b>	<b>Либерия</b>
<b>Япония</b>	<b>Япония</b>
<b>Италия</b>	<b>Италия</b>
<b>Остров Мэн</b>	<b>Остров Мэн</b>
<b>Индия</b>	<b>Индия</b>
<b>Греция</b>	<b>Греция</b>
<b>Германия</b>	<b>Германия</b>
<b>Дания (ДИС)</b>	<b>Дания (ДИС)</b>
<b>Кипр</b>	<b>Кипр</b>
<b>ОАР Гонконг, Китай</b>	<b>ОАР Гонконг, Китай</b>
<b>Китай</b>	<b>Китай</b>
<b>Багамские Острова</b>	<b>Багамские Острова</b>
<b>Антигуа и Барбуда</b>	<b>Антигуа и Барбуда</b>

Приложение III. Реальная принадлежность судов 20 крупнейших флотов в разбивке по флагу регистрации, по состоянию на 1 января 2012 года (продолжение)	
Страна или территория домицилия	Германия
Итого, суда всех владельцев	Число судов 3 989 1000 т. дедвейта 125627
Регистр неизвестен	7
Все другие регистры	3 982
Итого, 20 крупнейших регистров	3 982
Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии	58 3 648 334 7
Сингапур	1 224 1 628 121720 3 889 7
Республика Корея	24 5 3 183 134 4 3 321
Панама	384 24 397 17 219703 4 172 177 224052
Норвегия (НИС)	32 31 548 12 - 560
Маршалловы Острова	1853 24 - 21363 1000 т. дедвейта
Мальта	10 58 1 83 953 6 1 042
Либерия	376 14 2 117 9 308 168 11 593 1000 т. дедвейта
Япония	1 83 953 6 1 042
Италия	376 14 2 117 9 308 168 11 593 1000 т. дедвейта
Остров Мэн	1 44 - - 44
Индия	6 64 74 - 138
Греция	32 10 596 869 - 11 464
Германия	261 6 358 - 6 358 1000 т. дедвейта
Дания (ДИС)	261 6 358 - 6 358 1000 т. дедвейта
Кипр	261 6 358 - 6 358 1000 т. дедвейта
ОАР Гонконг, Китай	261 6 358 - 6 358 1000 т. дедвейта
Китай	261 6 358 - 6 358 1000 т. дедвейта
Багамские Острова	261 6 358 - 6 358 1000 т. дедвейта
Антигуа и Барбуда	261 6 358 - 6 358 1000 т. дедвейта
Италия	261 6 358 - 6 358 1000 т. дедвейта
Япония	261 6 358 - 6 358 1000 т. дедвейта
Кувейт	261 6 358 - 6 358 1000 т. дедвейта
Малайзия	261 6 358 - 6 358 1000 т. дедвейта

Приложение III. Реальная принадлежность судов 20 крупнейших флотов в разбивке по флагу регистрации, по состоянию на 1 января 2012 года (продолжение)	
Страна или территория домицилия	Итого, суда всех владельцев
Нидерланды	Итого, суда всех владельцев
Норвегия	Регистр неизвестен
Катар	Все другие регистры
Республика Корея	Итого, 20 крупнейших регистров
Российская Федерация	Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии
Саудовская Аравия	Сингапур
Сингапур	Республика Корея
Швеция	Панама
Швейцария	Норвегия (НИС)
Тайланд	Маршалловы Острова
	Мальта
	Либерия
	Япония
	Италия
	Остров Мэн
	Индия
	Греция
	Германия
	Дания (ДИС)
	Кипр
	ОАР Гонконг, Китай
	Китай
	Багамские Острова
	Антигуа и Барбуда
Нидерланды	Число судов
Нидерланды	1000 т дедвейта
Норвегия	Число судов
Норвегия	1000 т дедвейта
Катар	Число судов
Катар	1000 т дедвейта
Республика Корея	Число судов
Республика Корея	1000 т дедвейта
Российская Федерация	Число судов
Российская Федерация	1000 т дедвейта
Саудовская Аравия	Число судов
Саудовская Аравия	1000 т дедвейта
Сингапур	Число судов
Сингапур	1000 т дедвейта
Швеция	Число судов
Швеция	1000 т дедвейта
Швейцария	Число судов
Швейцария	1000 т дедвейта
Тайланд	Число судов
Тайланд	1000 т дедвейта

Приложение III. Реальная принадлежность судов 20 крупнейших флотов в разбивке по флагу регистрации, по состоянию на 1 января 2012 года (продолжение)	
Страна или территория домцилия	Страна или территория домцилия
Турция	Турция
Число судов	Число судов
1 000 т дедвейта	1 000 т дедвейта
Итого, суда всех владельцев	Итого, суда всех владельцев
Регистр неизвестен	Регистр неизвестен
Все другие регистры	Все другие регистры
Итого, 20 крупнейших регистров	Итого, 20 крупнейших регистров
Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии	Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии
Сингапур	Сингапур
Республика Корея	Республика Корея
Панама	Панама
Норвегия (НИС)	Норвегия (НИС)
Маршалловы Острова	Маршалловы Острова
Мальта	Мальта
Либерия	Либерия
Япония	Япония
Италия	Италия
Остров Мэн	Остров Мэн
Индия	Индия
Греция	Греция
Германия	Германия
Дания (ДИС)	Дания (ДИС)
Кипр	Кипр
ОАР Гонконг, Китай	ОАР Гонконг, Китай
Китай	Китай
Багамские Острова	Багамские Острова
Антигуа и Барбуда	Антигуа и Барбуда
Объединенные Арабские Эмираты	Объединенные Арабские Эмираты
Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии	Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии
Соединенные Штаты Америки	Соединенные Штаты Америки
Вьетнам	Вьетнам
Итого по 35 крупнейшим владельцам	Итого по 35 крупнейшим владельцам
Все другие владельцы	Все другие владельцы
Страна или территория домцилия неизвестна	Страна или территория домцилия неизвестна
<b>Общий мировой итог</b>	<b>Общий мировой итог</b>

Источники: Составлено секретариатом ЮНКТАД на основе данных "Ай-Эйч-Эс Фэрплей".  
Грузовые суда валовой вместимостью 1 000 бр.-рег. т и более.

Приложение IV. Объемы обработки контейнерных грузов в портах			
Страна/территория	2009 год	2010 год	Занимаемое место 2010 год (2009 год)
Алжир	250 095	279 784	89 (88)
Антигуа и Барбуда	29 150	24 615	123 (123)
Аргентина	1 626 835	2 021 675	42 (42)
Аруба	125 000	130 000	107 (107)
Австралия	6 200 325	6 668 075	20 (20)
Австрия	330 995	350 461	78 (82)
Багамские Острова	1 297 000	1 125 000	53 (43)
Бахрейн	279 799	289 956	87 (91)
Бангладеш	1 182 121	1 356 099	48 (50)
Барбадос	75 015	80 424	114 (113)
Бельгия	9 701 494	10 984 824	13 (13)
Белиз	31 344	31 919	122 (122)
Бенин	272 820	316 744	84 (85)
Бразилия	6 590 363	8 138 608	18 (18)
Бруней-Даруссалам	85 577	99 354	109 (111)
Болгария	136 444	142 611	104 (101)
Камбоджа	207 577	224 206	95 (93)
Камерун	245 538	285 069	88 (90)
Канада	4 191 568	4 829 806	28 (28)
Каймановы Острова	44 215	40 281	121 (120)
Чили	2 795 990	3 171 958	34 (33)
Китай	108 799 933	130 290 443	1 (1)
ОАР Гонконг, Китай	21 040 096	23 699 242	4 (4)
Китайская провинция Тайвань	11 352 097	12 501 107	11 (11)
Колумбия	2 056 789	2 443 786	38 (39)
Конго	291 917	338 916	82 (83)
Коста-Рика	875 687	1 013 483	55 (56)
Кот-д'Ивуар	677 029	607 730	69 (60)
Хорватия	130 740	137 048	106 (105)
Куба	290 098	228 346	93 (84)
Кипр	353 913	349 357	79 (78)
Дания	621 546	709 147	60 (63)
Джибути	519 500	600 000	70 (69)
Доминиканская Республика	1 263 467	1 382 679	47 (44)
Эквадор	1 000 895	1 221 849	51 (52)
Египет	6 250 443	6 709 053	19 (19)
Сальвадор	126 369	145 774	103 (106)
Эстония	130 939	151 969	102 (103)
Финляндия	1 125 532	1 247 520	49 (51)
Франция	4 490 583	5 346 799	25 (25)

## Приложение IV. Объемы обработки контейнерных грузов в портах (продолжение)

Страна/территория	2009 год	2010 год	Занимаемое место 2010 год (2009 год)
Французская Гвиана	63 807	68 889	115 (115)
Французская Полинезия	132348	153 656	101 (104)
Габон	181 613	226 115	94 (96)
Грузия	13 296 300	14 821 766	9 (9)
Германия	557 323	647 052	66 (71)
Гана	935 076	1 165 185	52 (54)
Греция	142 692	165 665	100 (100)
Гваделупа	157 096	183 214	99 (98)
Гуам	906 326	1 012 360	56 (55)
Гватемала	571 720	619 867	67 (67)
Гондурас	193 816	192 778	96 (94)
Исландия	8 014 487	9 752 908	15 (15)
Индия	7 255 004	8 482 635	17 (16)
Индонезия	2 206 476	2 592 522	35 (37)
Иран, Исламская Республика	832 021	790 067	59 (58)
Ирландия	2 033 000	2 281 552	39 (40)
Израиль	9 532 462	9 787 403	14 (14)
Италия	1 689 670	1 891 770	43 (41)
Ямайка	16 285 918	18 098 345	7 (5)
Япония	674 525	619 000	68 (61)
Иордания	618 816	696 000	61 (64)
Кения	854 044	991 545	57 (57)
Кувейт	184 399	256 713	90 (95)
Латвия	994 601	949 155	58 (53)
Ливан	158 987	184 584	98 (99)
Ливия	247 982	294 954	86 (89)
Литва	132 278	141 093	105 (102)
Мадагаскар	15 922 799	18 267 475	6 (7)
Малайзия	56 000	65 016	118 (118)
Мальдивские острова	2 323 941	2 450 665	37 (35)
Мальта	62 269	65 705	117 (116)
Мавритания	406 862	4 447 78	75 (75)
Маврикий	2 874 312	3 693 956	32 (32)
Мексика	1 222 000	2 058 430	41 (49)
Марокко	219 380	254 701	92 (92)
Мозамбик	163 692	190 046	97 (97)
Мьянма, Республика Союз	265 663	256 319	91 (86)
Намибия	10 066 374	11 345 167	12 (12)
Нидерланды	97 913	93 603	111 (109)
Нидерландские Антильские Острова	119 147	90 574	112 (108)
Новая Каледония			

## Приложение IV. Объемы обработки контейнерных грузов в портах (продолжение)

Страна/территория	2009 год	2010 год	Занимаемое место 2010 год (2009 год)
Новая Зеландия	2 324 969	2 463 278	36 (36)
Никарагуа	59 471	68 545	116 (117)
Нигерия	87 000	101 007	108 (110)
Норвегия	318 924	330 873	83 (81)
Оман	3 768 045	3 893 198	30 (29)
Пакистан	2 058 056	2 149 000	40 (38)
Панама	4 597 112	6 003 297	22 (23)
Папуа-Новая Гвинея	262 209	295 286	85 (87)
Парагвай	7 045	8 179	125 (125)
Перу	1 232 849	1 534 055	45 (48)
Филиппины	4 306 964	4 947 039	27 (27)
Польша	671 552	1 045 232	54 (62)
Португалия	1 233 482	1 622 246	44 (47)
Катар	410 000	346 000	81 (74)
Республика Корея	15 699 663	18 542 803	5 (6)
Румыния	594 299	556 694	72 (65)
Российская Федерация	2 427 743	3 199 980	33 (34)
Остров Святой Елены	623	650	126 (126)
Сент-Люсия	51 942	52 479	119 (119)
Сент-Винсент и Гренадины	16 238	18 852	124 (124)
Саудовская Аравия	4 430 676	5 313 141	26 (26)
Сенегал	331 076	349 231	80 (80)
Сингапур	26 592 800	29 178 500	3 (3)
Словения	343 165	476 731	73 (79)
Южная Африка	3 726 313	3 806 427	31 (30)
Испания	11 803 192	12 613 015	10 (10)
Шри-Ланка	3 464 297	4 000 000	29 (31)
Судан	431 232	439 100	76 (72)
Швеция	1 251 424	1 390 504	46 (45)
Швейцария	78 285	99 048	110 (112)
Сирийская Арабская Республика	685 299	649 005	65 (59)
Таиланд	5 897 935	6 648 532	21 (21)
Тринидад и Тобаго	567 183	573 217	71 (68)
Тунис	418 883	466 397	74 (73)
Турция	4 521 713	5 574 017	24 (24)
Украина	516 698	659 541	64 (70)
Объединенные Арабские Эмираты	14 425 039	15 176 524	8 (8)
Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии	7 671 299	8 590 282	16 (17)
Объединенная Республика Танзания	370 764	429 284	77 (77)
Соединенные Штаты Америки	37 353 574	42 337 513	2 (2)

<b>Приложение IV. Объемы обработки контейнерных грузов в портах (продолжение)</b>			
<b>Страна/территория</b>	<b>2009 год</b>	<b>2010 год</b>	<b>Занимаемое место 2010 год (2009 год)</b>
Уругвай	588 410	671 952	62 (66)
Венесуэла, Боливарианская Республика	1 240 251	1 226 507	50 (46)
Вьетнам	4 936 598	5 983 583	23 (22)
Йемен	639 670	669 020	63 (76)
<b>ИТОГО</b>	<b>472 273 661</b>	<b>540 693 119</b>	

*Источник:* Составлено секретариатом ЮНКТАД на основе информации, содержащейся в Containerisation International Online (май, 2012 год), различных публикаций компании "Динамар Б.В.", а также информации, полученной секретариатом ЮНКТАД непосредственно от операторов терминалов и портовых властей.

**Приложение V. Рассчитываемый ЮНКТАД индекс обслуживания линейным судоходством (в порядке очередности по состоянию на 2012 год)**

Страна или территория	ISO3 2012	Значения индекса			Среднегодовой прирост 2004–2012 годы	Изменение 2012/2011	Место 2004 год	Место 2012 год
		2004 год	2011 год	2012 год				
Китай	CHN	100,00	152,06	156,19	7,02	4,12	1	1
Гонконг, Китай	HKG	94,42	115,27	117,18	2,84	1,91	2	2
Сингапур	SGP	81,87	105,02	113,16	3,91	8,15	4	3
Республика Корея	KOR	68,68	92,02	101,73	4,13	9,70	10	4
Малайзия	MYS	62,83	90,96	99,69	4,61	8,73	12	5
Соединенные Штаты	USA	83,30	81,63	91,70	1,05	10,07	3	6
Германия	DEU	76,59	93,32	90,63	1,75	-2,68	7	7
Нидерланды	NLD	78,81	92,10	88,93	1,26	-3,17	6	8
Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии	GBR	81,69	87,46	84,00	0,29	-3,47	5	9
Бельгия	BEL	73,16	88,47	78,85	0,71	-9,62	8	10
Испания	ESP	54,44	76,58	74,44	2,50	-2,14	15	11
Франция	FRA	67,34	71,84	70,09	0,34	-1,74	11	12
Китайская провинция Тайвань	TWN	59,56	66,69	66,62	0,88	-0,07	13	13
Италия	ITA	58,13	70,18	66,33	1,03	-3,85	14	14
Япония	JPN	69,15	67,81	63,09	-0,76	-4,72	9	15
Объединенные Арабские Эмираты	ARE	38,06	62,50	61,09	2,88	-1,42	18	16
Саудовская Аравия	SAU	35,83	59,97	60,40	3,07	0,43	19	17
Египет	EGY	42,86	51,15	57,39	1,82	6,24	16	18
Марокко	MAR	9,39	55,13	55,09	5,71	-0,04	78	19
Турция	TUR	25,60	39,40	53,15	3,44	13,75	29	20
Швеция	SWE	14,76	30,02	49,45	4,34	19,43	48	21
Вьетнам	VNM	12,86	49,71	48,71	4,48	-1,01	55	22
Оман	OMN	23,33	49,33	47,25	2,99	-2,09	31	23
Португалия	PRT	17,54	21,08	46,23	3,59	25,15	41	24
Греция	GRC	30,22	32,15	45,50	1,91	13,35	24	25
Мальта	MLT	27,53	40,95	45,02	2,19	4,08	25	26
Дания	DNK	11,56	26,41	44,71	4,14	18,30	64	27
Польша	POL	7,28	26,54	44,62	4,67	18,08	92	28
Шри-Ланка	LKA	34,68	41,13	43,43	1,09	2,30	20	29
Ливан	LBN	10,57	35,09	43,21	4,08	8,11	67	30
Панама	PAN	32,05	37,51	42,38	1,29	4,88	22	31
Индия	IND	34,14	41,52	41,29	0,89	-0,22	21	32
Мексика	MEX	25,29	36,09	38,81	1,69	2,71	30	33
Бразилия	BRA	25,83	34,62	38,53	1,59	3,92	28	34
Канада	CAN	39,67	38,41	38,29	-0,17	-0,13	17	35
Таиланд	THA	31,01	36,70	37,66	0,83	0,97	23	36
Колумбия	COL	18,61	27,25	37,25	2,33	10,00	39	37
Российская Федерация	RUS	11,90	20,64	37,01	3,14	16,37	62	38
Южная Африка	ZAF	23,13	35,67	36,83	1,71	1,16	32	39
Аргентина	ARG	20,09	30,62	34,21	1,76	3,59	37	40

**Приложение V. Рассчитываемый ЮНКТАД индекс обслуживания линейным судоходством (в порядке очередности по состоянию на 2012 год) (продолжение)**

Страна или территория	ISO3 2012	Значения индекса				Среднегодовой прирост 2004–2012 годы	Изменение 2012/2011	Место 2004 год	Место 2012 год
		2004 год	2011 год	2012 год					
Чили	CHL	15,48	22,76	32,98	2,19	10,22	44	41	
Перу	PER	14,79	21,18	32,80	2,25	11,62	47	42	
Уругвай	URY	16,44	24,38	32,00	1,95	7,62	43	43	
Израиль	ISR	20,37	28,49	31,24	1,36	2,75	35	44	
Австралия	AUS	26,58	28,34	28,81	0,28	0,48	26	45	
Пакистан	PAK	20,18	30,54	28,12	0,99	-2,42	36	46	
Багамские Острова	BHS	17,49	25,18	27,06	1,20	1,88	42	47	
Индонезия	IDN	25,88	25,91	26,28	0,05	0,37	27	48	
Украина	UKR	11,18	21,35	24,47	1,66	3,12	65	49	
Маврикий	MUS	13,13	15,37	23,86	1,34	8,49	54	50	
Доминиканская Республика	DOM	12,45	22,87	23,72	1,41	0,84	59	51	
Румыния	ROU	12,02	21,37	23,28	1,41	1,91	61	52	
Эквадор	ECU	11,84	22,48	23,05	1,40	0,58	63	53	
Иордания	JOR	11,00	16,65	22,75	1,47	6,10	66	54	
Иран, Исламская Республика	IRN	13,69	30,27	22,62	1,12	-7,65	52	55	
Словения	SVN	13,91	21,93	21,94	1,00	0,01	51	56	
Нигерия	NGA	12,83	19,85	21,81	1,12	1,96	56	57	
Ямайка	JAM	21,32	28,16	21,57	0,03	-6,59	33	58	
Хорватия	HRV	8,58	21,75	21,38	1,60	-0,38	85	59	
Гватемала	GTM	12,28	20,88	20,07	0,97	-0,81	60	60	
Новая Зеландия	NZL	20,88	18,50	19,35	-0,19	0,85	34	61	
Венесуэла, Боливарианская Республика	VEN	18,22	19,97	18,93	0,09	-1,04	40	62	
Тринидад и Тобаго	TTO	13,18	17,89	18,90	0,71	1,02	53	63	
Гана	GHA	12,48	18,01	17,89	0,68	-0,12	58	64	
Бахрейн	BHR	5,39	9,77	17,86	1,56	8,09	111	65	
Филиппины	PHL	15,45	18,56	17,15	0,21	-1,41	45	66	
Джибути	DJI	6,76	21,02	16,56	1,23	-4,46	98	67	
Кот-д'Ивуар	CIV	14,39	17,38	16,45	0,26	-0,93	50	68	
Кипр	CYP	14,39	17,12	16,02	0,20	-1,10	49	69	
Сирийская Арабская Республика	SYR	8,54	16,77	15,64	0,89	-1,13	86	70	
Финляндия	FIN	9,45	11,27	15,51	0,76	4,24	77	71	
Намибия	NAM	6,28	12,02	15,18	1,11	3,16	102	72	
Бенин	BEN	10,13	12,69	15,04	0,61	2,35	73	73	
Коста-Рика	CRI	12,59	10,69	14,13	0,19	3,44	57	74	
Того	TGO	10,19	14,08	14,07	0,48	-0,02	71	75	
Ангола	AGO	9,67	11,27	13,95	0,54	2,68	76	76	
Пуэрто-Рико	PRI	14,82	10,70	13,67	-0,14	2,97	46	77	
Сенегал	SEN	10,15	12,27	13,59	0,43	1,32	72	78	
Камерун	CMR	10,46	11,40	13,44	0,37	2,04	69	79	
Йемен	YEM	19,21	11,89	13,19	-0,75	1,30	38	80	
Ирландия	IRL	8,78	5,94	12,99	0,53	7,05	82	81	
Судан	SDN	6,95	9,33	12,75	0,72	3,41	95	82	
Конго	COG	8,29	10,78	12,57	0,54	1,79	87	83	
Фиджи	FJI	8,26	9,23	12,39	0,52	3,17	88	84	
Мадагаскар	MDG	6,90	7,72	11,80	0,61	4,08	96	85	

**Приложение V. Рассчитываемый ЮНКТАД индекс обслуживания линейным судоходством (в порядке очередности по состоянию на 2012 год) (продолжение)**

Страна или территория	ISO3 2012	Значения индекса					Изменение 2012/2011	Место 2004 год	Место 2012 год
		2004 год	2011 год	2012 год	Среднегодовой прирост 2004–2012 годы				
Кения	KEN	8,59	12,00	11,75	0,39	-0,25	84	86	
Объединенная Республика Танзания	TZA	8,10	11,49	11,07	0,37	-0,43	90	87	
Французская Полинезия	PYF	10,46	8,59	10,86	0,05	2,27	70	88	
Гондурас	HND	9,11	9,42	10,03	0,11	0,61	80	89	
Белиз	BLZ	2,19	3,85	9,99	0,97	6,14	149	90	
Мозамбик	MOZ	6,64	10,12	9,82	0,40	-0,30	99	91	
Литва	LTU	5,22	9,77	9,55	0,54	-0,22	115	92	
Новая Каледония	NCL	9,83	9,17	9,41	-0,05	0,24	75	93	
Габон	GAB	8,78	7,97	9,23	0,06	1,26	81	94	
Сальвадор	SLV	6,30	12,02	8,75	0,31	-3,27	101	95	
Гуам	GUM	10,50	8,76	8,41	-0,26	-0,35	68	96	
Никарагуа	NIC	4,75	8,41	8,23	0,43	-0,19	122	97	
Мавритания	MRT	5,36	5,62	8,20	0,35	2,58	112	98	
Либерия	LBR	5,29	6,17	8,11	0,35	1,94	113	99	
Бангладеш	BGD	5,20	8,15	8,02	0,35	-0,13	116	100	
Гамбия	GMB	4,91	5,24	7,81	0,36	2,57	119	101	
Алжир	DZA	10,00	31,06	7,80	-0,28	-23,26	74	102	
Ливия	LYB	5,25	6,59	7,51	0,28	0,92	114	103	
Гвинея	GIN	6,13	6,21	7,42	0,16	1,21	104	104	
Сьерра-Леоне	SLE	5,84	5,41	7,40	0,20	1,99	107	105	
Ирак	IRQ	1,40	4,19	7,10	0,71	2,92	156	106	
Папуа-Новая Гвинея	PNG	6,97	8,83	6,86	-0,01	-1,96	94	107	
Кувейт	KWT	5,87	5,60	6,60	0,09	1,00	106	108	
Кюрасао <sup>а</sup>	CUW	8,16	8,14	6,59	-0,20	-1,56	89	109	
Катар	QAT	2,64	3,60	6,53	0,49	2,93	144	110	
Сейшельские Острова	SYC	4,88	6,45	6,50	0,20	0,06	120	111	
Болгария	BGR	6,17	5,37	6,36	0,02	0,99	103	112	
Тунис	TUN	8,76	6,33	6,35	-0,30	0,02	83	113	
Соломоновы Острова	SLB	3,62	5,87	6,07	0,31	0,20	133	114	
Аруба	ABW	7,37	6,21	6,03	-0,17	-0,17	91	115	
Куба	CUB	6,78	6,55	5,96	-0,10	-0,59	97	116	
Латвия	LVA	6,37	5,51	5,45	-0,12	-0,06	100	117	
Эстония	EST	7,05	5,84	5,43	-0,20	-0,41	93	118	
Норвегия	NOR	9,23	7,32	5,31	-0,49	-2,00	79	119	
Коморские Острова	COM	6,07	7,14	5,17	-0,11	-1,97	105	120	
Гаити	HTI	4,91	4,75	5,08	0,02	0,33	118	121	
Грузия	GEO	3,46	3,79	4,99	0,19	1,19	136	122	
Барбадос	BRB	5,47	5,85	4,82	-0,08	-1,03	109	123	
Исландия	ISL	4,72	4,68	4,68	0,00	0,00	123	124	
Сент-Люсия	LCA	3,70	4,08	4,55	0,11	0,47	132	125	
Экваториальная Гвинея	GNQ	4,04	3,68	4,54	0,06	0,85	127	126	
Кабо-Верде	CPV	1,90	4,24	4,48	0,32	0,24	152	127	
Суринам	SUR	4,77	4,16	4,48	-0,04	0,31	121	128	
Бруней-Даруссалам	BRN	3,91	4,68	4,44	0,07	-0,25	129	129	

**Приложение V. Рассчитываемый ЮНКТАД индекс обслуживания линейным судоходством (в порядке очередности по состоянию на 2012 год) (продолжение)**

Страна или территория	ISO3 2012	Значения индекса				Среднегодовой прирост 2004–2012 годы	Изменение 2012/2011	Место 2004 год	Место 2012 год
		2004 год	2011 год	2012 год					
Американское Самоа	ASM	5,17	4,56	4,39	-0,10	-0,17	117	130	
Самоа	WSM	5,44	4,56	4,39	-0,13	-0,17	110	131	
Сомали	SOM	3,09	4,20	4,34	0,16	0,14	139	132	
Гвинея-Бисау	GNB	2,12	4,07	4,31	0,27	0,24	151	133	
Фарерские Острова	FRO	4,22	4,20	4,21	0,00	0,00	125	134	
Мьянма, Республика Союз	MMR	3,12	3,22	4,20	0,13	0,99	138	135	
Эритрея	ERI	3,36	4,02	4,17	0,10	0,14	137	136	
Каймановы Острова	CYM	1,90	4,03	4,07	0,27	0,04	153	137	
Гайана	GUY	4,54	3,96	4,06	-0,06	0,10	124	138	
Демократическая Республика Конго	COD	3,05	3,73	4,05	0,13	0,33	141	139	
Гренада	GRD	2,30	3,93	4,04	0,22	0,10	148	140	
Сент-Винсент и Гренадины	VCT	3,56	3,95	4,02	0,06	0,07	134	141	
Вануату	VUT	3,92	3,70	3,88	-0,01	0,18	128	142	
Федеративные Штаты Микронезии	FSM	2,80	3,62	3,58	0,10	-0,05	143	143	
Палау	PLW	1,04	3,62	3,58	0,32	-0,05	157	144	
Камбоджа	KHM	3,89	5,36	3,45	-0,06	-1,91	130	145	
Северные Марианские острова	MNP	2,17	3,65	3,44	0,16	-0,21	150	146	
Тонга	TON	3,81	3,72	3,37	-0,06	-0,35	131	147	
Виргинские острова США	VIR	1,77	3,39	3,34	0,20	-0,04	154	148	
Кирибати	KIR	3,06	3,11	2,91	-0,02	-0,19	140	149	
Маршалловы Острова	MHL	3,49	3,08	2,91	-0,07	-0,17	135	150	
Сент-Китс и Невис	KNA	5,49	2,66	2,67	-0,35	0,01	108	151	
Антигуа и Барбуда	ATG	2,33	2,40	2,41	0,01	0,01	145	152	
Гренландия	GRL	2,32	2,30	2,30	0,00	0,00	147	153	
Сан-Томе и Принсипи	STP	0,91	2,13	2,28	0,17	0,15	158	154	
Доминика	DMA	2,33	2,08	2,08	-0,03	0,00	146	155	
Мальдивские острова	MDV	4,15	1,62	1,60	-0,32	-0,02	126	156	
Бермудские острова	BMU	1,54	1,57	1,57	0,00	0,00	155	157	
Черногория	MNE	2,92	4,04	1,35	-0,20	-2,68	142	158	
Албания	ALB	0,40	4,54	0,53	0,02	-4,01	159	159	

*Источник:* ЮНКТАД, на основе данных, предоставленных "Ллойдс Лист интеллидженс".

*Примечание:* При расчете индекса обслуживания линейным судоходством учитываются следующие пять составляющих: а) количество судов; б) совокупная контейнероёмкость этих судов; в) максимальный размер судов; г) количество судоходных линий; и е) количество компаний, эксплуатирующих контейнеровозы на маршрутах в порты той или иной страны или из них. Индекс рассчитывается следующим образом: по каждому из пяти составляющих элементов значения для каждой страны делится на максимальную величину этого элемента в 2004 году, и для каждой страны подсчитывается средняя пяти составляющих элементов. Затем эта средняя величина делится на максимальное среднее значение 2004 года и умножается на 100. Таким образом, для страны с самым высоким средним значением индекса по пяти составляющим элементам в 2004 году данный индекс равен 100.

<sup>a</sup> Данные по Кюрасау за 2004 год основаны на данных по Нидерландским Антильским островам.

## ВОПРОСНИК

### Обзор морского транспорта, 2012 год

С тем чтобы повысить качество и актуальность Обзора морского транспорта, секретариат ЮНКТАД был бы признателен, если бы Вы высказали свое мнение о настоящей публикации. Просьба заполнить прилагаемую анкету и направить заполненный экземпляр по нижеуказанному адресу:

Readership Survey  
Division on Technology and Logistics  
UNCTAD  
Palais des Nations, Room E.704  
CH-1211 Geneva 10, Switzerland  
Факс: +41 22 917 0050  
Эл. почта: transport.section@unctad.org

*Благодарим за помощь.*

1. Как Вы оцениваете настоящую публикацию?

	Отлично	Хорошо	Удовл.	Неудовл.
Представление и удобочитаемость материала	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Полнота охвата	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Аналитическое качество	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Общее качество	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. Что бы Вы отнесли к сильным сторонам настоящей публикации?

---

---

3. Что бы Вы отнесли к слабым сторонам настоящей публикации?

---

---

4. Для каких основных целей Вы используете настоящую публикацию?

Аналитическая работа и исследования	<input type="checkbox"/>	Обучение и подготовка кадров	<input type="checkbox"/>
Разработка политики и управление	<input type="checkbox"/>	Другие цели ( <i>просьба уточнить</i> )	<input type="checkbox"/>

---

---

5. Сколько лиц используют совместно с Вами *Обзор морского транспорта*?

Менее 10  От 10 до 20  Более 20

6. К какой из нижеперечисленных областей ближе всего Ваша работа?

- |  |                          |  |                          |
|--|--------------------------|--|--------------------------|
| Правительство                          | <input type="checkbox"/> | Государственное предприятие                    | <input type="checkbox"/> |
| Неправительственная организация        | <input type="checkbox"/> | Академическое или исследовательское учреждение | <input type="checkbox"/> |
| Международная организация              | <input type="checkbox"/> | СМИ  | <input type="checkbox"/> |
| Частнопредпринимательская деятельность | <input type="checkbox"/> | Другая сфера ( <i>просьба уточнить</i> )       | <input type="checkbox"/> |
- 
- 

7. Персональные данные

Ф.И.О. (по желанию): \_\_\_\_\_

Адрес электронной почты (по желанию): \_\_\_\_\_

Страна постоянного местожительства: \_\_\_\_\_

8. Есть ли у Вас другие замечания?

---

---

---

---

\*\*\*

### КАК ПОЛУЧИТЬ ИЗДАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Издания Организации Объединенных Наций для продажи можно приобрести у распространителей по всему миру.

Их можно также получить, направив письмо по адресу:

UN Publications Sales and Marketing Office  
300 E 42nd Street, 9th Floor, IN-919J  
New York, NY, 10017 USA

Tel: +1-212-963-8302

Fax: +1-212-963-3489

Email: [publications@un.org](mailto:publications@un.org)

<https://unp.un.org/>



Дополнительную информацию о работе ЮНКТАД по вопросам логистики торговли можно получить на веб-сайте:  
[www.unctad.org/ttl](http://www.unctad.org/ttl)

Обзор морского транспорта, 2012 год, имеется на веб-сайте:  
[www.unctad.org/rmt2012](http://www.unctad.org/rmt2012)

Адрес электронной почты:  
[transport.section@unctad.org](mailto:transport.section@unctad.org)

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



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ