

50
ЮНКТАД
1964

ПРОЦВЕТАНИЕ ДЛЯ ВСЕХ

КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

ЮНКТАД



ОБЗОР МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

2014 ГОД



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

50
ЮНКТАД
1964
ПРОЦВЕТАНИЕ ДЛЯ ВСЕХ

КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

ЮНКТАД



ОБЗОР МОРСКОГО ТРАНСПОРТА 2014 ГОД



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Нью-Йорк и Женева, 2014 год

ПРИМЕЧАНИЕ

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

*

**

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

*

**

Употребляемые обозначения и изложение материала в настоящем издании не означают выражения со стороны 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 условное обозначение документа (UNCTAD/RMT/2014). Экземпляр издания, содержащего цитируемый или перепечатываемый материал, следует направлять в секретариат ЮНКТАД по адресу: Palais des Nations, CH-1211 Geneva 10, Switzerland.

ВЫРАЖЕНИЕ ПРИЗНАТЕЛЬНОСТИ

Обзор морского транспорта, 2014 год, был подготовлен ЮНКТАД. Координатором работы над *Обзором* был Ян Хоффман, административную поддержку и форматирование текста обеспечивала Венди Хуан, контролировал работу Хосе Мария Рубиато, а общее руководство подготовкой *Обзора* осуществляла Анна Миру. Авторами являются Регина Асариотис, Хассиба Бенамара, Пауль Хансен, Ян Хоффман, Анила Премти, Хосе Мария Рубиато, Винсент Валентайн и Фрида Юсеф. Существенный вклад внесли также Джон Р. Мун и Пабло Ачурра.

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

Составители выражают искреннюю признательность за ценные замечания и предложения, представленные следующими рецензентами:

- Глава 1: "Кларксон ресерч сервисез" и Трейси Чатман
- Глава 2: "Кларксон ресерч сервисез", Пьер Латрий и Лефтерис Папапостолу
- Глава 3: Нанси Драку, Роберт Пиллер и Идиас Висвикис
- Глава 4: Мэри Р. Брукс, Хван Ги Сун и Сон Дон Ук
- Глава 5: Махин Фагфури, Стивен Феврие, Андре Сточниоль и Матью Уилсон
- Глава 6: Джон Р. Мун

Кроме того, составители выражают благодарность Владиславу Шувалову за рецензирование всего текста публикации.

СОДЕРЖАНИЕ

Примечание	ii
Выражение признательности.....	iii
Перечень таблиц, диаграмм и вставок	v
Сокращения	viii
Пояснения.....	ix
Группы судов, используемые в <i>Обзоре морского транспорта</i>	x
Резюме.....	xi
1. РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК	1
А. Мировое экономическое положение и перспективы	2
В. Мировые морские перевозки.....	5
С. Прогнозы	22
2. СТРУКТУРА, ПРИНАДЛЕЖНОСТЬ И РЕГИСТРАЦИЯ МИРОВОГО ФЛОТА.....	29
А. Структура мирового флота.....	30
В. Принадлежность и эксплуатация мирового флота.....	32
С. Распределение контейнерного флота и обслуживание линейным судоходством	46
D. Регистрация судов.....	47
E. Судостроение, сдача судов на слом и новые заказы	49
3. ФРАХТОВЫЕ СТАВКИ И ЗАТРАТЫ НА МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ	55
А. Фрахтовые ставки	56
В. Некоторые тенденции, касающиеся финансирования в судоходном секторе: повышение роли частных прямых инвестиций	66
4. РАЗВИТИЕ ПОРТОВ	71
А. Грузооборот портов	74
В. Работа терминалов.....	75
С. Изменения в сфере портового хозяйства	77
D. Некоторые актуальные задачи, стоящие перед портами.....	79
E. Заключение	84

5.	ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ И ИЗМЕНЕНИЯ В ОБЛАСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ	87
A.	Важные изменения в области транспортного права	88
B.	Изменения в области регулирования, касающиеся сокращения выбросов парниковых газов от международного судоходства, и другие природоохранные вопросы.....	90
C.	Другие правовые вопросы и изменения в области регулирования, касающиеся перевозок.....	96
D.	Положение дел в связи с конвенциями.....	104
E.	Международные соглашения в области упрощения процедур торговли	104
6.	МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ МАЛЫХ ОСТРОВНЫХ РАЗВИВАЮЩИХСЯ ГОСУДАРСТВ	119
A.	Введение.....	120
B.	Удаленность от глобальных сетей морских перевозок	121
C.	Морские перевозки малых островных развивающихся государств.....	122
D.	Транспортные издержки малых островных развивающихся государств	123
E.	Обслуживание линейным судоходством.....	125
F.	Уменьшение опасности стихийных бедствий и адаптация к изменению климата.....	129
G.	Направления дальнейших усилий	131

ПЕРЕЧЕНЬ ТАБЛИЦ, ДИАГРАММ И ВСТАВОК

Таблицы

1.1	Рост мирового производства, 2011–2014 годы (годовые изменения в процентах).....	2
1.2	Динамика физического объема товарной торговли, 2010–2013 годы (годовые изменения в процентах)	4
1.3	Динамика международных морских перевозок, отдельные годы (млн. погруженных тонн).....	5
1.4 a)	Мировые морские перевозки в 2006–2013 годах в разбивке по видам грузов, группам стран и регионам (млн. тонн).....	6
1.4 b)	Мировые морские перевозки в 2006–2013 годах в разбивке по видам грузов, группам стран и регионам (млн. тонн) (доля в процентах)	8
1.5	Нефть и природный газ: основные производители и потребители, 2013 год (доля мирового рынка в процентах)	14
1.6	Некоторые основные сухие массовые грузы и сталь: крупнейшие производители, потребители, экспортеры и импортеры, 2013 год (доля мирового рынка в процентах).....	17
1.7	Оценка контейнерных грузопотоков на основных направлениях контейнерных перевозок Восток–Запад, 2009–2013 годы (млн. ДФЭ и годовые изменения в процентах).....	21
2.1	Структура мирового флота по основным типам судов, 2013–2014 годы (данные по состоянию на начало года, тыс. т дедвейта; доля в процентах выделена курсивом)	31
2.2	Возрастная структура мирового торгового флота в разбивке по типам судов, по состоянию на 1 января 2014 года (в процентах от общего числа судов и общего дедвейта).....	34
2.3	Принадлежность мирового флота, по состоянию на 1 января 2014 года (т дедвейта)	36

2.4	50 крупнейших компаний линейных перевозок, по состоянию на 1 января 2014 года (количество судов и общая вместимость эксплуатируемых судов в ДФЭ, в убывающем порядке по провозной способности).....	44
2.5	35 флагов регистрации с наиболее крупным зарегистрированным флотом, по состоянию на 1 января 2014 года (т дедвейта).....	48
2.6	Распределение провозной способности различных типов судов в тоннах дедвейта по группам стран их регистрации, январь 2014 года (данные по состоянию на начало года, в процентах от совокупного дедвейта, годовые темпы роста в процентных пунктах указаны курсивом).....	50
2.7	Поставки новых судов: основные типы судов и страны постройки, 2013 год (тыс. бр.-рег. т).....	51
2.8	Тоннаж судов, проданных, согласно сообщениям, на слом, в разбивке по основным типам судов и странам разборки, 2013 год (тыс. бр.-рег. т).....	51
3.1	Рынки и ставки тарифов в секторе контейнерных перевозок.....	57
3.2	Тайм-чартерные ставки на контейнеровозы (в долларах за 14-тонное грузовое место в день).....	60
3.3	Индексы Балтийской биржи.....	60
3.4	Общий обзор рынка танкерного тоннажа: спотовые ставки на перевозку светлых и темных нефтепродуктов, 2010–2014 годы (шкала “Уорлдскейл”).....	62
3.5	Некоторые недавние примеры размещения частных прямых инвестиций в судоходном секторе.....	68
4.1	Поток контейнерных грузов через порты 80 развивающихся стран/территорий и стран с переходной экономикой в 2011, 2012 и 2013 годах (в ДФЭ).....	72
4.2	Крупнейшие 20 контейнерных терминалов и их грузооборот в 2011, 2012 и 2013 годах (в ДФЭ и изменения в процентах).....	75
4.3	Крупнейшие десять международных операторов терминалов, 2012 год (ДФЭ и доля на рынке).....	75
4.4	Наиболее производительные международные терминалы, 2013 год (число перестановок контейнеров в расчете на одно судно в час по судам всех размеров и грузооборот порта и страны).....	76
4.5	Ведущие порты мира по показателям производительности, 2013 год (число перестановок контейнеров в расчете на одно судно в час по судам всех размеров и темпы роста в процентах).....	77
4.6	Виды загрязнения в портах.....	83
5.	Договаривающиеся стороны ряда международных конвенций по морскому транспорту, по состоянию на 30 июня 2014 года.....	105
6.	Обслуживание отдельных островных стран контейнеровозами, май 2014 года.....	126

Диаграммы

1.1	Индексы промышленного производства ОЭСР, мирового валового внутреннего продукта, мировой товарной торговли и международных морских перевозок (1975–2013 годы) (1990 год = 100).....	3
1.2	Международные морские перевозки, отдельные годы (млн. погруженных тонн).....	10
1.3 а)	Мировые морские перевозки в разбивке по группам стран, 2013 год (доля в процентах от мирового объема грузов)	11
1.3 б)	Участие развивающихся стран в мировых морских перевозках, отдельные годы (доля в процентах от мирового объема грузов).....	11
1.3 с)	Мировые морские перевозки в разбивке по географическим регионам, 2013 год (доля в процентах от мирового объема грузов).....	12
1.4	Грузооборот морского транспорта в разбивке по видам грузов, 2000–2014 годы (млрд. тонно-миль).....	13

1.5 а)	Мировые контейнерные перевозки, 1996–2014 годы (млн. ДФЭ и годовые изменения в процентах).....	19
1.5 б)	Распределение мировых контейнерных перевозок по отдельным направлениям, 2011–2014 годы (млн. ДФЭ)	20
1.5 с)	Оценка контейнерных грузопотоков на основных направлениях контейнерных перевозок Восток–Запад, 1995–2013 годы (млн. ДФЭ).....	21
2.1	Среднегодовые темпы роста мирового флота, 2000–2013 годы (дедвейт, в процентах).....	30
2.2	Структура мирового флота по основным типам судов, 1980–2014 годы (данные по состоянию на начало года, доля в процентах от совокупного дедвейта)	31
2.3	Динамика поставок контейнеровозов, оснащенных подъемными устройствами, 2005–2013 годы (новые контейнеровозы, оснащенные собственными устройствами для перегрузки контейнеров, в процентах от всех новых контейнеровозов).....	33
2.4	Принадлежность мирового флота в зависимости от года постройки судов (по состоянию на 1 января 2014 года, т дедвейта).....	33
2.5	20 стран с крупнейшим флотом, по состоянию на 1 января 2014 года (1 000 т дедвейта, страна/территория нахождения владельца)	42
2.6	Присутствие компаний линейного судоходства: среднее число компаний в расчете на одну страну и средняя контейнероёмкость используемых судов (в ДФЭ) в расчете на одну компанию и на страну, 2004–2014 годы.....	46
2.7	Распределение контейнерного флота в расчете на одну страну: общее количество судов и средний размер судна (в ДФЭ), 2004–2014 годы.....	47
2.8	Мировой объем заказов на новые суда, 2000–2014 годы (тыс. т дедвейта).....	52
3.1	Динамика спроса и предложения на рынке морских контейнерных перевозок, 2000–2014 годы (годовые темпы прироста)	56
3.2	Новый индекс "Контекст", 2008–2014 годы	59
3.3	Индекс Балтийской биржи для балкерного тоннажа, 2012–2014 годы (базисный год индекса – 1985 год = 1 000 пунктов).....	65
3.4	Динамика суточных доходов в секторе балкеров, 2008–2014 годы (долл. в день).....	66
5.	Число национальных комитетов по упрощению процедур торговли, в разбивке по годам создания.....	106
6.1	Межрегиональные контейнерные потоки, 2011 год (тыс. ДФЭ).....	120
6.2	Магистральный судоходный маршрут Восток–Запад и местонахождение крупнейших контейнерных портов.....	121
6.3	Расходы на международные перевозки в процентах от стоимостного объема импорта, среднее значение за 2004–2013 годы.....	124
6.4	Индекс обслуживания линейным судоходством, отдельные карибские МОРАГ, 2004–2014 годы.....	127
6.5	Индекс обслуживания линейным судоходством, отдельные МОРАГ Индийского океана, 2004–2014 годы	128
6.6	Индекс обслуживания линейным судоходством, отдельные МОРАГ и другие островные страны и территории Тихого океана, 2004–2014 годы	128

Вставки

5.1	Положение дел в настоящее время в области стандартов серии ИСО 28000.....	101
5.2	Типы национальных органов по упрощению процедур торговли	108

СОКРАЩЕНИЯ

АСЕАН	Ассоциация государств Юго-Восточной Азии
ВВП	валовой внутренний продукт
ВТамО	Всемирная таможенная организация
ВТО	Всемирная торговая организация
ДФЭ	двадцатифутовый эквивалент
ИМО	Международная морская организация
ИОЛС	индекс обслуживания линейным судоходством
ИСО	Международная организация по стандартизации
КБМ	Комитет по безопасности на море (ИМО)
КЗМС	Комитет по защите морской среды (ИМО)
ККЭЭ	конструктивный коэффициент энергоэффективности
Кодекс ОДИ	Кодекс по осуществлению документов ИМО
Кодекс ОСПС	Кодекс по охране судов и портовых сооружений
Конвенция МАРПОЛ	Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов
Конвенция СОЛАС	Международная конвенция по охране человеческой жизни на море
Конвенция УБВ	Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими
КСАВ	"Компания суд американа де вапорес"
КТМС	Конвенция о труде в морском судоходстве
МОРАГ	малые островные развивающиеся государства
МОТ	Международная организация труда
МСК	"Медитеррениан шиппинг компани"
НАТО	Организация Североатлантического договора
НКУПТП	Национальные комитеты по упрощению процедур торговли и перевозок
ОКНТ	очень крупный нефтяной танкер
ОЭСР	Организация экономического сотрудничества и развития
ПГ	парниковый газ
РКВ	район контроля выбросов
СКНТ	сверхкрупный нефтяной танкер
СПГ	сжиженный природный газ
УЭО	уполномоченный экономический оператор
СО ₂	диоксид углерода

NO _x	окислы азота
SO _x	окислы серы
WS	шкала фрахтовых ставок "Уорлдскейл"

ПОЯСНЕНИЯ

- В *Обзоре морского транспорта, 2014 год*, представлены данные и события за период с января 2013 года по июнь 2014 года. По возможности были приложены все усилия, для того чтобы отразить более поздние события.
 - Если не указано иное, то термин "доллары" означает доллары США.
 - Если не указано иное, то термин "тонна" означает метрическую тонну (1 000 кг), а термин "миля" означает морскую милю.
 - Сумма абсолютных и процентных показателей в таблицах может не совпадать с итоговой величиной вследствие округления.
 - н.д. – нет данных.
 - Тире (–) означает, что соответствующая величина равна нулю.
 - В таблицах и тексте термин "страны" означает страны, территории или районы.
 - В настоящий выпуск *Обзора морского транспорта* не были включены статистические приложения в печатном виде. Вместо этого ЮНКТАД расширила охват онлайн-баз данных, доступных через Интернет по следующим адресам:
 - морские перевозки: <http://stats.unctad.org/seabornetrade>
 - распределение торгового флота по флагам регистрации: <http://stats.unctad.org/fleet>
 - распределение торгового флота по странам/территориям нахождения владельца: <http://stats.unctad.org/fleetownership>
 - индекс обслуживания линейным судоходством: <http://stats.unctad.org/lsci>
 - грузооборот контейнерных портов: <http://stats.unctad.org/teu>
 - база данных комитетов по упрощению процедур торговли: <http://unctad.org/TFC>
-

Группы судов, используемые в *Обзоре морского транспорта*

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

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

Нефтяные танкеры

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

Балкеры и рудовозы

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

Контейнеровозы

Контейнеровоз класса "пост-панамакс"	шириной более 32,3 м
Контейнеровоз класса "панамакс"	шириной менее 32,3 м

Источник: "Кларксон ресерч сервисез".

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

РЕЗЮМЕ

В 2013 году объем мировых морских перевозок увеличился на 3,8%

В 2013 году мировой экономический рост был вялым из-за спада экономической активности в развивающихся странах и лишь незначительного улучшения экономического положения в развитых странах. На фоне низких темпов роста в мировой экономике (мировой валовой внутренней продукт (ВВП) возрос на 2,3%) объем мировой товарной торговли увеличился, но умеренными темпами (2,2%). Одновременно замедлились и темпы роста мировых морских перевозок до в среднем 3,8% при совокупном объеме перевозок почти 9,6 млрд. тонн. В соответствии с последними тенденциями расширение перевозок в основном объяснялось увеличением перевозок сухих грузов, в частности массовых грузов, перевозки которых возросли на 5,5%. Наиболее значительная часть перевозок (70,2%) приходилась на перевозки сухих грузов, включая пять основных массовых грузов (железную руду, уголь, зерно, бокситы/глинозем и фосфатную руду), другие массовые грузы (лесные и подобные грузы), контейнерные грузы и генеральные/тарно-штучные грузы. Остальная часть (29,8%) приходилась на наливные грузы (сырую нефть, нефтепродукты и газ).

Перспективы мировой экономики, торговли и морских перевозок, как представляется, улучшаются, хотя по-прежнему сохраняется ряд факторов риска, главным образом понижающих. К ним относятся, в частности, хрупкое оживление экономики в развитых странах, факторы, сдерживающие рост в крупных странах с формирующейся рыночной экономикой, и геополитическая напряженность, которая может усилиться. Эти риски могут сбить мировую экономику с пути позитивного роста. Вместе с тем к факторам улучшения конъюнктуры относятся ускорение экономического оживления в развитых странах, обязательства, взятые на себя членами Группы 20 на их встрече на высшем уровне в феврале 2014 года относительно принятия мер по стимулированию мирового экономического роста, потенциальные выгоды от новых торговых соглашений и инициатив, углубление торговых и инвестиционных связей по линии Юг–Юг, расширение горизонтальной торговли, рост потребительского спроса, в особенности в Западной Азии и Африке, а также увеличение экспорта минеральной продукции и сырьевых ресурсов.

Увеличивается доля судовладельцев, находящихся в третьих странах

В результате увеличения на 4,1% в 2013 году совокупный дедвейт мирового флота по состоянию на январь 2014 года достиг 1,69 млрд. т, из которых 42,9% приходилось на балкеры, за которыми следовали нефтяные танкеры (28,5%) и контейнеровозы (12,8%). В 2013 году прирост флота был самым низким за последние десять лет, а его динамика в начале 2014 года указывает на возможность даже еще более низких темпов роста в нынешнем году. Замедление темпов роста отражает начавшийся период спада в беспрецедентно длинном цикле экономической активности в судостроительном секторе, который достиг своей пиковой отметки в 2012 году.

Что касается предстоящих поставок новых судов, то в 2013 году впервые после финансово-экономического кризиса прекратилось сокращение портфеля заказов, и объем заказов немного возрос в отношении большинства типов судов. После предшествующего значительного сокращения заказов должно пройти определенное время, прежде чем возобновившийся рост заказов на новые суда приведет к началу нового цикла экономической активности в судостроении.

В 2014 году крупнейшим флотом с точки зрения флага регистрации располагали Панама, Либерия, Маршалловы Острова, Гонконг (Китай) и Сингапур. В общей сложности на эти пять крупнейших регистров приходилось 56,5% мирового флота.

Что касается принадлежности флота, то в нынешнем выпуске *Обзора морского транспорта* представлен новый анализ, в котором проводится различие между концепцией "страны конечного собственника" и "местонахождением бенефициарного владельца". Под последним понимается местонахождение основной заявленной компании, а именно страна, в которой находится компания, несущая основную коммерческую ответственность за судно, тогда как под "страной конечного собственника" понимается государственная принадлежность собственника судна независимо от его местонахождения. Поскольку в настоящее время суда плавают под флагом страны, не являющейся страной собственника судна, судовладельцы все чаще переносят свои компании в третьи страны, что привносит, возможно, третий аспект

в концепцию "государственной принадлежности" судна.

Фрахтовые ставки оставались низкими и неустойчивыми

2013 год стал еще одним годом, характеризовавшимся низкой и неустойчивой конъюнктурой на рынках морских перевозок, которая существенно сказалась на всех сегментах рынка, при этом на рынке сухогрузного и наливного тоннажа в 2013 году были отмечены самые низкие фрахтовые ставки за последние десять лет, и столь же низкими были ставки на рынке линейных перевозок. Низкий уровень фрахтовых ставок в основном объяснялся вялым мировым экономическим ростом, низким или неустойчивым спросом и сохраняющимся избыточным предложением на мировых рынках морских перевозок.

Частные прямые инвестиции по-прежнему играли ключевую роль в судоходном секторе, поскольку предложение традиционного банковского финансирования оставалось весьма ограниченным и доступным только для ряда крупных сделок. Как и в предыдущие годы, в 2013 году в судоходном секторе наблюдалась значительная активность институциональных инвесторов (таких, как частные инвестиционные и хеджевые фонды). На протяжении последних лет частные инвестиционные фонды проявляли особый интерес к сектору морских перевозок, используя возможности, создавшиеся в результате ограниченного предложения на кредитных рынках, и осуществляя инвестиции в судоходные компании, а также в суда, цены на которые снизились с начала мирового экономического спада до низких по историческим меркам уровней; в частности, за пять лет снижение стоимости судов составило до 71%. Для этих фондов основная цель инвестиций в судоходный сектор заключается в том, чтобы продать или обналичить свои активы после восстановления рынка.

В 2013 году поток контейнерных грузов через порты всех стран мира превысил 650 млн. ДФЭ

В 2013 году совокупный поток контейнерных грузов через порты всех стран мира возрос, по оценкам, на 5,6% и достиг в 20-футовом эквиваленте (ДФЭ) отметки 651,1 млн. ДФЭ. Этот прирост примерно

соответствовал приросту, отмеченному в 2012 году. Объем контейнерного грузопотока через порты развивающихся стран увеличился, по оценкам, на 7,2% в 2013 году, что выше прироста, наблюдавшегося в предыдущем году, когда он составил, как оценивается, 5,2%. Азиатские порты по-прежнему занимают доминирующее положение в списке ведущих портов по показателям грузооборота и эффективности терминалов.

Несмотря на медленный рост грузооборота портов по сравнению с периодом до экономического кризиса, в секторе операторов терминалов наблюдается весьма высокая активность. Некоторые международные операторы терминалов продали часть своих активов в стремлении оптимизировать и сконцентрировать свои операции. Операторы терминалов, тесно связанные с судоходными компаниями, продали свои терминалы, тогда как традиционные глобальные операторы терминалов, такие как компании "ДП уорлд" и "Стивидоринг сервисез оф Америка", попытались укрепить свое положение, сделав упор на инвестиции.

Правовые вопросы и изменения в области регулирования

К числу важных изменений относятся вступление в силу в 2015 году Найробийской международной конвенции об удалении затонувших судов 2007 года и ряд изменений в регулирующих положениях, касающихся экологических и смежных вопросов, а также безопасности морских перевозок и цепей поставок.

Так, для дальнейшего содействия реализации ряда технических и эксплуатационных мер в целях повышения энергоэффективности и снижения выбросов парниковых газов в международном судоходстве Международная морская организация (ИМО) приняла в апреле 2014 года дополнительные рекомендации и поправки. Была также продолжена работа над регулируемыми положениями, направленными на снижение выбросов других токсичных веществ, образующихся в результате сжигания топлива, в частности окислов серы (SO_x) и окислов азота (NO_x), которые являются существенным фактором загрязнения воздушной среды с судов. Был достигнут также прогресс в разработке экологических и других положений проекта Полярного кодекса.

Дальнейший прогресс был достигнут в практической реализации существующих рамочных договоренно-

стей и программ в области безопасности морских перевозок и цепей поставок. Что касается морского пиратства, то следует отметить дальнейшую тенденцию к снижению числа актов пиратства у побережья Сомали, в Аденском заливе и в западной части Индийского океана. Вместе с тем ситуация в Гвинейском заливе в Западной Африке оставалась серьезной. В состоящем из двух частей обстоятельном аналитическом докладе ЮНКТАД по вопросам, касающимся морского пиратства, анализируются некоторые тенденции, издержки и последствия для торговли, связанные с пиратством, и представлен обзор нормативно-правовых и других инициатив, предпринятых международным сообществом для борьбы с этой проблемой.

Что касается международных соглашений в области упрощения процедур торговли, то в Соглашении Всемирной торговой организации (ВТО) по упрощению процедур торговли предусматривается обязательство, в соответствии с которым члены ВТО должны иметь национальный комитет по упрощению процедур торговли. Это считается необходимым условием для практической реализации многих мер в области упрощения процедур торговли, в особенности мер с участием нескольких государственных ведомств и заинтересованных сторон частного сектора.

Малые островные развивающиеся государства

В этом году тематическая глава посвящена проблемам, с которыми сталкиваются в области морских перевозок малые островные развивающиеся государства (МОРАГ) в силу своего небольшого размера, удаленности, подверженности стихийным бедствиям и уязвимости к последствиям изменения климата.

Малые островные развивающиеся государства являются небольшими по размеру территории, численности населения и масштабам экономики. Небольшой размер является одним из факторов, обуславливающих уязвимость МОРАГ. Во многих случаях это озна-

чает мелкий внутренний рынок и узкую ресурсную базу для экспортных возможностей с ограниченным сельскохозяйственным или сырьевым производством или обрабатывающим сектором, что обуславливает высокую долю импорта в ВВП, но при небольшом его объеме. Изолированность в сочетании с удаленностью означает дальние и не прямые транспортные маршруты при довольно низком объеме и несбалансированной структуре импорта и экспорта, что серьезно сказывается на транспортных издержках в торговле МОРАГ. Из-за своей небольшой и открытой экономики МОРАГ уязвимы также к воздействию мировых экономических и финансовых шоковых потрясений. Кроме того, местонахождение многих МОРАГ является неблагоприятным с точки зрения глобальных метеосистем, в частности они находятся в районах, предрасположенных к стихийным бедствиям, включая предсказуемые последствия изменения климата.

С точки зрения морского транспортного сообщения, связывающего МОРАГ с глобальными торговыми сетями, они сталкиваются с серьезными структурными и практическими ограничениями и проблемами в области развития. Основной кругосветный транспортный путь Восток–Запад, на который приходится 85% мирового потока контейнерных грузов и который характеризуется наиболее высокой экономией, обусловленной эффектом масштаба, и наиболее высококачественными услугами морских перевозок, опоясывает всю планету, но не заходит в южное полушарие, где находится большинство МОРАГ. Удаленность от основных международных транспортных маршрутов выступает серьезным недостатком с точки зрения стоимости и времени перевозок, а также качества и периодичности транспортного сообщения с международными рынками. Для транспортной инфраструктуры и транспортного сообщения МОРАГ по-прежнему характерен также высокий риск нарушений в их функционировании, что выступает дополнительным фактором неопределенности и связанных с этим издержек из-за частых сбоев, связанных с погодными явлениями, что серьезно сказывается на надежности транспортных и логистических услуг.

РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

В 2013 году мировой экономический рост был вялым из-за спада экономической активности в развивающихся странах и лишь незначительного улучшения экономического положения в развитых странах. На фоне низких темпов роста в мировой экономике (мировой валовой внутренней продукт (ВВП) возрос на 2,3%) объем мировой товарной торговли увеличился, но умеренными темпами (2,2%). Одновременно замедлились и темпы роста мировых морских перевозок до в среднем 3,8% при совокупном объеме перевозок почти 9,6 млрд. тонн. В соответствии с последними тенденциями расширение перевозок в основном объяснялось увеличением перевозок сухих грузов, в частности массовых грузов, перевозки которых возросли на 5,5%. Наиболее значительная часть перевозок (70,2%) приходилась на перевозки сухих грузов, включая а) пять основных массовых грузов (железную руду, уголь, зерно, бокситы/глинозем и фосфатную руду), б) другие массовые грузы (лесные и подобные грузы), с) контейнерные грузы и д) генеральные/тарно-штучные грузы. Остальная часть (29,8%) приходилась на наливные грузы (сырую нефть, нефтепродукты и газ).

Перспективы мировой экономики, торговли и морских перевозок, как представляется, улучшаются, хотя по-прежнему сохраняется ряд факторов риска, главным образом понижающих. К ним относятся, в частности, хрупкое оживление экономики в развитых странах, факторы, сдерживающие рост в крупных странах с формирующейся рыночной экономикой, и геополитическая напряженность, которая может усилиться. Эти риски могут сбить мировую экономику с пути позитивного роста. Вместе с тем к факторам улучшения конъюнктуры относятся ускорение экономического оживления в развитых странах, обязательства, взятые на себя членами Группы 20 на их встрече на высшем уровне в феврале 2014 года относительно принятия мер по стимулированию мирового экономического роста, потенциальные выгоды от новых торговых соглашений и инициатив, углубление торговых и инвестиционных связей по линии Юг–Юг, расширение горизонтальной торговли, рост потребительского спроса, в особенности в Западной Азии и Африке, а также увеличение экспорта минеральной продукции и сырьевых ресурсов.

Настоящая глава охватывает период с января 2013 года по июнь 2014 года. В разделе А анализируется общее состояние глобальной экономики и мировой товарной торговли. В разделе В рассматривается динамика мировых морских перевозок, в том числе по отдельным рынкам. Раздел С посвящен прогнозам.

А. МИРОВОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ

1. Мировой экономический рост

В 2013 году темпы мирового экономического роста были низкими при незначительном улучшении положения в развитых странах и существовании ряда отрицательных факторов, сдерживающих экономическую активность в регионах развивающихся стран. Мировой ВВП увеличился в 2013 году на 2,3%, т.е. такими же темпами роста, как и в предыдущем году. Динамика роста среди основных групп стран была неравномерной. В развитых странах рост ВВП ускорился по сравнению с 2012 годом до 1,3%, тогда

как в развивающихся странах и странах с переходной экономикой он замедлился (см. таблицу 1.1).

Отражая тесные связи между экономическим ростом и промышленной активностью, объем промышленного производства немного увеличился в развитых странах, о чем свидетельствует динамика индекса, рассчитываемого Организацией экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) (см. диаграмму 1.1), который возрос с 103,9 в 2012 году до 104,8 в 2013 году (OECD, 2014). В то же время объем промышленного производства, например в Бразилии, увеличился лишь незначительно и сохранился практически на прежнем уровне в Индии и Российской Федерации (OECD, 2014), а в Республике Корея он снизился (Clarkson Research Services, 2014a). В 2013 году темпы роста промышленного произ-

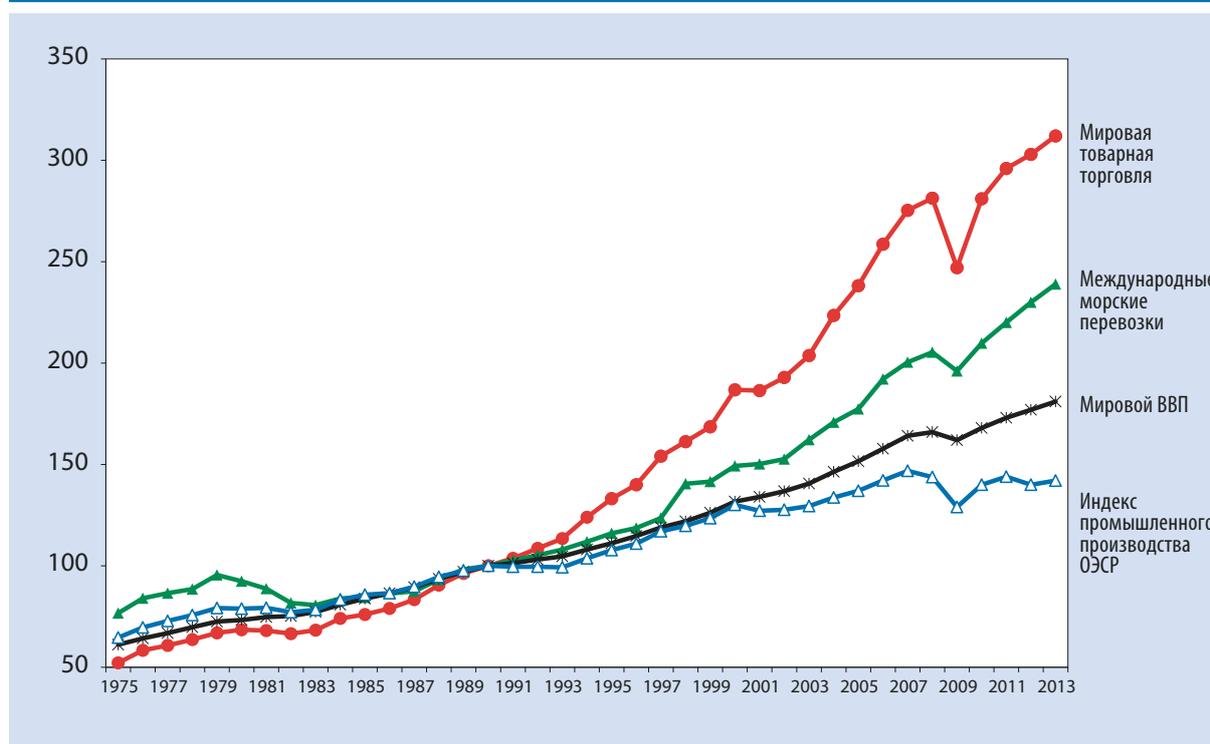
Таблица 1.1 Рост мирового производства, 2011–2014 годы (годовые изменения в процентах)

Регион/страна	2011	2012	2013	2014 ^a
ВСЕ СТРАНЫ МИРА	2,8	2,3	2,3	2,7
Развитые страны	1,4	1,1	1,3	1,8
в том числе:				
Европейский союз (28)	1,7	-0,3	0,1	1,6
в том числе:				
Франция	2,0	0,0	0,2	0,7
Германия	3,3	0,7	0,4	1,9
Италия	0,4	-2,4	-1,9	0,1
Соединенное Королевство	1,1	0,3	1,7	3,1
Япония	-0,6	1,4	1,6	1,4
Соединенные Штаты	1,6	2,3	2,2	2,1
Развивающиеся страны	6,0	4,7	4,6	4,7
в том числе:				
Африка	0,9	5,3	3,5	3,9
Южная Африка	3,6	2,5	1,9	1,8
Азия	7,2	5,2	5,3	5,6
Китай	9,3	7,7	7,7	7,5
Индия	7,9	4,9	4,7	5,6
Западная Азия	7,4	3,8	3,8	4,0
Развивающиеся страны Америки	4,3	3,0	2,6	1,9
Бразилия	2,7	1,0	2,5	1,3
Наименее развитые страны	3,6	4,9	5,4	5,7
Страны с переходной экономикой	4,7	3,3	2,0	1,3
в том числе				
Российская Федерация	4,3	3,4	1,3	0,5

Источник: ЮНКТАД, Доклад о торговле и развитии, 2014 год.

^a Прогноз.

Диаграмма 1.1 Индексы промышленного производства ОЭСР, мирового валового внутреннего продукта, мировой товарной торговли и международных морских перевозок (1975–2013 годы) (1990 год = 100)



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе OECD Main Economic Indicators, June 2014; ЮНКТАД, Доклад о торговле и развитии, 2014 год; ЮНКТАД, Обзор морского транспорта (различные выпуски); WTO, appendix tables, table A1a; WTO press release 721, 14 April 2014, World Trade 2013, prospects for 2014.

водства снизились до 9,7% с 10,0% в 2012 года и 13,7% в 2011 году (Clarkson Research Services, 2014a). Эти тенденции свидетельствуют об определенных сдвигах в структуре источников экономического роста в результате снижения роли развивающихся стран и повышения роли развитых стран.

В Соединенных Штатах Америки рост ВВП замедлился с 2,3% в 2012 году до 2,2% в 2013 году, тогда как Европейский союз, как представляется, начинает выходить из длительной рецессии, о чем свидетельствует незначительное улучшение показателей экономического роста (0,1% в 2013 году по сравнению с -0,3% в 2012 году). В Японии темпы роста оставались позитивными и возросли по сравнению с 2012 годом до 1,6%, что отражало, в частности, стимулирующее воздействие проводимой денежно-кредитной политики.

Развивающиеся страны, выступавшие локомотивом мирового роста на протяжении последних лет, столкнулись с трудностями, связанными с некоторыми внутренними проблемами и неблагоприятными внешними условиями, включая ослабление интереса со стороны инвесторов, относительное замедление экономического роста в Китае и потрясения в финан-

совом секторе. Если в Китае темпы роста ВВП составили в среднем 7,7% по сравнению с 9,3% в 2011 году и 7,7% в 2012 году, то в Индии они замедлились до 4,7% по сравнению с 7,9% в 2011 году и 4,9% в 2012 году. Политическая нестабильность продолжает отрицательно сказываться на экономических перспективах в Западной Азии, где ВВП возрос на 3,8%, т.е. настолько же, насколько и в 2012 году. В развивающихся странах Америки темпы роста в 2013 году также замедлились и составили 2,6% по сравнению с 3,0% в предыдущем году. В Африке ВВП увеличился на 3,5% (что ниже темпов роста в 2012 году) главным образом благодаря расширению потребительского спроса со стороны увеличивающегося среднего слоя населения и существенным инвестициям в добывающих отраслях. В Африканском регионе динамика роста была неравномерной, например в Северной Африке рост ВВП сдерживался политическими волнениями, а в Южной Африке он замедлился, в частности, в результате забастовок в горнодобывающем и обрабатывающем секторах. На динамике роста в странах с переходной экономикой в значительной степени отразилось замедление темпов роста ВВП в Российской Федерации до 1,3% в 2013 году с 3,4% в 2012 году.

Показатели роста ВВП, товарной торговли и морских перевозок взаимосвязаны между собой, и их динамика по-прежнему совпадает (см. диаграмму 1.1). Темпы роста торговли в целом могут быть выше или ниже роста ВВП, однако с 1990-х годов они, как правило, были в два раза выше (WTO, 2014a). Поскольку товарная торговля увеличилась примерно настолько же, насколько и ВВП, ставится под вопрос состоятельность исторически сложившегося соотношения темпов роста ВВП и торговли.

2. Мировая торговля товарами

В 2013 году объем мировой торговли товарами (речь идет о физическом объеме торговли, рассчитанном на основе показателя в стоимостном выражении, скорректированном с учетом инфляции и колебаний обменных курсов) увеличился на 2,2% по сравнению с 2,3% в 2012 году. Сдерживаемый вялым ростом в мировой экономике этот прирост остается скромным по историческим меркам по сравнению с периодом до 2009 года (см. таблицу 1.2).

В 2013 году в развитых странах было отмечено сокращение импортного спроса, тогда как в развива-

ющихся странах он увеличился на 5,5%. Среди всех регионов наиболее высокие темпы роста импорта наблюдались в Азии (6,1%), и прежде всего в Китае (8,8%) и Западной Азии (8,6%). Следующие места по показателю динамики роста импорта заняли соответственно Африка (5,6%) и развивающиеся страны Америки (2,4%). В странах с переходной экономикой рост импортного спроса резко замедлился с 5,0% в 2012 году до 2,7%.

В 2013 году во всех основных группах стран были отмечены позитивные темпы роста экспорта: 1,3% в развитых странах, 5,1% в развивающихся странах и 1,0% в странах с переходной экономикой). Среди всех экспортирующих регионов наиболее высокие темпы роста экспортных поставок наблюдались в Азии (4,3%), что объяснялось динамичным ростом экспорта в Индии и Китае, где он увеличился соответственно на 7,6% и 4,8%. По динамике роста экспорта затем следовали Соединенные Штаты (2,6%), развивающиеся страны Америки (1,5%), Европейский союз (1,4%) и страны с переходной экономикой (1,0%). Как в Африке, так и в Японии экспорт снизился на 1,8%, что в случае Африки объяснялось сокращением объема экспорта нефти из Алжира, Ливии и Нигерии.

Таблица 1.2 Динамика физического объема товарной торговли, 2010–2013 годы (годовые изменения в процентах)

Экспорт				Страны/регионы	Импорт			
2010	2011	2012	2013		2010	2011	2012	2013
13,9	5,5	2,3	2,2	ВСЕ СТРАНЫ МИРА	13,8	5,4	2,1	2,1
12,9	4,9	0,5	1,3	Развитые страны	10,8	3,4	-0,4	-0,4
в том числе:								
11,6	5,5	-0,1	1,4	Европейский союз (28)	9,4	2,8	-2,5	-1,2
27,5	-0,6	-1,0	-1,8	Япония	10,1	4,2	3,8	0,5
15,4	7,2	4,0	2,6	Соединенные Штаты	14,8	3,8	2,8	0,9
16,0	6,7	4,6	5,1	Развивающиеся страны	18,5	7,7	5,3	5,5
в том числе:								
10,3	-6,8	7,8	-1,8	Африка	6,5	3,9	11,8	5,6
8,1	5,1	3,1	1,5	Развивающиеся страны Америки	22,3	11,3	3,1	2,4
18,2	8,5	4,5	4,3	Азия	19,3	7,3	5,1	6,1
в том числе:								
29,5	13,4	7,4	4,8	Китай	25,0	10,7	6,1	8,8
14,0	15,0	-1,8	7,6	Индия	13,8	9,7	5,5	0,1
4,2	9,1	9,8	2,2	Западная Азия	8,6	8,2	8,7	8,6
11,4	4,1	1,3	1,0	Страны с переходной экономикой	17,6	16,8	5,0	2,7

Источник: ЮНКТАД, Доклад о торговле и развитии, 2014 год, таблица 1.2.

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

В. МИРОВЫЕ МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

1. Общие тенденции в области морских перевозок

В 2013 году динамика мировых морских перевозок формировалась под влиянием различных тенденций, включая более сбалансированный рост спроса (объема торговли), сохраняющееся хроническое избыточное предложение провозной способности мирового флота в различных сегментах рынка (более подробный анализ этого вопроса см. главу 2), сравнительно высокие цены на бункерное топливо, а также расширение практики эксплуатации судов на пониженной скорости, в особенности в контейнерных перевозках. Темпы роста перевозок замедлились до 3,8%, а совокупный объем перевозок составил почти 9,6 млрд. т, из которых наибольшая часть (70,2%) приходилась на перевозки сухих грузов (основные и другие массовые грузы, генеральные, тарно-штучные и контейнерные грузы), а остальная часть (29,8%) – на наливные грузы (сырую нефть, нефтепродукты и газ) (см. таблицы 1.3 и 1.4 и диаграмму 1.2). В 2013 году расширение перевозок в значительной степени объяснялось увеличе-

нием перевозок сухих грузов, объем которых возрос на 5,5% до 6,7 млрд. тонн.

В 2013 году перевозки сухих массовых грузов по-прежнему составляли основную часть перевозок сухих грузов, в частности на пять основных массовых грузов (железную руду, уголь, зерно, бокситы/глинозем и фосфатную руду) приходилось 44,2% (2,92 млрд. т) совокупного объема перевозок сухих грузов, тогда как на перевозки других массовых грузов (лесных и подобных грузов) приходилось 21,0% (1,4 млрд. т) (Clarkson Research Services, 2014a). Остальную часть перевозок (35,4% или примерно 2,4 млрд. т.) составляли контейнерные грузы (1,5 млрд. т) и генеральные/тарно-штучные грузы (834,9 млн. т) (Clarkson Research Services, 2014a). Наиболее высокие темпы роста были отмечены в перевозках пяти основных сухих массовых грузов (6,5%), за которыми по этому показателю следовали перевозки генеральных/тарно-штучных грузов (4,7%), контейнерных грузов (4,6%) и других массовых грузов (3,9%) (Clarkson Research Services, 2014a). Перевозки наливных грузов характеризовались смешанной динамикой при сокращении отгрузок сырой нефти на 1,7%, увеличении перевозок

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

Годы	Нефть и газ	Основные массовые грузы ^a	Другие сухие грузы	Итого (все виды грузов)
1970	1 440	448	717	2 605
1980	1 871	608	1 225	3 704
1990	1 755	988	1 265	4 008
2000	2 163	1 295	2 526	5 984
2005	2 422	1 709	2 978	7 109
2006	2 698	1 814	3 188	7 700
2007	2 747	1 953	3 334	8 034
2008	2 742	2 065	3 422	8 229
2009	2 642	2 085	3 131	7 858
2010	2 772	2 335	3 302	8 409
2011	2 794	2 486	3 505	8 784
2012	2 841	2 742	3 614	9 197
2013	2 844	2 920	3 784	9 548

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных, полученных от представляющих отчетность стран, а также с веб-сайтов соответствующих государственных органов и портовых организаций и из специализированных источников. Данные были пересмотрены и обновлены в свете улучшенной отчетности, включая более свежие цифры и более полную информацию о распределении по видам грузов. Цифры за 2013 год представляют собой оценки, основанные на предварительной информации или на показателях последнего года, за который имеются данные.

^a 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".

нефтепродуктов на 3,2% и сохранении на прежнем уровне перевозок газа.

Перевозки железной руды и угля, стимулируемые устойчивым импортным спросом в Азии, в особенности в Китае и Индии, по-прежнему выступают локомотивом роста перевозок основных сухих массовых грузов. В 2013 году отгрузки железной руды и угля увеличились соответственно на 7,1% и 5,0% (Clarkson

Research Services, 2014a). На Китай приходилось соответственно более двух третей и более одной пятой мирового объема перевозок железной руды и угля (Clarkson Research Services, различные выпуски). Несмотря на относительное замедление экономического роста в Китае и предпринимаемые страной усилия по переориентации с инвестиций на потребление в качестве основного источника экономического роста, что предполагает сокращение торговли сырье-

Таблица 1.4 а) Мировые морские перевозки в 2006–2013 годах в разбивке по видам грузов, группам стран и регионам (млн. тонн)

Группы стран	Годы	Погруженные грузы				Выгруженные грузы			
		Все грузы	Сырая нефть	Нефте-продукты и газ	Сухие грузы	Все грузы	Сырая нефть	Нефте-продукты и газ	Сухие грузы
Млн. тонн									
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	8 037,7	1 813,4	933,5	5 287,1	8 140,2	1 995,7	903,8	5 240,8
	2008	8 229,5	1 785,2	957,0	5 487,2	8 286,3	1 942,3	934,9	5 409,2
	2009	7 858,0	1 710,5	931,1	5 216,4	7 832,0	1 874,1	921,3	5 036,6
	2010	8 408,9	1 787,7	983,8	5 637,5	8 443,8	1 933,2	979,2	5 531,4
	2011	8 784,3	1 759,5	1 034,2	5 990,5	8 797,7	1 896,5	1 037,7	5 863,5
	2012	9 196,7	1 785,7	1 055,0	6 356,0	9 188,5	1 929,5	1 055,1	6 203,8
	2013	9 548,2	1 755,3	1 088,5	6 704,4	9 505,1	1 889,5	1 090,6	6 524,9
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	2 982,5	117,5	451,9	2 413,1	3 632,3	1 085,6	581,3	1 965,4
	2012	3 122,9	125,2	459,7	2 538,0	3 700,2	1 092,6	556,5	2 051,1
	2013	3 192,9	123,4	479,8	2 589,7	3 667,8	1 016,4	558,6	2 092,8
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	505,0	132,6	42,0	330,5	156,7	4,2	4,4	148,1
	2012	544,2	135,6	40,3	368,3	148,1	3,8	4,0	140,3
	2013	549,6	141,6	37,2	370,7	149,1	0,0	6,7	142,4
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

Таблица 1.4 а) Мировые морские перевозки в 2006—2013 годах в разбивке по видам грузов, группам стран и регионам (млн. тонн) (продолжение)

Группы стран	Годы	Погруженные грузы			Выгруженные грузы				
		Все грузы	Сырая нефть	Нефте-продукты и газ	Сухие грузы	Все грузы	Сырая нефть	Нефте-продукты и газ	Сухие грузы
	2010	5 027,8	1 501,6	515,6	3 010,5	4 717,3	764,4	452,0	3 500,9
	2011	5 296,8	1 509,4	540,4	3 247,0	5 008,8	806,7	452,1	3 750,0
	2012	5 529,6	1 524,9	555,0	3 449,7	5 340,1	833,1	494,7	4 012,4
	2013	5 805,7	1 490,3	571,5	3 744,0	5 688,2	873,1	525,4	4 289,7
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	723,7	338,0	68,5	317,2	378,2	37,8	46,3	294,1
	2012	757,8	364,2	70,2	323,4	393,6	32,8	51,0	309,8
	2013	821,3	354,2	68,5	398,6	423,2	34,7	55,7	332,9
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	1 239,2	253,8	83,5	901,9	508,3	71,1	73,9	363,4
	2012	1 282,6	253,3	85,9	943,4	546,7	74,6	83,6	388,5
	2013	1 283,0	231,0	78,2	973,8	554,5	70,1	85,6	398,8
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	3 326,7	916,0	388,2	2 022,6	4 108,8	697,8	328,0	3 082,9
	2012	3 480,9	905,8	398,1	2 177,0	4 386,9	725,7	355,5	3 305,7
	2013	3 693,9	903,6	423,9	2 366,5	4 697,3	767,5	380,1	3 549,7
Океания	2006	3,8	1,2	0,1	2,5	12,9	0,0	6,7	6,2
	2007	3,5	0,9	0,1	2,5	13,5	0,0	7,0	6,5
	2008	4,2	1,5	0,1	2,6	13,8	0,0	7,1	6,7
	2009	6,3	1,5	0,2	4,6	13,1	0,0	3,6	9,5
	2010	6,5	1,5	0,2	4,8	13,4	0,0	3,7	9,7
	2011	7,1	1,6	0,2	5,3	13,5	0,0	3,9	9,6
	2012	8,3	1,6	0,8	5,9	13,0	0,0	4,6	8,4
	2013	7,5	1,6	0,8	5,1	13,1	0,8	4,1	8,2

Таблица 1.4 б) Мировые морские перевозки в 2006–2013 годах в разбивке по видам грузов, группам стран и регионам (млн. тонн) (доля в процентах)

Группы стран	Годы	Погруженные грузы			Выгруженные грузы				
		Все грузы	Сырая нефть	Нефте-продукты и газ	Сухие грузы	Все грузы	Сырая нефть	Нефте-продукты и газ	Сухие грузы
<i>Доля в процентах</i>									
Все страны мира	2006	100,0	23,2	11,9	65,0	100,0	24,5	11,3	64,1
	2007	100,0	22,6	11,6	65,8	100,0	24,5	11,1	64,4
	2008	100,0	21,7	11,6	66,7	100,0	23,4	11,3	65,3
	2009	100,0	21,8	11,8	66,4	100,0	23,9	11,8	64,3
	2010	100,0	21,3	11,7	67,0	100,0	22,9	11,6	65,5
	2011	100,0	20,0	11,8	68,2	100,0	21,6	11,8	66,6
	2012	100,0	19,4	11,5	69,1	100,0	21,0	11,5	67,5
	2013	100,0	18,4	11,4	70,2	100,0	19,9	11,5	68,6
Развитые страны	2006	32,0	7,4	36,8	39,8	52,9	66,4	59,9	46,4
	2007	32,5	7,5	38,9	39,9	49,0	62,4	58,0	42,4
	2008	33,0	7,2	42,3	39,7	48,4	64,4	56,0	41,3
	2009	32,5	6,7	41,2	39,4	43,1	60,0	57,5	34,1
	2010	34,1	7,6	42,9	40,9	42,7	60,3	53,4	34,6
	2011	34,0	6,7	43,7	40,3	41,3	57,2	56,0	33,5
	2012	34,0	7,0	43,6	39,9	40,3	56,6	52,7	33,1
	2013	33,4	7,0	44,1	38,6	38,6	53,8	51,2	32,1
Страны с переходной экономикой	2006	5,3	6,9	4,5	4,9	0,9	0,3	0,3	1,2
	2007	5,1	6,9	4,3	4,6	0,9	0,4	0,4	1,3
	2008	5,2	7,7	3,8	4,7	1,1	0,3	0,4	1,5
	2009	6,4	8,3	4,8	6,1	1,2	0,2	0,5	1,7
	2010	6,1	8,4	4,7	5,7	1,4	0,2	0,5	2,1
	2011	5,7	7,5	4,1	5,5	1,8	0,2	0,4	2,5
	2012	5,9	7,6	3,8	5,8	1,6	0,2	0,4	2,3
	2013	5,8	8,1	3,4	5,5	1,6	0,0	0,6	2,2
Развивающиеся страны	2006	62,7	85,6	58,7	55,3	46,2	33,3	39,7	52,3
	2007	62,5	85,7	56,9	55,5	50,0	37,2	41,6	56,4
	2008	61,8	85,0	53,8	55,6	50,6	35,3	43,6	57,3
	2009	61,1	85,0	54,0	54,5	55,7	39,8	42,0	64,2
	2010	59,8	84,0	52,4	53,4	55,9	39,5	46,2	63,3
	2011	60,3	85,8	52,2	54,2	56,9	42,5	43,6	64,0
	2012	60,1	85,4	52,6	54,3	58,1	43,2	46,9	64,7
	2013	60,8	84,9	52,5	55,8	59,8	46,2	48,2	65,7
Африка	2006	9,4	19,8	9,4	5,6	4,4	2,1	4,4	5,3
	2007	9,1	20,0	8,8	5,4	4,7	2,3	4,9	5,5
	2008	9,3	21,2	8,7	5,5	4,5	2,3	4,7	5,3
	2009	9,0	20,7	8,9	5,2	4,9	2,4	4,3	6,0
	2010	9,0	19,6	9,4	5,5	4,9	2,2	4,1	6,0
	2011	8,2	19,2	6,6	5,3	4,3	2,0	4,5	5,0
	2012	8,2	20,4	6,6	5,1	4,3	1,7	4,8	5,0
	2013	8,6	20,2	6,3	5,9	4,5	1,8	5,1	5,1

Таблица 1.4 б) Мировые морские перевозки в 2006–2013 годах в разбивке по видам грузов, группам стран и регионам (млн. тонн) (доля в процентах) (продолжение)

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	14,1	14,4	8,1	15,1	5,8	3,7	7,1	6,2
	2012	13,9	14,2	8,1	14,8	5,9	3,9	7,9	6,3
	2013	13,4	13,2	7,2	14,5	5,8	3,7	7,8	6,1
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	37,9	52,1	37,5	33,8	46,7	36,8	31,6	52,6
	2012	37,8	50,7	37,7	34,3	47,7	37,6	33,7	53,3
	2013	38,7	51,5	38,9	35,3	49,4	40,6	34,9	54,4
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	0,0	0,1	0,2	-	0,4	0,2
	2011	0,1	0,1	0,0	0,1	0,2	-	0,4	0,2
	2012	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-	0,4	0,1
	2013	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,4	0,1

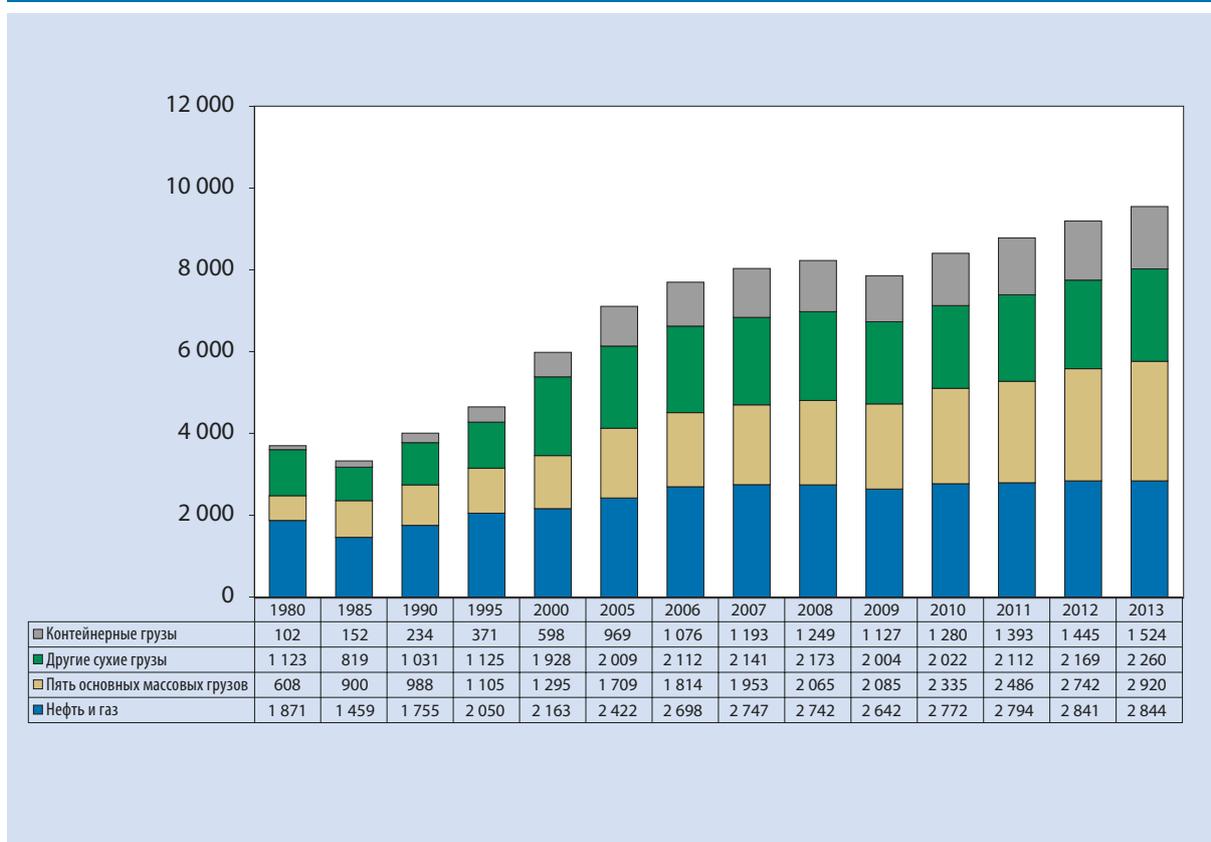
Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных, полученных от представляющих отчетность стран, а также с веб-сайтов соответствующих государственных органов и портовых организаций и из специализированных источников. Данные за период с 2006 года пересмотрены и обновлены в свете улучшенной отчетности, включая более свежие цифры и более полную информацию о распределении по видам грузов. Цифры за 2013 год представляют собой оценки, основанные на предварительной информации или на показателях последнего года, за который имеются данные.

выми товарами, продолжающийся в Китае процесс урбанизации, растущие потребности в развитии инфраструктуры, в том числе транспортной инфраструктуры, а также огромные энергетические потребности продолжают стимулировать рост спроса на железную руду и уголь. Снижение международных цен на железную руду и уголь, а также потребности, связанные с созданием запасов, также выступают важными факторами, способствующими увеличению импорта Китая.

В 2013 году темпы роста контейнерных перевозок ускорились до 4,6%, что отражало, в частности, расширение импортного спроса в Европе и Соединенных Штатах (Clarkson Research Services, 2014b). Сокращение перевозок сырой нефти отражает, в частности, сдерживающее воздействие на спрос, оказываемое

общей низкой экономической конъюнктурой, сравнительно высокими ценами на нефть, а также усиливающимися требованиями в области защиты окружающей среды. Вместе с тем основным фактором по-прежнему выступает "сланцевая революция" в Соединенных Штатах и сокращение ими своего импорта сырой нефти с учетом достаточного внутреннего предложения. Перевозки газа сдерживались минимальным приростом мощностей по сжижению газа.

Хотя в 2013 году экономический рост в развивающихся странах замедлился, их доля в международных морских перевозках продолжала увеличиваться. В совокупном объеме погруженных грузов их доля возросла до 61,0% с 60,0% в 2012 году, при этом в мировом импорте по показателю выгруженных грузов она увеличилась до

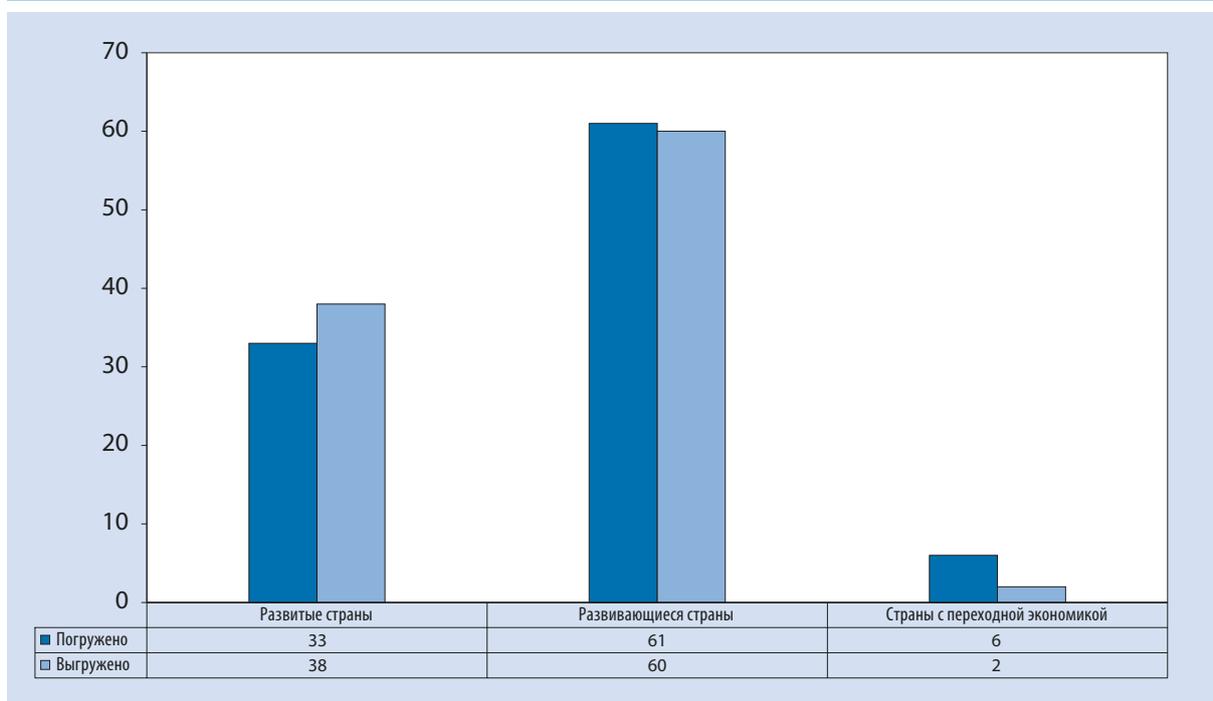
Диаграмма 1.2 Международные морские перевозки, отдельные годы (млн. погруженных тонн)


Источник: ЮНКТАД, *Обзор морского транспорта*, различные выпуски. Данные о разбивке по видам грузов за 2006–2013 годы взяты из различных выпусков публикации *Shipping Review & Outlook*, издаваемой "Кларксон ресерч сервисез".

60,0% с 58,0% в 2012 году (см. диаграмму 1.3 а)). Это объясняется расширением участия развивающихся стран в мировой торговой системе, ростом торговли Юг–Юг и взаимной торговли азиатских стран, а также увеличением потребления сырьевых и потребительских товаров в связи с дальнейшей урбанизацией и демографическим ростом в этих странах и появляющимися в них средними слоями населения. Вместе с тем по-прежнему сохраняются различия между отдельными странами с точки зрения их удельного веса и степени интеграции в рамках глобальных торговых сетей и производственно-сбытовых цепочек. Еще одна тенденция заключается в наблюдающихся на протяжении последних четырех десятилетий изменениях в распределении грузов между погруженными и выгруженными грузами. Как следует из диаграммы 1.3 б), удельный вес развивающихся стран в совокупном объеме погруженных и выгруженных грузов практически выравнялся в последние годы.

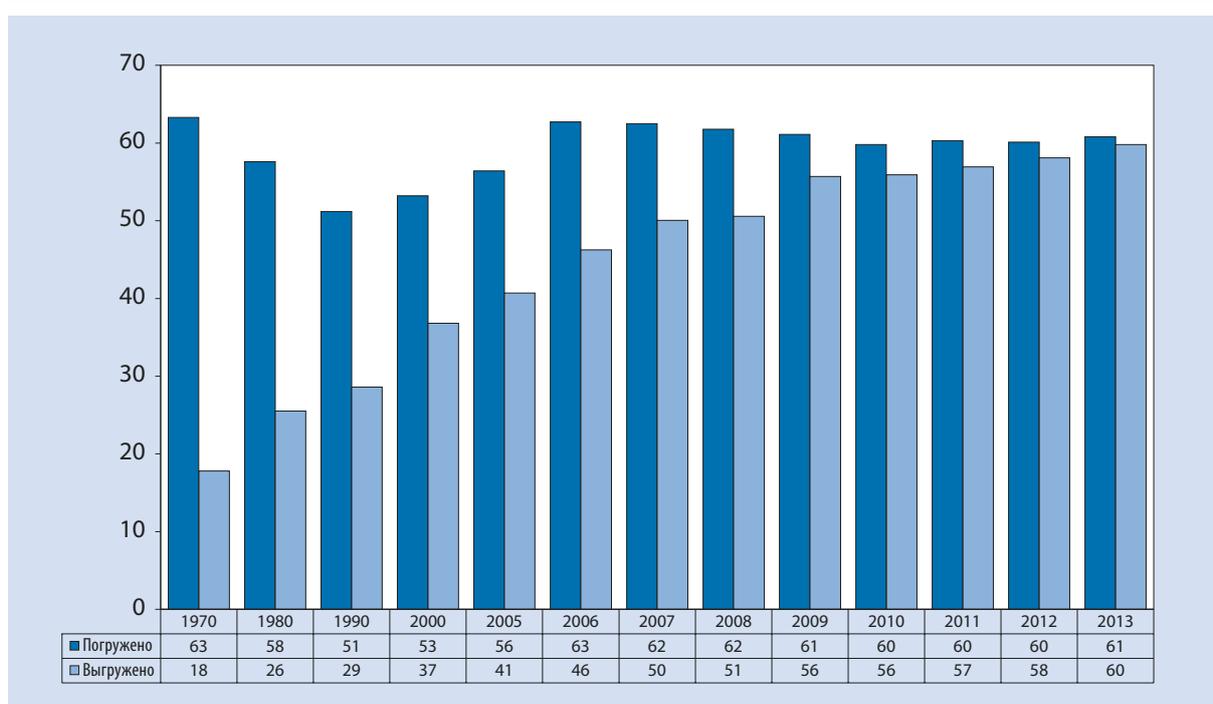
В 2013 году Азия оставалась основным регионом погрузки и разгрузки, при этом ее доля была особенно высокой в совокупном объеме импортных (выгруженных) грузов (см. диаграмму 1.3 с)). Другими основными районами погрузки грузов (в порядке убывания) выступали Американский континент, Европа, Океания и Африка. Помимо Азии, другими крупными регионами разгрузки (в порядке убывания) были Европа, Американский континент, Африка и Океания. Эти структуры распределения грузов, по всей видимости, будет продолжать меняться с учетом изменений в структуре торговли и торговых связях, превращения Африки и развивающихся стран Америки в районы со значительным потенциалом роста и быстро увеличивающихся перевозок на второстепенных контейнерных маршрутах, обслуживающих торговлю Юг–Юг и внутрирегиональную торговлю.

Диаграмма 1.3 а) Мировые морские перевозки в разбивке по группам стран, 2013 год (доля в процентах от мирового объема грузов)



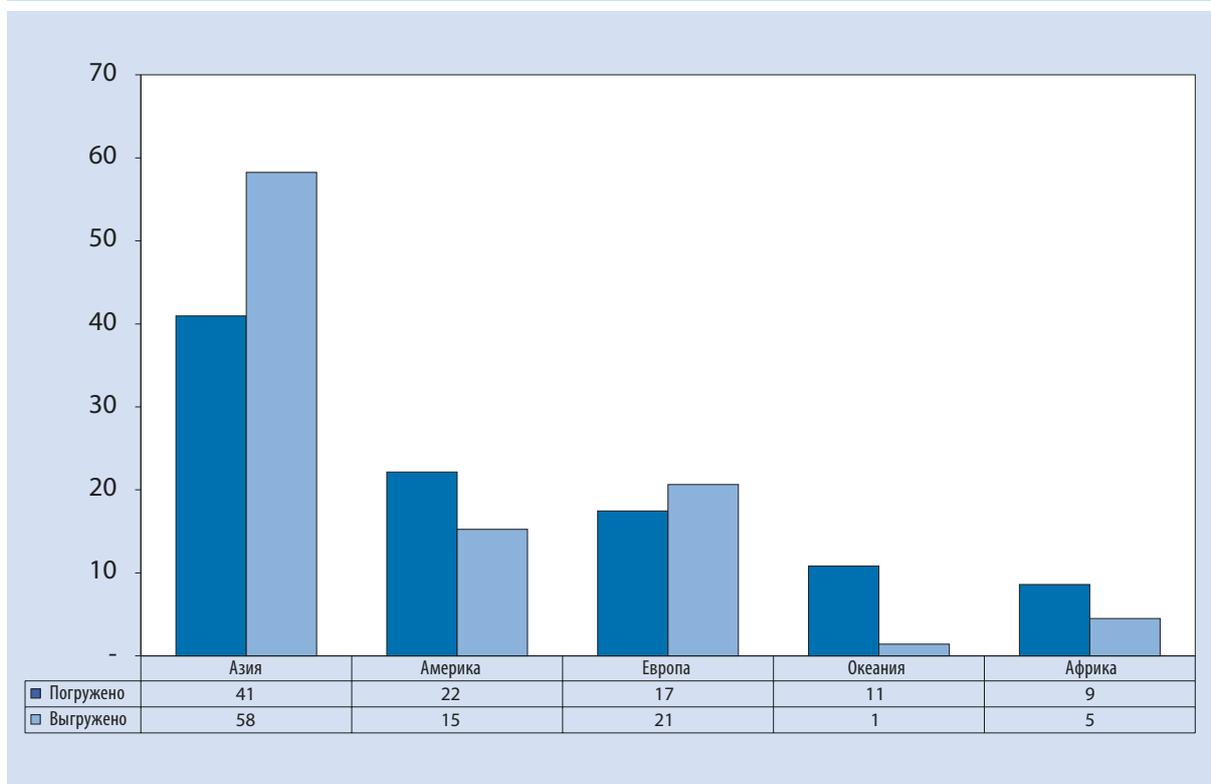
Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных, полученных от представляющих отчетность стран, а также с веб-сайтов соответствующих государственных органов и портовых организаций и из специализированных источников. Приведенные цифры представляют собой оценки, основанные на предварительной информации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

Диаграмма 1.3 б) Участие развивающихся стран в мировых морских перевозках, отдельные годы (доля в процентах от мирового объема грузов)



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

Диаграмма 1.3 с) Мировые морские перевозки в разбивке по географическим регионам, 2013 год (доля в процентах от мирового объема грузов)



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

2. Грузооборот морского транспорта

В 2013 году мировые морские перевозки по показателю грузооборота в тонно-милях увеличились на 3,6% до 50 000 млрд. тонно-миль (Clarkson Research Services, 2014с). В перевозках сырой нефти грузооборот сократился на 1,8% (Clarkson Research Services, 2014с), что в основном объяснялось снижением импорта сырой нефти в Соединенных Штатах. В перевозках нефтепродуктов и газа совокупный грузооборот возрос на 3,9% благодаря быстрому увеличению перевозок нефтепродуктов (на 6,2%) (Clarkson Research Services, 2014с). Перевозки газа сократились на 1,4%, что было вызвано снижением отгрузок сжиженного природного газа (СПГ) в течение года.

Хотя мировой объем отгрузок сырой нефти снизился в 2013 году, увеличивающийся импортный спрос на сырую нефть в Азии и изменения в структуре источников поставок в целом способствовали росту грузооборота в этом секторе. Увеличение отгрузок сырой нефти из Карибского бассейна и Западной Африки в

азиатские страны, в частности в Китай, способствовали росту грузооборота в секторе очень крупных нефтяных танкеров (ОКНТ). Расширение внутреннего производства в Соединенных Штатах и вызванная этим динамика их импортного спроса на сырую нефть оказывают определенное влияние на динамику грузооборота в перевозках сырой нефти, в частности это касается ее возможных поставок из развивающихся стран Америки и Западной Африки в Азию, компенсирующих наблюдающееся сокращение поставок в Соединенные Штаты.

В перевозках основных сухих массовых грузов грузооборот увеличился в 2013 году на 4,5%. В перевозках зерна, динамика которых зависит от погодных изменений, включая засушливые периоды, сказывающиеся на объеме экспорта, а также факторов спроса, определяющих дальность и объем перевозок, грузооборот возрос в 2013 году. Из-за ограниченного производства в Соединенных Штатах в результате засух в 2012/13 сельскохозяйственном году перевозки зерна осуществлялись на более дальних маршрутах из Бразилии

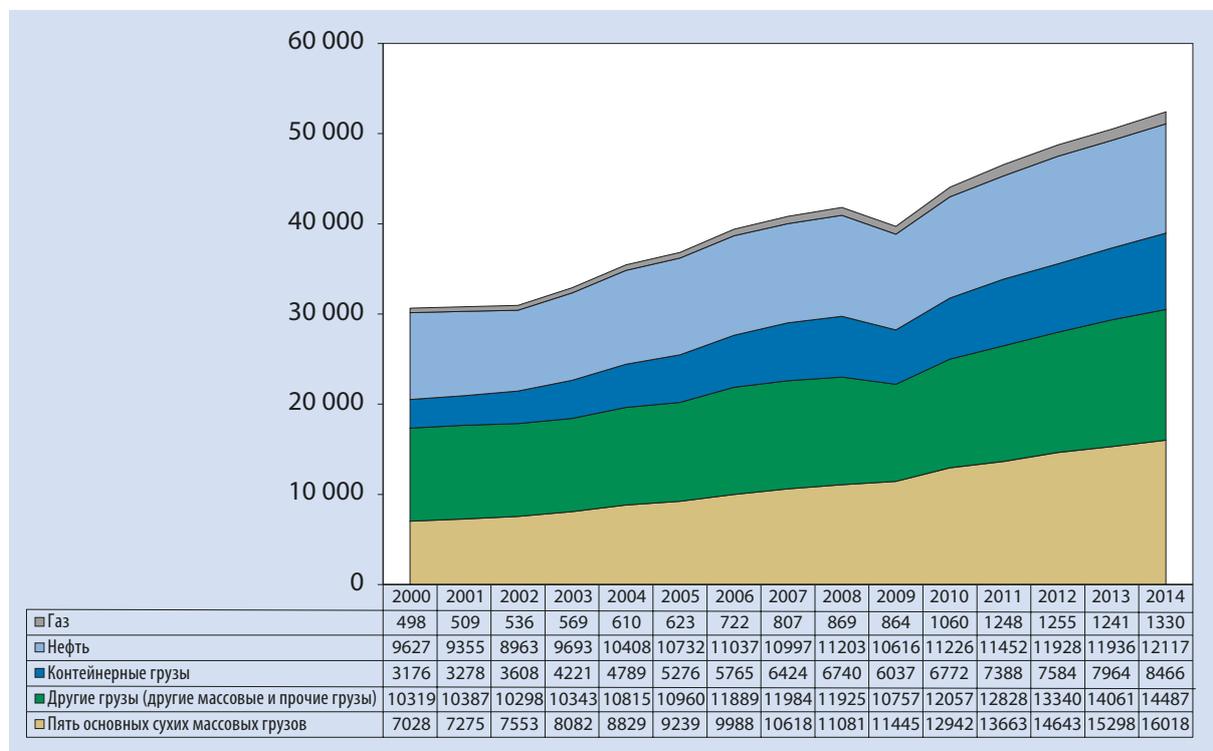
зилии в Азию. В связи с этим в перевозках зерна в 2013 году грузооборот возрос на 6,2%, чему способствовал также рост импорта в Китае, в особенности из дальних регионов отгрузки (Bosamia, 2013a). Рост грузооборота в перевозках зерна отражает, в частности, увеличение импорта соевых бобов в Китае из Соединенных Штатов и Бразилии. За последние десять лет импорт Китая из Бразилии в целом увеличивался более высокими темпами, чем из Соединенных Штатов, что способствовало увеличению грузооборота в этом секторе перевозок.

В перевозках угля и железной руды грузооборот также увеличился в 2013 году соответственно на 3,6% и 3,5%. В перевозках железной руды рост грузооборота стимулировался увеличением производства стали, снижением международных цен на железную руду, улучшением экономической конъюнктуры в Европе, расширением добычи и уменьшением ограничений в сфере предложения (например, это касается погодных условий, ограничивающих экспорт из Австралии и Бразилии). С 2011 года рост грузооборота в перевозках железной руды, направляемой в Китай, в основном был связан с

увеличением ее перевозок на коротких маршрутах из Австралии. Вместе с тем ожидается дальнейшее увеличение грузооборота в связи с расширением импорта из находящейся дальше Бразилии, где в настоящее время осуществляются проекты по наращиванию горнодобывающих мощностей (Bosamia, 2013b).

Рост грузооборота в перевозках угля стимулируется расширением импорта угля в Азии, который существенно возрос с 2007 года в контексте увеличения перевозок на более дальних маршрутах через Атлантический океан и перевозок из Индонезии в Индию. Несмотря на сокращение грузооборота в перевозку угля в Европу на протяжении последних нескольких лет, устойчивый рост импортного спроса в Азии способствовал общему увеличению грузооборота в перевозках в этом секторе на 43,5% с 2007 года. Соответственно, увеличение импорта угля в Азии и изменения в динамике грузооборота в перевозках угля способствовали повышению общего спроса на морские перевозки угля (балкеры), и эта тенденция должна продолжиться (Bosamia, 2013c). В перевозках фосфатной руды грузооборот сократился на 10,9%,

Диаграмма 1.4 Грузооборот морского транспорта в разбивке по видам грузов, 2000–2014 годы (млрд. тонно-миль)



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе Clarkson Research Services, *Shipping Review and Outlook*, Spring 2014 (Clarkson Research Services, 2014c).
 Данные за 2013 год: оценка.
 Данные за 2014 год: прогноз.

что объяснялось уменьшением как объема перевозок, так и их дальности.

В перевозках бокситов грузооборот увеличился в результате роста импорта в Китае на 25,7%. Этот рост был вызван быстрым расширением мощностей по производству алюминия в Китае, а также ограниченным предложением и низким качеством залежей бокситов в стране. Китай в значительной степени зависит от импорта бокситов, в особенности из Индонезии, в которой были введены ограничения на экспорт сырьевых товаров, что создает неопределенность для этих поставок. Поэтому Китай приступил к закупкам бокситов из других стран, таких как Австралия, Индия и страны других регионов, о чем свидетельствуют первые отгрузки бокситов из Африки, в частности из Ганы и Гвинеи, а также из Гайаны в 2012 году.

Параллельно с увеличением физического объема контейнерных перевозок возрос и грузооборот в этом секторе в 2013 году, в частности на 5,0% по сравнению с 2,7% в 2012 году (Clarkson Research Services, 2014c). За последние десять лет в контейнерных перевозках средняя дальность перевозок немного снизилась, поскольку быстрая динамика роста характерна для более коротких маршрутов между азиатскими странами в отличие от дальних маршрутов Азия–Европа и транстихоокеанских направлений перевозок. Вместе с тем в связи с быстрым расширением перевозок на второстепенных маршрутах, в том числе на дальних маршрутах Север–Юг, средняя дальность перевозок в контейнерном секторе, вероятно, будет увеличиваться.

3. Морские перевозки отдельных видов грузов

а) Наливные грузы

В 2013 году динамика перевозок наливных грузов определялась состоянием мировой экономики. Среди других факторов, оказывавших влияние, можно отметить высокие цены на нефть (средние цены на нефть третий год подряд превышали отметку в 100 долл. за баррель), демографические факторы, геополитическую неопределенность, технологические новшества и повышение энергоэффективности, а также изменения в спросе и предложении, в рамках которых традиционные потребительские рынки, такие как Соединенные Штаты, начинают превращаться в крупных поставщиков и, возможно, крупных экспортеров сырой нефти.

В 2013 году Соединенные Штаты сократили объем импорта сырой нефти и увеличили экспортные отгрузки нефтепродуктов из своих портов. Развивающиеся страны, в частности Китай и Индия, превращаются в крупных импортеров сырой нефти, в том числе с учетом нынешних и планируемых мер по расширению их нефтеперерабатывающих мощностей. В свою очередь это может привести к дальнейшим изменениям в структуре перевозок наливных грузов в результате превращения Азии в важного поставщика нефтепродуктов.

і) Сырая нефть

В 2013 году мировые отгрузки сырой нефти сократились на 1,7% до в среднем 1,8 млрд. тонн. Это объяснялось динамикой как спроса, так и предложения в результате геополитических потрясений, увеличения внутреннего производства в стране, традиционно выступавшей крупнейшим потребителем, а также общей низкой международной экономической конъюнктуры и ограниченного спроса. Снижение спроса на импорт сырой нефти в Соединенных Штатах и закрытие нефтеперерабатывающих предприятий в Европе сыграли существенную роль в сокращении перевозок. Таблица 1.5 позволяет получить общие представления о мировых потребителях и производителях нефти.

Основные порты разгрузки, или районы импорта, находились в Японии, Северной Америке, Европе и развивающихся странах Азии. В Соединенных Штатах импорт сырой нефти сократился на 13,0% с 7,7 до 6,7 млн. баррелей в день (British Petroleum, 2014a), что является самым низким уровнем за более чем два десятилетия. Импорт сократился также в Канаде и Японии. Среди других регионов следует отметить увеличение поставок сырой нефти морским транспортом в Китай на 6,8% до 7,7 млн. баррелей в день, в результате чего Китай сменил Соединенные Штаты в качестве крупнейшего в мире нетто-импортера нефти. Другие импортеры, в том числе африканские страны, развивающиеся страны Америки, Австралия, Европа, Индия и Сингапур, увеличили импорт сырой нефти, хотя и в различной степени. Увеличение импорта в Азии отражает растущее потребление, а также усилия стран региона, включая Китай и Индию, по строительству собственных нефтеперерабатывающих предприятий.

Основными регионами погрузки сырой нефти по-прежнему выступали Западная Азия, Африка, развивающиеся страны Америки и страны с переходной экономикой. Практически все основные экспортеры сырой нефти сократили свой экспорт или сохранили его на

Таблица 1.5 Нефть и природный газ: основные производители и потребители, 2013 год (доля мирового рынка в процентах)

<i>Мировая добыча нефти</i>		<i>Мировое потребление нефти</i>	
Западная Азия	33	Азиатско-Тихоокеанский регион	33
Страны с переходной экономикой	17	Северная Америка	23
Северная Америка	16	Европа	15
Развивающиеся страны Америки	12	Развивающиеся страны Америки	10
Африка	10	Западная Азия	10
Азиатско-Тихоокеанский регион	9	Страны с переходной экономикой	5
Европа	3	Африка	4
<i>Мировая добыча природного газа</i>		<i>Мировое потребление природного газа</i>	
Северная Америка	25	Северная Америка	25
Страны с переходной экономикой	23	Азиатско-Тихоокеанский регион	19
Западная Азия	17	Страны с переходной экономикой	16
Азиатско-Тихоокеанский регион	14	Европа	14
Европа	8	Западная Азия	14
Развивающиеся страны Америки	7	Развивающиеся страны Америки	8
Африка	6	Африка	4

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных, опубликованных в British Petroleum – Statistical review of world energy 2014 (British Petroleum, 2014a) и Clarkson Research Services, *Shipping Review and Outlook*, Spring 2014 (Clarkson Research Services, 2014c).

Примечание: Под нефтью понимаются сырая нефть, сланцевая нефть, нефтяной песок и газоконденсатные жидкости. В это понятие не входит жидкое топливо из других источников, таких как биомасса и продукты переработки угля.

уровне 2012 года. Хотя Канада увеличила в 2013 году свои отгрузки сырой нефти (на 8,6%), другие экспортеры, включая развивающиеся страны Америки, Западную Азию, страны с переходной экономикой и африканские страны, сократили свои экспортные поставки.

ii) Нефтепродукты

В 2013 году общемировая производительность нефтеперерабатывающего сектора возросла на 1,4%, что примерно соответствовало приросту, отмеченному в предыдущем году, и составила 94,9 млн. баррелей в день (British Petroleum, 2014a). Ожидается дальнейший рост мощностей с учетом проектов по их расширению в Азии, в частности в Китае и Индии. Вместе с тем все чаще закрываются нефтеперерабатывающие предприятия в Европе из-за все больших

экологических ограничений в регионе ОЭСР и усиления конкуренции со стороны нефтеперерабатывающих предприятий в Азии (Danish Ship Finance, 2013).

В 2013 году отгрузки нефтепродуктов увеличились на 4,7%, что в определенной степени компенсировало сокращение перевозок сырой нефти (Clarkson Research Services, 2014c). По оценкам ЮНКТАД, мировой объем перевозок нефтепродуктов и газа возрос в 2013 году на 3,1% с 1,06 млрд. т в 2012 году до 1,09 млрд. т в 2013 году, в частности благодаря увеличению экспорта из Соединенных Штатов (на 18,5% в 2013 году) (British Petroleum, 2014a). Поскольку избыточный объем сырой нефти, произведенной в Соединенных Штатах, не мог экспортироваться, национальные предприятия осуществляли ее переработку для экспорта нефтепродуктов. В 2013 году отгрузки нефтепродуктов увеличились в Китае, странах с переходной экономикой, Европе, Сингапуре и Западной Азии, тогда как в других регионах экспорт либо сократился (в Африке, развивающихся странах Америки и Индии), либо сохранился на прежнем уровне (в Канаде).

Рост отгрузок стимулировался расширением спроса в Китае, а также в странах с ограниченными нефтеперерабатывающими мощностями, таких как Индонезия, Малайзия, Таиланд и Вьетнам. Европа и развивающиеся страны Америки также увеличили свой импорт в 2013 году, что объяснялось соответственно сокращением нефтеперерабатывающих мощностей в Европе и увеличением спроса в Бразилии. Соединенные Штаты сократили импорт нефтепродуктов в 2013 году на 1,3%, что напрямую было связано с расширением добычи сланцевой нефти (British Petroleum, 2014a).

iii) Природный газ и сжиженные газы

В 2013 году мировая добыча природного газа возросла на 1,1%, что ниже средних темпов прироста за последние десять лет (2,6%). Соединенные Штаты по-прежнему выступали крупнейшим мировым производителем, на которые приходилось 20,0% мировой добычи. В таблице 1.5 представлена общая информация о мировых потребителях и производителях природного газа. Отражая тенденции в сфере спроса и предложения, мировой объем торговли природным газом сохранился в 2013 году на прежнем уровне (-0,3%), что выглядит резким контрастом на фоне средних темпов роста в последние годы на уровне 5,2%. В 2013 году практически прекратился рост мировой торговли СПГ (0,3%), поскольку увеличение импорта в развивающихся странах Америки,

Китае и Республике Корея частично компенсировалось сокращением импорта во Франции, Испании, Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии. Крупнейшим экспортером СПГ оставался Катар, на который приходилось 32,4% мирового экспорта СПГ.

На протяжении последних трех лет во всем мире насчитывалось в среднем 839 действующих проектов (*Shipping and Finance*, 2014). Вместе с тем в 2013 году рост экспорта сдерживался ограниченными экспортными возможностями из-за отсутствия ввода в эксплуатацию значительных новых установок по сжижению газа. Кроме того, поскольку цены на уголь снизились и он стал более доступным источником топлива в Европе, спрос на газ также снизился. Объем поставок сжиженного нефтяного газа, на который приходится лишь 15,6% мировых морских перевозок газа, сохранился в 2013 году на прежнем уровне и составил 44 млн. т (Clarkson Research Services, 2014c). Крупнейшим мировым импортером сжиженного нефтяного газа по-прежнему выступала Япония, за которой следовали Республика Корея, Китай и Индия.

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

На сухие массовые грузы приходится основная часть международных морских перевозок, что отражает, в частности, быстрый рост спроса со стороны развивающихся стран с формирующейся рыночной экономикой. В 2013 году мировой объем перевозок сухих грузов увеличился по сравнению с предыдущим годом на 5,5% и достиг 6,7 млрд. тонн. Перевозки сухих массовых грузов, на которые приходилось 64,6% совокупного объема перевозок сухих грузов, возросли на 5,6% (Clarkson Research Services, 2014a). Совокупный объем перевозок пяти основных сухих массовых грузов составил примерно 2,9 млрд. т, а других сухих массовых грузов – 1,4 млрд. т (Clarkson Research Services, 2014a). Перевозки пяти основных сухих массовых грузов по-прежнему выступали двигателем роста в этом сегменте рынка, в частности их объем увеличился в 2013 году на 6,5% по сравнению с 3,5% в 2012 году.

Структура экспортеров сухих массовых грузов является довольно диверсифицированной, в частности поставщики ключевых сырьевых товаров находятся в различных регионах, и на рынке все больше ощущается присутствие менее крупных экспортеров. К основным экспортерам относятся Австралия, Арген-

тина, Бразилия, Индонезия, Канада, Соединенные Штаты и Южная Африка. На рынке появляются также новые поставщики, не ограничивающиеся одним видом товара (например, Либерия, Перу и Сьерра-Леоне). Вместе с тем структура импортеров характеризуется, как представляется, более высокой степенью концентрации, и спрос в основном исходит от развивающихся стран с формирующейся рыночной экономикой в Азиатском регионе, в частности это касается Китая и во все большей степени Индии. В таблице 1.6 представлена общая информация о мировых производителях и потребителях стали, а также импортерах и экспортерах отдельных основных сухих массовых грузов.

и) Производство и потребление стали и перевозки железной руды

В связи с дальнейшим расширением сталелитейного производства существенно возросли мировые перевозки железной руды, а именно на 7,1%, и этот сегмент перевозок оставался самым динамичным, в частности объем перевозок удвоился в 2004–2013 годах. Совокупный объем отгрузок железной руды достиг в 2013 году 1,2 млрд. т по сравнению с 1,1 млрд. т в 2012 году и 593 млн. т в 2004 году (Clarkson Research Services, 2014c). Основными экспортерами железной руды выступали Австралия и Бразилия, на которые в совокупности приходилось 75,6% мировых отгрузок железной руды (Clarkson Research Services, 2014a). Вместе с тем другие менее крупные поставщики выступают все более активными участниками рынка, что может служить хорошим предвестником для расширения морских перевозок, в частности это касается Африки. Хотя в 2013 году Южная Африка выступала основным районом отгрузки сухих массовых грузов, увеличивается доля и других африканских стран, в частности это касается экспорта железной руды из Либерии и Сьерра-Леоне и экспорта угля из Мозамбика. Расширение мощностей по добыче угля и железной руды, в том числе в Гвинее, вероятно, приведет к существенному росту отгрузок сухих массовых грузов из Африки.

Среди стран других регионов следует отметить сокращение экспорта железной руды из Индии и в целом дальнейший рост ее импортного спроса на сухие массовые грузы. Индия, являющаяся четвертым в мире производителем стали, увеличивает также закупки коксующегося угля, и эта тенденция, вероятно, сохранится в ближайшие годы в связи с планируемым расширением сталелитейных мощностей (Clarkson Research Services, 2013).

В 2013 году Китай по-прежнему выступал основным потребителем железной руды, отправляемой из Австралии и Бразилии. На Китай, осуществляющий значительные инвестиции в строительство и инфраструктуру, приходится более двух третей мировой торговли железной рудой. Вместе с тем это сопряжено с определенными рисками, поскольку мировые морские перевозки в значительной степени зависят от импортного спроса в Китае, в модели экономического роста которого в настоящее время происходит переориентация с инвестиций на потребление в качестве двигателя экономического роста. В то же время определенный рост в других регионах, в частности в Европе и Японии, выступал дополнительным фактором, стимулировавшим торговлю железной рудой.

ii) Перевозки угля

В 2013 году совокупный объем перевозок угля (энергетического и коксующегося) увеличился на 5,0% и достиг 1,18 млрд. тонн. Отгрузки энергетического угля, на которые приходилось почти 78,0% всех перевозок угля, возросли на 2,9%, что гораздо ниже по сравнению с приростом на 14,6% в 2012 году. Импорт азиатских стран, который стремительно увеличивается в последние годы, выступает основным фактором, способствующим расширению мировых перевозок угля. Импорт энергетического угля в азиатских странах характеризовался наиболее высокими темпами роста (5,3%), тогда как в Европейском союзе он сократился на 5,9%. Основными импортерами выступали Китай, Япония, Индия, Республика Корея, китайская провинция Тайвань, Германия, Соединенное Королевство и Малайзия.

В 2013 году на Австралию и Индонезию приходилось 64,5% мировых отгрузок. Индонезия оставалась крупнейшим экспортером угля, сменив Австралию в 2010 году в качестве крупнейшего поставщика угля в Азии. Совокупный объем отгрузок угля в 2013 году возрос на 10,2% (Clarkson Research Services, 2014a). Расширение производства энергии электростанциями, работающими на угле, в Индии стимули-

Таблица 1.6 Некоторые основные сухие массовые грузы и сталь: крупнейшие производители, потребители, экспортеры и импортеры, 2013 год (доля мирового рынка в процентах)

<i>Производители стали</i>		<i>Потребители стали</i>	
Китай	49	Китай	47
Япония	7	Европейский союз	10
Соединенные Штаты	5	Северная Америка	9
Индия	5	Страны с переходной экономикой	4
Российская Федерация	4	Развивающиеся страны Америки	3
Республика Корея	4	Западная Азия	3
Германия	3	Африка	2
Турция	2	Прочие	22
Бразилия	2		
Украина	2		
Прочие	17		
<i>Экспортеры железной руды</i>		<i>Импортеры железной руды</i>	
Австралия	49	Китай	67
Бразилия	27	Япония	11
Южная Африка	5	Европейский союз	9
Канада	3	Республика Корея	5
Швеция	3	Прочие	8
Прочие	13		
<i>Экспортеры угля</i>		<i>Импортеры угля</i>	
Индонезия	34	Китай	19
Австралия	32	Япония	17
Соединенные Штаты	9	Европейский союз	16
Колумбия	7	Индия	16
Российская Федерация	7	Республика Корея	11
Южная Африка	6	Китайская провинция Тайвань	5
Канада	3	Малайзия	2
Прочие	2	Таиланд	2
		Прочие	12
<i>Экспортеры зерна</i>		<i>Импортеры зерна</i>	
Соединенные Штаты	19	Азия	31
Аргентина	12	Развивающиеся страны Америки	21
Европейский союз	11	Африка	20
Австралия	10	Западная Азия	18
Украина	9	Европа	7
Канада	8	Страны с переходной экономикой	3
Прочие	31		

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных Всемирной ассоциации производителей стали, 2014 год, публикации Clarkson Research Services, *Dry Bulk Trade Outlook*, June 2014 (Clarkson Research Services 2014a) и Всемирного совета по зерну, 2014 год.

рует повышение спроса на энергетический уголь, тогда как низкие международные цены способствовали увеличению импорта в Китае. За последние десять лет возросли также отгрузки из Колумбии, Южной Африки и Соединенных Штатов под воздействием, в частности, увеличивающегося спроса в азиатских странах. Вместе с тем экспорт из Колумбии сократился в течение года на 7,3% из-за сбоя в поставках (Clarkson Research Services, 2014a). С начала экономического спада экспортные поставки угля из Южной Африки в Европу были переориентированы на азиатские страны, со стороны которых наблюдается быстрый рост спроса. В то же время увеличился экспорт паровичного угля из Соединенных Штатов в связи с сокращением спроса на внутреннем рынке в условиях расширяющегося использования сланцевого газа для производства электроэнергии.

Перевозки коксующегося угля резко возросли в 2013 году, в частности на 12,8%, что объяснялось увеличением импорта в Азии (на 19,0%) (Clarkson Research Services, 2014a). В одном лишь Китае импорт возрос на 73,4% с 34,6 млн. т в 2012 году до 60,0 млн. т в 2013 году, что во многом было связано со сбоями в поставках из Монголии, обеспечиваемых наземным транспортом. Оставаясь крупнейшим мировым экспортером коксующегося угля (55,2% мирового экспорта в 2013 году), Австралия увеличила свой экспорт на внушительные 17,3%, а отгрузки из Канады и Российской Федерации возросли соответственно на 15,4 и 19,1%. В Соединенных Штатах экспорт (энергетического и коксующегося) угля сократился на 6,9% (Clarkson Research Services, 2014a) из-за сравнительно высоких издержек производства и низких международных цен на уголь по сравнению с ценами на газ.

iii) Перевозки зерна

В 2013 году мировые перевозки зерна (включая пшеницу, кормовое зерно и соевые бобы) возросли на 3,2% до 384 млн. т (Clarkson Research Services, 2014a). Этот рост стал возможен, в частности, благодаря более благоприятным погодным условиям в Соединенных Штатах в случае пшеницы и снижению цен в случае кормового зерна (Clarkson Research Services, 2014d).

Крупнейшим мировым импортером пшеницы и кормового зерна оставалась Япония с совокупным объемом закупок 23,9 млн. т, за которой по этому показателю следовал Китай (19,8 млн. т). Расширяющийся спрос со стороны предприятий по переработке масличных культур стимулирует спрос на соевые бобы и все в большей степени определяет структуру мировых пе-

ревозок зерна. В 2013 году перевозки соевых бобов вновь увеличились, в частности на 7,0% (Clarkson Research Services, 2014a), под воздействием растущего импортного спроса в Китае. Двумя основными производителями соевых бобов являются Аргентина и Бразилия, которые, вероятно, начинают также превращаться в крупных потребителей (Clarkson Research Services, 2014d), и эта тенденция скажется на мировых перевозках зерна в связи с вероятным сокращением экспортных поставок из этих двух стран.

Соединенные Штаты, являющиеся ведущим мировым экспортером зерна (19% мирового экспорта в 2013 году), резко увеличили свои отгрузки (пшеницы и кормового зерна) в 2013/2014 году, объем которых возрос на 54,2% после значительного сокращения (на 31,4%) в предыдущем году (Clarkson Research Services, 2014a). Экспорт пшеницы сократился в Аргентине и Австралии, но увеличился в Канаде и Европейском союзе. В то же время отгрузки кормового зерна возросли в Австралии, Европейском союзе и Украине, но снизились в Аргентине и Канаде (Clarkson Research Services, 2014d).

iv) Бокситы/глинозем и фосфатная руда

В перевозках бокситов наблюдается неопределенность после введенного Индонезией в январе 2014 года запрета на экспорт. В 2013 году на экспорт бокситов из Индонезии приходилось примерно 50,0% мировой торговли бокситами и почти 70,0% китайского импорта. Хотя все большая их часть поставляется из более отдаленных регионов, таких как Африка и развивающиеся страны Америки, однако поставки из этих стран, как предполагается, не смогут полностью компенсировать сокращение экспорта из Индонезии. В связи с принятым в Индонезии законодательством, ограничивающим экспорт непереработанных минеральных руд, некоторые компании планируют строительство в этой стране предприятий по производству глинозема (United States Geological Survey, 2014).

В 2013 году мировые отгрузки фосфатной руды сократились на 6,7% в связи с расширением производства удоб рений в местах ее добычи (Clarkson Research Services, 2014a). Мировой экспорт фосфатной руды сократился с 30 млн. т в 2012 году до 28 млн. т в 2013 году. По оценкам, мировое производство фосфатов увеличилось в 2013 году, при этом ожидается дальнейшее увеличение годового объема производства прежде всего в Бразилии, Китае, Марокко, Перу и Саудовской Аравии (United States Geological Survey, 2014). Другие значительные проекты по расширению мощности планируются или уже осуществляются в Австралии,

Алжире, Казахстане, Канаде, Намибии, Российской Федерации, Того и Тунисе.

v) Другие сухие массовые грузы

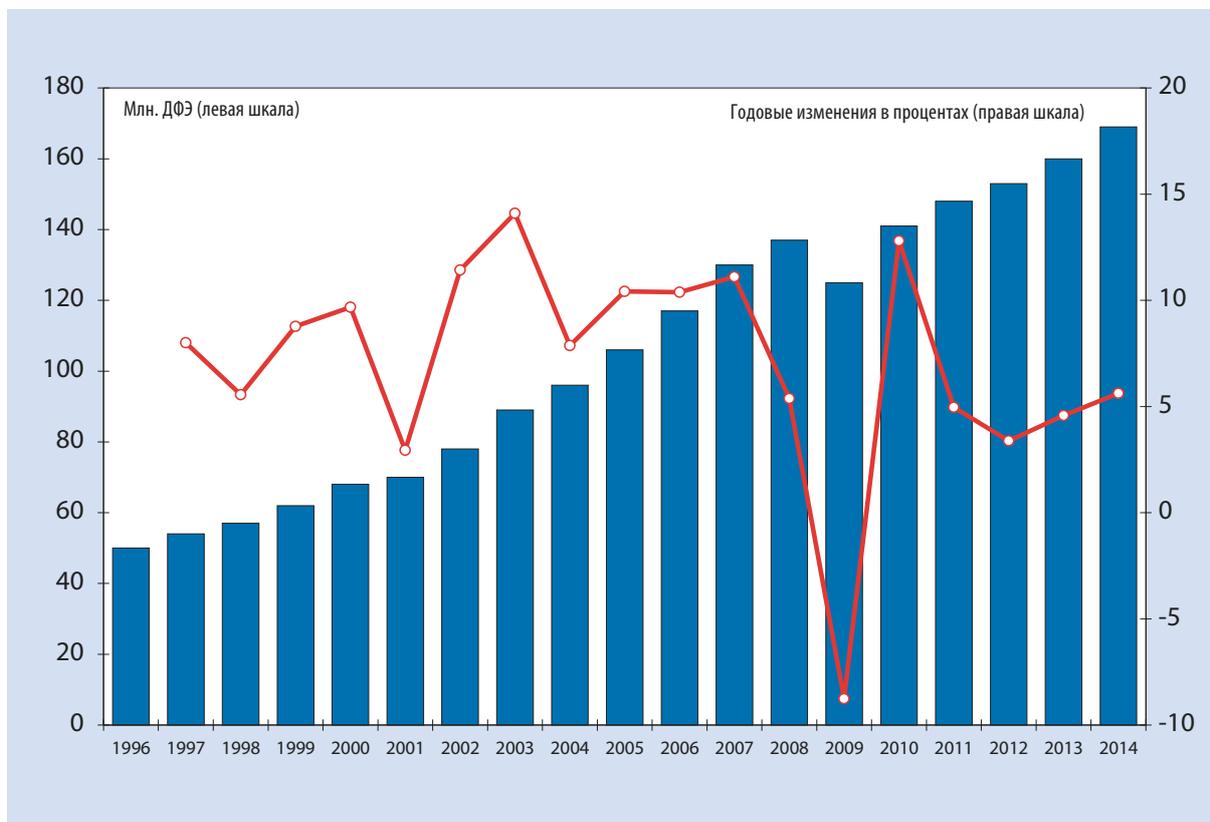
В 2013 году темпы роста перевозок других массовых грузов замедлились до 3,9% (Clarkson Research Services, 2014a), и общий объем их перевозок составил в среднем 1,4 млрд. тонн. Из этого общего объема 44,0% приходилось на металлы и минеральное сырье (например, цемент, никелевую руду, антрацит), 34,0% – на продукцию обрабатывающей промышленности (а именно лесоматериалы и металлургическую продукцию) и 21,9% – на сельскохозяйственные навалочные грузы (например, сахар) (Clarkson Research Services, 2014a). Наиболее высокие темпы роста (6,0%) были отмечены в перевозках металлов и минерального сырья, за которыми по темпам роста перевозок следовали грузы обрабатывающей промышленности (3,7%) и сельскохозяйственные навалочные грузы, объем перевозок которых сохранился на прежнем

уровне из-за сокращения отгрузок семян масличных культур и ограниченного роста перевозок сахара (Clarkson Research Services, 2014a).

vi) Прочие сухие грузы: контейнерные перевозки

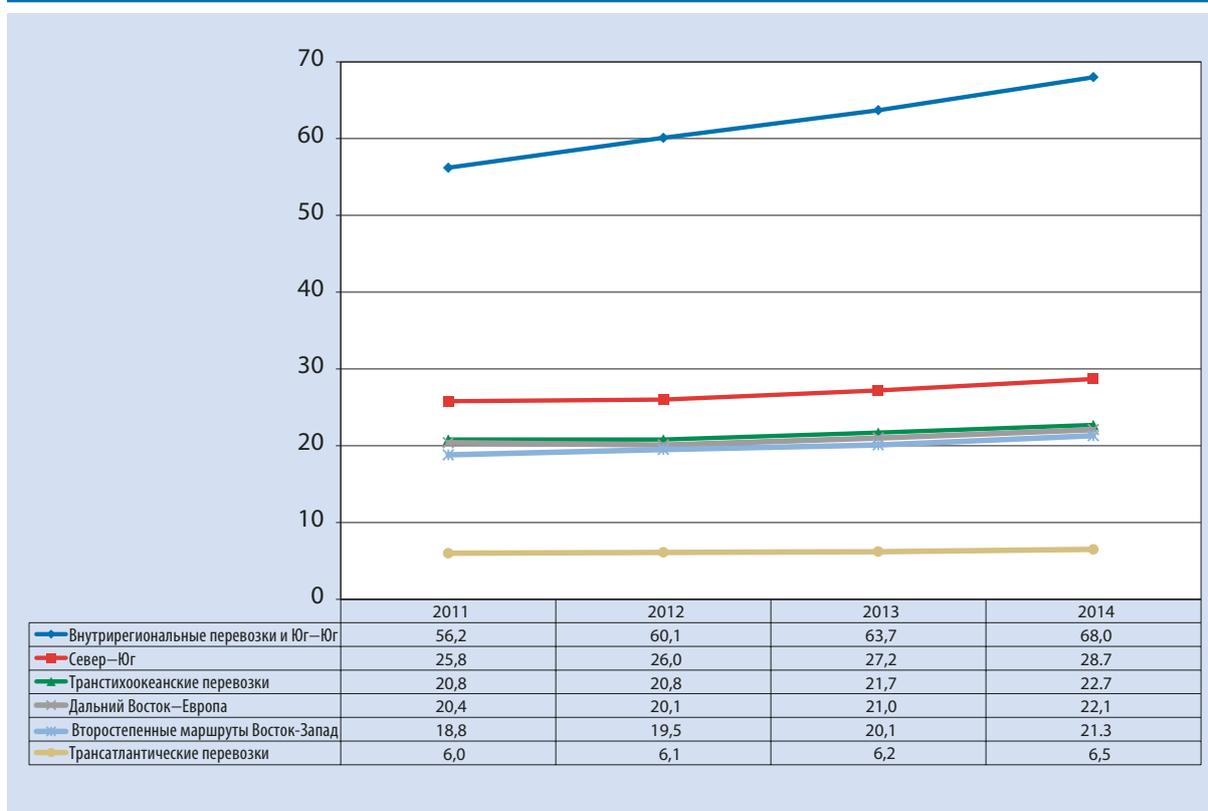
В 2013 году совокупный объем мировых контейнерных перевозок возрос на 4,6% до 160 млн. ДФЭ со 153 млн. ДФЭ в 2012 году (см. диаграмму 1,5 а)) (Clarkson Research Services, 2014b). На внутрирегиональные перевозки (прежде всего между азиатскими странами) и перевозки Юг–Юг в общей сложности приходилось 39,8% всех контейнерных перевозок в 2013 году, затем по объему грузопотока следовали перевозки Север–Юг (17,0%), транстихоокеанские маршруты (13,6%), перевозки Дальний Восток–Европа (13,1%), второстепенные маршруты Восток–Запад (12,6%) и трансатлантические перевозки (3,9%). На диаграмме 1.5 б) представлено распределение перевозок по всем этим направлениям и приведены

Диаграмма 1.5 а) Мировые контейнерные перевозки, 1996–2014 годы (млн. ДФЭ и годовые изменения в процентах)



Источник: На основе Drewry Shipping Consultants, *Container Market Annual Review and Forecast 2008/2009*, и Clarkson Research Services, *Container Intelligence Monthly*, различные выпуски.

Диаграмма 1.5 б) Распределение мировых контейнерных перевозок по отдельным направлениям, 2011–2014 годы (млн. ДФЭ)



Источник: На основе Clarkson Research Services, *Container Intelligence Monthly*, June 2014 (Clarkson Research Services, 2014b).

оценки возможного роста и дальнейших изменений в перевозках между соответствующими регионами.

Три направления перевозок, формирующих магистральный грузопоток Восток–Запад, а именно транстихоокеанские маршруты, маршруты Азия–Европа и трансатлантические маршруты, объединяют три основных экономических региона, которыми являются Азия (в частности, Китай), выступающая мировым промышленным центром, и Европа с Северной Америкой, традиционно выступающие крупными потребительскими рынками. В 2012 году на Азию, Европу и Северную Америку в совокупности приходилось почти 80,0% мирового ВВП (в постоянных ценах 2005 года) (UNCTADstat – Statistical Database, 2014). В 2013 году совокупный объем контейнерных грузов на магистральном направлении контейнерных перевозок Восток–Запад возрос на 4,3% до 48,3 млн. ДФЭ, что составляло 30,2% всех мировых контейнерных перевозок (см. таблицу 1.7 и диаграмму 1.5 с).

Динамика перевозок, связанных с Европой, отражает в определенной степени улучшение доверия среди

потребителей и деловых кругов в Европе и Соединенных Штатах. Объем перевозок импортных грузов из Азии в Европу увеличился на 3,1%, тогда как объем экспортных отгрузок в Азию возрос в меньшей степени, а именно на 1,8%. Предполагается, что именно на магистральных маршрутах Азия–Европа будет эксплуатироваться основная часть заказанных в настоящее время сверхкрупных контейнеровозов. В определенной мере ускорился рост перевозок на трансатлантических маршрутах, в частности объем контейнерных перевозок из Европы в Соединенные Штаты возрос на 5,8% и на 3,6% в обратном направлении.

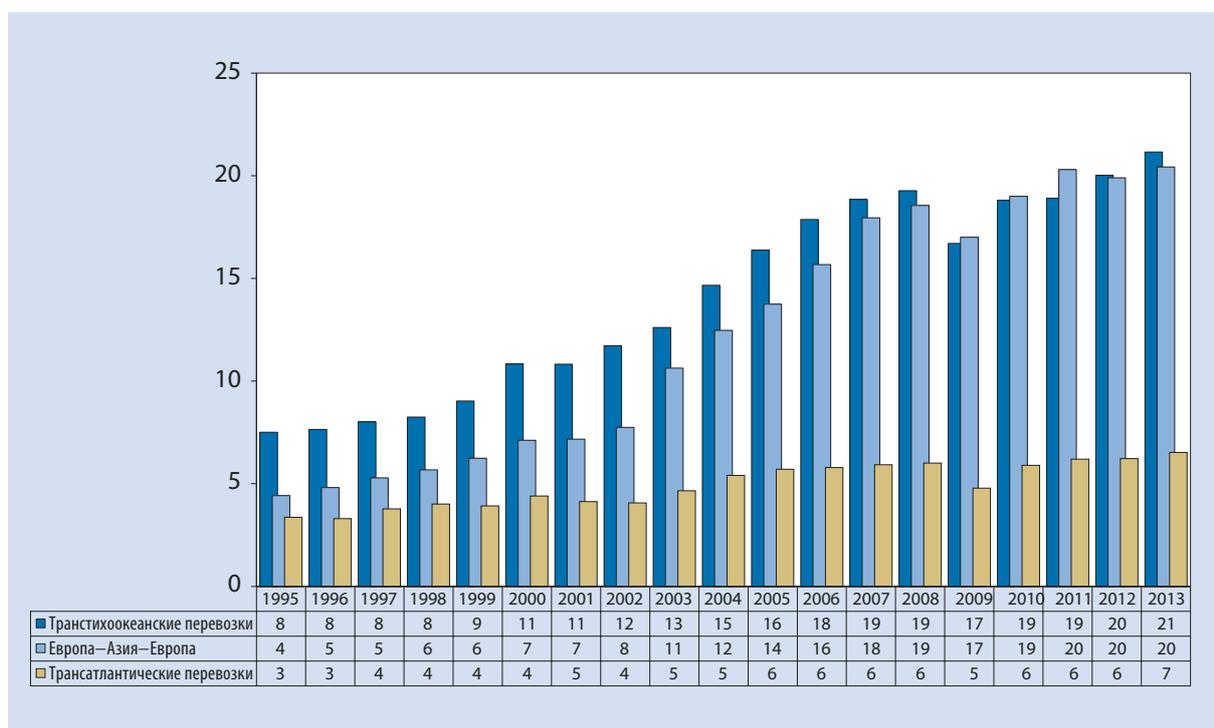
Совокупный объем внутрирегиональных перевозок и перевозок Юг–Юг увеличился на 6,0%, поскольку рост грузопотока на маршрутах Юг–Юг сдерживался ослаблением спроса на контейнерные перевозки в развивающихся странах Америки (Clarkson Research Services, 2014b). Общий объем внутрирегиональных перевозок возрос в 2013 году, по оценкам, на 6,6% и достиг примерно 45,0 млн. т (Clarkson Research Services, различные выпуски). Расширение внутрирегиональных перевозок в основном стимулировалось

Таблица 1.7 Оценка контейнерных грузопотоков на основных направлениях контейнерных перевозок Восток–Запад, 2009–2013 годы (млн. ДФЭ и годовые изменения в процентах)

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

Источник: Данные "МДС Трансмодал", опубликованные в Data Hub Trade statistics, *Lloyd's List Containerisation International*, www.containershipping.com, April, May and June 2014.

Диаграмма 1.5 с) Оценка контейнерных грузопотоков на основных направлениях контейнерных перевозок Восток–Запад, 1995–2013 годы (млн. ДФЭ)



Источник: На основе информации из базы данных "Глобал инсайт", опубликованной в *Bulletin Fal*, issue 288, number 8/2010 ("International maritime transport in Latin America and the Caribbean in 2009 and projections for 2010") (produced by the Economic Commission for Latin America and the Caribbean). Данные за 2009, 2010, 2011 и 2013 годы на основе таблицы 1.7 настоящего Обзора.

увеличением перевозок между азиатскими странами, включая Китай и Ассоциацию государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН).

В условиях наблюдающегося перераспределения грузопотоков между основными регионами вторым по темпам роста контейнерных перевозок в 2013 году

было направление Север–Юг. Быстрое расширение перевозок на этих менее крупных маршрутах, охватывающих Азию, Африку и Океанию, в определенной степени помогло компенсировать ослабление спроса на контейнерные перевозки в развивающихся странах Америки.

В целом в 2013 году контейнерные перевозки характеризовались следующими тенденциями: а) дальнейшим переводом более крупных судов с основных направлений на менее крупные и второстепенные маршруты, б) расширением практики эксплуатации судов на пониженной скорости, которая начала применяться в 2007 году в связи с быстрым повышением цен на бункерное топливо, а также в целях решения проблемы избыточного предложения провозной способности, и с) дальнейшими усилиями по формированию союзов между компаниями. В частности, создание союзов между судоходными компаниями превращается в важную стратегию, используемую судовладельцами для снижения издержек и максимально эффективного использования провозной способности более крупных судов, о чем свидетельствуют усилия по формированию таких союзов и договоренности между перевозчиками о совместном обслуживании контейнерных линий в 2013 году. Важной инициативой стало предложение о создании альянса РЗ между компаниями "Маэрск Лайн", "Медитеррениан шиппинг компани" (МСК) и КМА-КГМ. Федеральная морская комиссия одобрила предложенный альянс при условии выполнения требований об осуществлении надзора, однако Министерство коммерции Китая отклонило это предложение (*Lloyd's List*, 2014a) (см. главу 2).

Среди других важных событий следует отметить, в частности, а) принятие под эгидой ИМО нормативных положений о введении требований, касающихся проверки веса контейнеров, к июлю 2016 года, б) отсрочку введения в действие требования о проверке 100% контейнеров, отправляемых в Соединенные Штаты, в связи с отрицательными последствиями такой меры для потока контейнерных грузов, а также издержками и трудностями в практической реализации данного требования (Clarkson Research Services, 2014e), с) спор в связи с перерасходом средств и задержками в завершении работ по расширению Панамского канала, d) разработку планов Комиссией по Никарагуанскому каналу в целях строительства нового канала, связывающего Атлантический и Тихий океаны, и e) разбирательства, осуществляемые Европейской комиссией в соответствии с антitrustовским законодательством в отношении 14 судоходных

компаний, все из которых входят в число 20 крупнейших мировых перевозчиков по показателю провозной способности их флота (*Lloyd's List*, 2013).

С. Прогнозы

1. Экономический рост и товарная торговля

В целом перспективы мирового экономического роста и промышленного производства представляются позитивными, и в 2014 году ожидается увеличение мирового ВВП на 2,7%, в частности с учетом улучшения экономического положения в развитых странах. Динамичный экономический рост в азиатских странах, и прежде всего в Китае, будет и впредь, как предполагается, стимулировать мировой экономический рост, несмотря на снижение темпов роста в Китае на протяжении последних двух лет и происходящих в настоящее время структурных изменений в экономике и торговле Китая. Изменения в структуре импортного спроса Китая, по всей видимости, затронут определенных торговых партнеров и маршруты морских перевозок. В частности, это непосредственно касается таких торговых партнеров, как Австралия, Бразилия, Германия, Индонезия, китайская провинция Тайвань, Малайзия, Республика Корея, Чили и Япония, на которых приходится значительная часть импорта железной руды и меди в Китае, а также его импорта оборудования, частей и компонентов, необходимых для производства электронной и электротехнической продукции (United Nations Department of Economic and Social Affairs, 2014).

В 2014 году и в дальнейшем ожидается ускорение экономического роста в африканских странах, находящихся к югу от Сахары, в связи с расширением внутренних рынков, поскольку значительная часть населения региона начинает относиться к нижнему сегменту слоев со средними доходами и продолжают осуществляться инвестиции в инфраструктуру. Инвесторы проявляют все больший интерес к потенциалу экономического роста в Африке, в частности с учетом стремительно расширяющегося сырьевого сектора, развития инфраструктуры и увеличивающегося потребительского спроса (Economist Intelligence Unit, 2012). По прогнозам некоторых экспертов, к 2025 году годовой объем потребления в развивающихся странах возрастет до 30 трлн. долл., и на развивающиеся страны, как ожидается, будет приходиться более половины из 1 млрд. домашних хозяйств с годовым до-

ходом свыше 20 000 долл. (United Nations Development Programme, 2013). Если эти прогнозы сбудутся, то, вероятно, произойдут соответствующие изменения в структуре и динамике торговли. Тем временем продолжают увеличиваться инвестиции в портовом хозяйстве африканских стран, и их объем, по оценкам, превысит 10 млрд. долл. в ближайшие пять лет; так, в настоящее время осуществляются проекты, в частности, в Гане, Намибии, Нигерии, Кении, Объединенной Республике Танзания и Южной Африке в целях улучшения транспортного сообщения Африки с международными рынками (*IHS Maritime Fairplay*, 2014).

Улучшаются также перспективы мировой торговли товарами, темпы которой должны, как ожидается, возрасти до 4,7% в 2014 году и 5,3% в 2015 году (WTO, 2014а). К основным факторам роста относятся увеличение спроса в Европе, дальнейшее оживление экономики в Соединенных Штатах и расширение торговли между азиатскими странами. Степень региональной интеграции по-прежнему будет неоднородной, и ожидается существенное повышение роли некоторых стран Восточной Азии, таких как Лаосская Народно-Демократическая Республика, Монголия и Мьянма, во внутрирегиональной торговле, в частности в торговле промежуточной продукцией. Усиливается тенденция к расширению горизонтальной торговли (т.е. торговли аналогичными товарами), включая промежуточную продукцию и готовые изделия, что, вероятно, будет стимулировать торговлю Юг–Юг и влиять на формирование спроса на морские перевозки.

2. Международные морские перевозки

Прогнозируемый рост ВВП и товарной торговли свидетельствуют о возможном оживлении роста морских перевозок, хотя он, тем не менее, по-прежнему представляется неустойчивым. В феврале 2014 года средний уровень уверенности опрошенных операторов на рынке морских перевозок составлял 6,5 по шкале от 1 до 10 по сравнению с 6,1 в ноябре 2013 года. Это является самым высоким уровнем с начала проведения обследования в мае 2008 года.

По прогнозам, в 2014 году объем мировых морских перевозок возрастет на 4,2% благодаря существенному увеличению перевозок пяти основных массовых грузов, в особенности железной руды и угля, а также оживлению роста контейнерных перевозок и перевозок СПГ. Продолжающийся процесс урбанизации в Китае и низкие международные цены на железную руду подкрепляют прогнозы дальнейшего роста перевозок основных сухих массовых грузов.

При этом отмечается также, что период быстрого роста торговли сырьевыми товарами, наблюдавшегося в 2003–2008 годах, завершился и вряд ли скоро повторится (*The Maritime Executive*, 2014).

Перспективы мировой экономики, торговли и морских перевозок, как представляется, улучшаются, хотя по-прежнему сохраняется ряд факторов риска, главным образом понижающих. К ним относится, в частности, хрупкое оживление экономики в развитых странах, факторы, сдерживающие рост в крупных странах с формирующейся рыночной экономикой, и геополитическая напряженность, которая может усилиться. Эти риски могут сбить мировую экономику с пути позитивного роста. Вместе с тем к факторам улучшения конъюнктуры относятся ускорение экономического оживления в развитых странах, обязательства, взятые на себя членами Группы 20 на их встрече на высшем уровне в феврале 2014 года относительно принятия мер по стимулированию мирового экономического роста, потенциальные выгоды от новых торговых соглашений и инициатив, углубление торговых и инвестиционных связей по линии Юг–Юг, расширение горизонтальной торговли, рост потребительского спроса, в особенности в Западной Азии и Африке, а также увеличение экспорта минеральной продукции и сырьевых ресурсов.

а) Сырая нефть и нефтепродукты

В перевозках нефтеналивных грузов ожидается вялый рост на уровне 2,1%, в частности, по прогнозам, отгрузки сырой нефти и нефтепродуктов увеличатся соответственно на 1,2 и 3,6% (Clarkson Research Services, 2014с). Основным фактором, определяющим динамику перевозок сырой нефти, остается "сланцевая революция" в Соединенных Штатах, которая привела к резкому сокращению импорта страны и создает возможности для превращения Соединенных Штатов в мирового экспортера сырой нефти. Среди других регионов следует отметить, что в Северной Африке экспорт, как ожидается, будет сдерживаться такими факторами, как гражданские волнения, старение месторождений и относительно слабая инфраструктура. Страны Западной Азии и Западной Африки, как предполагается, будут продолжать переориентировать свой экспорт с Северной Америки на Азию, в частности на Китай, поскольку им нужны новые экспортные рынки, а Китай продолжает диверсифицировать свои источники поставок. Эти прогнозы основываются на предпосылке о сдвигах в структуре роста энергетических потребностей в результате их перераспределения между развитыми и развивающимися странами,

вследствие чего фактически весь ожидаемый прирост энергетических потребностей будет приходиться на регионы развивающихся стран, в частности Китай и во все большей степени Индию (British Petroleum, 2014b).

В результате формируются новые направления перевозок нефтепродуктов и сырой нефти под влиянием изменений, касающихся производства и объема и структуры спроса, а также местонахождения мировых нефтеперерабатывающих мощностей. Эти новые тенденции свидетельствуют о том, что источники поставок нефти будут приближаться к рынкам и вектор дополнительной добычи будет направлен на запад к Северной Америке, а перерабатывающие мощности будут перемещаться в Азию (UNCTAD, 2013). Новые направления торговли приведут к появлению новых дальних маршрутов перевозок, что будет способствовать увеличению грузооборота в секторе нефтяных танкеров. Если в Соединенных Штатах будет отменен введенный в 1975 году запрет на экспорт сырой нефти, то в ближайшие два года можно ожидать экспорта сырой нефти из этой страны (Lloyd's List, 2014b).

Вместе с тем геополитическая напряженность по-прежнему выступает фактором, ограничивающим перспективы роста перевозок наливных грузов. Роль Исламской Республики Иран остается неопределенной, несмотря на временное соглашение, достигнутое в 2013 году в целях ослабления действующих в отношении нее международных санкций в секторе наливных грузов. Кроме того, важнейшим фактором риска остается эскалация напряженности в основных районах производства и экспорта, включая Западную Азию, Северную Африку и отдельные регионы Африки к югу от Сахары.

Ожидается дальнейший рост спроса на нефтепродукты с учетом увеличивающихся потребностей в развивающихся странах Азии и Америки, в частности в связи с выходом этих стран на путь индустриализации и сохраняющейся нехватки существующих нефтеперерабатывающих мощностей (UNCTAD, 2013). Как предполагается, ускорится рост перевозок нефтепродуктов на дальних маршрутах из Западной Азии и Индии в страны Дальнего Востока (UNCTAD, 2013). Согласно оценкам, в Китае импорт сырой нефти увеличится в 2014 году на 10,0%, тогда как национальное производство возрастет всего на 1,0% (Clarkson Research Services, 2014f). В Японии импорт, по прогнозам, увеличится в 2014 году с учетом закрытия ряда нефтеперерабатывающих предприятий, что в свою очередь, по всей видимости, отрицательно скажется на динамике импорта сырой нефти.

b) Перевозки сжиженного природного газа

Как ожидается, в 2014 году мировые перевозки СПГ возрастут на 5,0%, чему будет способствовать увеличение производственных мощностей в Азиатско-Тихоокеанском регионе и, возможно, в Соединенных Штатах. Должна начаться эксплуатация новых месторождений в Каспийском регионе. Дальнейшему росту будет способствовать расширение производства в Западной Азии и Африке (например, в Израиле, Мозамбике и Объединенной Республике Танзания) и в более долгосрочной перспективе в Китае, развивающихся странах Америки, Северной Африке и некоторых европейских странах. Соединенные Штаты превращаются в, возможно, ведущего мирового экспортера СПГ в связи с созданием в этой стране мощностей по производству СПГ с совокупным объемом производства более 200 млн. т в год (что в два с половиной раза превышает соответствующие мощности Катара) (Shipping and Finance, 2014). В Австралии и Индонезии также планируется или уже реализуются проекты по производству и экспорту СПГ, тогда как в Малайзии и Сингапуре осуществляется строительство двухцелевых терминалов для импорта и экспорта СПГ (Shipping and Finance, 2014). Российская Федерация осуществляет значительные инвестиции в сектор СПГ, производство которого достигнет 40 млн. т в год к 2020 году (Shipping and Finance, 2014). Что касается импорта, то экологические соображения и необходимость сокращения выбросов углерода выступают дополнительными факторами, делающими газ привлекательным источником топлива для производства электроэнергии и все в большей степени в качестве транспортного топлива. Как ожидается, потребности развивающихся стран Азии, таких как Китай и Индия, будут стимулировать рост спроса на перевозки СПГ, что в сочетании с дальнейшей диверсификацией источников поставок будет способствовать увеличению грузооборота. В настоящее время в Азии, в особенности в Китае и Индии, планируются или уже сооружаются многочисленные мощности для импорта СПГ.

В целом перспективы перевозок СПГ представляются позитивными в условиях ожидаемого увеличения мирового потребления с учетом а) быстрого роста производства и экспорта в Соединенных Штатах, б) открытия новых газовых месторождений во всем мире (например, на Кипре, в Израиле, Мозамбике и Объединенной Республике Танзания), в) предполагаемого роста импорта СПГ в азиатских странах, в частности в связи со стратегической ориентацией Китая

на поощрение использования газа, d) сокращения использования атомных электростанций и e) привлекательности газа в качестве более экологически приемлемой альтернативы другим видам ископаемого топлива. Вместе с тем перспективы торговли СПГ сопряжены с геополитическими рисками, которые могут оказывать влияние на структуру и направления торговли. Примером в этом отношении может служить напряженность между Российской Федерацией и Украиной и потенциальные последствия эскалации этого конфликта для импортеров газа в Европе. В Европейском союзе на импорт природного газа из Российской Федерации приходится 34%, причем значительная часть его поступает по трубопроводам через Украину (*Lloyd's List*, 2014b). Сбои в поставках газа могут привести к увеличению импорта СПГ в Европу морским транспортом вместо трубопроводов. Это может вызвать также сокращение отгрузок из Европы, поскольку такие страны, как Испания, Бельгия и Франция, будут в меньшей степени заинтересованы в перегрузке импортного СПГ для его отправки на другие рынки с более высокими ценами в Азии или развивающихся странах Америки. Хотя время покажет, насколько эти тенденции реализуются, экспорт СПГ из Соединенных Штатов может стать альтернативным источником поставок СПГ, перевозимого судами. В свою очередь это отразится на спросе суда для перевозки газа и на направлениях и объемах перевозок СПГ.

с) Перевозки сухих массовых грузов

Согласно прогнозам, в 2014 году перевозки сухих массовых грузов возрастут на 4,5% прежде всего благодаря ожидаемому существенному росту перевозок железной руды под влиянием дальнейшего быстрого развития инфраструктуры в Китае, оживления экономической активности в Соединенных Штатах и благоприятной денежно-кредитной политике в Японии. Торговля, связанная с развитием инфраструктуры, способствует расширению перевозок сухих массовых грузов, и эта тенденция, вероятно, сохранится и в дальнейшем. В 2013 году на торговлю, связанную с такими инвестициями, приходилось 45,0% всей торговли товарами, а к 2020 году ее объем, согласно прогнозам, удвоится в связи с увеличением инвестиций в производственные мощности (*Shipping and Finance*, 2013a). Как ожидается, импорт, связанный с развитием инфраструктуры, будет увеличиваться наиболее быстрыми темпами в таких странах с формирующейся рыночной экономикой, как Вьетнам, Малайзия и Индонезия, а также в Индии, Бангладеш, Египте и Турции (HSBC Bank, 2013).

Что касается Китая, то, хотя на протяжении последних десяти лет на него приходилась значительная часть инвестиций в инфраструктуру, в этой стране по-прежнему остаются возможности для увеличения импорта, связанного с развитием инфраструктуры, с учетом ее возрастающих энергетических потребностей и потребностей ее общественного транспорта (*Shipping and Finance*, 2013b). Это приведет к некоторым существенным последствиям для структуры морских перевозок, в частности железной руды, угля, минерального сырья и металлов.

Вместе с тем основным фактором роста остается производство железной руды в Австралии, на которую, как ожидается, будет приходиться львиная доля прироста мировой торговли железной рудой в 2014 году. Планируемое расширение добычи тремя основными компаниями по производству железной руды в Австралии, а также некоторыми менее крупными горнодобывающими предприятиями будет, как предполагается, способствовать дальнейшему ускорению роста австралийского экспорта.

Перевозки угля увеличатся в 2014 году, по прогнозам, на 4,8% в результате, в частности, увеличения производства электроэнергии на угольных электростанциях в Азии (*Clarkson Research Services*, 2014a). Мировой рынок угля, по всей видимости, по-прежнему будет определяться динамикой производства угля в Китае, поскольку рудники становятся более безопасными, а развитие железнодорожной сети облегчает доставку угля из внутренних районов страны в прибрежные промышленные регионы. Эти тенденции отразятся на импорте угля в Китай и могут вновь превратить его нетто-экспортера. Природоохранные меры, в частности в Европе, также выступают важнейшим фактором, который может влиять на объемы мировых перевозок угля. Что касается поставщиков, то в 2014 году ожидается увеличение экспорта паровичного угля в Австралии и Колумбии, тогда как введенные в Индонезии ограничения на производство угля выступают фактором, сдерживающим рост экспорта энергетического угля из этой страны.

Некоторые эксперты указывают на то, что происходящие в мире процессы демографического роста и урбанизации окажут благоприятное воздействие на сектор перевозок сухих массовых грузов, поскольку, как ожидается, в масштабах мировой экономики ежегодный объем дополнительных расходов городских потребителей составит к 2025 году порядка 20 трлн. долл., что в свою очередь приведет к резкому увеличению торговли сырьевыми товарами (UNCTAD, 2013).

В условиях, когда число потребителей должно увеличиться еще на 1 млрд. человек, происходящие процессы урбанизации и развития инфраструктуры в развивающихся странах обуславливают увеличение спроса на ресурсы и сырье и тем самым на перевозки сухих массовых грузов (UNCTAD, 2013). Только в портовом секторе объем потребностей в развитии инфраструктуры, по оценкам, превышает более чем в два с половиной раза существующий уровень портовой инфраструктуры. Вместе с тем вызывает обеспокоенность сильная зависимость от импортного спроса Китая и, хотя и в меньшей степени, Индии, а также высокая степень концентрации в перевозках железной руды и угля. Существует возможность того, что эти крупные рынки и товарные секторы, в частности в Китае, претерпят изменения в связи со сдвигами в структуре экономического роста, необходимостью обеспечения более сбалансированного и устойчивого роста и усилением природоохранных требований.

d) Контейнерные перевозки

В 2014 году мировые контейнерные перевозки увеличатся, по прогнозам, на 5,6% благодаря, в частности, улучшению перспектив в перевозках на магистральных маршрутах Восток–Запад (Clarkson Research Services, 2014b). Вместе с тем основным фактором роста мировых контейнерных перевозок остаются перевозки на неосновных маршрутах, на которых темпы роста перевозок, как ожидается, возрастут в 2014 году на 6,0%. Согласно прогнозам, внутрирегиональные перевозки увеличатся в 2014 году на 7,7% до более 50,0 млн. ДФЭ, прежде всего благодаря расширению перевозок между азиатскими странами (Clarkson Research Services, 2014b). Хотя Китай выступает основным локомотивом, стимулирующим расширение торговли между азиатскими странами, дальнейшие перспективы указывают также на возможную важную роль и других стран, а именно членов АСЕАН. Ожидается, что экономическое сотрудничество внутри АСЕАН будет способствовать расширению тор-

говли в целом и торговли между азиатскими странами, в частности. С 2002 года Китай выступает одним из трех крупнейших торговых партнеров АСЕАН, и их взаимная торговля достигла 400 млрд. долл. в 2012 году и, как ожидается, увеличится до 500 млрд. долл. в 2015 году (*China Daily*, 2013), что почти в 10 раз больше по сравнению с 2002 годом.

Перевозки Север–Юг увеличатся в 2014 году, по прогнозам, на 5,5% под влиянием позитивных тенденций, связанных с расширением торговли в Азии, Океании и Африке. Среди африканских стран примером существования потенциала для долгосрочного роста может служить Нигерия, где, как ожидается, к 2040 году годовой объем контейнерных грузов, проходящих через национальные порты, достигнет 10 млн. ДФЭ по сравнению с 1,4 млн. ДФЭ в настоящее время (*Business Day*, 2014). Эти оценки основываются на прогнозе демографического роста в Нигерии, численность населения которой возрастет, по оценкам, со 170 млн. до 289 млн. человек, в результате чего страна по этому показателю займет место после Индии, Китая, Соединенных Штатов и Пакистана (*Business Day*, 2014).

Что касается сдерживающих факторов, то некоторые тенденции могут ограничивать рост контейнерных перевозок. К ним относятся стоимость топлива; увеличение размеров строящихся судов и связанные с этим последствия для менее крупных участников торговли, которые не могут воспользоваться такой же экономией, обусловленной эффектом масштаба; задержки в завершении работ по расширению Панамского канала; изменения в нормативно-правовых положениях и правила и требования в сфере конкуренции; увеличение провозной способности с ненадлежащими спецификациями; и обусловленные этим последствия в результате перевода более крупных судов с основных маршрутов на менее крупные второстепенные направления перевозок. В свою очередь это может усиливать давление на ставки тарифов и доходы и отрицательно сказываться на рентабельности.

СПРАВОЧНАЯ ЛИТЕРАТУРА

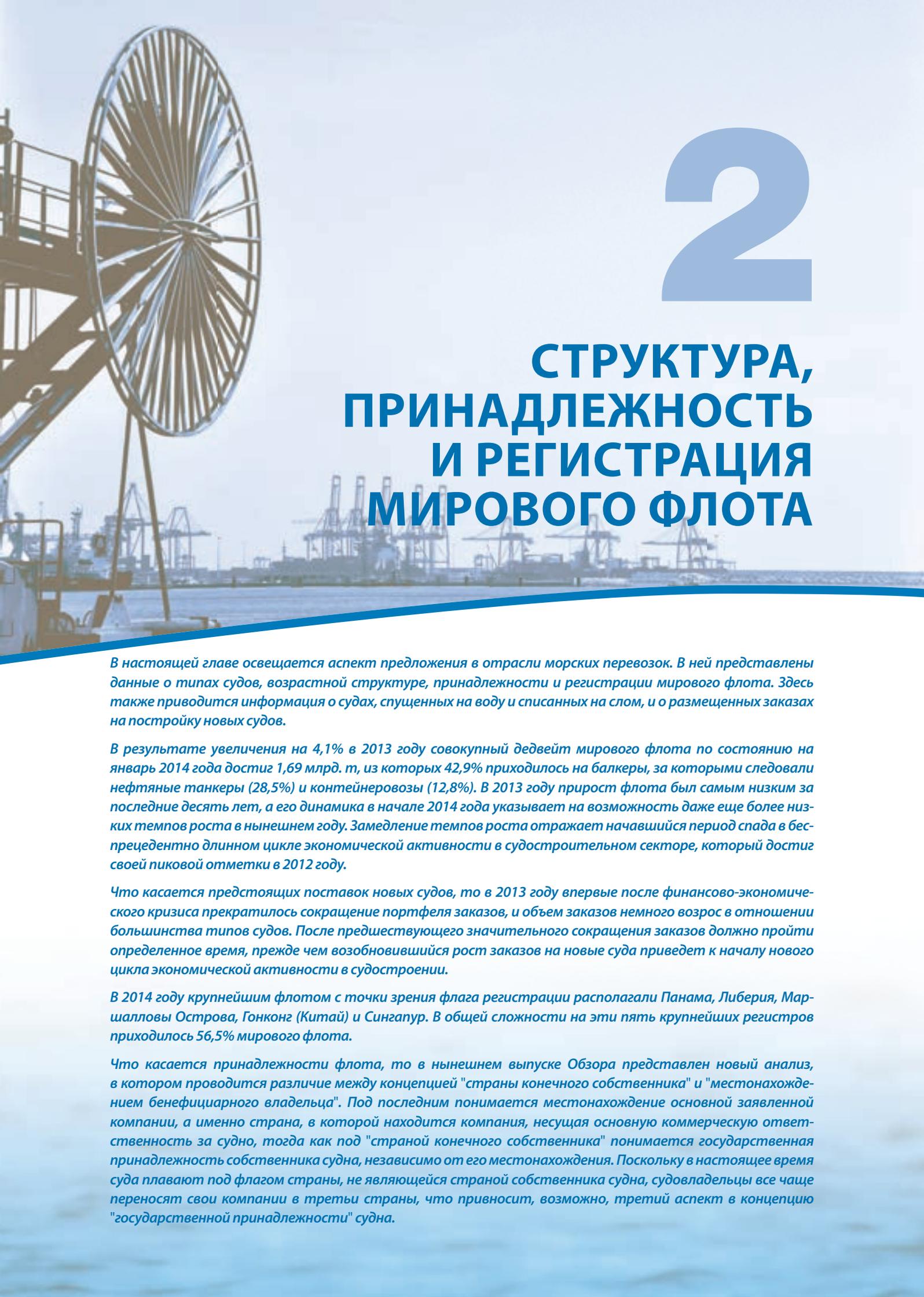
- Bosamia D (2013a). Chinese grain imports on the rise. Clarkson Research Services. 24 October.
- Bosamia D (2013b). Iron ore drivers providing support. Clarkson Research Services. 13 December.
- Bosamia D (2013c). Changing share of coal exporters to Asia. Clarkson Research Services. 21 August.
- British Petroleum (2013). Statistical review of world energy 2013. Имеется на веб-сайте http://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/statistical-review/statistical_review_of_world_energy_2013.pdf (по состоянию на 22 сентября 2014 года).
- British Petroleum (2014a). Statistical review of world energy 2014. June. Имеется на веб-сайте [bp.com/statisticalreview](http://www.bp.com/statisticalreview) (по состоянию на 22 сентября 2014 года).
- British Petroleum (2014b). BP energy outlook 2035. January. Имеется на веб-сайте http://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/Energy-economics/Energy-Outlook/Energy_Outlook_2035_booklet.pdf (по состоянию на 22 сентября 2014 года).
- Business Day* (2014). Nigerian seaports to grow container traffic to 10m TEUs in 2040. 5 March.
- China Daily* (2013). China playing a rising role in ASEAN business. 11 October.
- Clarkson Research Services (2013). *Dry Bulk Trade Outlook*. July.
- Clarkson Research Services (2014a). *Dry Bulk Trade Outlook*. June.
- Clarkson Research Services (2014b). *Container Intelligence Monthly*. June.
- Clarkson Research Services (2014c). *Shipping Review and Outlook*. Spring.
- Clarkson Research Services (2014d). *Dry Bulk Trade Outlook*. April.
- Clarkson Research Services (2014e). *Container Intelligence Monthly*. May.
- Clarkson Research Services (2014f). *China Intelligence Monthly*. Различные выпуски.
- Danish Ship Finance (2013). Shipping market review. April. Имеется на веб-сайте <http://www.shipfinance.dk/en/SHIPPING-RESEARCH/~media/Shipping-Market-Review/Shipping-Market-Review-April-2013.aspx> (по состоянию на 22 сентября 2014 года).
- Economist Intelligence Unit (2012). Into Africa: emerging opportunities for business. *The Economist*. Special report. Имеется на веб-сайте http://www.eiu.com/Handlers/WhitepaperHandler.aspx?fi=Into_Africa_report_June_2012.pdf&mode=wp&campaignid=IntoAfrica2012 (по состоянию на 22 сентября 2014 года).
- HSBC Bank (2013). HSBC global connections – Global overview. October.
- IHS Maritime Fairplay* (2014). Unlocking Africa's potential. 13 February.
- Lloyd's List* (2012). Get ready for a new world oil map. 12 October.
- Lloyd's List* (2013). Shipping lines facing antitrust proceedings revealed. 26 December.
- Lloyd's List* (2014a). China's Ministry of Commerce kills P3. 17 June.
- Lloyd's List* (2014b). US crude exports on tankers – your questions answered. 30 April.
- OECD (2014). Main economic indicators, industry and services. Имеется на веб-сайте http://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=MEI_REAL (по состоянию на 23 сентября 2014 года).
- Shipping and Finance* (2013a). Boom in commodities trade by 2025, due to one billion people entering consuming class. May.
- Shipping and Finance* (2013b). World merchandise trade to growth 8% annually until 2030. October.
- Shipping and Finance* (2014). Natural gas demand to overtake crude oil's earlier than 2050. May.
- The Maritime Executive* (2014). Shipping confidence hits the highest level since 2008. 28 March.
- UNCTAD (2013). ЮНКТАД (2013 год). *Обзор морского транспорта, 2013 год*. Издание Организации Объединенных Наций. В продаже под № R.13.II.D.9. Нью-Йорк и Женева.
- UNCTADstat – Statistical Database (2014). Имеется на веб-сайте http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx?sCS_ChosenLang=fr (по состоянию на 23 сентября 2014 года).
- United Nations Department of Economic and Social Affairs (2014). Департамент Организации Объединенных Наций по экономическим и социальным вопросам (2014 год). *Мировое экономическое положение и перспективы в 2014 году*. Издание Организации Объединенных Наций. В продаже под № R.14.II.C.2. Нью-Йорк.

United Nations Development Programme (2013). Программа развития Организации Объединенных Наций (2013 год). *Доклад о человеческом развитии, 2013 год. Возвышение Юга: человеческий прогресс в многообразном мире*. Нью-Йорк. Имеется на веб-сайте http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr_2013_ru.pdf (по состоянию на 22 сентября 2014 года).

United States Geological Survey (2014). *Mineral Commodity Summaries*. Имеется на веб-сайте <http://minerals.usgs.gov/minerals/pubs/mcs/2014/mcs2014.pdf> (по состоянию на 23 сентября 2014 года).

WTO (2014a). World trade 2013, prospects for 2014. Press release No. 721. Geneva. 14 April.

WTO (2014b). Regional trade agreements gateway. Имеется на веб-сайте http://www.wto.org/english/tratop_e/region_e/region_e.htm (по состоянию на 19 сентября 2014 года).



2

СТРУКТУРА, ПРИНАДЛЕЖНОСТЬ И РЕГИСТРАЦИЯ МИРОВОГО ФЛОТА

В настоящей главе освещается аспект предложения в отрасли морских перевозок. 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.

В результате увеличения на 4,1% в 2013 году совокупный дедвейт мирового флота по состоянию на январь 2014 года достиг 1,69 млрд. т, из которых 42,9% приходилось на балкеры, за которыми следовали нефтяные танкеры (28,5%) и контейнеровозы (12,8%). В 2013 году прирост флота был самым низким за последние десять лет, а его динамика в начале 2014 года указывает на возможность даже еще более низких темпов роста в нынешнем году. Замедление темпов роста отражает начавшийся период спада в беспрецедентно длинном цикле экономической активности в судостроительном секторе, который достиг своей пиковой отметки в 2012 году.

Что касается предстоящих поставок новых судов, то в 2013 году впервые после финансово-экономического кризиса прекратилось сокращение портфеля заказов, и объем заказов немного возрос в отношении большинства типов судов. После предшествующего значительного сокращения заказов должно пройти определенное время, прежде чем возобновившийся рост заказов на новые суда приведет к началу нового цикла экономической активности в судостроении.

В 2014 году крупнейшим флотом с точки зрения флага регистрации располагали Панама, Либерия, Маршалловы Острова, Гонконг (Китай) и Сингапур. В общей сложности на эти пять крупнейших регистров приходилось 56,5% мирового флота.

Что касается принадлежности флота, то в нынешнем выпуске Обзора представлен новый анализ, в котором проводится различие между концепцией "страны конечного собственника" и "местонахождением бенефициарного владельца". Под последним понимается местонахождение основной заявленной компании, а именно страна, в которой находится компания, несущая основную коммерческую ответственность за судно, тогда как под "страной конечного собственника" понимается государственная принадлежность собственника судна, независимо от его местонахождения. Поскольку в настоящее время суда плавают под флагом страны, не являющейся страной собственника судна, судовладельцы все чаще переносят свои компании в третьи страны, что привносит, возможно, третий аспект в концепцию "государственной принадлежности" судна.

А. СТРУКТУРА МИРОВОГО ФЛОТА

1. Рост мирового флота и основные типы судов

По состоянию на 1 января 2014 года совокупный дедвейт мирового флота увеличился за 12 месяцев на 65,9 млн. т, или 4,1%, по сравнению с 1 января 2013 года¹. Этот годовой прирост является самым низким за последние десять лет (см. диаграмму 2.1), хотя он выше показателей, отмеченных до настоящего времени в 2014 году. Чистый прирост совокупного дедвейта флота в 2013 году на 65,9 млн. т представляет собой разницу между общим дедвейтом спущенных на воду новых судов (112,8 млн. т) и совокупным дедвейтом судов, списанных на слом, потерянных или выведенных из эксплуатации по другим причинам (46,9 млн. тонн).

Как было отмечено в прошлогоднем выпуске *Обзора*, 2012 год ознаменовал завершение самого продолжительного цикла в истории судостроения, о чем свидетельствует дальнейшее сокращение поставок новых судов в 2013 году (см. диаграмму 2.4). В абсолютном

выражении общий тоннаж судов, спущенных на воду в 2013 году, был самым низким за последние пять лет.

В 2013 году наиболее значительный прирост был отмечен в секторе балкеров (+5,8%), за которыми по этому показателю следовали контейнеровозы (+4,7%), прочие типы судов (+4,0%) и нефтяные танкеры (+1,9%). Флот судов для генеральных грузов сохранился на прежнем уровне (–0,0%). Среди прочих типов судов наиболее высокие темпы прироста были характерны для судов снабжения морских платформ (+5,1%) и судов для сжиженных газов (+4,7%) (см. таблицу 2.1).

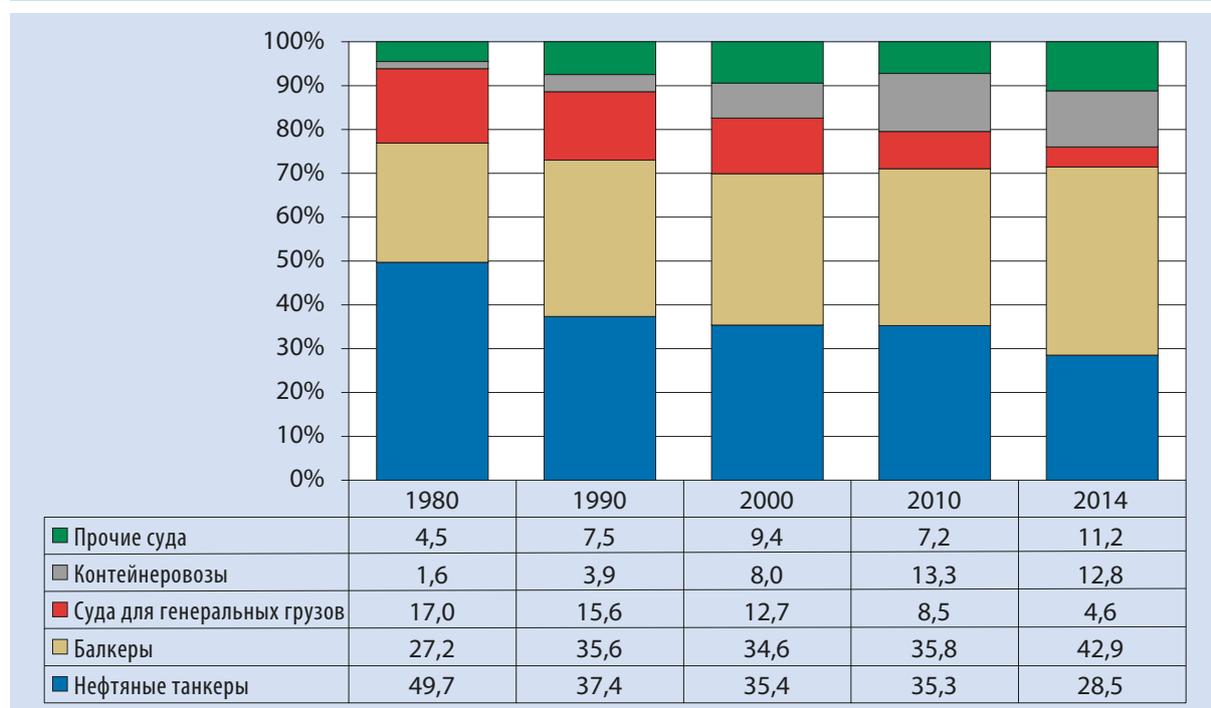
В январе 2014 года совокупный дедвейт мирового флота достиг 1,69 млрд. т (см. таблицу 2.1), из которых 42,9% приходилось на балкеры, за которыми следовали нефтяные танкеры (28,5%) и контейнеровозы (12,8%). С 1980 года доля балкерного флота увеличилась на 58%, тогда как удельный вес нефтяных танкеров снизился на 43%. Вместе с тем в связи с тем, что все большая часть грузов, не относящихся к массовым грузам, перевозится в контейнерах, удельный вес контейнерного флота возрос с 1980 года на 677%, тогда как доля судов для генеральных грузов сократилась на 73% (см. диаграмму 2.2).

Диаграмма 2.1 Среднегодовые темпы роста мирового флота, 2000–2013 годы (дедвейт, в процентах)



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

Диаграмма 2.2 Структура мирового флота по основным типам судов, 1980–2014 годы
(данные по состоянию на начало года, доля в процентах от совокупного дедвейта)



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных, представленных компанией "Кларксон ресерч сервисез", и материалов предыдущих выпусков *Обзора морского транспорта*.

Примечание: Все самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более, исключая суда внутреннего водного транспорта, рыболовные суда, военные суда, яхты и оффшорные стационарные и мобильные платформы и баржи (кроме плавучих установок для добычи, хранения и отгрузки нефти и буровых судов).

Таблица 2.1 Структура мирового флота по основным типам судов, 2013–2014 годы (данные по состоянию на начало года, тыс. т дедвейта; доля в процентах выделена курсивом)

Основные типы	2013 год	2014 год	Изменение в процентах 2014/2013 годы
Нефтяные танкеры	472 890 <i>29,1%</i>	482 017 <i>28,5%</i>	1,9%
Балкеры	686 635 <i>42,2%</i>	726 319 <i>42,9%</i>	5,8%
Суда для генеральных грузов	77 589 <i>4,8%</i>	77 552 <i>4,6%</i>	0,0%
Контейнеровозы	206 547 <i>12,7%</i>	216 345 <i>12,8%</i>	4,7%
Прочие типы судов:	182 092 <i>11,2%</i>	189 395 <i>11,2%</i>	4,0%
Суда для сжиженных газов	44 346 <i>2,7%</i>	46 427 <i>2,7%</i>	4,7%
Танкеры для химических продуктов	41 359 <i>2,5%</i>	42 009 <i>2,5%</i>	1,6%
Суда снабжения морских платформ	68 413 <i>4,2%</i>	71 924 <i>4,3%</i>	5,1%
Паромы и пассажирские суда	5 353 <i>0,3%</i>	5 601 <i>0,3%</i>	4,6%
Другие суда/н.д.	22 621 <i>1,4%</i>	23 434 <i>1,4%</i>	3,6%
Итого, мировой флот	1 625 750 <i>100,0%</i>	1 691 628 <i>100,0%</i>	4,1%

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных, представленных компанией "Кларксон ресерч сервисез".

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

В рамках контейнерного флота продолжала наблюдаться тенденция к увеличению доли судов, не оснащенных собственными подъемными устройствами. Все меньше судов, спускаемых на воду, оснащается подъемными устройствами для перегрузки контейнеров, что заставляет порты устанавливать причальные краны для погрузки и разгрузки контейнеров. В 2013 году доля судов, оснащенных собственными подъемными устройствами, составила всего 3,8% в совокупной провозной способности новых контейнеровозов, спущенных на воду (см. диаграмму 2.3). Это имеет важное значение, в особенности для менее крупных портов в развивающихся странах, в которых перегрузка их внешнеторговых грузов во многих случаях по-прежнему зависит от судов, оснащенных собственными подъемными устройствами. В более долгосрочной перспективе всем контейнерным морским портам придется инвестировать средства в собственные причальные контейнерные краны для обработки все более крупных судов, не оснащенных подъемными устройствами.

Размеры контейнеровозов также продолжают увеличиваться. В 2013 и 2014 годах были спущены на воду рекордные по вместимости суда. В начале 2013 года компания КМА-КГМ приступила к эксплуатации контейнеровозов вместимостью 16 000 ДФЭ, однако в середине 2014 года появились еще более крупные суда из серии 20 контейнеровозов вместимостью 18 270 ДФЭ, заказанных компанией "Маэрск", хотя к концу 2014 года ожидаются еще более крупные суда вместимостью 19 000 ДФЭ, строящиеся на судовой верфи Республики Корея для компании "Чайна шиппинг" (Dunamar B.V., 2014). Точная контейнеровместимость судна иногда является спорным вопросом, поскольку в этот показатель могут включаться, например, порожние контейнеры, и некоторые эксперты ставят под сомнение заявленную вместимость 19 000 ДФЭ для судов, заказанных компанией "Чайна шиппинг" (*Lloyd's List Containerisation International*, 2014). Вместе с тем, помимо размеров крупнейших судов, увеличивается также средний размер новых судов, спускаемых на воду, и эксплуатируемых судов (см. также раздел С), что создает проблемы для инфраструктуры и функционирования морских портов во всех регионах.

2. Возрастная структура мирового торгового флота

На протяжении последних лет наблюдалась неизменная тенденция к омоложению мирового флота, и в январе 2014 года его средний возраст в расчете

на тонну дедвейта был менее десяти лет. Снижение среднего возраста флота является не только позитивным фактором с точки зрения снижения эксплуатационных затрат, но это также позволяет судовладельцам обеспечивать соблюдение более жестких требований в отношении охраны и безопасности и снижения выбросов углекислого газа (CO₂).

Суда, зарегистрированные в развитых странах, по-прежнему остаются чуть моложе, чем суда, зарегистрированные в развивающихся странах, хотя разница в возрасте судов между этими двумя группами стран продолжает уменьшаться. В случае всех групп стран и типов судов средний возраст судов в расчете на тонну дедвейта ниже, чем в расчете на одно судно, поскольку более молодые суда, как правило, являются более крупными, т.е. они имеют более значительный удельный вес при определении среднего возраста в расчете на тонну дедвейта. Контейнеровозы и нефтяные танкеры имеют наименьший средний возраст, тогда как наиболее старыми остаются суда для генеральных грузов. Фактически суда для генеральных грузов являются единственной группой судов, средний возраст которых в расчете на одно судно увеличился в 2013–2014 годах, поскольку строится гораздо меньше судов этого типа (см. таблицу 2.2) и многие из существующих судов продолжают использоваться для каботажных перевозок и перевозок между островами.

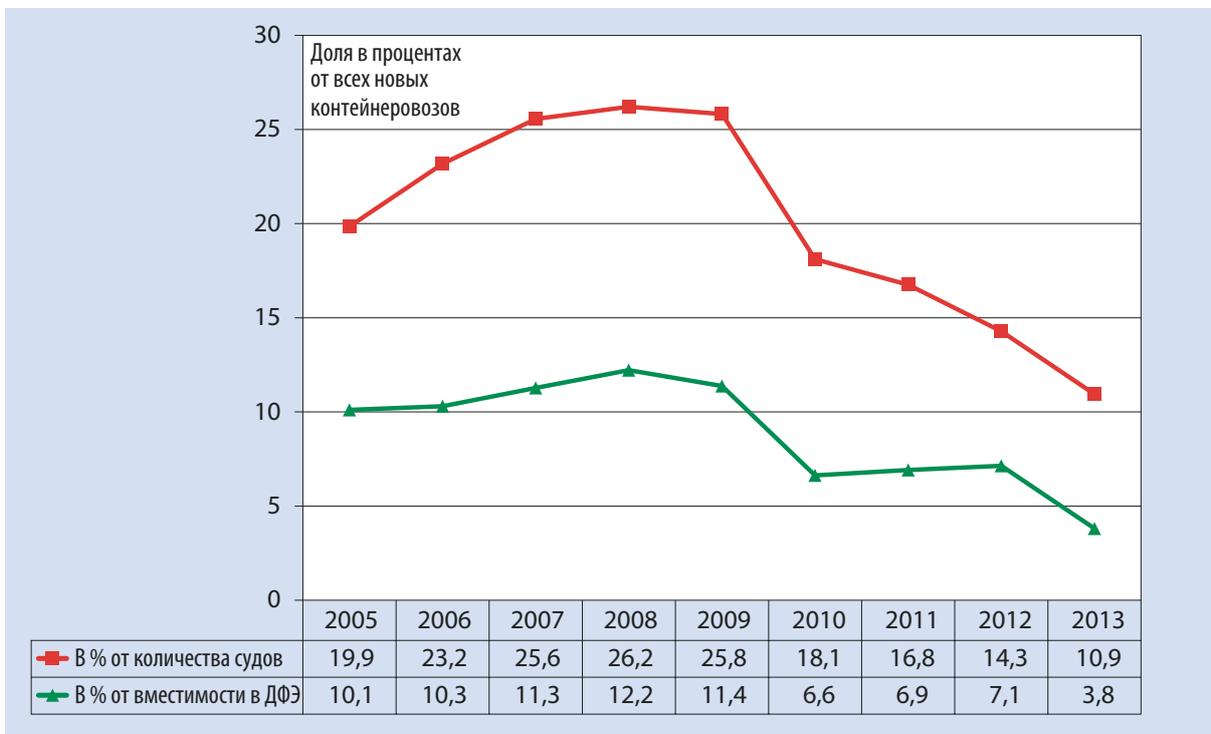
Пять стран, обладающих крупнейшим флотом (Греция, Япония, Китай, Германия и Республика Корея), имеют более молодой флот по сравнению со средним возрастом флота остальных стран. На них приходится 58,5% совокупного дедвейта судов, спущенных на воду за последние пять лет, тогда как их доля во флоте судов старше 25 лет составляет лишь 23,7% (см. диаграмму 2.4).

В. ПРИНАДЛЕЖНОСТЬ И ЭКСПЛУАТАЦИЯ МИРОВОГО ФЛОТА

1. Страны, имеющие флот

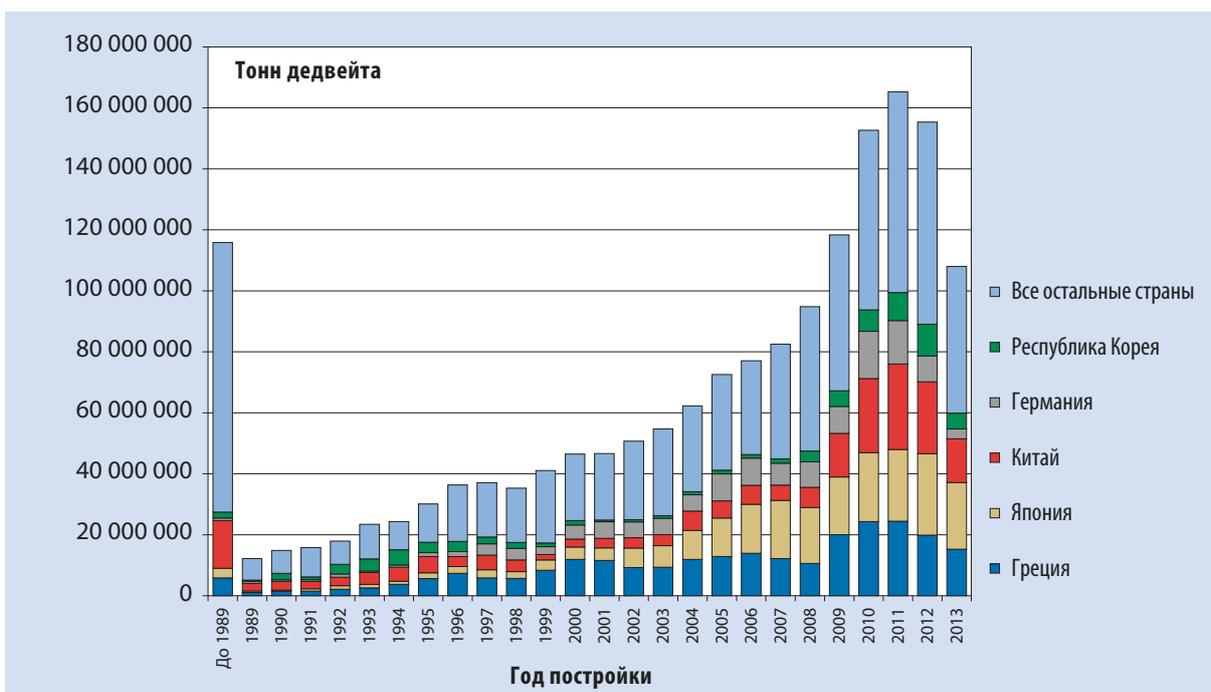
В настоящем выпуске *Обзора* представлен новый анализ, в котором проводится различие между концепцией "страны конечного собственника" и "местонахождением бенефициарного владельца". Под последним понимается местонахождение основной заявленной компании, а именно страна или территория, в которой находится компания, несущая ос-

Диаграмма 2.3 Динамика поставок контейнеровозов, оснащенных подъемными устройствами, 2005–2013 годы (новые контейнеровозы, оснащенные собственными устройствами для перегрузки контейнеров, в процентах от всех новых контейнеровозов)



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных, представленных компанией "Кларксон рисерч сервисез".

Диаграмма 2.4 Принадлежность мирового флота в зависимости от года постройки судов (по состоянию на 1 января 2014 года, т дедвейта)



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных компании "Кларксон рисерч сервисез"; суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более.

Таблица 2.2 Возрастная структура мирового торгового флота в разбивке по типам судов, по состоянию на 1 января 2014 года (в процентах от общего числа судов и общего дедвейта)

Группы стран и типы судов		0–4 года	5–9 лет	10–14 лет	15–19 лет	20 лет и более	Средний возраст (число лет) 2014 год	Средний возраст (число лет) 2013 год	Изменение в % 2014/2013 годы
Все страны мира: Балкеры	Суда	47,99	15,93	10,89	12,12	13,08	9,37	10,39	-1,03
	Дедвейт	53,23	16,24	10,04	10,83	9,65	8,07	8,87	-0,80
	Средний размер судна (т дедвейта)	81 009	74 485	67 342	65 267	53 883			
Все страны мира: Контейнеровозы	Суда	22,21	32,38	16,58	18,32	10,52	10,96	11,34	-0,38
	Дедвейт	35,03	33,57	15,19	11,32	4,89	8,26	8,78	-0,52
	Средний размер судна (т дедвейта)	66 709	43 851	38 765	26 139	19 667			
Все страны мира: Суда для генеральных грузов	Суда	12,33	13,20	6,88	10,02	57,57	24,56	24,36	0,20
	Дедвейт	23,78	15,73	9,88	9,89	40,72	18,16	18,67	-0,50
	Средний размер судна (т дедвейта)	7 911	5 192	6 660	4 257	2 917			
Все страны мира: Нефтяные танкеры	Суда	21,16	20,09	11,55	8,93	38,27	18,10	18,21	-0,11
	Дедвейт	36,17	29,38	21,32	7,81	5,31	8,52	8,68	-0,16
	Средний размер судна (т дедвейта)	90 009	77 733	99 398	48 082	7 585			
Все страны мира: Прочие типы судов	Суда	18,16	14,68	9,33	8,57	49,26	22,14	22,15	-0,02
	Дедвейт	23,45	23,65	12,31	7,75	32,84	15,55	15,61	-0,06
	Средний размер судна (т дедвейта)	6 867	8 875	7 351	5 101	3 997			
Все страны мира: Все суда	Суда	16,54	13,86	7,88	8,20	53,52	20,18	20,32	-0,14
	Дедвейт	41,36	23,01	14,16	9,64	11,83	9,52	10,02	-0,50
	Средний размер судна (т дедвейта)	42 035	31 242	32 875	21 451	6 330			
Развивающиеся страны: Все суда	Суда	21,56	15,47	7,96	9,74	45,27	19,85	20,09	-0,25
	Дедвейт	43,49	17,62	10,00	11,53	17,35	10,45	11,09	-0,65
	Средний размер судна (т дедвейта)	36 525	22 119	24 931	22 149	7 144			
Развитые страны: Все суда	Суда	22,24	18,90	12,77	11,15	34,94	18,31	18,47	-0,17
	Дедвейт	40,48	26,71	16,97	8,39	7,45	8,70	9,11	-0,42
	Средний размер судна (т дедвейта)	49 283	39 446	38 312	21 944	7 371			
Страны с переходной экономикой: Все суда	Суда	8,12	6,68	2,87	4,65	77,67	28,33	28,09	0,24
	Дедвейт	25,61	21,15	12,98	9,93	30,32	15,06	15,51	-0,45
	Средний размер судна (т дедвейта)	20 426	21 804	29 082	13 401	2 467			

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных, представленных компанией "Кларксон ресерч сервисез".

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

новную коммерческую ответственность за судно, тогда как под "страной конечного собственника" понимается государственная принадлежность собственника судна, независимо от его местонахождения. Следует отметить, что эта концепция государственной принадлежности собственника судна часто не связана с национальным флагом судна, что более подробно рассматривается в разделе D. Поскольку в настоящее время суда плавают под флагом страны, не являющейся страной собственника судна, судовладельцы все чаще переносят свои компании в третьи страны, что привносит, возможно, третий аспект в концепцию государственной принадлежности судна или его собственника. Государственная принадлежность судна определяется как страна, под флагом которой оно плавает, тогда как собственник может иметь иную государственную принадлежность, а компания собственника, контролирующая это судно, может базироваться в третьей стране или территории. С учетом этих различных аспектов традиционная концепция "национального флота" становится менее четкой и конкретной.

В таблице 2.3 представлена информация о распределении мирового флота с точки зрения местонахождения "бенефициарных владельцев" по количеству судов и совокупному дедвейту флота. Под местонахождением бенефициарного владельца понимается местонахождение основной заявленной компании, а именно страна или территория, где находится компания, несущая основную коммерческую ответственность за судно. Для сравнения в последней колонке таблицы 2.3 представлена информация о распределении мирового флота (по дедвейту) в зависимости от "страны конечного собственника". Под страной конечного собственника понимается государственная принадлежность субъекта, контролирующего компанию, являющуюся бенефициарным владельцем. В качестве характерного примера можно привести гражданина Греции (т.е. страной конечного собственника является Греция), судовладельческая компания которого базируется в Соединенном Королевстве (т.е. местонахождением бенефициарного владельца является Соединенное Королевство).

В случае 11,8% мирового флота (по дедвейту) страна конечного собственника отличается от местонахождения бенефициарного владельца, тогда как в отношении 88,2% флота государственная принадлежность собственника и местонахождение бенефициарного владельца совпадают. Список пяти стран, обладающих крупнейшим флотом, является одним и тем же по обоим критериям и включает Грецию, Японию, Китай, Германию и Республику Корея.

В своем анализе ЮНКТАД в основном уделяет внимание местонахождению бенефициарного владельца, поскольку в принципе это является той страной/территорией домицилия, законы которой применяются к осуществляемым на берегу операциям, которая взимает местные налоги и для которой создается занятость для рабочей силы на берегу. Вместе с тем следует отметить, что разграничение между этими двумя критериями не всегда является четким: так, иногда компания размещает свою штаб-квартиру в стране/территории "реального владения активами", но при этом сохраняет определенную экономическую деятельность в стране/территории базирования, тогда как в других случаях может появляться третья и даже четвертая страна/территория, где компания выступает в качестве оператора судов или где суда отфрахтовываются для эксплуатации другими операторами, в частности в контейнерных линейных перевозках.

Крупнейшим флотом (в соответствии с обоими критериями) располагала Греция. Вместе с тем большое число греческих граждан являются судовладельцами, чьи компании или место жительства находятся за границей, например в Соединенном Королевстве. Поэтому на Грецию приходится более значительная часть мирового флота в соответствии с критерием государственной принадлежности конечного собственника (греческим судовладельцам принадлежат 16,9% мирового флота), чем в соответствии с критерием местонахождения бенефициарного владельца (в данном случае доля Греции составляет лишь 15,4%). Противоположная ситуация характерна для Соединенного Королевства: лишь 1,5% собственников мирового флота являются гражданами или компаниями Соединенного Королевства, тогда как доля находящихся в Соединенном Королевстве компаний, являющихся бенефициарными владельцами, составляет 3,2%, включая многие компании, принадлежащие греческим собственникам. В общей сложности насчитывается 112 судов, которые принадлежат греческим собственникам и операторами которых являются компании, базирующиеся в Соединенном Королевстве (местонахождение бенефициарного владельца). Характерным примером может служить балкер, владельцем которого является базирующаяся в Лондоне компания, принадлежащая греческим собственникам; это судно, возможно, было построено в Республике Корея, было сертифицировано норвежским классификационным обществом "Дет норске веритас", было укомплектовано моряками из Филиппин и плавает под флагом Кипра.

Норвегия является еще одним примером страны, субъекты которой являются собственниками много-

Таблица 2.3 Принадлежность мирового флота, по состоянию на 1 января 2014 года (т дедвейта)

	Местонахождение бенефициарного владельца ^а							Реальная принадлежность ^б Общий дедвейт (тыс. т)
	Количество судов	Общий дедвейт (тыс. т)	В % от мирового флота (по дедвейту)	Национальный флаг (тыс. т дедвейта)	Иностраный флаг (тыс. т дедвейта)	Иностраный флаг в % от общего дедвейта	Прирост дедвейта по сравнению с 2013 годом	
Албания	34	140	0,008	67	73	52%	0,0%	140
Алжир	45	1 380	0,082	658	722	52%	0,0%	1 380
Ангола	53	5 792	0,345	288	5 503	95%	10,8%	4 033
Антигуа и Барбуда	1	1	0,000	1	0	0%	0,0%	1
Аргентина	66	888	0,053	326	563	63%	-3,0%	888
Австралия	123	2 587	0,154	1 645	942	36%	3,8%	5 042
Австрия	7	50	0,003	0	50	100%	-77,3%	50
Азербайджан	181	671	0,040	653	18	3%	0,5%	622
Багамские Острова	42	1 149	0,069	1 104	45	4%	6,3%	805
Бахрейн	31	147	0,009	52	96	65%	-8,1%	139
Бангладеш	90	2 125	0,127	1 376	749	35%	-3,7%	2 125
Барбадос	1	2	0,000	0	2	100%	0,0%	2
Бельгия	192	8 114	0,484	3 733	4 381	54%	-1,6%	14 952
Белиз	8	28	0,002	4	24	86%	36,6%	28
Боливия (Многонациональное Государство)	1	2	0,000	2	0	0%	0,0%	2
Бразилия	346	19 510	1,164	2 767	16 744	86%	9,5%	18 830
Бруней-Даруссалам	9	23	0,001	12	12	50%	12,6%	445
Болгария	81	1 279	0,076	254	1 026	80%	-16,0%	1 279
Камбоджа	4	19	0,001	2	17	92%	0,0%	19
Камерун	3	429	0,026	429	0	0%	-34,1%	429
Канада	358	9 209	0,549	2 744	6 465	70%	0,1%	25 832
Кабо-Верде	7	10	0,001	10	0	0%	0,0%	7
Чили	77	2 314	0,138	704	1 609	70%	-1,9%	2 888
Китай	5 405	200 179	11,938	73 252	126 928	63%	5,8%	188 356
ОАР Гонконг	610	26 603	1,586	18 637	7 966	30%	16,9%	34 296
Китайская провинция Тайвань	862	47 481	2,832	3 859	43 622	92%	4,9%	47 483
Колумбия	31	154	0,009	70	84	54%	0,0%	154
Конго	4	9	0,001	0	9	100%	0,0%	9
Коста-Рика	7	77	0,005	0	77	100%	0,0%	77

Таблица 2.3 Принадлежность мирового флота, по состоянию на 1 января 2014 года (т дедвейта) (продолжение)

	Местонахождение бенефициарного владельца ^а							Реальная принадлежность ^б
	Количество судов	Общий дедвейт (тыс. т)	В % от мирового флота (по дедвейту)	Национальный флаг (тыс. т дедвейта)	Иностранный флаг (тыс. т дедвейта)	Иностранный флаг в % от общего дедвейта	Прирост дедвейта по сравнению с 2013 годом	Общий дедвейт (тыс. т)
Хорватия	112	3 304	0,197	2 235	1 070	32%	-4,7%	3 304
Куба	21	246	0,015	16	230	94%	1,4%	737
Кипр	355	12 716	0,758	6 131	6 585	52%	-11,5%	5 824
Корейская Народно-Демократическая Республика	143	799	0,048	699	100	12%	-5,8%	799
Демократическая Республика Конго	4	371	0,022	0	371	100%	0,0%	6
Дания	955	40 504	2,415	13 518	26 986	99%	-0,2%	42 462
Джибути	1	3	0,000	0	3	100%	0,0%	3
Доминиканская Республика	2	6	0,000	0	6	100%	0,0%	6
Эквадор	46	642	0,038	349	293	46%	1,1%	642
Египет	220	3 536	0,211	1 421	2 115	60%	1,6%	3 270
Экваториальная Гвинея	2	3	0,000	2	1	37%	0,0%	3
Эритрея	4	13	0,001	13	0	0%	0,0%	13
Эстония	77	462	0,028	23	439	95%	59,7%	462
Эфиопия	17	434	0,026	434	0	0%	94,4%	434
Фиджи	8	7	0,000	6	1	8%	0,0%	7
Финляндия	152	2 039	0,122	971	1 068	52%	-6,1%	2 051
Франция	442	11 798	0,704	4 096	7 702	65%	6,7%	12 802
Габон	3	76	0,005	74	2	2%	0,0%	76
Гамбия	1	2	0,000	2	0	0%	0,0%	2
Грузия	3	8	0,000	3	5	64%	0,0%	8
Германия	3 699	127 238	7,588	15 987	111 251	87%	-2,1%	127 273
Гана	9	39	0,002	29	10	26%	4,2%	39
Греция	3 826	258 484	15,415	70 499	187 985	73%	7,8%	283 498
Гренландия	8	42	0,002	2	39	94%	0,0%	42
Гренада	1	2	0,000	0	2	100%	0,0%	2
Гватемала	1	1	0,000	0	1	100%	0,0%	1
Гайана	19	47	0,003	23	23	50%	20,1%	47
Гондурас	14	51	0,003	33	18	35%	0,0%	51

Таблица 2.3 Принадлежность мирового флота, по состоянию на 1 января 2014 года (т дедвейта) (продолжение)

	Местонахождение бенефициарного владельца ^а							Реальная принадлежность ^б
	Количество судов	Общий дедвейт (тыс. т)	В % от мирового флота (по дедвейту)	Национальный флаг (тыс. т дедвейта)	Иностраный флаг (тыс. т дедвейта)	Иностраный флаг в % от общего дедвейта	Прирост дедвейта по сравнению с 2013 годом	Общий дедвейт (тыс. т)
Исландия	22	113	0,007	5	107	95%	0,5%	113
Индия	753	21 657	1,292	14 636	7 021	32%	-2,2%	24 284
Индонезия	1 598	15 511	0,925	12 519	2 992	19%	-0,1%	15 457
Иран (Исламская Республика)	229	18 257	1,089	4 012	14 244	78%	8,8%	18 257
Ирак	24	145	0,009	61	83	58%	0,0%	145
Ирландия	79	773	0,046	255	518	67%	22,5%	692
Израиль	115	4 215	0,251	310	3 905	93%	7,7%	4 215
Италия	851	24 610	1,468	18 790	5 820	24%	-2,1%	42 434
Ямайка	1	1	0,000	0	1	100%	0,0%	1
Япония	4 022	228 553	13,630	17 871	210 682	92%	2,1%	236 532
Иордания	18	177	0,011	5	172	97%	0,0%	177
Казахстан	23	364	0,022	101	262	72%	1,0%	356
Кения	6	19	0,001	0	19	100%	0,0%	19
Кирибати	1	1	0,000	1	0	0%	0,0%	1
Кувейт	75	6 861	0,409	3 858	3 003	44%	-0,8%	6 861
Лаосская Народно-Демократическая Республика	1	20	0,001	0	20	100%	0,0%	20
Латвия	92	1 227	0,073	48	1 179	96%	-6,8%	1 227
Ливан	159	1 474	0,088	105	1 370	93%	26,5%	1 325
Либерия	7	38	0,002	10	28	73%	36,7%	38
Ливия	32	2 444	0,146	1 137	1 307	53%	-0,4%	2 444
Лихтенштейн		0	-	0	0		-100,0%	0
Литва	58	305	0,018	202	103	33,71%	1,3%	370
Люксембург	77	1 519	0,091	665	855	56,25%	34,7%	17
Мадагаскар	8	15	0,001	14	1	7,97%	0,0%	15
Малайзия	602	16 797	1,002	8 668	8 129	48,40%	0,6%	16 231
Мальдивские Острова	10	50	0,003	25	25	49,52%	-48,8%	50
Мальта	33	585	0,035	446	140	23,85%	51,1%	351
Маршалловы Острова	34	615	0,037	457	158	25,72%	226,0%	503
Мавритания	1	9	0,001	0	9	100,00%	0,0%	9

Таблица 2.3 Принадлежность мирового флота, по состоянию на 1 января 2014 года (т дедвейта) (продолжение)

	Местонахождение бенефициарного владельца ^а							Реальная принадлежность ^б Общий дедвейт (тыс. т)
	Количество судов	Общий дедвейт (тыс. т)	В % от мирового флота (по дедвейту)	Национальный флаг (тыс. т дедвейта)	Иностраный флаг (тыс. т дедвейта)	Иностраный флаг в % от общего дедвейта	Прирост дедвейта по сравнению с 2013 годом	
Маврикий	7	101	0,006	93	8	8,26%	6,4%	101
Мексика	149	1 365	0,081	1 061	303	22,21%	-13,0%	1 668
Монако	194	16 698	0,996	0	16 698	100,00%	20,6%	2 701
Черногория	4	74	0,004	74	0	0,00%	0,0%	74
Марокко	34	209	0,012	99	110	52,74%	-0,7%	209
Мозамбик	4	9	0,001	9	0	0,00%	0,0%	9
Мьянма	36	188	0,011	158	30	15,78%	1,1%	188
Намибия	1	1	0,000	1	0	0,00%	0,0%	1
Нидерланды	1 234	17 203	1,026	6 572	10 631	61,80%	3,7%	16 873
Новая Зеландия	20	222	0,013	94	128	57,68%	66,3%	222
Нигерия	241	4 893	0,292	2 605	2 288	46,76%	13,2%	3 714
Норвегия	1 864	42 972	2,563	17 470	25 502	94,33%	-1,5%	61 474
Оман	35	6 923	0,413	6	6 918	99,92%	12,8%	6 923
Пакистан	17	679	0,040	658	21	3,04%	-20,2%	679
Панама	121	730	0,044	589	142	19,39%	3,3%	570
Папуа-Новая Гвинея	32	102	0,006	98	4	3,70%	10,0%	102
Парагвай	18	43	0,003	25	18	41,48%	68,6%	43
Перу	30	513	0,031	432	81	15,88%	8,7%	513
Филиппины	367	2 962	0,177	1 420	1 542	52,04%	3,1%	2 939
Польша	140	2 803	0,167	43	2 760	98,47%	-11,2%	2 809
Португалия	54	940	0,056	124	816	86,81%	-0,4%	936
Катар	109	5 510	0,329	850	4 660	84,58%	0,0%	4 564
Республика Корея	1 568	78 240	4,666	16 266	61 974	79%	5,8%	84 254
Румыния	94	1 044	0,062	55	989	94,73%	10,4%	1 044
Российская Федерация	1 734	18 883	1,126	5 559	13 324	70,56%	-1,0%	23 357
Сент-Китс и Невис	3	16	0,001	1	15	93,41%	0,0%	16
Сент-Люсия	1	2	0,000	0	2	100,00%	0,0%	2
Сент-Винсент и Гренадины	3	154	0,009	0	154	100,00%	-0,7%	154
Самоа	2	20	0,001	0	20	98,92%	0,0%	20
Саудовская Аравия	200	8 073	0,481	1 424	6 649	82,36%	2,8%	15 353

Таблица 2.3 Принадлежность мирового флота, по состоянию на 1 января 2014 года (т дедевейта) (продолжение)

	Местонахождение бенефициарного владельца ^а							Реальная принадлежность ^б
	Количество судов	Общий дедевейт (тыс. т)	В % от мирового флота (по дедевейту)	Национальный флаг (тыс. т дедевейта)	Иностраный флаг (тыс. т дедевейта)	Иностраный флаг в % от общего дедевейта	Прирост дедевейта по сравнению с 2013 годом	Общий дедевейт (тыс. т)
Сенегал	1	1	0,000	1	0	0,00%	0,0%	1
Сейшельские Острова	11	213	0,013	200	13	5,91%	0,4%	213
Сьерра-Леоне	1	3	0,000	0	3	100,00%	0,0%	3
Сингапур	2 120	74 064	4,417	41 080	32 984	44,53%	12,1%	56 088
Словения	21	684	0,041	0	684	100,00%	-11,4%	27
Южная Африка	60	2 237	0,133	49	2 188	97,81%	-6,3%	1 039
Испания	217	2 206	0,132	692	1 514	68,64%	-4,6%	2 642
Шри-Ланка	14	64	0,004	64	0	0,00%	-16,1%	64
Судан	5	34	0,002	25	9	27,31%	0,0%	34
Суринам	2	4	0,000	1	3	67,61%	-30,9%	4
Швеция	339	6 685	0,399	1 311	5 374	80,39%	4,1%	7 204
Швейцария	350	17 012	1,015	1 195	15 817	92,98%	3,3%	5 972
Сирийская Арабская Республика	154	1 237	0,074	68	1 169	94,49%	-21,4%	1 480
Таиланд	407	6 760	0,403	4 598	2 162	31,98%	10,9%	6 385
Тимор-Лешти	1	0	0,000	0	0	100,00%	0,0%	0
Тонга	1	1	0,000	1	0	0,00%	0,0%	1
Тринидад и Тобаго	5	7	0,000	6	1	14,19%	0,0%	7
Тунис	13	330	0,020	330	0	0,00%	-8,3%	330
Турция	1 547	29 266	1,745	8 600	20 666	70,61%	0,4%	29 431
Туркменистан	18	72	0,004	69	3	4,36%	24,4%	71
Украина	409	3 081	0,184	450	2 631	85,39%	-17,0%	3 381
Объединенные Арабские Эмираты	716	19 033	1,135	430	18 603	97,74%	12,7%	13 415
Соединенное Королевство	1 233	52 821	3,150	8 264	44 557	84,35%	5,8%	25 261
Объединенная Республика Танзания	11	36	0,002	26	9	26,31%	8,0%	36
Соединенные Штаты	1 927	57 356	3,420	8 495	48 860	85,19%	5,4%	59 118
Уругвай	23	113	0,007	29	84	74,38%	20,5%	32
Венесуэла (Боливарианская Республика)	73	2 751	0,164	1 289	1 462	53,15%	1,2%	2 803
Вьетнам	859	8 000	0,477	6 511	1 489	18,61%	-1,6%	8 000

Таблица 2.3 Принадлежность мирового флота, по состоянию на 1 января 2014 года (т дедвейта) (продолжение)

	Местонахождение бенефициарного владельца ^а							Реальная принадлежность ^б
	Количество судов	Общий дедвейт (тыс. т)	В % от мирового флота (по дедвейту)	Национальный флаг (тыс. т дедвейта)	Иностраный флаг (тыс. т дедвейта)	Иностраный флаг в % от общего дедвейта	Прирост дедвейта по сравнению с 2013 годом	Общий дедвейт (тыс. т)
Йемен	19	566	0,034	437	129	22,80%	0,4%	566
Ангилья	1	1	0,000	0	1	100%	0,0%	1
Бермудские Острова	250	36 793	2,194	210	36 584	99%	5,8%	10 908
Британские Виргинские Острова	13	416	0,025	0	416	100%	-9,3%	416
Каймановы Острова	3	4	0,000	0	4	100%	65,2%	2
Острова Кука	2	6	0,000	3	2	45%	81,0%	6
Кюрасао	1	8	0,000	8	0	0%	0,0%	0
Фарерские Острова	19	54	0,003	50	4	8%	37,1%	54
Французская Полинезия	21	26	0,002	9	17	66%	19,9%	26
Гибралтар	7	32	0,002	27	5	16%	0,0%	32
Гуам	1	1	0,000	0	1	100%		1
Нидерландские Антильские острова	1	2	0,000	0	2	100,00%	0,0%	8
Новая Каледония	3	1	0,000	0	1	100,00%	0,0%	1
Остров Святой Елены		0	–	0	0			3
Острова Тёркс и Кайкос		0	–	0	0		-100,0%	0
Виргинские Острова (Соединенные Штаты)	2	3	0,000	0	3	100,00%	0,0%	3
ВСЕГО	46 952	1 673 157	99,780	453 732	1 219 425	72,88%	4,14%	1 672 901
Суда с неустановленной принадлежностью	649	3 696	0,220					3 952
Общий итог	47 601	1 676 853	100,000				4,04%	1 676 853

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных, представленных компаниями "Кларксон рисерч сервисез".

Примечание: Суда вместимостью 1 000 бр.-рег. т и более.

^а Под "местонахождением бенефициарного владельца" понимается страна или территория, где находится компания, несущая основную коммерческую ответственность за судно.

^б Под "страной конечного собственника" понимается государственная принадлежность субъекта(ов), контролирующего(их) судно. Следует отметить, что в этом контексте государственная принадлежность означает государственную принадлежность судовладельца, тогда как государственная принадлежность самого судна определяется по флагу регистрации. Информация о флагах регистрации содержится в таблице 2.5 ниже.

численных судов, но при этом их компании базируются за границей. В соответствии с критерием местонахождения бенефициарного владельца доля Норвегии на рынке составляет всего 2,6%, тогда как в соответствии с критерием страны конечного собственника ее доля составляет 3,7% мирового флота.

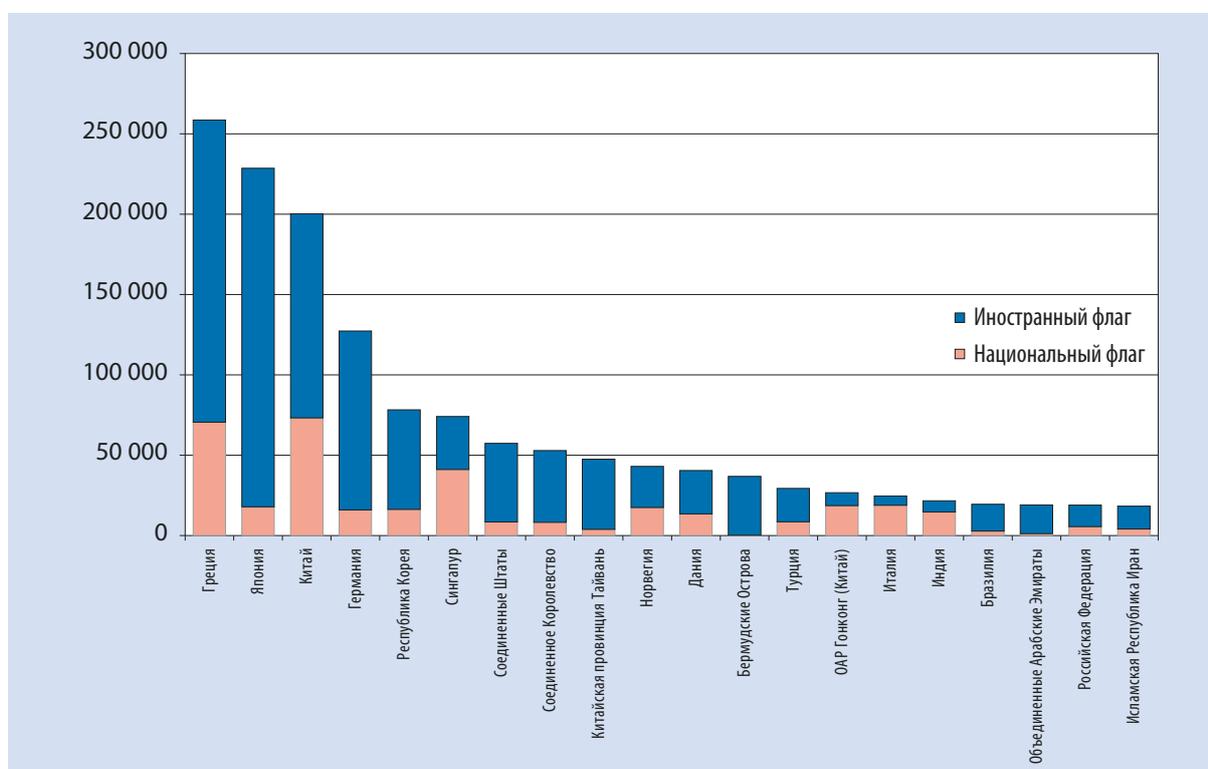
К числу стран и территорий с крупным флотом, доля которых в мировом флоте выше в соответствии с критерием "страны конечного собственника", чем в соответствии с критерием местонахождения бенефициарного владельца, относятся Бермудские Острова, Кипр, Люксембург, Монако, Объединенные Арабские Эмираты, Сингапур, Соединенное Королевство и Швейцария. Во многих случаях в этих странах размещаются также штаб-квартиры компаний самых различных отраслей, а не только судоходные компании. Морские перевозки могут выступать частью более широкого спектра деятельности компаний, включая финансовые и логистические услуги.

С другой стороны, Бельгия, Гонконг (Китай), Греция, Италия, Канада, Норвегия и Саудовская Аравия имеют

более высокую долю в мировом флоте в соответствии с критерием "реальной" принадлежности судов, чем в соответствии с критерием местонахождения бенефициарного владельца. В этих странах, как правило, традиционно базировались крупные судовладельцы, однако в некоторых случаях собственники судов сочли целесообразным перенести свою деятельность за границу.

Как было указано выше, в случае большинства судов государственная принадлежность конечного собственника и местонахождение бенефициарного владельца совпадают, хотя, как представляется, наблюдается тенденция к тому, что они все чаще различаются. Аналогичная картина наблюдалась 40 лет назад в отношении национального флага судов и их собственников. Исторически суда плавали под флагом государственной принадлежности их собственников. Однако в настоящее время почти 73% мирового флота зарегистрировано под иностранными флагами (см. также раздел D: Регистрация судов). На диаграмме 2.5 представлена информация о размере флота

Диаграмма 2.5 20 стран с крупнейшим флотом, по состоянию на 1 января 2014 года (1 000 т дедвейта, страна/территория нахождения владельца)



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных, представленных компаниями "Кларксон ресерч сервисез".

Примечание: Самоходные морские суда вместимостью 1 000 бр.-рег. т и более.

20 стран/территорий, обладающих крупнейшим флотом, с указанием доли судов, плавающих под иностранным флагом. За исключением Сингапура, Гонконга (Китай), Италии и Индии, в случае всех стран и территорий с крупнейшим флотом более половины их флота зарегистрировано за границей, т.е. большинство судов, принадлежащих национальным судовладельцам, плавают под иностранными флагами.

В будущем аналогична тенденция, возможно, продолжится в отношении местонахождения судоводных компаний, принадлежащих иностранным владельцам. Отдельные судовладельцы и инвесторы, возможно, все чаще будут переносить свою деятельность в страны с привлекательным местным рынком, конкурентоспособным налоговым режимом и режимом найма рабочей силы, современным нормативно-правовым регулированием и возможностями для объединения соответствующих судоводных, логистических, страховых и финансовых услуг. В результате страна конечного собственника может все чаще не совпадать с местонахождением бенефициарного владельца, что делает менее определенной концепцию национальной принадлежности флота.

В Латинской Америке и Карибском бассейне в настоящее время (по состоянию на январь 2014 года) крупнейшим флотом в соответствии с критерием местонахождения бенефициарного владельца является Бразилия, за которой следуют Боливарианская Республика Венесуэла и Чили. В Африке крупнейшим флотом обладают Ангола, Нигерия и Египет. В Южной Азии наибольшим флотом располагает Индия, за которой следуют Бангладеш и Пакистан. В Юго-Восточной Азии крупнейший флот у Сингапура, за которым следуют Малайзия и Индонезия. Среди развивающихся стран, имеющих существенный флот, в 2013 году наиболее высокие темпы роста были отмечены в Анголе (+10,8%), Гонконге (Китай) (+16,9%), Ливане (+26,5%), Нигерии (+13,2%), Объединенных Арабских Эмиратах (+12,7%), Омане (+12,8%), Сингапуре (+12,1%), Таиланде (+10,9%) и Эфиопии (+94,4%) (см. таблицу 2.3).

2. Операторы контейнеровозов

По состоянию на 1 мая 2014 года крупнейшим оператором контейнеровозов по совокупной провозной способности судов в ДФЭ была базирующаяся в Швейцарии компания МСК, за которой следовали датская компания "Маэрск лайн" и французская компания КМА-КГМ. Многие суда, эксплуатируе-

мые операторами, фактически не принадлежат им, а фрахтуются у так называемых "владельцев чартерного флота". По оценкам, в начале 2014 года примерно 60% портфеля заказов на новые контейнеровозы приходилось на таких владельцев чартерного флота, тогда как остальные 40% контейнеровозов было заказано самими операторами линейных перевозок; традиционно это соотношение между операторами и владельцами чартерного флота было ближе к 50:50 (*Lloyd's List – Daily Briefing*, 2014a).

Более крупные компании (с точки зрения общего флота), как правило, эксплуатируют также более крупные суда. У большинства основных перевозчиков (см. таблицу 2.4) примерно треть их флота (по провозной способности в ДФЭ) приходится на суда вместимостью 10 000 ДФЭ и более, около трети – на суда в диапазоне 5 000–9 999 ДФЭ и треть – на суда провозной способностью менее 4 999 ДФЭ. Исключением является компания ЮАШК, эксплуатирующая в основном более крупные суда, поскольку она осуществляет перевозки главным образом на направлениях Восток–Запад. Другим исключением является компания "Гамбург зюд", которая в основном обслуживает перевозки Север–Юг и поэтому использует сравнительно менее крупные суда. В целом, на трансатлантических и транстихоокеанских перевозках используются суда в диапазоне 5 000–13 000 ДФЭ, тогда как на маршрутах Азия–Европа эксплуатируются также суда вместимостью 13 000 ДФЭ и более. Сфера использования судов провозной способностью менее 5 000 ДФЭ ограничивается внутрирегиональными и фидерными перевозками и маршрутами Север–Юг (см. также *Lloyd's List – Daily Briefing*, 2014b).

Менее крупные компании редко используют крупные контейнеровозы. Работая с меньшими объемами груза, им было бы сложно обеспечить полную загрузку таких судов. С учетом экономии, обусловленной эффектом масштаба, в случае использования более крупных судов (при условии их заполнения) более мелкие компании будут сталкиваться с еще более настоятельной необходимостью либо укреплять свое положение на специализированных нишевых рынках, либо объединять свои усилия с помощью слияний или альянсов, позволяющих группировать грузы в сотрудничестве с другими перевозчиками.

Слияние компаний и создание союзов стали актуальной темой в секторе линейных перевозок в 2013 и 2014 годах. В начале 2014 года германская компания "Хапак-Ллойд" и чилийская компания "Компания суд американа де вапорес СА" договорились о слиянии,

Таблица 2.4 50 крупнейших компаний линейных перевозок, по состоянию на 1 января 2014 года (количество судов и общая вместимость эксплуатируемых судов в ДФЭ, в убывающем порядке по провозной способности)

Место	Оператор	Количество судов	ДФЭ	0–4 999 ДФЭ*, в %	5 000–9 999 ДФЭ*, в %	≥10 000 ДФЭ, в %
1	"Медитеррениан шиппинг компани СА"	461	2 609 181	27,14	40,42	32,45
2	"Маэрск лайн"	456	2 505 935	27,35	47,88	24,77
3	КМА – КГМ СА	348	1 508 007	30,83	34,09	35,08
4	"Эвергрин лайн"	229	1 102 245	27,64	53,49	18,87
5	"КОСКО контейнер лайн лимитед"	163	879 696	24,03	42,90	33,07
6	"Хапаг-Лloyd акциенгезелльшафт"	159	762 613	49,34	33,35	17,31
7	"Чайна шиппинг контейнер лайнз компани лимитед"	134	750 644	30,40	31,73	37,87
8	"Ханджин шиппинг компани лимитед"	115	671 210	30,54	36,95	32,50
9	"АПЛ лимитед"	121	629 479	30,14	44,42	25,45
10	"Юнайтед араб шиппинг компани (САГ)"	73	610 294	19,01	15,60	65,39
11	"Мицуи ОСК лайнз лимитед"	119	607 562	32,26	53,99	13,75
12	"Янмин марин транспорт корпорейшн"	107	561 172	28,27	46,78	24,95
13	"Гамбург зюд"	112	539 793	44,48	53,57	1,95
14	"Ориент оверсиз контейнер лайн лимитед"	98	510 115	27,88	59,18	12,94
15	"Ниппон юсен кабусики кайся"	104	488 848	40,45	46,08	13,46
16	"Хёндэ мерчен т марин компани лимитед"	64	392 874	20,83	46,44	32,73
17	"Кавасаки кисен кайся лимитед"	72	368 746	34,46	58,01	7,52
18	"Пасифик интернешнл лайн (прайвит) лимитед"	137	365 693	86,00	14,00	–
19	"Компания суд американа де вапорес СА"	58	320 273	28,94	71,06	–
20	"Зим интегрейтед шиппинг сервисез лимитед"	71	305 192	63,48	23,34	13,19
21	"Дельмас"	80	178 926	90,34	9,66	–
22	"Ван хай лайнз лимитед"	78	172 572	89,94	10,06	–
23	"МКК транспорт (Сингапур) прайвит лимитед"	65	119 954	95,74	4,26	–
24	"Найл дач Африка лайн БВ"	42	107 794	100,00	–	–
25	"Экс-пресс фидерс"	70	94 904	100,00	–	–
26	"Корея марин транспорт компани лимитед"	49	87 958	93,86	6,14	–
27	"СИТК контейнер лайнз компани лимитед"	71	85 099	100,00	–	–
28	"ЮС милитари силифт команд"	59	72 195	100,00	–	–
29	"Сиго лайн"	31	69 166	100,00	–	–
30	"Сафмарин контейнер лайнз НВ"	32	68 596	100,00	–	–
31	"Би-Би-Си чартеринг энд лоджистик ГмбХ энд компани КГ"	99	61 246	100,00	–	–

Таблица 2.4 50 крупнейших компаний линейных перевозок, по состоянию на 1 января 2014 года (количество судов и общая вместимость эксплуатируемых судов в ДФЭ, в убывающем порядке по провозной способности) (продолжение)

Место	Оператор	Количество судов	ДФЭ	0–4 999 ДФЭ*, в %	5 000–9 999 ДФЭ*, в %	≥10 000 ДФЭ, в %
32	"Симатек шиппинг энд форвардинг ЛЛК"	21	58 770	100,00	–	–
33	"Компания чилена де навегасьон интересеаника СА"	15	56 552	35,39	64,61	–
34	"Риджинал контейнер лайнз паблик компани лимитед"	33	55 035	90,76	9,24	–
35	"ТС лайнз компани лимитед"	32	48 521	100,00	–	–
36	"Юнифидер АС"	47	48 162	100,00	–	–
37	"Шиппинг корпорейшн оф Индия лимитед"	11	46 990	58,50	41,50	–
38	"Аркас контейнер ве ташимаджилик АС"	34	44 834	100,00	–	–
39	"Синотранс контейнер лайнз компани лимитед"	38	44 516	100,00	–	–
40	"Гримальди груп Наполи"	43	44 171	100,00	–	–
41	"ЧНК лайн лимитед"	20	41 807	100,00	–	–
42	"Хафиз дария шиппинг компани"	9	41 337	52,48	47,52	–
43	"Мессина"	17	39 521	100,00	–	–
44	"Гоулд стар лайн лимитед"	18	39 413	100,00	–	–
45	"Матсон навигейшн компани инкорпорейтед"	15	37 442	100,00	–	–
46	"Хын-А шиппинг компани лимитед"	31	36 600	100,00	–	–
47	"Суайр шиппинг лимитед"	25	36 175	100,00	–	–
48	"АНЛ Сингапур прайвит лимитед"	9	35 219	85,80	14,20	–
49	"Вестфаль-Ларсен шиппинг АС"	17	35 151	100,00	–	–
50	"Сплитофс беврахтингскантор БВ"	36	31 454	100,00	–	–
Всего, 50 крупнейших операторов		4 348	18 429 652	38,22	38,72	23,07
Все другие операторы		1 827	1 484 722	97,54	2,46	–
ИТОГО		6 175	19 914 374	42,64	36,01	21,35

Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе данных, представленных агентством "Ллойдс лист интеллидженс", см. на веб-сайте www.lloydslistintelligence.com.

Примечание: Включая все перевозящие контейнеры суда, которые, по имеющейся информации, эксплуатируются компаниями линейных перевозок.

* Доля судов в указанном диапазоне.

и изучается также вопрос о возможном слиянии компаний "Хапаг-Ллойд" и НОЛ (*Lloyds List – Daily Briefing*, 2014с). Предлагались и планировались новые альянсы, однако не все из них получили одобрение регулирующих органов. В частности, получивший широкое освещение альянс ПЗ между тремя крупнейшими перевозчиками не был одобрен Министерством коммерции Китая (*DynaLiners Weekly*, 2014).

С точки зрения грузоотправителей (т.е. клиентов, которые пользуются услугами перевозчиков) тенденция к использованию более крупных судов и процесс концентрации среди поставщиков услуг могут быть связаны как с потенциальными выгодами, так и с недостатками. Экономия, обусловленная эффектом масштаба при использовании более крупных судов, позволяет снизить эксплуатационные затраты.

При условии существования достаточной конкуренции этой экономией на издержках могут воспользоваться клиенты. Однако если такая экономия, обусловленная эффектом масштаба, достигается лишь за счет вытеснения с рынка конкурентов, то конечная цена (тарифная ставка), взимаемая с грузоотправителей, возможно, не всегда снижается в той же пропорции. О такой возможной опасности свидетельствует также анализ количества судов, обслуживающих отдельные страны. Данный вопрос рассматривается в разделе С, посвященном распределению контейнерного флота и обслуживанию линейным судоходством.

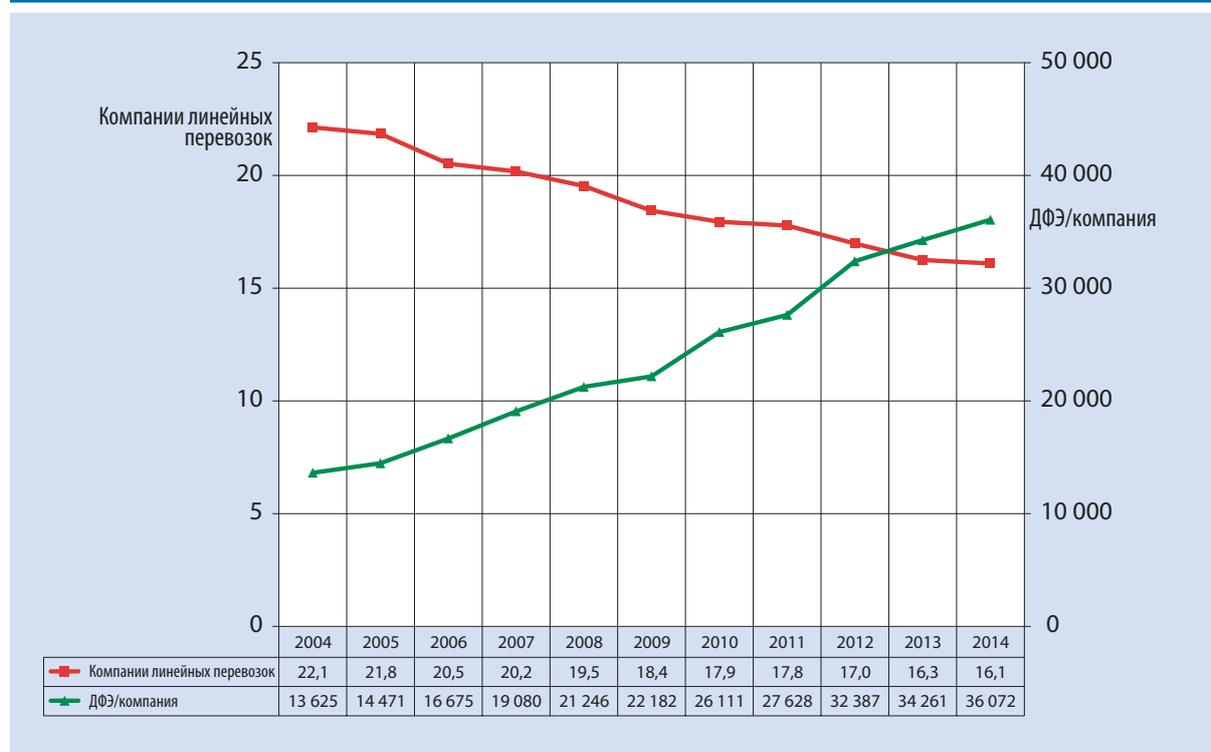
С. РАСПРЕДЕЛЕНИЕ КОНТЕЙНЕРНОГО ФЛОТА И ОБСЛУЖИВАНИЕ ЛИНЕЙНЫМ СУДОХОДСТВОМ

С 2004 года рассчитываемый ЮНКТАД индекс обслуживания линейным судоходством (ИОЛС) служит показателем, характеризующим доступ каждой прибрежной страны к глобальной сети линейных пере-

возок. Полные временные ряды данных в электронном формате содержатся в базе данных ЮНКТАДстат (UNCTADstat, 2013a). Базовая информация представляется агентством "Ллойдс лист интеллидженс" (*Lloyd's List Intelligence – Containers*, 2013); ИОЛС рассчитывается по следующим пяти компонентам, отражающим использование контейнеровозов компаниями линейного судоходства для обслуживания портов захода соответствующей страны: а) количество судов; б) общая контейнеровместимость этих судов; в) число компаний, осуществляющих перевозки на судах, оператором которых они являются; г) количество осуществляемых рейсов; и е) размер (в ДФЭ) самого крупного используемого судна.

Наиболее высокий показатель ИОЛС у Китая, за которым следует Гонконг (Китай), Сингапур, Республика Корея и Малайзия. Среди африканских стран наилучшее транспортное сообщение имеют Марокко, Египет и Южная Африка, что отражает их географическое положение по углам Африканского континента. В Латинской Америке наиболее высокий показатель ИОЛС у Панамы, что объясняется существованием Панамского канала и нахождением страны на пере-

Диаграмма 2.6 Присутствие компаний линейного судоходства: среднее число компаний в расчете на одну страну и средняя контейнеровместимость используемых судов (в ДФЭ) в расчете на одну компанию и на страну, 2004–2014 годы



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

крестке основных маршрутов Восток–Запад и Север–Юг. Одиннадцать из 12 стран с самым низким уровнем ИОЛС являются островными государствами, что связано с низким объемом их внешней торговли и удаленностью (этот вопрос более подробно рассматривается в главе 6).

Анализ некоторых компонентов индекса обслуживания линейным судоходством свидетельствует о продолжении различных тенденций, отражающих один и тот же общий процесс концентрации в этом секторе. По мере роста компаний уменьшается количество компаний, осуществляющих контейнерные перевозки в расчете в среднем на одну страну (см. диаграмму 2.6), а по мере увеличения размеров судов среднее количество задействованных судов в расчете на одну страну остается неизменным (см. диаграмму 2.7).

В частности, общая контейнеровместимость судов в расчете на компанию и на страну возросла в 2,6 раза за 11 лет с тех пор, когда ЮНКТАД начала сбор соответствующих данных, тогда как число компаний в расчете на одну страну снизилось на 27%, а средний размер судов практически удвоился за тот же период.

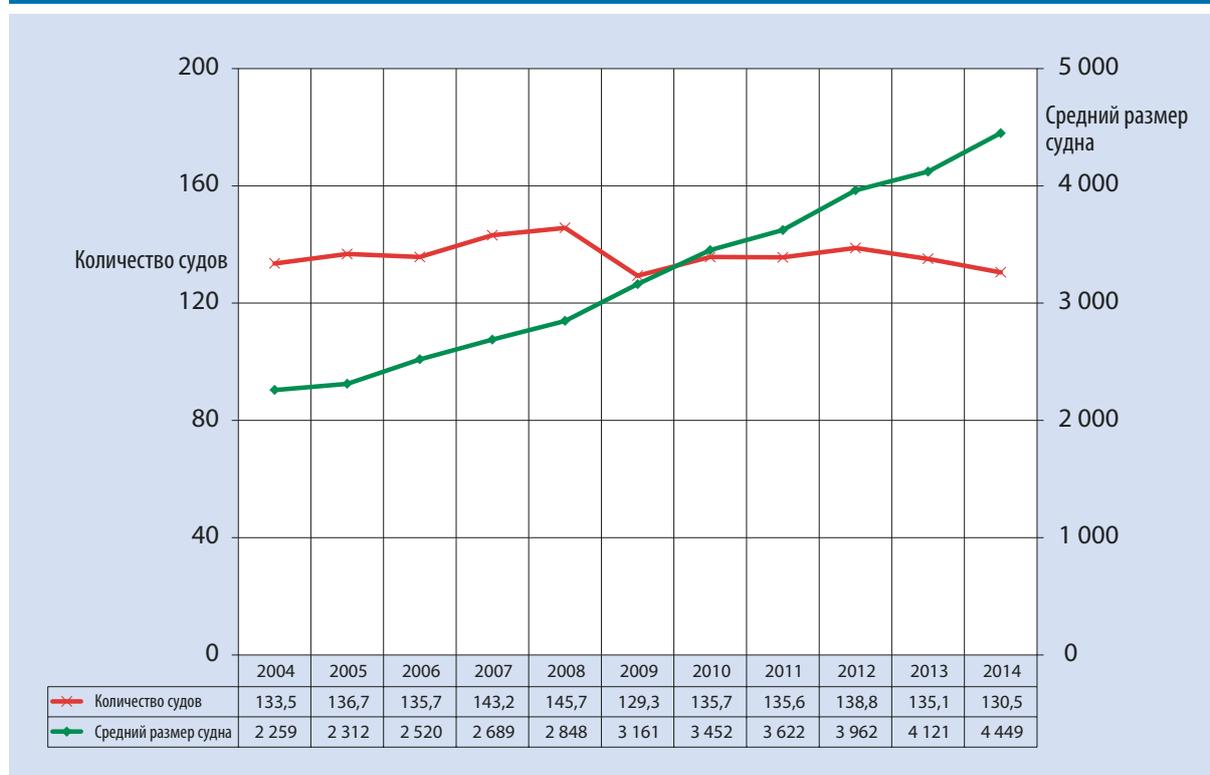
По мере того как компании линейного судоходства становятся все крупнее, у грузоотправителей сокращается выбор на большинстве рынков.

D. РЕГИСТРАЦИЯ СУДОВ

Как было отмечено в разделе В, большинство судов мирового флота плавают под флагом страны/территории, отличающейся от страны/территории судовладельца. По состоянию на 1 января 2014 года самый крупный флот (в тоннах дедвейта) по флагу регистрации был у Панамы (21,21% мирового флота), за которой следовали Либерия (12,24%), Маршалловы Острова (9,08%), Гонконг (Китай) (8,24%) и Сингапур (6,17%). В общей сложности на эти пять ведущих регистров приходилось почти 57% мирового флота (см. таблицу 2.5)².

По количеству судов, плавающих под национальным флагом, второе и третье место после Панамы занимали соответственно Индонезия и Япония. Индонезия (7 019 судов вместимостью 100 бр.-рег. т и более) и Япония (5 249 судов вместимостью 100 бр.-рег. т

Диаграмма 2.7 Распределение контейнерного флота в расчете на одну страну: общее количество судов и средний размер судна (в ДФЭ), 2004–2014 годы



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

Таблица 2.5 35 флагов регистрации с наиболее крупным зарегистрированным флотом, по состоянию на 1 января 2014 года (т дедвейта)

<i>Флаг регистрации</i>	<i>Количество судов</i>	<i>Общий дедвейт (тыс. т)</i>	<i>Доля в процентах от мирового флота (по дедвейту)</i>	<i>Доля в процентах с нарастающим итогом</i>	<i>Общий дедвейт судов, принадлежащих национальным владельцам (тыс. т)</i>	<i>Общий дедвейт судов, принадлежащих иностранным владельцам (тыс. т)</i>	<i>Доля судов, принадлежащих иностранным владельцам, в процентах от совокупного дедвейта флота</i>
Панама	7 068	355 700	21,21	21,21	589	355 111	99,83
Либерия	3 126	205 206	12,24	33,45	10	205 195	99,99
Маршалловы Острова	2 207	152 339	9,08	42,53	457	151 882	99,70
ОАР Гонконг, Китай	2 065	138 134	8,24	50,77	18 637	119 497	86,51
Сингапур	2 318	103 467	6,17	56,94	41 080	62 387	60,30
Греция	883	77 078	4,60	61,54	70 499	6 579	8,54
Багамские Острова	1 327	74 874	4,47	66,00	1 104	73 770	98,53
Китай	2 802	73 522	4,38	70,39	73 252	270	0,37
Мальта	1 698	72 935	4,35	74,74	446	72 489	99,39
Кипр	937	32 594	1,94	76,68	6 131	26 462	81,19
Остров Мэн	409	23 711	1,41	78,10	0	23 711	100,00
Италия	719	20 022	1,19	79,29	18 790	1 232	6,15
Соединенное Королевство	658	18 805	1,12	80,41	8 264	10 541	56,06
Норвегия (NIS)*	531	18 221	1,09	81,50	15 035	3 187	17,49
Япония	766	17 915	1,07	82,57	17 871	44	0,24
Республика Корея	777	16 881	1,01	83,57	16 266	615	3,64
Германия	381	16 380	0,98	84,55	15 987	393	2,40
Индия	702	15 245	0,91	85,46	14 636	608	3,99
Дания (DIS)*	381	14 371	0,86	86,32	13 276	1 095	7,62
Индонезия	1 609	13 846	0,83	87,14	12 519	1 327	9,58
Антигуа и Барбуда	1 207	13 391	0,80	87,94	1	13 390	100,00
Соединенные Штаты	850	11 848	0,71	88,65	8 495	3 353	28,30
Объединенная Республика Танзания	163	11 663	0,70	89,34	26	11 637	99,77
Бермудские Острова	145	11 542	0,69	90,03	210	11 333	98,18
Малайзия	531	9 212	0,55	90,58	8 668	544	5,91
Турция	632	8 891	0,53	91,11	8 600	291	3,27
Нидерланды	926	8 789	0,52	91,63	6 572	2 217	25,22
Франция	226	7 577	0,45	92,09	4 096	3 480	45,93
Бельгия	110	6 693	0,40	92,49	3 733	2 959	44,22
Вьетнам	811	6 652	0,40	92,88	6 511	141	2,12
Российская Федерация	1 410	6 530	0,39	93,27	5 559	972	14,88

Таблица 2.5 35 флагов регистрации с наиболее крупным зарегистрированным флотом, по состоянию на 1 января 2014 года (т дедвейта) (продолжение)

Флаг регистрации	Количество судов	Общий дедвейт (тыс. т)	Доля в процентах от мирового флота (по дедвейту)	Доля в процентах с нарастающим итогом	Общий дедвейт судов, принадлежащих национальным владельцам (тыс. т)	Общий дедвейт судов, принадлежащих иностранным владельцам (тыс. т)	Доля судов, принадлежащих иностранным владельцам, в процентах от совокупного дедвейта флота
Филиппины	413	6 119	0,36	93,64	1 420	4 698	76,79
Таиланд	339	5 067	0,30	93,94	4 598	469	9,26
Каймановы Острова	158	4 299	0,26	94,20	0	4 299	100,00
Сент-Винсент и Гренадины	485	4 273	0,25	94,45	0	4 273	100,00
Итого: 35 флагов регистрации	39 770	1 583 792	94,45	94,45	403 339	1 180 453	74,53
Остальные страны мира	7 831	93 060	5,55	5,55	50 629	42 431	45,60
Все страны мира	47 601	1 676 853	100,00	100,00	453 969	1 222 884	72,93

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных, представленных компанией "Кларксон ресерч сервисез".

Примечание: Самоходные морские торговые суда вместимостью 1 000 бр.-рег. т и более; флаги регистрации перечислены в порядке убывания совокупного дедвейта. Полный список всех стран в отношении судов вместимостью 100 бр.-рег. т и более см. на веб-сайте <http://stats.unctad.org/fleet>.

* NIS: Норвежский международный регистр судов; DIS: Датский международный регистр судов.

и более) (UNCTADstat, 2014) имеют значительный национальный флот, обслуживающий прибрежные и межкостровные каботажные перевозки.

Двухзначные темпы роста регистрации судов были отмечены в Исламской Республике Иран (+59,6%), Объединенной Республике Танзания (+27,3%), Таиланде (+15,4%) и Сингапуре (+13,2%). Флаг Сингапура в основном используется судовладельцами самого Сингапура и Дании. Объединенная Республика Танзания позиционирует свой регистр как открытый, который в основном используют судовладельцы Исламской Республики Иран, Сирийской Арабской Республики, Турции и Объединенных Арабских Эмиратов. В регистре Таиланда увеличилось количество судов под национальным флагом, главным образом в связи с возвращением в него судов, принадлежащих таиландским судовладельцам. Аналогичным образом большинство судов, плавающих под иранским флагом, принадлежит компаниям Исламской Республики Иран, хотя многие из них в прошлом были зарегистрированы за границей.

В таблице 2.6 представлена информация о распределении различных типов судов по регионам с учетом флага регистрации. В развивающихся странах зарегистрировано более трех четвертей мирового флота,

при этом их доля увеличилась еще на 0,44 процентных пункта за 12-месячный период к 1 января 2014 года. В частности, в развивающихся странах зарегистрировано более 81% мирового балкерного флота.

Е. СУДОСТРОЕНИЕ, СДАЧА СУДОВ НА СЛОМ И НОВЫЕ ЗАКАЗЫ

1. Поставки новых судов

В 2013 году почти 93% нового тоннажа мирового флота (в брутто-регистрационных тоннах) было построено в трех странах, а именно в Китае (36,9%), Республике Корея (35,2%) и Японии (20,6%).

На китайских судовверфях строятся в основном балкеры, а наиболее высокой доля Китая является на рынке судов для генеральных грузов (56% совокупного нового тоннажа мирового флота в этом секторе судов). Япония специализируется главным образом на строительстве балкеров (34% мирового рынка), на которые приходился 81% совокупного тоннажа судов, построенных в Японии в 2013 году, тогда как Республика Корея занимает доминирующее положение на рынке судостроения в секторе контейнеровозов

Таблица 2.6 Распределение провозной способности различных типов судов в тоннах дедевейта по группам стран их регистрации, январь 2014 года (данные по состоянию на начало года, в процентах от совокупного дедевейта, годовые темпы роста в процентных пунктах указаны курсивом)

	<i>Весь флот</i>	<i>Нефтяные танкеры</i>	<i>Балкеры</i>	<i>Суда для генеральных грузов</i>	<i>Контейнеровозы</i>	<i>Прочие суда</i>
Все страны мира	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Развитые страны	23,28	26,38	18,52	28,91	27,55	25,96
	<i>-0,40</i>	<i>-0,20</i>	<i>-0,45</i>	<i>0,08</i>	<i>-0,89</i>	<i>0,14</i>
Страны с переходной экономикой	0,72	0,76	0,27	5,18	0,04	1,17
	<i>-0,02</i>	<i>-0,02</i>	<i>0,00</i>	<i>0,02</i>	<i>-0,01</i>	<i>0,01</i>
Развивающиеся страны	75,76	72,80	81,16	65,10	72,40	71,40
	<i>0,44</i>	<i>0,24</i>	<i>0,49</i>	<i>-0,06</i>	<i>0,90</i>	<i>-0,25</i>
В том числе:						
Африка	13,69	17,53	10,14	5,66	23,07	9,93
	<i>-0,03</i>	<i>0,29</i>	<i>0,03</i>	<i>0,08</i>	<i>-0,64</i>	<i>-0,15</i>
Америка	28,57	21,17	34,80	24,86	22,73	32,52
	<i>-0,66</i>	<i>-0,16</i>	<i>-1,25</i>	<i>-0,85</i>	<i>-0,93</i>	<i>-0,12</i>
Азия	24,57	21,69	27,69	32,14	22,36	19,53
	<i>0,66</i>	<i>-0,01</i>	<i>0,89</i>	<i>0,36</i>	<i>2,37</i>	<i>-0,50</i>
Океания	8,92	12,41	8,53	2,44	4,24	9,42
	<i>0,46</i>	<i>0,12</i>	<i>0,83</i>	<i>0,35</i>	<i>0,11</i>	<i>0,53</i>
Суда неизвестной регистрации и другие флаги	0,24	0,06	0,05	0,81	0,01	1,47
	<i>-0,02</i>	<i>-0,02</i>	<i>-0,04</i>	<i>-0,03</i>	<i>0,00</i>	<i>0,10</i>

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных, представленных компанией "Кларксон ресерч сервисез".

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

(69%), судов для сжиженных газов (81%) и нефтяных танкеров (60%) (см. таблицу 2.7).

2. Сдача судов на слом

В 2013 году совокупный тоннаж судов, проданных на слом, снизился на 20% по сравнению с рекордным уровнем, отмеченным в 2012 году, хотя он по-прежнему был значительным. Китай и страны Южной Азии продолжают занимать доминирующее положение на рынке разборки судов на слом, в частности на них приходилось 92% совокупного тоннажа судов, отправленных на слом в 2013 году. Сорок четыре процента тоннажа, отправленного на разборку в 2013 году, приходилось на балкеры, за которыми следовали нефтяные танкеры (20%) и контейнеровозы (18%). На рынке по разборке судов Бангладеш имеет наиболее высокую долю в секторе балкеров (33%), Китай – в секторе судов для сжиженных газов (65%), Индия – в секторе контейнеровозов (61%) и Пакистан – в секторе нефтяных танкеров (46%) и судов снабжения морских платформ (66%) (см. таблицу 2.8).

3. Заказы на новые суда

После пиковых уровней в 2008 и 2009 годах объем заказов на все основные типы судов сокращался до начала 2013 года. В 2013 году впервые после финансово-экономического кризиса портфель заказов вновь увеличился, хотя и не намного, в отношении балкеров, танкеров и контейнеровозов. Лишь в случае судов для генеральных грузов объем заказов продолжал сокращаться, что в целом соответствует снижению значения этого типа судов для морских перевозок. В начале 2014 года объем заказов на контейнеровозы в 10 раз превышал портфель заказов на суда для генеральных грузов (см. диаграмму 2.8).

Что касается будущих поставок новых судов, то даже в том случае, если сейчас возобновится рост новых заказов, пройдет еще несколько лет, прежде чем начнется новый цикл в судостроительной промышленности с учетом предыдущего резкого сокращения портфеля заказов.

Таблица 2.7 Поставки новых судов: основные типы судов и страны постройки, 2013 год (тыс. бр.-рег. т)

	Китай	Япония	Республика Корея	Филиппины	Остальные страны мира	Все страны мира
Нефтяные танкеры	3 369	875	6 904	84	249	11 480
Балкеры	17 444	11 785	3 486	1 133	701	34 549
Суда для генеральных грузов	1 258	247	301		435	2 240
Контейнеровозы	3 164	513	9 998	140	676	14 490
Суда для сжиженных газов	126	366	2 109		11	2 613
Танкеры для химических продуктов	112	171	265		102	651
Суда снабжения морских платформ	464	41	1 062		772	2 339
Паромы и пассажирские суда	13	12		3	695	724
Другие суда	23	511	607		100	1 240
Итого	25 974	14 521	24 732	1 360	3 740	70 326

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных, представленных компаниями "Кларксон ресерч сервисез".

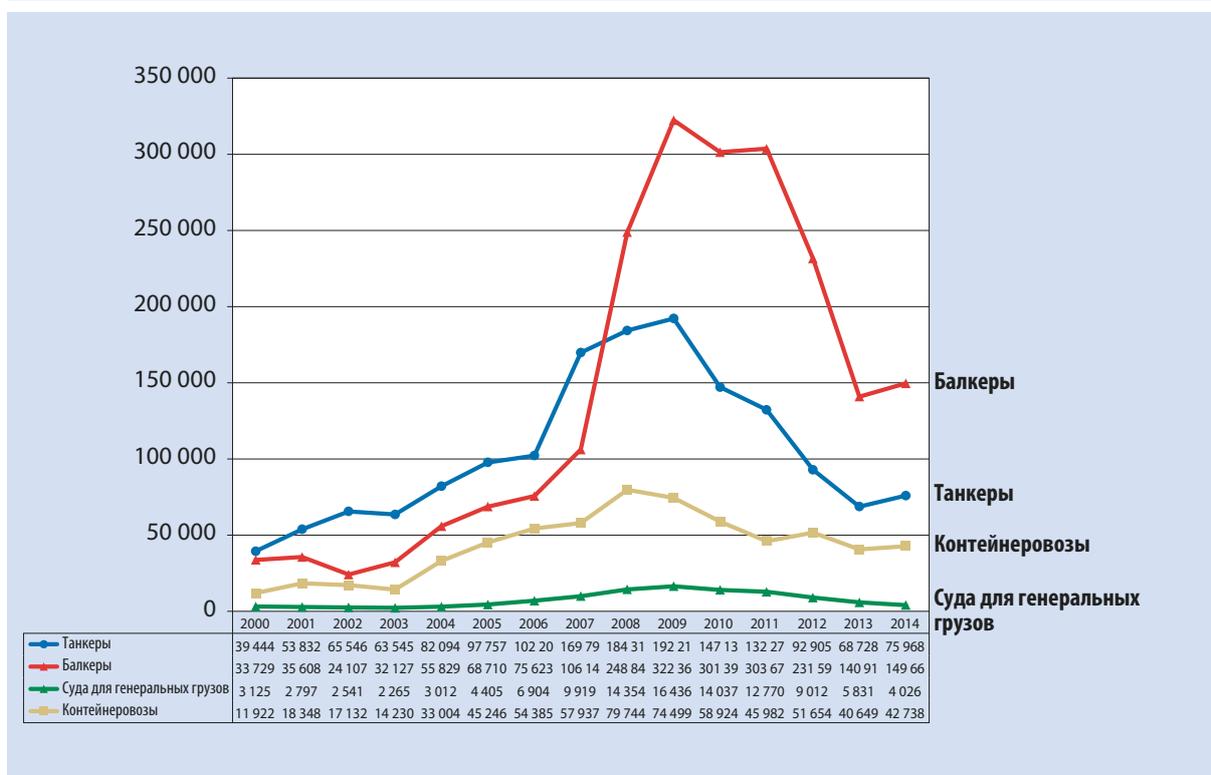
Примечание: Самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более.

Таблица 2.8 Тоннаж судов, проданных, согласно сообщениям, на слом, в разбивке по основным типам судов и странам разборки, 2013 год (тыс. бр.-рег. т)

	Китай	Индия	Бангладеш	Пакистан	Неизвестные предприятия Индийского полуострова	Турция	Прочие/неизвестные предприятия	Все страны мира
Нефтяные танкеры	748	791	994	2 680	278	57	296	5 844
Балкеры	3 524	2 934	4 222	1 335	132	241	277	12 665
Суда для генеральных грузов	332	930	202	99	12	332	306	2 211
Контейнеровозы	795	3 195	888	22	119	77	128	5 223
Суда для сжиженных газов	249	63			6	29	35	382
Танкеры для химических продуктов	13	75	23	40		13	53	218
Суда снабжения морских платформ	13	127	115	943	39	3	190	1 429
Паромы и пассажирские суда		109				171	42	322
Другие суда	450	186	63			49	10	758
Итого	6 124	8 409	6 506	5 118	586	973	1 336	29 052

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных, представленных компаниями "Кларксон ресерч сервисез".

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

Диаграмма 2.8 Мировой объем заказов на новые суда, 2000–2014 годы (тыс. т дедвейта)


Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных, представленных компаниями "Кларксон ресерч сервисез".

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

СПРАВОЧНАЯ ЛИТЕРАТУРА

DynaLiners Weekly (2014). East–West trades. 20 June.

Dynamar B.V. (2014). *Dynaliners Trades Review*. May.

Lloyd's List Containerisation International (2014). When is a 19,000 teu ship not a 19,000 teu ship? 5 February. Имеется на веб-сайте <http://www.lloydslist.com/ll/sector/containers/article436383.ece> (по состоянию на 24 сентября 2014 года).

Lloyd's List - Daily Briefing (2014a). Boxship charter-owners make a comeback. 30 April. Имеется на веб-сайте <http://www.lloydslist.com/ll/daily-briefing/?issueDate=2014-04-30&expandId=440774> (по состоянию на 24 сентября 2014 года).

Lloyd's List - Daily Briefing (2014b). No longer ticking the boxes: Panamax boxships have limits on their popularity. 9 May. См. веб-сайт <http://www.lloydslist.com/ll/daily-briefing/?issueDate=2014-05-09&expandId=441299> (по состоянию на 25 сентября 2014 года).

Lloyds List - Daily Briefing (2014c). Napag-Lloyd shareholder Kühne targets another merger. 23 April. Имеется на веб-сайте <http://www.lloydslist.com/ll/daily-briefing/?issueDate=2014-04-23&expandId=440374> (по состоянию на 25 сентября 2014 года).

Lloyd's List Intelligence - Containers (2014). См. веб-сайт <http://www.lloydslistintelligence.com/llint/containers/index.htm> (по состоянию на 9 июня 2014 года).

UNCTADstat (2014). См. веб-сайт <http://stats.unctad.org/LSCI> (по состоянию на июль 2014 года).

UNCTADstat (2014). Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual, 1980–2014. Имеется на веб-сайте <http://stats.unctad.org/FLEET> (по состоянию на 25 сентября 2014 года).

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Базовые данные о мировом флоте для главы 2 были получены от компании "Кларксон ресерч сервисез", Лондон. Ограниваясь исключительно торговым судоходством, авторы проведенного ЮНКТАД анализа учитывают все самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более, включая оффшорные буровые суда и плавучие установки для добычи, хранения и отгрузки нефти, а также флоты Соединенных Штатов и Канады в системе Великих озер, которые в силу исторических причин в предыдущих выпусках *Обзора морского транспорта* не учитывались. Исключены военные суда, яхты, суда внутреннего водного транспорта, рыболовные суда и оффшорные стационарные и мобильные платформы и баржи. По судам основных категорий (нефтяным танкерам, балкерам, контейнеровозам и судам для генеральных грузов) изменений в сравнении с предыдущими выпусками *Обзора* нет. В категории "прочих" судов в новых данных учитывается меньше судов (ранее включались рыболовные суда с небольшой грузовой провозной способностью) и несколько более крупный тоннаж, что объясняется включением судов, используемых для оффшорных перевозок и хранения. В целях обеспечения полной сопоставимости данных за 2013 и 2014 годы с данными за два предыдущих года ЮНКТАД обновила имеющиеся в онлайн-режиме данные о флотах за 2011, 2012, 2013 и 2014 годы, применяя при этом одни и те же критерии (<http://stats.unctad.org/fleet>). Как и в предыдущие годы, данные о принадлежности флота охватывают только суда вместимостью 1 000 бр.-рег. т и более, поскольку зачастую сведений о реальной принадлежности более мелких судов нет.

² В целях обеспечения сопоставимости с данными о принадлежности флота в разделе В главы 2 в настоящем анализе и таблице 2.5 представлена информация только о судах вместимостью 1 000 бр.-рег. т и более (см. также веб-сайт <http://stats.unctad.org/fleetownership>). Таблица с данными о флоте каждой страны/территории для судов вместимостью 100 бр.-рег. т и более имеется на веб-сайте <http://stats.unctad.org/fleet>.



3

ФРАХТОВЫЕ СТАВКИ И ЗАТРАТЫ НА МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Настоящая глава посвящена динамике фрахтовых ставок и затрат на морские перевозки. В разделе А отражены некоторые актуальные тенденции изменения фрахтовых ставок в различных сегментах рынка морских перевозок, а именно в перевозках контейнерных, наливных и сухих массовых грузов в 2013 году и начале 2014 года. В нем освещаются важные события, вызвавшие существенные колебания цен, обсуждаются последние тенденции в отрасли и даются некоторые прогнозы будущей конъюнктуры на фрахтовых рынках.

2013 год стал еще одним годом, характеризовавшимся низкой и неустойчивой конъюнктурой на рынках морских перевозок, которая существенно сказалась на всех сегментах рынка, при этом на рынке сухогрузного и наливного тоннажа в 2013 году были отмечены самые низкие фрахтовые ставки за последние десять лет, и столь же низкими были ставки на рынке линейных перевозок. Низкий уровень фрахтовых ставок в основном объяснялся вялым мировым экономическим ростом, низким или неустойчивым спросом и сохраняющимся избыточным предложением на мировых рынках морских перевозок.

В разделе В содержится краткий обзор некоторых последних тенденций в области финансирования судов, и в частности тенденций, касающихся прямых инвестиций. В 2013 году частные прямые инвестиции по-прежнему играли ключевую роль в судоходном секторе, поскольку предложение традиционного банковского финансирования оставалось весьма ограниченным и доступным только для ряда крупных сделок.

А. ФРАХТОВЫЕ СТАВКИ

После пяти лет экономического спада 2013 год стал еще одним годом, характеризовавшимся низкой и неустойчивой конъюнктурой на рынках морских перевозок, которая существенно сказалась на всех сегментах рынка, при этом на рынке сухогрузного и наливного тоннажа в 2013 году были отмечены самые низкие фрахтовые ставки за последние десять лет, и столь же низкими были ставки на рынке контейнерных линейных перевозок.

Как и в предыдущие годы, низкий уровень фрахтовых ставок в основном объяснялся вялым мировым экономическим ростом, низким или неустойчивым спросом и сохраняющимся избыточным предложением на мировых рынках морских перевозок.

1. Ставки тарифов в контейнерных перевозках

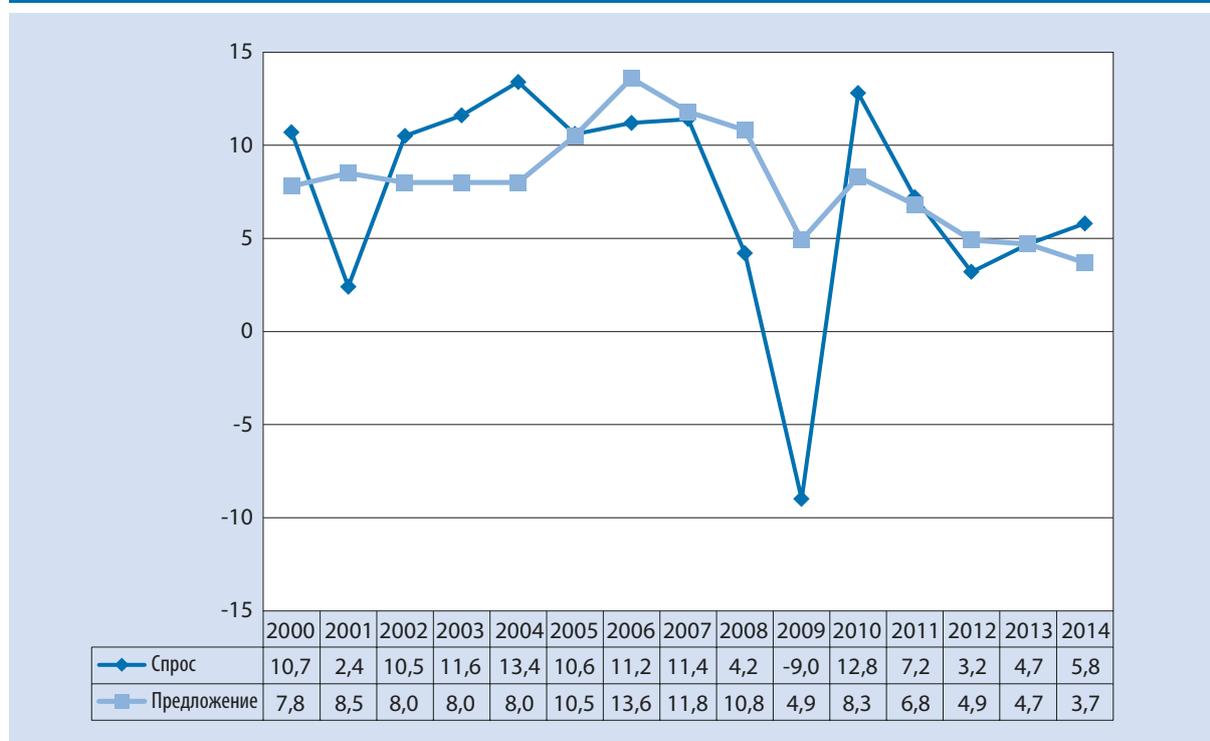
На протяжении 2013 года на рынке контейнерных перевозок наблюдалась напряженность при сохраняю-

щейся неустойчивости ставок тарифов, которые едва ли повысились. В целом фундаментальные факторы в этом секторе были немного не сбалансированы, что обуславливало низкие ставки тарифов и низкие доходы для перевозчиков на протяжении всего года.

Как следует из диаграммы 3.1, в 2013 году глобальный спрос на морские контейнерные перевозки в целом возрос, по оценкам, на 4,7% по сравнению с приростом на 3,2% в 2012 году. Отмеченный рост глобального спроса соответствовал росту глобального предложения на рынке контейнерных перевозок, темпы которого немного снизились с 4,9% в 2012 году до 4,7% в 2013 году.

Рост спроса на контейнерные перевозки, который был отмечен на большинстве направлений (см. главу 1), не оказал воздействия на ставки тарифов, которые оставались низкими по историческим меркам и неустойчивыми. Это свидетельствует о сохраняющемся избытке предложения, который носит структурный характер, при избыточном предложении тоннажа на большинстве маршрутов. Ввод в эксплуатацию новых контейнеровозов в 2013 году, среди которых в основ-

Диаграмма 3.1 Динамика спроса и предложения на рынке морских контейнерных перевозок, 2000–2014 годы (годовые темпы прироста)



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных Clarkson Container Intelligence Monthly, различные выпуски.

Примечание: Данные относятся ко всему контейнерному флоту, включая суда многоцелевого назначения и другие суда, способные перевозить определенное количество контейнеров. Рост спроса оценивался по объему погрузочно-разгрузочных операций в млн. ДФЭ. Данные за 2014 год представляют собой прогноз.

ном преобладали крупные суда типа "пост-панамакс" вместимостью 8 000 ДФЭ и более, не способствовал обращению вспять данной тенденции (см. главу 2). Как следует из таблицы 3.1, средние ставки тарифов на большинстве маршрутов оставались низкими и были существенно ниже по сравнению с 2012 годом (Clarkson Research Services, 2014a).

Увеличение провозной способности в результате ввода в эксплуатацию сверхкрупных контейнеровозов, большинство из которых были сразу после спуска на воду отправлены на магистральные направления контейнерных перевозок, отрицательно сказалось на ставках тарифов на этих маршрутах. С появлением этих новых судов менее крупные

Таблица 3.1 Рынки и ставки тарифов в секторе контейнерных перевозок

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

Источник: Container Intelligence Monthly, Clarkson Research Services, различные выпуски.

Примечание: Данные на основе среднегодовых показателей.

* СФЭ: сорокафутовый эквивалент.

суда класса "пост-панамакс" были переведены на другие маршруты, что усилило каскадный эффект. Тем не менее распределения провозной способности с магистральных маршрутов на другие направления перевозок оказалось недостаточным для того, чтобы поддержать ставки тарифов на магистральных маршрутах. Например, несмотря на предпринятые в течение 2013 года 10 попыток по повышению общих ставок тарифов на маршрутах Дальний Восток–Европа, ставки оставались низкими и неустойчивыми, и в целом за год они составили в среднем всего 1 084 долл. за ДФЭ, что на 20% ниже по сравнению с их средним уровнем в 2012 году (Clarkson Research Services, 2014b). Кроме того, избыточное предложение провозной способности отрицательно сказалось также на ставках тарифов на транстихоокеанских маршрутах. В 2013 году среднегодовой уровень ставок тарифов на маршрутах Шанхай–западное побережье Соединенных Штатов составил 2 033 долл. за 40-футовый эквивалент, что на 11% ниже по сравнению с 2012 годом. На немагистральных направлениях перевозок также ощущалось значительное избыточное предложение провозной способности из-за перевода дополнительных судов с магистральных маршрутов, хотя в них не было никакой необходимости, что оказало понижающее воздействие на ставки тарифов на некоторых из этих направлений. Например, ставки тарифов в перевозках из Китая (Шанхай) в Южную Америку (Сантус, Бразилия), Австралию/Новую Зеландию (Мельбурн) и Южную Африку (Дурбан) упали до самого низкого уровня с 2009 года (см. таблицу 3.1). Перевод избыточного тоннажа с магистральных направлений на другие маршруты привел также к усилению давления на ставки тарифов в перевозках между азиатскими странами, несмотря на устойчивый рост перевозок в этом регионе (Clarkson Research Services, 2013).

Для решения проблемы низких ставок тарифов и повышения своих доходов перевозчики принимали меры, направленные на повышение эффективности и оптимизацию операций в целях снижения удельных эксплуатационных расходов. В частности, эти меры включали консолидацию операций, эксплуатацию судов на пониженной скорости, постановку судов на прикол и замену более мелких и старых судов более новыми и экономичными судами. Примером в этом отношении может служить компания "Маэрск лайн", которая в 2013 году, по сообщениям, получила солидную прибыль в размере 1,5 млрд. долл. в отличие от в целом плохих показателей у большинства других пе-

ревозчиков. По заявлениям компании, такой результат стал возможным благодаря существенному улучшению показателей эффективности в расчете на один перевозимый контейнер путем оптимизации сети перевозок, переоборудования судов и использования новых более экономичных судов, таких как суда нового поколения "Triple-E" вместимостью 18 270 ДФЭ, обеспечивающих, помимо экономии затрат в результате сокращения потребления топлива, также уменьшение выбросов CO₂ (Lloyd's List Containerisation International, 2014)³. По сообщениям, в 2013 году компании удалось сэкономить 764 млн. долл. в результате сокращения потребления топлива на 12,1%. Она добилась этого сокращения, несмотря на увеличение своего флота на 0,2% до 2,6 млн. ДФЭ и объема перевозок на 4,1% до 8,8 млн. контейнеров в 40-футовом эквиваленте (Lloyd's List Containerisation International, 2014)⁴.

Еще одно направление усилий по сокращению издержек заключалось в создании новых альянсов. Например, альянс Г6, который был создан в конце 2011 года участниками альянсов "Нью ордл" и "Гранд" для совместного осуществления перевозок на маршрутах Азия–Европа и средиземноморских маршрутах, расширил свое сотрудничество, начав с мая 2013 года обслуживать также маршруты Азия–восточное побережье Северной Америки. Предполагается, что этот альянс будет обеспечивать 30% совокупной провозной способности между странами Дальнего Востока и портами Соединенных Штатов в Мексиканском заливе. Кроме того, понимая надвигающуюся угрозу, компания "Хапаг-Ллойд", являющаяся ключевым участником альянса Г6, и чилийская компания "Компания суд американа де вапорес" (КСАВ) объявили о своем предстоящем слиянии и подписали обладающий обязательной юридической силой договор в апреле 2014 года. Это приведет к созданию четвертой по величине международной компании контейнерных перевозок с флотом примерно 200 судов совокупной провозной способностью около 1 млн. ДФЭ и с годовым объемом перевозок 7,5 млн. ДФЭ (см. пресс-релиз: Napaq-Lloyd, 2014)⁵.

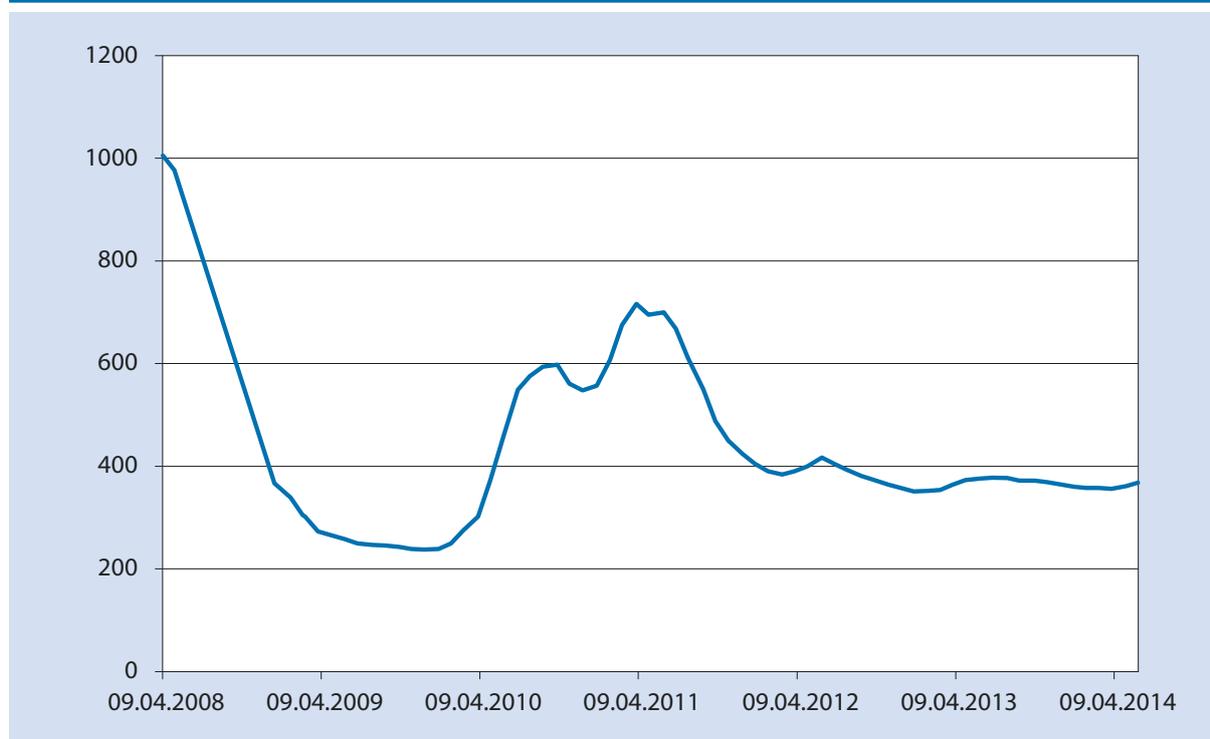
Кроме того, продажа активов, не связанных с основной деятельностью, и реструктуризация механизмов управления активами выступали частью стратегий, которые многие компании линейного судоходства использовали для сведения к минимуму затрат и мобилизации капитала для новых инвестиций и накопления резерва наличности на случай финансовых затруднений. В частности, такие стратегические меры включали продажу грузовых терминалов и других активов, не связанных с основной деятельностью,

таких как производство контейнеров и логистическое и клиентское обслуживание на суше, что в большей степени сказалось на грузоотправителях. Например, компания КМА-КГМ смогла увеличить в 2013 году свою чистую прибыль почти на 23% (или 200 млн. долл.) в результате продажи 49% своих активов в секторе терминалов компании "Чайна мерченц холдингз" в июне 2013 года, и ее совокупная чистая прибыль составила 408 млн. долл. по сравнению с 332 млн. долл. в 2012 году (*Journal of Commerce (JOC)*, 2014). С другой стороны, компания "Ханджин шиппинг", базирующаяся в Республике Корея, объявила о своих планах прекратить обслуживание трансатлантических маршрутов с мая 2014 года, с тем чтобы избавиться от нерентабельных перевозок (*AlixPartners*, 2014). Эта компания планирует также продать часть своего балкерного флота и контейнерных терминалов, для того чтобы поправить свое финансовое положение, попытавшись мобилизовать 1,45 млрд. долл. (*ShippingWatch*, 2013).

Что касается фрахтового рынка, то несоответствие между источниками растущего спроса (а именно немаршрутными направлениями перевозок) и струк-

турой нового предложения провозной способности с преобладанием очень крупных контейнеровозов отразилось на фрахтовых ставках, которые оставались низкими под давлением, которое ощущалось на протяжении всего 2013 года. Как следует из диаграммы 3.2, новый индекс "Контекс"⁶ оставался низким в 2013 году и составил в среднем 367 пунктов по сравнению с 388 пунктами в 2012 году, что отражало сложную ситуацию, в которой находились владельцы тоннажа. Причины столь низких фрахтовых ставок заключались главным образом в последствиях упоминавшегося выше каскадного эффекта и значительного объема тоннажа, поставленного на прикол (его объем в 2013 году в среднем составил 0,60 млн. ДФЭ, из которых две третьих приходилось на фрахтуемые суда) (*Barry Rogliano Salles*, 2014)⁷, что продолжало оказывать понижающее давление на конъюнктуру фрахтового рынка. В результате тайм-чартерные ставки на контейнерный тоннаж оставались низкими даже в тех случаях, когда они, как представляется, повысились по сравнению со средним уровнем предыдущего года (см. таблицу 3.2).

Диаграмма 3.2 Новый индекс "Контекс", 2008–2014 годы



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе значений нового индекса "Контекс", публикуемых Гамбургской ассоциацией судовых брокеров. См. <http://www.vhss.de> (по состоянию на 26 сентября 2014 года).

Примечание: Новый индекс "Контекс" — индекс, отражающий оценки тайм-чартерных ставок на тайм-чартерного фрахтования контейнеровозов, рассчитывается как эквивалентный вес процентного изменения по шести оценкам "Контекс", включая суда вместимостью 1 100, 1 700, 2 500, 2 700, 3 500 и 4 250 ДФЭ. База индекса: октябрь 2007 года = 1 000 пунктов.

Таблица 3.2 Тайм-чартерные ставки на контейнеровозы (в долларах за 14-тонное грузовое место в день)

Типы судов и скорость хода (ДФЭ)	Среднегодовые значения												Изменение в процентах 2013/2012
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
Суда без подъемных устройств													
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	12,6	13,0	3,24
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	10,0	10,9	9,00
Суда с подъемными устройствами/ без подъемных устройств													
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	3,3	3,4	1,77
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			
Суда с подъемными устройствами													
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	18,1	21,1	16,53
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	13,5	14,9	10,49
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	7,7	8,7	12,34
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	7,6	8,7	14,91
1 000–1 299 (минимум 19 узлов)	6,9	11,6	19,1	22,6	14,3	13,7	12,2	4,0	5,9	8,7	5,7	6,6	15,50
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	3,9	4,1	5,77
Типы судов и скорость хода													
ДФЭ	Среднемесячные значения в 2013 году												
	Янв.	Фев.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.	
Суда без подъемных устройств													
200–299 (минимум 14 узлов)	12,1	13,4	10,0	12,6	13,3	13,1	13,5	13,5	13,5	14,4	13,0	13,7	
300–500 (минимум 15 узлов)	10,2	10,5	10,7	10,5	11,3	11,3	10,1	10,3	9,9	11,3	11,2	13,5	
Суда с подъемными устройствами/ без подъемных устройств													
2 000–2 299 (минимум 22 узла)	3,2	3,0	3,1	3,3	3,3	3,4	3,5	3,6	3,5	3,5	3,5	3,4	
Суда с подъемными устройствами													
200–299 (минимум 14 узлов)	20,2	20,6	19,7	19,7	23,4	23,4	20,9	19,6	19,6	23,4	20,7	21,9	
300–500 (минимум 15 узлов)	13,8	13,8	14,0	14,2	14,1	16,5	17,7	14,6	14,3	15,6	16,9	13,5	
600–799 (минимум 17–17,9 узла)	8,0	7,4	7,4	9,0	9,0	10,0	8,7	8,7	8,7	9,0	8,9	9	
700–999 (минимум 18 узлов)	8,1	8,6	8,4	9,1	9,0	8,5	8,5	9,1	9,4	8,9	8,8	8,4	
1 000–1 299 (минимум 19 узлов)	5,3	5,7	5,8	6,0	6,2	6,4	6,3	6,3	6,9	8,1	8,2	7,8	
1 600–1 999 (минимум 20 узлов)	3,7	3,8	3,9	4,0	4,1	4,2	4,2	4,3	4,2	4,2	4,4	4,5	

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе информации о гамбургском индексе из различных выпусков журнала *Shipping Statistics and Market Review* за 2002–2014 годы, публикуемого Институтом экономики и логистики морского транспорта, Бремен, Германия. См. также веб-сайт www.isl.org (по состоянию на 26 сентября 2014 года).

Таблица 3.3 Индексы Балтийской биржи

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Изменение в процентах (2013/2012)	2014 (первое полугодие)
Индекс для танкеров для перевозки темных нефтепродуктов	1 510	581	896	782	720	645	-10,42	774
Индекс для танкеров для перевозки светлых нефтепродуктов	1 155	485	732	721	643	607	-5,6	574

Источник: Clarkson Research Services, Shipping intelligence network – Timeseries, 2014.

Несмотря на улучшение экономических перспектив и повышение фрахтовых ставок в начале 2014 года, сохраняющееся несоответствие между предложением провозной способности и спросом будет, как ожидается, продолжать оказывать давление на рынок. Это несоответствие фактически может увеличиться в ближайшие годы в связи с ростом в 2013 году заказов на новые контейнеровозы. Большинство основных перевозчиков разместили в 2013 году большой объем новых заказов на крупные суда, делая ставку на повышение эффективности и снижение удельных эксплуатационных затрат в расчете на ДФЭ. Портфель заказов на контейнеровозы, объем которого увеличился с 41 млн. т дедвейта в начале 2013 года до 43 млн. т дедвейта в начале 2014 года, соответствует примерно 20% существующего флота (см. диаграмму 2.8 в главе 2). Наплыв новых заказов может вновь оказать дестабилизирующее воздействие на восстановление фрахтовых ставок в целом. Поэтому динамика фрахтовых ставок на отдельных направлениях будет по-прежнему зависеть от того, каким образом будет регулироваться избыточное предложение провозной способности.

2. Фрахтовые ставки на танкерный тоннаж

В 2013 году фрахтовые ставки на танкерный тоннаж оставались низкими по историческим меркам в перевозках как сырой нефти, так и нефтепродуктов. Как следует из таблицы 3.3, индексы танкерного тоннажа Балтийской биржи продолжали характеризоваться понижательной тенденцией, начавшейся с 2009 года. Средний уровень индекса для танкеров, перевозящих темные нефтепродукты, снизился на 10,42% с 720 пунктов в 2012 году до 645 пунктов в 2013 году. Средний уровень индекса для танкеров, перевозящих светлые нефтепродукты, снизился на 5,6% с 643 пунктов в 2012 году до 607 пунктов в 2013 году⁸.

Это снижение в основном объяснялось отсутствием равновесия на рынках наливного тоннажа, которые продолжали характеризоваться сравнительно вялым спросом (см. главу 1) и повсеместным избыточным предложением тоннажа (см. главу 2).

Фрахтовые ставки и доходы на различных рынках танкерного тоннажа

За первые 10 месяцев 2013 года конъюнктура на рынке танкерного тоннажа была наихудшей за последние 20 лет, и фрахтовые ставки были ниже эксплуатационных расходов. В секторе ОКНТ и танкеров класса "суэцмакс" и "афрамакс" средний уровень суточных дохо-

дов снизился на 15–20% по сравнению с 2012 годом (Barry Rogliano Salles, 2014). Несмотря на увеличение импорта в Китае, сокращение спроса со стороны Соединенных Штатов в связи с повышением самодостаточности и перенос нефтеперерабатывающих предприятий с запада на восток отрицательно сказались на фрахтовых ставках в дополнение к увеличению предложения тоннажа, что негативно отразилось на показателях использования флота. Вместе с тем к концу года благодаря сочетанию таких факторов, как рост спроса в зимний период, увеличение спроса со стороны Китая, вызванные погодными условиями задержки в проливах Босфор и Дарданеллы, и замедление роста флота, ставки повысились и индекс Балтийской биржи для танкеров, перевозящих темные нефтепродукты, резко подскочил, превысил отметку в 1 000 пунктов в начале 2014 года. Несмотря на резкое повышение фрахтовых ставок, отмеченный рост доходов оказался недолговременным. Избыточное предложение тоннажа по-прежнему остается серьезной проблемой, которую необходимо решить, для того чтобы начался устойчивый рост фрахтовых ставок.

В секторе ОКНТ и сверхкрупных нефтяных танкеров (СКНТ) после низкой конъюнктуры в начале 2013 года началось быстрое повышение фрахтовых ставок к концу года. Низкие фрахтовые ставки объяснялись главным образом низким уровнем спроса (прежде всего это касалось импорта нефти в Соединенных Штатах) и последствиями быстрого увеличения флота в последние годы. Вместе с тем рост импорта сырой нефти в Китае к концу года и нехватка свободного тоннажа, объем которого оказался самым низким за определенное время, в двух основных регионах загрузки ОКНТ (Персидский залив и Западная Африка) вызвали существенное повышение фрахтовых ставок к концу 2013 года. Еще одним важным фактором, оказавшим влияние на фрахтовые ставки в секторе ОКНТ, стало увеличение отправленного на слом тоннажа, объем которого был самым большим с 2003 года (на разборку было отправлено примерно 22 ОКНТ по сравнению с 14 судами этого типа в 2012 году). Как следует из таблицы 3.4, в ноябре и декабре 2013 года спотовые фрахтовые ставки на рынке ОКНТ/СКНТ возросли более чем на 40% по сравнению с предыдущими месяцами. В свою очередь это способствовало увеличению доходов судовладельцев, которые до этого снизились до беспрецедентно низких уровней. В течение первых 10 месяцев года средние доходы для ОКНТ/СКНТ составляли примерно 10 000 долл. в день (что соответствовало эксплуатационным расходам, которые также оцениваются

Таблица 3.4 Общий обзор рынка танкерного тоннажа: спотовые ставки на перевозку светлых и темных нефтепродуктов, 2010–2014 годы (шкала "Юрлдскейл")

Тип судна	Маршруты	Изменение в % дек. 2013/ дек. 2012																									
		2010 год				2011 год				2012 год				2013 год				2014 год									
		Дек.	Дек.	Дек.	Дек.	Дек.	Дек.	Дек.	Дек.	Янв.	Фев.	Март.	Апр.	Май.	Июль.	Июль.	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.	Янв.	Фев.	Март.	Апр.	Май.	
ОКНУ/СНТ (200 000 и более т.двевейта)	Персидский залив—Япония Персидский залив—Республика Корея Персидский залив—Карибский бассейн/восточное побережье Северной Америки Персидский залив—Европа Западная Африка—Китай	61	59	48	43	33	34	..	38	40	42	33	34	41	59	64	33,3	63	49	40	41	34	34	34	34	34	
		36	37	28	26	17	18	17	22	22	25	22	23	26	36	37	32,1	31	33	29	26	25	25	25	25	25	
		57	59	26	41	20	17	18	19	24	21	20	24	25	40	..	n.a.	..	30	30	30	30	27	27	27	27	
		..	58	47	43	34	36	34	37	40	43	36	36	42	56	61	29,8	57	54	45	42	39	39	39	39	39	
		118	86	70	62	57	59	62	53	49	59	63	47	50	62	102	45,7	109	59	62	60	58	58	58	58	58	
"Брэмакс" (100 000–160 000 т.двевейта)	Западная Африка—Северо-Западная Европа Западная Африка—Карибский бассейн/восточное побережье Северной Америки Средиземноморский бассейн—Средиземноморский бассейн	103	83	65	59	52	57	53	49	56	59	48	48	60	97	49,2	102	57	60	60	52	52	52	52	52	52	
		113	86	67	70	66	73	67	62	52	63	65	56	54	63	99	47,8	157	67	67	65	67	67	67	67	67	
	
		162	122	93	88	87	94	94	80	83	81	90	84	87	87	135	45,2	165	118	92	93	96	96	96	96	96	
		120	..	80	..	..	85	..	..	..	113	112	..	..	..	..	n.a.	121	87	85	..	70	70	70	70	70
"Афрамас" (70 000–100 000 т.двевейта)	Северо-Западная Европа—Северо-Западная Европа Северо-Западная Европа—Карибский бассейн/восточное побережье Северной Америки Карибский бассейн—Карибский бассейн/восточное побережье Северной Америки Средиземноморский бассейн—Средиземноморский бассейн Средиземноморский бассейн—Средиземноморский бассейн Средиземноморский бассейн—Северо-Западная Европа Индонезия—Дальний Восток	146	112	91	84	96	102	87	110	101	88	104	106	93	101	155	70,3	243	113	101	98	113	113	113	113	113	
		138	130	85	82	85	86	84	71	74	83	83	68	70	72	100	17,6	167	87	94	92	81	81	81	81	81	
		133	118	80	84	86	90	79	68	71	79	79	68	66	73	107	33,8	204	83	89	87	79	79	79	79	79	
		111	104	90	83	74	68	72	68	73	83	79	77	75	81	99	10,0	109	97	86	86	87	87	87	87	87	
	
"Панамас" (40 000–70 000 т.двевейта)	Средиземноморский бассейн—Средиземноморский бассейн Средиземноморский бассейн—Карибский бассейн/восточное побережье Северной Америки Карибский бассейн—восточное побережье Северной Америки/Мексиканский залив	168	153	168	135	145	115	120	125	108	120	119	107	112	104	113	-32,7	213	189	..	118	..	..	..	..
		146	121	160	98	100	104	111	100	98	110	110	100	92	88	105	-34,4	150	115	114	115	..	..	..	..	..
		200	133	156	115	133	138	113	118	118	112	116	118	100	98	98	141	-9,6	229	162	..	109	121	121	121	121	
	
		125	105	116	88	81	93	96	80	80	74	70	76	99	96	70	81	-30,2	73	78	88	90	91	91	91	91	
Все виды танкеров для светлых нефтепродуктов	Персидский залив—Япония Персидский залив—Япония Карибский бассейн—восточное побережье Северной Америки/Мексиканский залив	128	119	144	109	97	124	120	97	93	79	99	114	100	92	93	-35,4	88	98	110	93	111	111	111	111		
		158	155	162	120	126	60	120	132	127	150	126	131	..	130	..	n.a.	103	105	101	100	96	96	96	96	96	
		193	..	220	199	185	199	191	175	..	..	160	182	176	169	167	-24,1	158	..	168	180	..	..	..	..	..
	
	

Источники: Секретариат ЮНКТАД, на основе *Dewey Shipping Insight*, различные выпуски.

Примечание: Приведенные цифры индексируются по ставкам рейсового фрахтования за тонну груза для танкера дедвейтом 7 000 тонн. В качестве базы берется отметка 100 школы "Юрлдскейл" (WS 100).

примерно в 10 000 долл. в день), но затем они резко возросли и превысили 40 000 долл. в день в ноябре и декабре 2013 года, что является рекордно высоким уровнем за последние три года. В дальнейшем фрахтовые ставки вновь снизились из-за структурных проблем, касающихся предложения и спроса на рынке (Clarkson Research Services, 2014b).

Аналогичным образом спотовые фрахтовые ставки на рынке судов класса "суэцмакс" оставались сравнительно низкими на протяжении всего года при незначительном повышении к концу года. Низкий уровень ставок также в основном объяснялся факторами предложения, которые оказывали давление на рынок, и низким спросом, обусловленным прежде всего прекращением Соединенными Штатами импорта сырой нефти из Западной Африки и отсутствием отгрузок ливийской нефти на протяжении большей части года. Как и в других сегментах рынка наливного тоннажа, улучшение конъюнктуры в этом секторе рынка к концу 2013 года, в особенности в средиземноморской, черноморской и западноафриканской секции рынка (Clarkson Research Services, 2014b), и отчасти повышение фрахтовых ставок в секторе ОКНТ, что заставило некоторых грузоотправителей отправлять свои грузы менее крупными партиями (Organization of the Petroleum Exporting Countries, 2013), способствовали повышению ставок в данном секторе. Фрахтовые ставки на танкеры, работающие из портов Западной Африки на порты Карибского бассейна и восточного побережья Северной Америки, повысились в ноябре на 25% до WS 60, а ставки на маршрутах из Западной Африки в Северо-Западную Европу возросли на 24% до WS 62. На протяжении первых трех кварталов года средние доходы составляли около 12 755 долл. в день, что на 30% меньше по сравнению с тем же периодом 2012 года, однако затем они существенно повысились и достигли 50 323 долл. в день в декабре 2013 года. В дальнейшем они вновь снизились и в феврале 2014 года составляли в среднем 14 463 долл. в день (Clarkson Research Services, 2014b).

Спотовые фрахтовые ставки на рынке танкеров типа "афрамакс" также оставались низкими при незначительном повышении к концу года. Повышение ставок в основном объяснялось значительными задержками судов при прохождении через проливы Босфор и Дарданеллы, что ограничивало предложение свободного тоннажа, и увеличением спроса в карибской и средиземноморской секции рынка. Наиболее резкое повышение спотовых фрахтовых ставок на рынке судов типа "афрамакс" было отмечено на маршрутах между

портами Карибского бассейна и из портов Карибского бассейна в направлении восточного побережья Северной Америки, где они повысились в декабре 2013 года на 50% до WS 155, что на 70% превышало их уровень в декабре 2012 года. Уровень доходов судовладельцев на спотовом рынке оставался низким на протяжении первых трех кварталов 2013 года, в частности в среднем их уровень составил примерно 10 395 долл. в день, что ненамного отличалось от их уровня за тот же период 2012 года. Тем не менее в декабре средние доходы возросли до 34 000 долл. в день, а в январе 2014 года они превысили 50 000 долл. в день. Однако фрахтовые ставки не могли оставаться на более высоком уровне, и доходы вновь снизились до примерно 13 000 долл. в день в феврале 2014 года (Clarkson Research Services, 2014b).

Положительным фактором стало снижение цен на бункерное топливо в течение года, средний уровень которых составил 593 долл. в Роттердаме по сравнению с 638 долл. в 2012 году, что благоприятно сказалось на показателях суточных доходов судовладельцев на большинстве рынков танкерного тоннажа. Этому способствовали также значительные продажи судов на слом (в 2013 году на разборку было отправлено судов совокупным дедвейтом 8 млн. т, что является самым высоким уровнем с 2003 года), задержки в поставках новых судов или аннулирование заказов (что соответствовало примерно 50% от общего объема заказов с поставкой судов в 2013 году) (Danish Ship Finance, 2014), вывод судов из эксплуатации и эксплуатация судов на пониженных скоростях, что стало обычной практикой, используемой для снижения затрат и регулирования предложения тоннажа.

В первом квартале 2014 года на рынке танкеров для перевозки сырой нефти продолжало повсеместно наблюдаться избыточное предложение тоннажа. Несмотря на это, спотовые фрахтовые ставки на рынке наливного тоннажа для перевозки сырой нефти существенно повысились, в частности в секторе судов типа "афрамакс" и "суэцмакс", и среднеквартальные показатели фрахтовых ставок достигли одних из самых высоких уровней с 2008 года. Улучшение фундаментальных факторов рынка (увеличение импорта сырой нефти в Китае и рост объема ее перевозок на дальних маршрутах из Западной Африки в Азию) в сочетании с сезонными факторами (задержки в перевозках, связанные с погодными условиями, в частности в Атлантическом бассейне) привело к существенному повышению фрахтовых ставок на наливной тоннаж для перевозки сырой нефти в начале первого квартала. Одно это повышение ставок

оказалось недолговременным, и они вернулись к прежнему уровню в течение марта 2014 года в связи с уменьшением влияния сезонных факторов и замедлением роста импорта сырой нефти в Китае. Низкая конъюнктура рынка сохранилась в начале второго квартала 2014 года (Danish Ship Finance, 2014).

С другой стороны, на рынке судов для перевозки светлых нефтепродуктов конъюнктура по-прежнему была лучше, чем на рынке тоннажа для перевозки сырой нефти, что начало наблюдаться еще в 2012 году. В основном это было заметно в первой половине года в связи с увеличением перевозок светлых нефтепродуктов, прежде всего в условиях увеличения спроса на нефть в Азиатском регионе (R.S. Platou, 2014). Фрахтовые ставки на среднетоннажные танкеры повысились в среднем до 16 000 долл. в день, что существенно выше по сравнению с их средним уровнем в 2012 году (12 000 долл. в день). Вместе с тем на рынке судов для перевозки нефтепродуктов сохранялся избыток предложения тоннажа, что оказывало понижающее воздействие на тайм-чартерные ставки.

Что касается ближайших прогнозов, то, как и в случае контейнерных перевозок, несоответствие спроса и предложения на рынке наливного тоннажа будет по-прежнему выступать фактором риска. Меняющаяся динамика перевозок, более длинные маршруты и отправка судов на слом могут компенсировать увеличение поставок новых судов. Вместе с тем, как ожидается, темпы роста флота по-прежнему будут опережать темпы роста спроса на тоннаж. Поэтому в 2014 году избыток предложения тоннажа по-прежнему будет оказывать давление на рынок, тогда как в 2015 году, возможно, произойдет некоторое улучшение соотношения спроса и предложения на рынке.

3. Фрахтовые ставки на балкерный тоннаж

Как и на других рынках морских перевозок, низкий уровень спроса, вялая мировая экономическая конъюнктура и избыточное предложение тоннажа продолжали оказывать влияние на фрахтовые ставки на рынке балкерного тоннажа⁹. Вместе с тем год состоял из двух частей. Как следует из диаграммы 3.3, балтийский фрахтовый индекс сухогрузного тоннажа, который в начале года находился на уровне 771 пункта, оставался на весьма низком уровне в течение первого полугодия при среднем значении за шестимесячный период 843 пункта и самом низком уровне 745 пунктов в феврале. Однако во втором полугодии, так же как и на рынке нефтяных танкеров, на рынке

балкерного тоннажа было отмечено существенное повышение фрахтовых ставок, и в декабре индекс достиг 2 178 пунктов, в результате чего в среднем за весь год индекс составил 1 214 пункта по сравнению с 918 пунктами в 2012 году. Отмеченный в декабре пиковый уровень индекса был самым высоким за период с ноября 2010 года. Улучшение конъюнктуры на рынке объяснялось увеличением спроса, темпы роста которого превышали темпы роста предлагаемого тоннажа, прежде всего в секторе судов типа "кейпсайз", поскольку Китай начал пополнять свои запасы угля и увеличивать импорт железной руды (Danish Ship Finance, 2014). На рынках менее крупных судов также было отмечено повышение ставок, хотя и более медленными и более стабильными темпами. Вместе с тем период высоких фрахтовых ставок оказался непродолжительным, и к июню 2014 года индекс снизился до 915 пунктов.

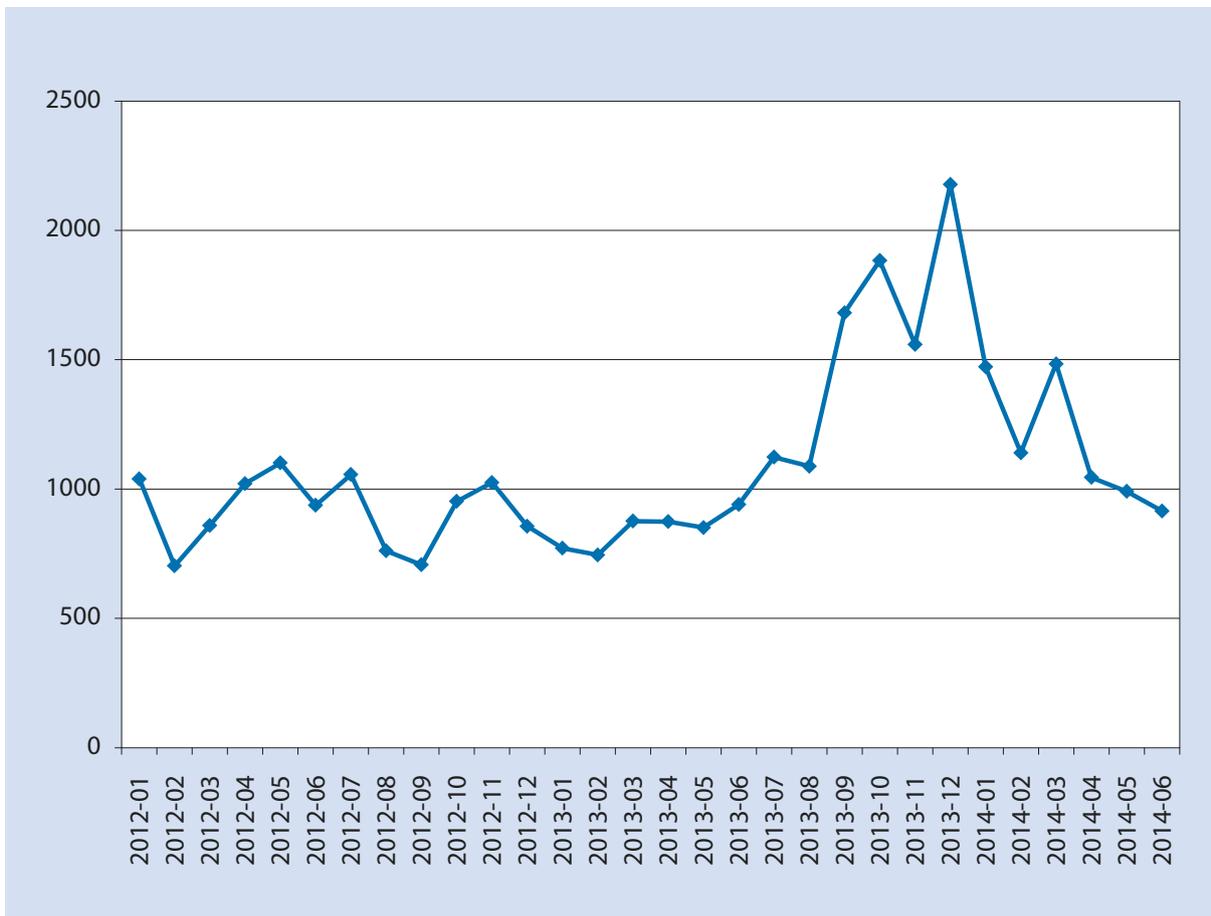
В 2013 году средний уровень доходов во всех секторах рынка балкерного тоннажа оставался сравнительно низким, хотя он немного повысился по сравнению с 2012 годом в основном благодаря улучшению спотовых ставок на рынке судов типа "кейпсайз" во второй половине года. При среднем уровне доходов в 2013 году на уровне 7 731 долл. в день владельцы балкерного тоннажа в целом едва окупали эксплуатационные издержки. Общий низкий уровень доходов по-прежнему заставлял судовладельцев продолжать прибегать к практике эксплуатации судов на пониженной скорости.

"Кейпсайз"

После низкой конъюнктуры в начале 2013 года, когда средний уровень доходов составлял примерно 6 435 долл. в день, на рынке судов типа "кейпсайз" наметилось улучшение положения к концу года, и средний уровень доходов на спотовом рынке превысил 40 000 долл. в день. Это повышение объяснялось в основном значительным спросом на суда для импорта железной руды в Китай и замедлением темпов роста предложения тоннажа в секторе судов класса "кейпсайз".

К концу 2013 года увеличился портфель заказов на новые суда типа «кейпсайз», что объяснялось низкими по историческим меркам ценами на новые суда и повышением фрахтовых ставок. Вместе с тем в краткосрочной перспективе и впервые за несколько лет темпы роста международных перевозок железной руды, как ожидается, будут опережать темпы роста флота судов класса "кейпсайз", что, вероятно, будет

Диаграмма 3.3 Индекс Балтийской биржи для балкерного тоннажа, 2012–2014 годы
(базисный год индекса – 1985 год = 1 000 пунктов)



Источник: ЮНКТАД на основе данных лондонской Балтийской биржи.

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

способствовать повышению фрахтовых ставок и доходности в данном секторе.

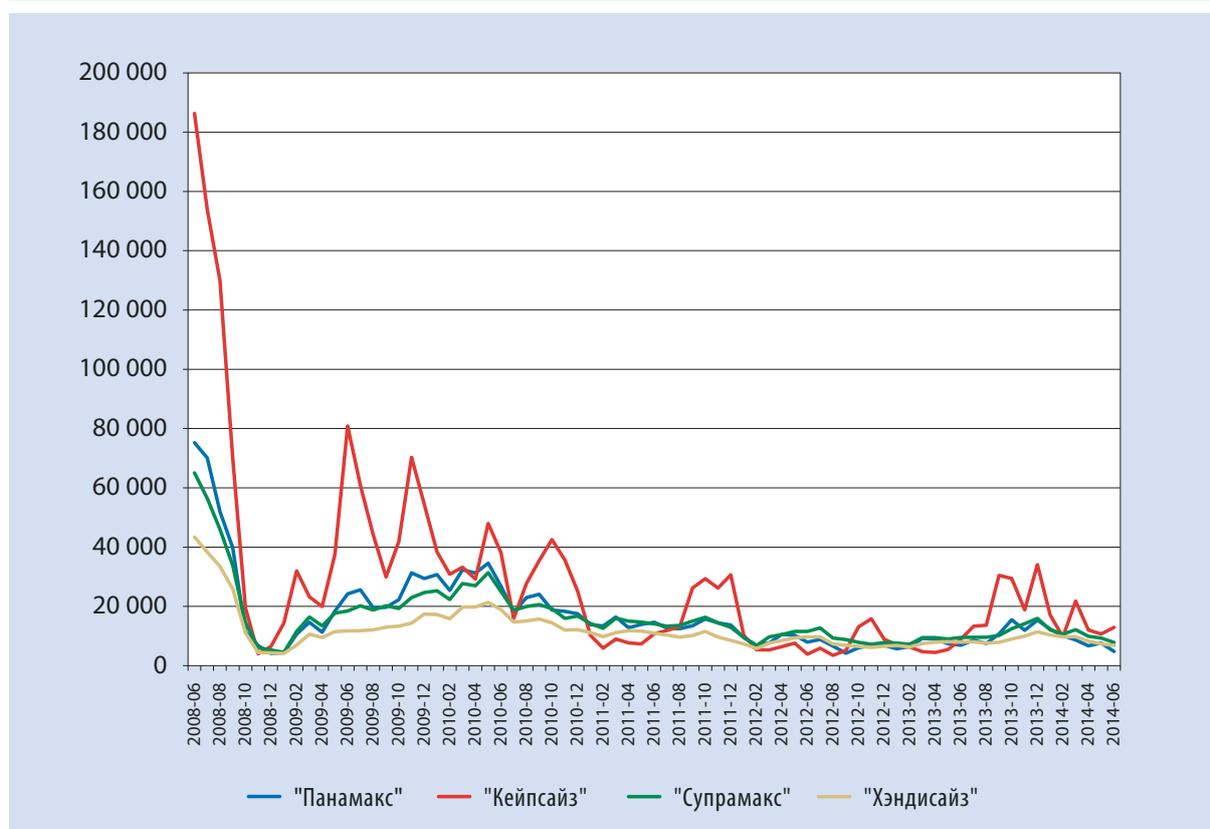
"Панамакс"

В 2013 году средние доходы на спотовом рынке судов типа "панамакс" оставались низкими по историческим меркам, достигнув 6 600 долл. в день, что было на 71% ниже их среднего уровня за предшествующие десять лет (22 934 долл. в день), хотя это на 25% выше по сравнению со средним уровнем предыдущего года. Низкий уровень доходов на спотовом рынке во многом объяснялся устойчивым ростом предложения тоннажа и довольно ограниченными продажами судов на слом. В 2013 году в секторе судов типа "панамакс" были отмечены наиболее высокие темпы роста (9%) среди всех секторов балкерного флота.

В 2013 году тайм-чартерные фрахтовые ставки на рынке судов класса "панамакс" также немного возросли, и средний уровень доходов составил 10 099 долл. в день по сравнению с 9 706 долл. в день в 2012 году и 14 662 долл. в день в 2011 году.

"Хэндимакс" и "супрамакс"

В 2013 году рынок судов типа "хэндимакс" по-прежнему характеризовался избыточным предложением тоннажа в связи с продолжавшимися поставками новых судов, которые превосходили тоннаж судов, отправляемых на разборку. Средний уровень доходов по-прежнему находился ниже их среднего значения за последние десять лет (23 118 долл. в день). В секторе судов класса "хэндимакс" на динамике фрахтовых ставок, которые хотя бы оставались низкими по исто-

Диаграмма 3.4 Динамика суточных доходов в секторе балкеров, 2008–2014 годы (долл. в день)


Источник: ЮНКТАД на основе данных Clarkson Shipping Intelligence Network; цифры, опубликованные лондонской Балтийской биржей.

Примечание: "Супрамакс" – средняя по шести тайм-чартерным маршрутам; "хэндисайз" – средняя по шести тайм-чартерным маршрутам; "панамакс" – средняя по четырем тайм-чартерным маршрутам; "кейпсайз" – средняя по четырем тайм-чартерным маршрутам.

рическим меркам, благоприятно сказался существенный рост спроса на импорт минерального сырья, в частности в связи с увеличением запасов бокситов и никелевой руды в Китае и устойчивым ростом перевозок угля между азиатскими странами.

В 2013 году доходы в секторе судов класса "супрамакс" возросли на 9%, хотя они по-прежнему оставались сравнительно низкими в среднем на уровне 9 498 долл. в день, что объяснялось неизменным ростом предложения тоннажа. Нынешний объем избыточного предложения тоннажа на рынке и рост портфеля заказов на новые суда указывают на то, что в краткосрочной перспективе, вероятно, сохранится дисбаланс в фундаментальных факторах рынка.

Большой объем заказов на новые суда и неопределенность относительно динамики спроса Китая на перевозки сухих массовых грузов будут продолжать выступать основными факторами, определяющими фрахтовые ставки на рынке балкерного тоннажа в 2014 году и в дальнейшем. Несмотря на, как пред-

ставляется, улучшение сбалансированности спроса и предложения на рынке, долгосрочные перспективы и возможности повышения фрахтовых ставок остаются неопределенными.

В. НЕКОТОРЫЕ ТЕНДЕНЦИИ, КАСАЮЩИЕСЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ В СУДОХОДНОМ СЕКТОРЕ: ПОВЫШЕНИЕ РОЛИ ЧАСТНЫХ ПРЯМЫХ ИНВЕСТИЦИЙ

В 2013 году вновь была отмечена значительная активность институциональных инвесторов (таких, как частные инвестиционные и хеджевые фонды) в судоходном секторе. Как было отмечено в предыдущем выпуске *Обзора морского транспорта*, на протяжении последних лет частные инвестиционные фонды проявляли особый интерес к сектору морских перевозок, используя возможности, создавшиеся в

результате ограниченного предложения на кредитных рынках, и осуществляя инвестиции в судоходные компании, а также в суда, цены на которые снизились с начала мирового экономического спада до низких по историческим меркам уровней; в частности за пять лет снижение стоимости судов составило до 71% (Arnsdorf and Brautlecht, 2014). Для этих фондов основная цель инвестиций в судоходный сектор заключается в том, чтобы продать или обналичить свои активы после восстановления рынка.

В 2013 году частные прямые инвестиции по-прежнему играли ключевую роль в судоходном секторе, поскольку предложение традиционного банковского финансирования оставалось весьма ограниченным и доступным только для ряда крупных сделок. Частные инвестиционные фонды весьма активно перекупали кредиты судоходных компаний у банков, в частности на сумму примерно 5 млрд. долл. в 2013 году (Arnsdorf and Brautlecht, 2014). Примером в этом отношении может служить продажа банком "Ройял банк оф Скотланд" долгов судоходных компаний на сотни миллионов долларов хеджевому фонду "Давидсон кемпнер капитал менеджмент" и частным инвестиционным фондам "Оуктри кэпитал менеджмент" и "Сентербридж партнерс", все из которых базируются в Соединенных Штатах (*Financial News*, 2014). Аналогичным образом в декабре 2013 года второй по величине банк Германии "Коммерцбанк АГ" продал 14 танкеров для перевозки химических продуктов фонду под управлением компании "Оуктри кэпитал менеджмент", избавившись от не приносящих доходов кредитов на сумму 383 млн. долл. в судоходном секторе (Arnsdorf and Brautlecht, 2014). Инвестиционная стратегия частных инвестиционных и хеджевых фондов заключается в непосредственной покупке судов или их покупке через совместные предприятия со специализированными компаниями в судоходном секторе. Например, компания "Оуктри кэпитал менеджмент" в партнерстве с компанией "Навиг8" создала совместное предприятие, с тем чтобы заказать новые суда, воспользовавшись низкими ценами на современные и экономичные суда в качестве возможности для размещения рентабельных инвестиций. Компания закупила шесть танкеров для химических продуктов на одной из судоверфей Республики Корея с поставкой в 2015 году. Другими примерами размещения прямых инвестиций являются компания "Аполло глобал менеджмент", которая объединила свои усилия с базирующейся в Гамбурге компанией "Рикмерс груп", занимающейся управлением судами, для осуществления инвестиций в размере

500 млн. долл. в приобретение контейнеровозов¹⁰, а также компания "Йорк кэпитал менеджмент", которая создала совместное предприятие с греческой судовладельческой компанией "Костамаре инк." для приобретения пяти контейнеровозов на сумму более 190 млн. долл. (Arnsdorf and Brautlecht, 2014). В таблице 3.5 приведены другие примеры частных прямых инвестиций в судоходном секторе.

Вместе с тем интерес инвестиционных фондов к сектору морских перевозок может иметь серьезные последствия для него. Приток новых финансовых ресурсов создает новые возможности для судовладельцев, судостроительных предприятий и торговли в целом, но в то же время он оказывает дестабилизирующее воздействие на основополагающие факторы рынка. Как было отмечено выше, и с учетом информации, представленной в главе 2, в 2013 году существенно увеличился мировой портфель заказов на новые суда. Заручившись финансированием со стороны частных инвестиционных и хеджевых фондов и воспользовавшись низкими ценами на новые суда и появлением более эффективных и экономичных судов, судоходные компании разместили большое число заказов. После поставки этих судов может нарушиться равновесие между спросом и предложением, что создаст угрозу для дальнейших перспектив судоходного сектора с учетом нынешнего зыбкого экономического оживления и сохраняющегося избыточного предложения тоннажа на рынках. Увеличивающееся несоответствие между спросом и предложением в свою очередь отрицательно скажется на фрахтовых ставках и усилит их нестабильность, поскольку судоходным компаниям придется принимать меры для адаптации возрастающей провозной способности к спросу на перевозки на различных направлениях, что соответственно отразится на их доходах. Аналогичная картина уже наблюдалась во время резкого роста объема заказов на новые суда в середине 2000-х годов, что в конечном счете привело к избыточному предложению тоннажа, после того как мировой финансовый кризис серьезно сказался на спросе и объеме перевозок. С другой стороны, частным инвесторам, возможно, будет трудно уйти из судоходного сектора, как только он станет менее рентабельным и привлекательным. Тем не менее частные прямые инвестиции при надлежащей ориентации создают хорошие возможности для повышения эффективности сектора морских перевозок и укрепления финансового положения судоходных компаний, в особенности в условиях, когда финансирование становится ограниченным или дорогостоящим.

Таблица 3.5 Некоторые недавние примеры размещения частных прямых инвестиций в судоходном секторе

Декабрь 2013 года

- Компания "Оуктри кэпитал менеджмент" приобретает 14 танкеров для перевозки химических продуктов у банка "Коммерцбанк" за 383 млн. долларов.
- Компания "Давидсон кемпнер кэпитал менеджмент" приобретает, по сообщениям, за 500 млн. долл. часть активов группы "Ллойдс банкинг груп" в судоходном секторе.
- Публично не объявленные покупатели приобретают у банка ДНБ кредиты компании "Гренко шиппинг энд трейдинг"; цена сделки не разглашается.
- Компания "Киндер Морган энерджи партнерс" заключает соглашение о приобретении компаний "Американ петролиум танкерс" и "Стейт класс танкерс" у филиала компаний "Блэкстоун груп" и "Серберус кэпитал менеджмент" за 962 млн. долларов.
- Банк "Сити банк" перекупает у банка "Чанг хва банк" кредиты компании ТМТ на сумму 11,8 млн. долл.; компания "СК лови" и банк "Дойче банк" перекупают у банка "Ферст коммершл банк" кредиты компании ТМТ на сумму 96,7 млн. долл.; компания "Дж-Пи Морган" перекупает у банка ФКБ кредиты компании ТМТ на сумму 34,2 млн. долларов.

Ноябрь 2013 года

- Компания "Глобал маритайм инвестментс" заказывает шесть судов, финансируемых крупным институциональным фондом Соединенных Штатов; цена не разглашается.

Октябрь 2013 года

- Группа "Блэкстоун груп" создает в партнерстве с компанией "Элетсон холдингз" судоходную компанию для перевозки сжиженного нефтяного газа с капиталом 700 млн. долларов.
- Компания "Оуктри" объявляет о создании в партнерстве с группой "Навиг8 груп" компании "Навиг8 кемикал танкерс" и размещает заказы на шесть экономичных судов дедвейтом 37 000 тонн.

Сентябрь 2013 года

- Фонды, связанные с группой "Аполло глобал менеджмент", создают в партнерстве с компанией «Рикмерс груп» совместное предприятие для осуществления инвестиций в контейнеровозы, которое в первое время сосредоточит внимание на бывших в эксплуатации судах; объем инвестиций совместного предприятия составляет до 500 млн. долларов.

Август 2013 года

- Компания "Колберг, Кравис энд Робертс" (ККР) создает фирму "Маритайм файненс компани" с капиталом 580 млн. долл. в целях мобилизации, структурирования, вложения и распределения ресурсов в сфере финансирования долговых обязательств; данное предприятие финансируется компаниями ККР, "ККР файненшл холдингз" и "Мерчкап солюшнс".
- Компания "Блэкстоун" покупает девять танкеров для перевозки нефтепродуктов у немецкой компании "Хартман"; цена сделки не разглашается.

Май 2013 года

- Компания "Делос энд тенненбаум кэпитал партнерс" приобретает 80% акций в компании "Кониг энд компани", что является первым случаем, когда инвесторы Соединенных Штатов приобретают контроль над крупным командитным товариществом Германии.

Март 2013 года

- Компании "ВЛ Росси" и "Аstrup фернли" объявляют о планах мобилизации 500 млн. долл. в виде новых частных прямых инвестиций для фонда, ориентированного на оказавшиеся в трудном финансовом положении судоходные и транспортные компании.

Февраль 2013 года

- Компания "Араб петролеум инвестмент корп" ("Апикорп") совместно с компанией "Туфтон осеаник" создает фонд с капиталом 150 млн. долл. для приобретения пяти среднетоннажных танкеров.

Январь 2013 года

- Компания "СК лови" выделяет 85 млн. долл. для финансирования оказавшейся на грани банкротства компании "Корея лайн", после того как она выступала в качестве единственного консультанта по вопросам ее реструктуризации и приобрела часть ее акций.

Источник: Lloyds List, на основе Marine Money, Lloyd's List, а также информации агентств "Блумберг" и "Рейтер". См. веб-сайт <http://www.lloydslist.com/ll/static/classified/article440167.ece/BINARY/privateequity-timeline> (по состоянию на 10 июня 2014 года).

СПРАВОЧНАЯ ЛИТЕРАТУРА

- AlixPartners (2014). Change on the horizon: The 2014 container shipping outlook. Outlook Maritime series. AlixPartners. Имеется на веб-сайте http://www.alixpartners.com/en/LinkClick.aspx?fileticket=U_hqzYZ2Rlw%3d&tabid=635 (по состоянию на 10 октября 2014 года).
- Arnsdorf I and Brautlecht N (2014). Private-equity funds bet \$5 billion on shipping rebound. Bloomberg. 18 February. Имеется на веб-сайте <http://www.bloomberg.com/news/2014-02-18/private-equity-funds-bet-5-billion-on-shipping-rebound-freight.html> (по состоянию на 29 сентября 2014 года).
- Barry Rogliano Salles (2014). *2014 Annual Review: Shipping and Shipbuilding Markets*. Имеется на веб-сайте http://www.brsbrokers.com/review_archives.php (по состоянию на 26 сентября 2014 года).
- Clarkson Research Services (2013). *Container Intelligence Quarterly*. Fourth quarter.
- Clarkson Research Services (2014a). *Container Intelligence Quarterly*. First quarter.
- Clarkson Research Services (2014b). *Shipping Review and Outlook*. Spring.
- Danish Ship Finance (2014). *Shipping Market Review*. May. Имеется на веб-сайте http://www.shipfinance.dk/en/shipping-research/~/_media/PUBLIKATIONER/Shipping-Market-Review/Shipping-Market-Review---May-2014.ashx (по состоянию на 26 сентября 2014 года).
- Financial News* (2014). Alternative investors set sale for shipping upturn. 17 March.
- Hapag-Lloyd (2014). Hapag-Lloyd and CSAV agree to merge and create the fourth largest container shipping company. Press release 16 April. См. веб-сайт http://www.hapag-lloyd.com/en/press_and_media/press_release_page_34454.html (по состоянию на 25 сентября 2014 года).
- JOC (2014). CMA-CGM's net profit soars on sale of ports unit stake. См. веб-сайт http://www.joc.com/maritime-news/container-lines/cma-cgm/cma-cgm%E2%80%99s-net-profit-soars-sale-ports-unit-stake_20140331.html (по состоянию на 1 августа 2014 года).
- Lloyd's List Containerisation International* (2014). Maersk sells green virtues as it cuts operating costs. 7 April.
- Organization of the Petroleum Exporting Countries (2013). Monthly oil market report. December.
- R.S. Platou (2014). The Platou report 2014. Имеется на веб-сайте http://www.platou.com/dnn_site/LinkClick.aspx?fileticket=VuH1xdQrCUE%3D&tabid=80 (по состоянию на 26 сентября 2014 года).
- ShippingWatch* (2013). Billion dollar sale to save Hanjin Shipping. 27 December. См. веб-сайт <http://shippingwatch.com/carriers/article6363939.ece> (по состоянию на 25 сентября 2014 года).

ПРИМЕЧАНИЯ

- ³ На основе информации, представленной в публикации *Maersk Sustainability Report 2013*, имеется на веб-сайте http://www.maersk.com/en/the-maersk-group/sustainability/~/_media/97169B32CA46458897FAE47C780CF69F.ashx (по состоянию на 15 октября 2014 года).
- ⁴ Эти меры способствовали также сокращению выбросов CO₂ на 3,8 млн. т, SO_x на 67 000 т, NO_x на 95 000 т и твердых частиц на 8 000 тонн.
- ⁵ Компания "Компания суд американа де вапорес" станет новым основным акционером компании "Хапаг-Ллойд" наряду с компаниями ХГФ (город Гамбург) и "Кюне маритайм". Ей первоначально будет принадлежать 30% акций новой группы. Партнеры договорились увеличить капитал на 370 млн. евро после завершения операции, при этом вклад КСАВ составит 259 млн. евро. После этого доля акций КСАВ в группе "Хапаг-Ллойд" возрастет до 34%. Второе увеличение капитала на 370 млн. евро будет связано с планируемым началом котировок акций группы на бирже.
- ⁶ Под ConTex ("Контекс") понимается "оценка тайм-чартерных ставок на контейнеровозы".
- ⁷ Количество поставленных на прикол контейнеровозов, достигшее почти 11% в 2009 году, составило к концу 2013 года примерно 3,4%.
- ⁸ Танкеры для темных нефтепродуктов, как правило, перевозят продукты перегонки нефти более тяжелых фракций, такие как тяжелое нефтяное топливо, или сырую нефть. Танкеры для светлых нефтепродуктов обычно перевозят продукты перегонки нефти, такие как бензин, керосин или авиационное топливо, или химические продукты.
- ⁹ Данные взяты из публикации *Clarkson Research Services Shipping Review and Outlook, spring 2014, autumn 2013*.
- ¹⁰ Они купили шесть контейнеровозов у компании "Гамбург зюд" за 176 млн. евро (240 млн. долларов).



4

РАЗВИТИЕ ПОРТОВ

В настоящей главе анализируется контейнерный грузопоток, проходящий через порты, представлен обзор изменений в работе контейнерных терминалов и рассматриваются некоторые актуальные задачи, стоящие перед портами. В 2013 году совокупный поток контейнерных грузов через порты всех стран мира возрос, по оценкам, на 5,6% до 651,1 млн. ДФЭ. Объем контейнерного грузопотока через порты развивающихся стран увеличился, по оценкам, на 7,2% в 2013 году, что выше прироста, наблюдавшегося в предыдущем году, когда он составил, как оценивается, 5,2%. Азиатские порты по-прежнему занимают доминирующее положение в списке ведущих портов по показателям грузооборота и эффективности терминалов.

Таблица 4.1 Поток контейнерных грузов через порты 80 развивающихся стран/территорий и стран с переходной экономикой в 2011, 2012 и 2013 годах (в ДФЭ)

Страна/территория	2011 год	2012 год	Предварительные данные за 2013 год ^a	Изменение в %, 2012/2011 годы	Изменение в %, 2013/2012 годы
Китай	144 641 878	160 058 524	174 080 330	10,66	8,76
Сингапур	30 727 702	32 498 652	33 516 343	5,76	3,13
Республика Корея	20 833 508	21 609 746	22 582 700	3,73	4,50
Гонконг, Китай	24 384 000	23 117 000	22 352 000	-5,20	-3,31
Малайзия	20 139 382	20 897 779	21 426 791	3,77	2,53
Объединенные Арабские Эмираты	17 548 086	18 120 915	19 336 427	3,26	6,71
Китайская провинция Тайвань	14 076 069	14 976 356	15 353 404	6,40	2,52
Индия	10 284 885	10 290 265	10 653 343	0,05	3,53
Индонезия	8 966 146	9 638 607	10 790 450	7,50	11,95
Бразилия	8 714 406	9 322 769	10 176 613	6,98	9,16
Таиланд	7 171 394	7 468 900	7 702 476	4,15	3,13
Панама	6 911 325	7 217 794	7 447 695	4,43	3,19
Турция	5 990 103	6 736 347	7 284 207	12,46	8,13
Египет	7 737 183	7 356 172	7 143 083	-4,92	-2,90
Вьетнам	6 929 645	2 937 119	8 121 019	-57,62	176,50
Саудовская Аравия	5 694 538	6 563 844	6 742 397	15,27	2,72
Филиппины	5 288 643	5 686 179	5 860 226	7,52	3,06
Мексика	4 228 873	4 799 368	4 900 268	13,49	2,10
Южная Африка	4 392 975	4 320 604	4 595 000	-1,65	6,35
Шри-Ланка	4 262 887	4 180 000	4 306 000	-1,94	3,01
Российская Федерация	3 954 849	3 930 515	3 968 186	-0,62	0,96
Оман	3 632 940	4 167 044	3 930 261	14,70	-5,68
Чили	3 450 401	3 606 093	3 784 386	4,51	4,94
Исламская Республика Иран	2 740 296	2 945 818	3 178 538	7,50	7,90
Колумбия	2 584 201	2 804 041	2 718 138	8,51	-3,06
Марокко	2 083 000	1 800 000	2 500 000	-13,59	38,89
Пакистан	2 193 403	2 375 158	2 562 796	8,29	7,90
Ямайка	1 999 601	2 149 571	2 319 387	7,50	7,90
Перу	1 814 743	2 031 134	2 191 594	11,92	7,90
Аргентина	2 159 110	1 986 480	2 143 412	-8,00	7,90
Коста-Рика	1 233 468	1 329 679	1 880 513	7,80	41,43
Доминиканская Республика	1 461 492	1 583 047	1 708 108	8,32	7,90
Бангладеш	1 431 851	1 435 599	1 571 461	0,26	9,46
Багамские Острова	1 189 125	1 278 309	1 379 296	7,50	7,90
Боливарианская Республика Венесуэла	1 162 326	1 249 500	1 348 211	7,50	7,90
Гватемала	1 163 100	1 158 400	1 211 600	-0,40	4,59
Эквадор	1 081 169	1 117 047	1 205 294	3,32	7,90
Кувейт	1 048 063	1 126 668	1 215 675	7,50	7,90
Ливан	1 034 249	882 922	1 117 000	-14,63	26,51
Нигерия	839 907	877 679	1 010 836	4,50	15,17
Ангола	676 493	750 000	913 000	10,87	21,73
Уругвай	861 164	753 000	861 000	-12,56	14,34
Кения	735 672	790 847	853 324	7,50	7,90
Йемен	707 155	760 192	820 247	7,50	7,90
Украина	696 641	748 889	808 051	7,50	7,90
Сирийская Арабская Республика	685 998	737 448	795 707	7,50	7,90

Таблица 4.1 Поток контейнерных грузов через порты 80 развивающихся стран/территорий и стран с переходной экономикой в 2011, 2012 и 2013 годах (в ДФЭ) (продолжение)

Страна/территория	2011 год	2012 год	Предварительные данные за 2013 год ^а	Изменение в %, 2012/2011 годы	Изменение в %, 2013/2012 годы
Гана	683 934	735 229	793 312	7,50	7,90
Иордания	654 283	703 354	758 919	7,50	7,90
Кот-д'Ивуар	642 371	690 548	745 102	7,50	7,90
Джибути	634 200	681 765	735 624	7,50	7,90
Гондурас	662 432	665 354	670 726	0,44	0,81
Тринидад и Тобаго	605 890	651 332	702 787	7,50	7,90
Маврикий	462 747	576 383	621 917	24,56	7,90
Тунис	492 983	529 956	571 823	7,50	7,90
Судан	464 129	498 938	538 354	7,50	7,90
Объединенная Республика Танзания	453 754	487 786	526 321	7,50	7,90
Ливийская Арабская Джамахирия	195 106	369 739	434 608	89,51	17,54
Сенегал	369 137	396 822	428 171	7,50	7,90
Катар	365 722	393 151	424 210	7,50	7,90
Конго	358 234	385 102	415 525	7,50	7,90
Бенин	334 798	359 908	388 341	7,50	7,90
Папуа-Новая Гвинея	313 598	337 118	363 750	7,50	7,90
Бахрейн	306 483	329 470	355 498	7,50	7,90
Камерун	301 319	323 917	349 507	7,50	7,90
Алжир	295 733	317 913	343 028	7,50	7,90
Мозамбик	269 219	289 411	312 274	7,50	7,90
Куба	246 773	265 281	286 238	7,50	7,90
Грузия	239 004	256 929	277 226	7,50	7,90
Камбоджа	236 986	254 760	274 886	7,50	7,90
Мьянма	200 879	215 945	233 005	7,50	7,90
Гуам	193 657	208 181	224 628	7,50	7,90
Сальвадор	161 200	161 000	180 600	-0,12	12,17
Габон	162 415	174 597	188 390	7,50	7,90
Мадагаскар	149 135	160 320	172 986	7,50	7,90
Хорватия	144 860	155 724	168 026	7,50	7,90
Аруба	137 410	147 716	159 385	7,50	7,90
Намибия	107 606	115 676	124 815	7,50	7,90
Бруней-Даруссалам	105 018	112 894	121 813	7,50	7,90
Новая Каледония	95 277	102 423	110 514	7,50	7,90
Албания	91 827	98 714	106 512	7,50	7,90
Промежуточный итог	412 682 164	434 325 380	465 475 613	5,24	7,17
Другие страны, по которым имеются данные^б	562 723	590 637	630 276	4,96	6,71
Итого: страны, по которым имеются данные	413 244 887	434 916 017	466 105 889	5,24	7,17
Все страны мира	587 484 148	616 675 181	651 099 413	4,97	5,58

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

^а В этой таблице Сингапур включает порт Джуронг.

^б Имеются в виду страны, через порты которых за год проходит менее 100 000 ДФЭ.

Примечание: Многие цифры за 2012 и 2013 годы являются оценочными (они выделены курсивом). Общие данные по странам могут не включать данных по небольшим портам, поэтому в отдельных случаях фактический объем грузопотока может быть больше, чем это следует из приведенной информации.

А. ГРУЗОБОРОТ ПОРТОВ

Настоящая глава посвящена контейнерным перевозкам, на которые приходится более половины стоимостного объема всех международных морских перевозок и примерно одна шестая часть их физического объема. Под контейнерным грузооборотом портов понимается количество контейнеров, проходящих через порт, и он учитывается в ДФЭ.

1. Контейнерные порты

В таблице 4.1 представлены данные о совокупном грузообороте контейнерных портов 80 развивающихся стран и стран с переходной экономикой с годовым грузооборотом свыше 100 000 ДФЭ (на веб-сайте <http://stats.unctad.org/TEU> представлена информация о грузообороте по 126 странам/территориям). В 2013 году совокупный грузооборот контейнерных портов развивающихся стран возрос, по оценкам, на 7,2% до 466,1 млн. ДФЭ. Этот прирост был выше прироста, отмеченного в предыдущем году (5,2%). Совокупный объем контейнерного грузооборота по всем странам в 2013 году увеличился по сравнению с предыдущим годом на 5,6% и достиг 651,1 млн. ДФЭ.

Доля развивающихся стран в совокупном грузообороте стран мира возросла на 1% до примерно 71,6%. На протяжении последних лет наблюдалось постепенное увеличение доли развивающихся стран в грузообороте контейнерных портов мира, что объяснялось активизацией их участия в глобальных производственно-сбытовых цепях и расширением использования контейнеров для перевозки сухих массовых грузов. Из всех развивающихся стран и стран с переходной экономикой, перечисленных в таблице 4.1, лишь в 4 странах (Гонконг (Китай), Египет, Колумбия и Оман) в 2013 году было отмечено сокращение потока контейнерных грузов, тогда как в предыдущем году отрицательные темпы роста были отмечены в 12 странах. Сокращение грузопотока в колумбийских портах, по-видимому, отражает более широкую тенденцию к сокращению грузопотока в портах региона в связи с общим уменьшением объема внешней торговли в странах Карибского бассейна (*The Gleaner*, 2014). В случае Египта политическая неопределенность, как представляется, заставила некоторых грузовладельцев использовать альтернативные маршруты (UKPRwire, 2014). Гонконгу (Китай) в последние годы с трудом удается сохранять свое ведущее положение в условиях сильной конкуренции со стороны Шанхая и Сингапура. Сокращение потока контейнерных грузов через порты Омана, как пред-

ставляется, является следствием сильной конкуренции со стороны соседних портов, но при этом объем генеральных грузов увеличился на 9,5% (Business Monitor Online, 2014).

Все страны, входящие в первый десяток развивающихся стран и стран с переходной экономикой с крупнейшим грузооборотом, находятся в Азии. Среди первых 20 развивающихся стран и стран с переходной экономикой с крупнейшим грузооборотом 16 также находятся в Азии, 3 в Центральной и Южной Америке (Бразилия, Мексика и Панама) и 1 в Африке (Египет). Самая большая доля контейнерного грузооборота по-прежнему приходится на Китай. С учетом Гонконга (Китай) и китайской провинции Тайвань более половины портов из 20 крупнейших портов мира по грузообороту являются китайскими. Общий грузооборот китайских портов, исключая Гонконг (Китай), увеличился на 8,7% до 173,9 млн. ДФЭ. В 2013 году на китайские порты без учета Гонконга (Китай) и портов китайской провинции Тайвань приходилось примерно 26,8% мирового грузооборота контейнерных портов по сравнению с 25,8% в предыдущем году (динамика спроса и предложения в международных перевозках более подробно анализируется в главе 1).

В таблице 4.2 приведены данные о крупнейших 20 контейнерных портах мира за период 2011–2013 годов. В 2013 году на них приходилось примерно 46% грузооборота контейнерных портов всего мира. В совокупности в 2013 году грузооборот этих 20 портов увеличился на 5,4% по сравнению с приростом на, по оценкам, 3,5% в 2012 году. Данный перечень включает 15 портов в развивающихся странах, причем все они расположены в Азии; остальные 5 портов находятся в развитых странах: 3 – в Европе и 2 – в Северной Америке. Все десять крупнейших портов находятся в Азии, что свидетельствует о важном значении этого региона в перевозках готовых изделий и полуфабрикатов. Порт Женьчжэнь впервые занял третье место в списке крупнейших контейнерных портов мира, сместив с этой позиции порт Гонконг (Китай). В 2013 году в порту Гонконг (Китай) грузооборот сократился на 3,3%, что является самым резким сокращением грузопотока среди первой двадцатки портов мира. В порту Роттердам грузооборот снизился на 2%, однако порт остался на одиннадцатом месте среди крупнейших контейнерных портов мира. В 2013 году сокращение грузооборота было отмечено также в портах Антверпен, Лос-Анджелес и Танджунг-Пелепас. Порт Циндао переместился на два места вверх в списке крупнейших портов, а порты Дубай, Лонг-Бич и Сямынь передвинулись вверх на

Таблица 4.2 Крупнейшие 20 контейнерных терминалов и их грузооборот в 2011, 2012 и 2013 годах (в ДФЭ и изменения в процентах)

Порты	2011 год	2012 год	Предварительные данные за 2013 год	Изменение в %, 2012/2011 годы	Изменение в %, 2013/2012 годы
Шанхай	31 700 000	32 529 000	36 617 000	2,62	12,57
Сингапур	29 937 700	31 649 400	32 600 000	5,72	3,00
Шэньчжэнь	22 569 800	22 940 130	23 279 000	1,64	1,48
Гонконг (Китай)	24 384 000	23 117 000	22 352 000	-5,20	-3,31
Пусан	16 184 706	17 046 177	17 686 000	5,32	3,75
Нинбо	14 686 200	15 670 000	17 351 000	6,70	10,73
Циндао	13 020 000	14 503 000	15 520 000	11,39	7,01
Гуанчжоу	14 400 000	14 743 600	15 309 000	2,39	3,83
Дубай	13 000 000	13 270 000	13 641 000	2,08	2,80
Тяньцзинь	11 500 000	12 300 000	13 000 000	6,96	5,69
Роттердам	11 876 921	11 865 916	11 621 000	-0,09	-2,06
Порт-Кланг	9 603 926	10 001 495	10 350 000	4,14	3,48
Далянь	6 400 000	8 064 000	10 015 000	26,00	24,19
Гаосюн	9 636 289	9 781 221	9 938 000	1,50	1,60
Гамбург	9 014 165	8 863 896	9 258 000	-1,67	4,45
Лонг-Бич	6 061 099	6 045 662	8 730 000	-0,25	44,40
Антверпен	8 664 243	8 635 169	8 578 000	-0,34	-0,66
Сямынь	6 460 700	7 201 700	8 008 000	11,47	11,20
Лос-Анджелес	7 940 511	8 077 714	7 869 000	1,73	-2,58
Танджунг-Пелепас	7 500 000	7 700 000	7 628 000	2,67	-0,94
Итого, 20 крупнейших контейнерных терминалов	274 540 260	284 005 080	299 350 000	3,45	5,40

Источник: Секретариат ЮНКТАД и "Динамар БВ", июнь 2014 года.

Примечание: Сингапур в этой таблице не включает порт Джуронг.

одно место. Порт Далянь переместился вверх в списке на пять мест благодаря приросту грузооборота на 24,2%. Этот порт имеет крупнейшую зону свободной торговли в Китае общей площадью 251 км², что способствует увеличению потока грузов, проходящих через порт. В 2013 году ВВП Даляня возрос на 9% и превысил 765,08 млрд. юаней (123 млрд. долл.) при темпах роста в сырьевых секторах 4,8% и 9,4% в обрабатывающих секторах. В секторе услуг темпы роста в 2013 году составили 9,1%, при этом в городе действовало 639 финансовых учреждений, что свидетельствует о его возрастающей роли (Rainy Yao, 2014).

В. РАБОТА ТЕРМИНАЛОВ

Сектор контейнерных терминалов является весьма раздробленным. Несмотря на это, ряд международных компаний расширили свою деятельность для обеспечения своего присутствия во всем мире. В таблице 4.3 представлен список десяти крупнейших международных операторов терминалов с указани-

ем их контейнерного грузооборота и доли на рынке. В совокупности на эти десять крупнейших международных операторов контейнерных терминалов приходится примерно 37% (или около 224 млн. ДФЭ)

Таблица 4.3 Крупнейшие десять международных операторов терминалов, 2012 год (ДФЭ и доля на рынке)

Операторы	Млн. ДФЭ	Доля в %
1 ПСА	50,9	8,2
2 ХПХ	44,8	7,2
3 АПМТ	33,7	5,4
4 ДПУ	33,4	5,4
5 "Коско"	17	2,7
6 "Терминал инвестмент лтд."	13,5	2,2
7 "Чайна шиппинг терминал девелопмент"	8,6	1,4
8 "Ханджин"	7,8	1,3
9 "Эвергрин"	7,5	1,2
10 "Еврогейт"	6,5	1

Источник: Агентство "Дрюри маритайм ресерч".

грузооборота контейнерных портов мира, как указано в таблице 4.1.

Несмотря на медленный рост грузооборота портов по сравнению с периодом до экономического кризиса, в секторе операторов терминалов наблюдается весьма высокая активность. Некоторые международные операторы терминалов продали часть своих активов в стремлении оптимизировать и сконцентрировать свои операции. Операторы терминалов, тесно связанные с судоходными компаниями, такие как "АПТ терминалз" и "Мицуи О С К лайнз", продали свои терминалы, тогда как традиционные операторы терминалов, такие как компании "ДП уорлд" и "Стивидоринг сервисез оф Америка", попытались укрепить свое положение, сделав упор на инвестиции. Менее крупный оператор терминалов компания ИКТСИ также продала терминалы, однако это, безусловно, объяснялось ростом этих терминалов и заинтересованностью компании вкладывать средства в малые и средние терминалы.

В таблице 4.4 перечислены наиболее производительные контейнерные терминалы согласно информации журнала "Джорнал оф коммерс"¹¹. Как следует из таблицы, лишь терминалы трех стран, а именно Японии, Китая и Объединенных Арабских Эмиратов, входят в первую десятку, причем восемь из этих терминалов находятся в Китае. Интересно отметить, что согласно статистике ЮНКТАД о физическом грузообороте

портов стран (см. веб-сайт <http://stats.unctad.org/TEU>) Япония занимает седьмое место, тогда как Китай возглавляет этот список, из чего следует, что большой грузооборот вовсе не является залогом эффективности работы причалов. Порт Иокогама занимает первое место по показателю эффективности работы причалов, тогда как по объему грузооборота он находится на 41 месте. Четыре различных терминала, находящихся в порту Тяньцзинь (Китай), входят в первую десятку наиболее производительных терминалов, что свидетельствует о высокой эффективности работы причалов в этом порту.

Как следует из таблицы 4.5, порт Тяньцзинь занимает первое место среди контейнерных портов мира по показателям эффективности, в частности благодаря тому, что в предыдущем году производительность в этом порту увеличилась более чем на 50%. В порту Тяньцзинь находятся многочисленные международные операторы терминалов, такие как "АПМ терминалз", "Чайна мерчантс холдингз интернэшнл", "КОСКО пасифик", "Си-Эс-Экс уорлд терминалз", ОККЛ, ПСА и ДПУ, и поэтому конкуренция между операторами терминалов внутри порта выступает, возможно, фактором, способствующим повышению эффективности.

В Европе наиболее производительным терминалом был "Евромакс терминал Роттердам" с показателем

Таблица 4.4 Наиболее производительные международные терминалы, 2013 год (число перестановок контейнеров в расчете на одно судно в час по судам всех размеров и грузооборот порта и страны)

Терминал	Порт	Страна	Производительность причалов, 2013 год	Место порта по показателю грузооборота	Место страны по показателю грузооборота
"АПМ терминалз Иокогама"	Иокогама	Япония	163	41	7
"Тяньцзинь синан синор терминал"	Тяньцзинь	Китай	163	10	1
"Нинбо бэйлунь секонд контейнер терминал"	Нинбо	Китай	141	6	1
"Тяньцзинь порт евроазиатс интернэшнл контейнер терминал"	Тяньцзинь	Китай	139	10	1
"Циндао цяньвань контейнер терминал"	Циндао	Китай	132	7	1
"Сямынь сунюй контейнер терминал"	Сямынь	Китай	132	18	1
"Тяньцзинь файв континентс интернэшнл контейнер терминал"	Тяньцзинь	Китай	130	10	1
"Нинбо ганцз (инин) терминал"	Нинбо	Китай	127	6	1
"Тяньцзинь порт альянс интернэшнл контейнер терминал"	Тяньцзинь	Китай	126	10	1
"ДП уорлд-Джебел-Али терминал"	Джебел-Али	Объединенные Арабские Эмираты	119	9	9
"Хаурфаккан контейнер терминал"	Хаур-аль-Факкан	Объединенные Арабские Эмираты	119	34	9

Источник: Секретариат ЮНКТАД и база данных о производительности портов журнала "Джорнал оф комменс", июнь 2014 года.

Примечание: Среди 11 перечисленных терминалов терминалы "ДП уорлд Джебел-Али терминал" и "Хаурфаккан контейнер терминал" разделяют десятое место.

Таблица 4.5 Ведущие порты мира по показателям производительности, 2013 год (число перестановок контейнеров в расчете на одно судно в час по судам всех размеров и темпы роста в процентах)

Порт	Страна	Производительность причалов, 2013 год	Производительность причалов, 2012 год	Рост в процентах, 2013/2012 годы
Тяньцзинь	Китай	130	86	51%
Циндао	Китай	126	96	31%
Нинбо	Китай	120	88	36%
Джебель-Али	Объединенные Арабские Эмираты	119	81	47%
Хаур-эль-Факкан	Объединенные Арабские Эмираты	119	74	61%
Иокогама	Япония	108	85	27%
Яньтай	Китай	106	78	36%
Сямынь	Китай	106	76	39%
Пусан	Республика Корея	105	80	31%
Наньша	Китай	104	73	42%

Источник: Секретариат ЮНКТАД и база данных о производительности портов журнала "Джорнал оф коммерс", июнь 2014 года.

100 перестановок контейнеров в расчете на одно судно в час по судам всех размеров, за которым следовал терминал "МСК гейт контейнер терминал", находящийся в порту Бремерхафен (Германия), с показателем 98 перестановок контейнеров. На Ближнем Востоке на терминале "Салала контейнер терминал" в оманском порту Салала показатель производительности составил 91 перестановку контейнеров в расчете на одно судно в час. Хотя нет данных об эффективности работы терминалов в африканских портах, в 2012 году был приведен средний показатель по всему континенту, составивший 19 перестановок контейнеров в расчете на одно судно в час по судам всех размеров. Этот показатель существенно ниже производительности нынешних наиболее эффективных терминалов, что свидетельствует о существовании возможностей для улучшения работы терминалов, однако отсутствие соответствующих данных за 2013 год, вероятно, означает отсутствие изменений. Интересно отметить, что в случае ведущих портов мира темпы роста производительности составили от 27% (Иокогама) до 61% (Хаур-эль-Факкан), что является весьма существенным, а не минимальным приростом, которого можно было бы ожидать. В порту Иокогама оператором является компания "АПИ терминалз", и значительный опыт, накопленный этой компанией в управлении ее глобальной сетью терминалов, безусловно способствовал улучшению показателей эффективности. В порту Хаур-эль-Факкан повышение производительности, возможно, объясняется улучшением инфраструктуры порта в последнее время. Недавно был завершён второй этап программы по существенному наращиванию

мощностей, в рамках которого было установлено шесть порталных кранов типа "супер пост-панамакс" и четыре крана "мега-макс" со спаренным подъемом на причале протяженностью 800 м, имеющем глубину 16 метров у причальной стенки (United Arab Emirates, Department of Seaports and Customs, 2014).

С. ИЗМЕНЕНИЯ В СФЕРЕ ПОРТОВОГО ХОЗЯЙСТВА

Развитие портов является необходимым процессом для любой страны, намеревающейся успешно участвовать в международной торговле. Порты открывают доступ к глобальным торговым партнерам, а морской транспорт выступает одним из самых эффективных способов перевозки грузов на большие расстояния. Исторически порты рассматривались в качестве важнейших активов, выступая не только в качестве морских ворот страны, но и в качестве места сбора импортных пошлин и акцизных платежей. Вместе с тем роль портов продолжает претерпевать изменения, и в этом плане существуют различия между развивающимися и развитыми странами. Во многих развивающихся странах на налоги, собираемые в портах, приходится значительная часть всех государственных поступлений. Например, Танзанийская портовая администрация является одним из крупнейших налогоплательщиков в Объединенной Республике Танзания. В 2011 году выплаты Танзанийской портовой администрации и Танзанийской службы международных контейнерных терминалов составили соответственно 43 и 15 млн. долл., в результате чего

в совокупности они заняли третье место среди крупнейших налогоплательщиков страны, что свидетельствует о значении портового сектора в ВВП страны. В 2009/10 финансовом году в Объединенной Республике Танзания налоговые поступления составили 4,5 трлн. танзанийских шиллингов (2,8 млрд. долл.), из которых примерно 30% приходилось на налог на добавленную стоимость и еще 30% на подоходный налог, тогда как для акцизных сборов составила примерно 18%, а импортных пошлин – примерно 9% (Tanzania Episcopal Conference, National Muslim Council of Tanzania and Christian Council of Tanzania, 2012). В недавно опубликованном докладе Всемирного банка по Объединенной Республике Танзания говорится, что "повышение эффективности в работе порта способствовало бы улучшению собираемости налогов, что в свою очередь позволило бы существенно увеличить налоговые поступления" (World Bank Group Africa Region Poverty Reduction and Economic Management, 2013). Таким образом, развитие портов и реформа портового хозяйства имеют важнейшее значение для финансового благосостояния страны. Вместе с тем в развитых странах роль портов в качестве источника налоговых поступлений снизилась. Отчасти это объясняется появлением новых методов налогообложения, например подоходных налогов и налогов на заработную плату, а также усилиями по оптимизации осуществления портовых операций и упрощения потока грузов. Например, в Соединенных Штатах на акцизные сборы и таможенные пошлины приходится соответственно 3 и 1% совокупных государственных поступлений (National Priorities Project, 2014).

1. Транзитные маршруты

На Американском континенте расширение Панамского канала, начавшееся в 2007 году, по-прежнему выступает основным фактором для многих проектов по развитию портов. Несмотря на ряд задержек и превышение сметы расходов в 2013–2014 годах, работы, как сейчас предполагается, должны завершиться в декабре 2015 года. Работы по расширению канала включают добавление третьей группы шлюзов к системе канала, а также углубление и расширение существующих каналов (до 54,86 м), с тем чтобы по ним могли проходить контейнеровозы вместимостью 13 500 ДФЭ и другие крупные суда. После расширения канал все равно не сможет принимать крупнейшие существующие контейнеровозы. В настоящее время расходы по проекту оцениваются в 7 млрд. долл., что на 1,6 млрд. долл. больше по сравнению с перво-

начальной сметой. В 2013 году общая сумма сборов за пользование каналом составила 1,8 млрд. долл., что на 0,2% меньше по сравнению с предыдущим годом, и, по оценкам администрации Панамского канала, увеличение потока судов после завершения работ по расширению канала, позволит получать дополнительно еще 1 млрд. долларов.

Через Панамский канал проходит более 144 маршрутов морских перевозок, связывающих 160 стран и примерно 1 700 портов мира. В 2013 году по Панамскому каналу прошло 12 045 судов, что на 6,5% меньше по сравнению с предыдущим годом. Из общего числа судов примерно 25% составляли контейнеровозы (3 103 судна, что на 6,4% меньше по сравнению с предыдущим годом). Вместе с тем на контейнеровозы приходится, по оценкам, 52% стоимостного объема мировой торговли, перевозимой морем, и поэтому они играют весьма существенную роль в мировой торговле. В 2013 году по каналу было перевезено более 319 млн. т грузов (на 3,9% меньше, чем в предыдущем году), что составляет примерно 3,4% международных морских перевозок. Непосредственными бенефициарами расширения Панамского канала, по всей видимости, станут порты восточного побережья Соединенных Штатов, такие как Нью-Йорк и Вирджиния.

Предложение о строительстве альтернативного канала, являющегося конкурентом Панамскому каналу, также вызывает все больший интерес в Никарагуа. Предложение о строительстве никарагуанского канала было одобрено в конгрессе в июне 2013 года. Этот канал, вероятно, будет в три раза длиннее (278 км) и шире Панамского канала, и он сможет принимать крупнейшие из существующих в настоящее время судов мирового флота. Строительством и эксплуатацией канала, стоимость которого оценивается в 40 млрд. долл., будет заниматься китайская компания "Гонконг Никарагуа канал девелопмент инвестмент ко. лтд.". Она получила концессию на строительство и эксплуатацию канала в течение 50 лет с возможностью продления концессии еще на 50 лет. На строительстве никарагуанского канала будет непосредственно занято около 50 000 человек, и еще 200 000 человек получат косвенные выгоды от реализации проекта. Как ожидается, строительство должно начаться в декабре 2014 года и завершится через пять лет (NBC, News, 2014).

Хотя развитие транзитных каналов, безусловно, связано с многочисленными последствиями, их пока еще сложно оценить с высокой определенностью. Любой проект по увеличению пропускной способ-

ности предполагает участие многочисленных сторон и связан со многими неизвестными, включая, в частности, факторы неопределенности в мировой экономике и быстрый прогресс в развитии технологии, включая размеры и конструкцию судов.

2. Другие изменения в сфере портового хозяйства

В 2013 году актуальным вопросом для контейнерных терминалов во всем мире стал вес контейнеров. В рамках ИМО была достигнута договоренность о введении обязательной проверки веса контейнеров. Требование о проверке веса контейнера при погрузке запакованных экспортных контейнеров на борт судов будет принято в рамках пересмотра Конвенции по охране человеческой жизни на море и вступит в силу в июле 2016 года. Эти весовые ограничения должны будут соблюдать как те, кто упаковывает контейнер, так и грузоотправители, но проверка соблюдения требований, скорее всего, будет осуществляться в порту. Грузовые весы и грузовые датчики на поворотном захвате кранов, возможно, станут двумя наиболее распространенными способами проверки веса. Эти нормативные положения были приняты после недавних инцидентов, получивших широкую огласку, таких как посадка на мель судна "МСК Наполи" в 2007 году.

Обеспокоенность правительства Соединенного Королевства по поводу значительной зависимости судоходных компаний от использования технологических средств при осуществлении навигации в проливе Ла-Манш, являющемся самым оживленным водным путем в мире, заставило его приступить к установке семи станций системы "еЛоран" на побережье Соединенного Королевства¹². Эти станции будут дублировать информацию глобальных систем определения местоположения, которые по-прежнему будут выступать основным источником информации для капитанов судов для целей определения местонахождения и курса судов, и будут использоваться в случае возникновения таких инцидентов, как намеренные или случайные сбои в системе по вине каких-либо лиц или из-за экстремальных погодных условий (например, в случае ураганов или штормов) или внезапных явлений (например, солнечных бурь). К 2019 году вокруг Соединенного Королевства и Ирландии будут установлены еще 20 станций, каждая размером с канцелярский шкаф. В настоящее время проводятся консультации между Соединенным Ко-

ролевством и Республикой Корея с целью изучения возможности установки аналогичной системы на Корейском полуострове.

На портовых терминалах широко используются системы операционного управления терминала в качестве инструмента планирования ресурсов. Существуют различные индивидуализированные системы, конфигурация которых обычно разработана под крупные порты, такие как Сингапур; компьютеризованная комплексная система управления операциями терминала компании ПСА является такой системой, разработанной для удовлетворения потребности порта Сингапур. Однако лидером на этом рынке выступает компания "Навис", являющаяся подразделением корпорации "Картотек" и занимающаяся производством специализированного компьютерного обеспечения. Разработанная ею система управления терминалами последнего поколения СПАРКС Н4 позволяет пользователям управлять многочисленными операциями во многих географически разбросанных местах из одного центрального пункта, что делает ее интересной для международных операторов, имеющих терминалы в различных странах. Система СПАРКС Н4 в настоящее время установлена в 107 пунктах в 47 странах, причем в 63 местах она уже действует (Navis, 2014).

D. НЕКОТОРЫЕ АКТУАЛЬНЫЕ ЗАДАЧИ, СТОЯЩИЕ ПЕРЕД ПОРТАМИ

1. Укрупнение судов и концентрация грузопотоков

Одна из основных задач, стоящих сегодня перед контейнерными портами, заключается в модернизации оборудования с учетом увеличения размеров судов, что предъявляет соответствующие требования к временным и пространственным аспектам операций по обработке грузов. Укрупнение размеров судов делает необходимым осуществление инвестиций в более крупные краны, способные разгрузить самые дальние от причала ряды контейнеров. Традиционно контейнерные краны строились из расчета обслуживания судов с 13 рядами контейнеров, однако, после того как судовладельцы начали заказывать суда типа "пост-панамакс" в 1988 году, на основных маршрутах возникла необходимость в контейнерных перегружателях с более значительным выносом консоли до 18 рядов контейнеров. Суда последнего поколения требуют перегружателей с еще большим выносом консоли

(22–23 ряда контейнеров), и судоходные компании оказывают значительное давление на порты, с тем чтобы они инвестировали в такое береговое оборудование, иначе они могут оказаться исключенными из основных маршрутов перевозок Восток–Запад. С появлением еще более крупных судов ранее считавшиеся крупнейшими суда переводятся с маршрутов Восток–Запад с современными портами и большим объемом перевозок на маршруты Север–Юг с портами с меньшим грузооборотом. Маршруты Север–Юг, как правило, включают порты развивающихся стран, которые сталкиваются с настоятельной необходимостью инвестировать в строительство кранов со все более значительным выносом консоли, иначе они могут оказаться в положении фидерных портов.

Инвесторам, вкладывающим средства в инфраструктуру, часто необходимо подтверждение обоснованности их будущих вложений, с тем чтобы убедиться в том, что они соответствуют будущим потребностям, которые пока еще не обозначились. Таким образом, задача органов, занимающихся планированием портового хозяйства, заключается в том, чтобы понять, каким образом будет меняться рынок с точки зрения пользователей порта. Набирают силу такие тенденции, как стремление к экономии, обусловленной эффектом масштаба, и использование логистических цепей в рамках производственного цикла. Технологические решения, способствующие более эффективному управлению товарными запасами и повышению надежности морского сообщения, могут расширить возможности использования судов в качестве плавучих складов. Следующее поколение контейнеровозов будет еще крупнее, и в настоящее время разрабатываются даже планы по созданию судов вместимостью 22 800 и 24 000 ДФЭ. Эти суда будут шириной примерно 64 метра и длиной 487 метров. По мнению экспертов, длина судов, вероятно, будет ограничиваться примерно 400–450 метрами, главным образом из-за дополнительных расходов, связанных со строительством более длинных судов. Менее длинные и более широкие суда являются более стабильными и имеют меньшую осадку, что расширяет их возможности для обслуживания портов в развивающихся странах, которые не могут позволить себе расходы на дноуглубительные работы. Кроме того, более широким судам требуется меньше балластной воды, чем более узким судам, и поэтому они наносят меньший ущерб в виде перенесения чужеродных микроорганизмов из вод других регионов, которые могут вызывать серьезное экологическое загрязнение в некоторых уязвимых регионах (*Lloyd's List Containerisation International*,

2013). Соответственно, портам вовсе не обязательно строить более длинные причалы, если только они не намерены одновременно обслуживать ряд судов, однако им необходимо создавать более глубокие каналы подхода, более широкие маневровочные бассейны, дополнительное оборудование и возможности лоцманских служб, укрепленные причальные стенки, более значительные складские площади и более совершенные системы управления терминалами в порту. Таким образом, реальные ограничения касаются не только финансовых, но и пространственных аспектов. Находящиеся за пределами порта автомобильные магистрали, внутренние водные пути и железнодорожные сети должны быть готовы для перевозок более значительных объемов грузов. Кроме того, потребуется большее количество грузовых автомобилей, железнодорожных вагонов, барж или прицепов. С учетом того, что наземные перевозчики отдадут предпочтение автомобильному транспорту (из-за большей предсказуемости и надежности автомобильных перевозок в силу существующей структуры собственности), это неизбежно приведет к увеличению выбросов углерода и другим связанным с этим внешним издержкам. Выбор новой площадки для строительства контейнерного терминала может позволить решить ряд проблем, но вместе с тем может создать некоторые дополнительные проблемы.

Увеличение радиуса действия кранов неизбежно связано также с увеличением их высоты, что предполагает более значительные риски для крана и его оператора с точки зрения повышения нестабильности в силу более сильной ветровой нагрузки. Это может приводить к общему замедлению операций и повышению вероятности человеческих ошибок. Такие порты, как Филикстоу и Дубай, уже имеют береговые порталы контейнерные краны типа "супер пост-панамак" с вылетом консоли 69,5 метра. Наличие таких кранов, помимо практического значения, выступает также инструментом маркетинга, поскольку эти порты могут заявлять, что они способны обрабатывать контейнеровозы любых размеров, что дает им преимущество в будущем. Наибольшая неопределенность касается портов, которые выступают основными морскими воротами для своих стран и регионов и перед которыми стоит задача обеспечить прием судов в диапазоне от примерно 5 000 ДФЭ (что соответствует нынешнему размеру судов типа "панамакс") до 13 500 ДФЭ (стандарт "панамакс" 2015 года). В данном случае приобретение кранов для удовлетворения будущего спроса связано с большим риском. Приобретение более крупных порталных кранов не является панацеей,

и этим не ограничиваются расходы порта, необходимые для обеспечения приема более крупных судов. На терминале Джебель-Али в Дубае закупка 19 причальных перегружателей сопровождалась заказом 50 автоматизированных порталных кранов на железнодорожном ходу, 4 из которых были недавно поставлены. Эти порталные краны шириной почти 50 метров и высотой 32 метра могут одновременно захватывать по два контейнера и укладывать до 10 контейнеров в ряд и до 6 контейнеров в высоту (Seatrade, 2014).

2. Экологические соображения

Так же как и на большинство промышленных секторов, на порты оказывается все большее давление в целях снижения воздействия, которое они оказывают на окружающую среду. Как ожидается, в 2015 году Организация Объединенных Наций примет цели в области устойчивого развития на основе Целей развития тысячелетия. Предполагается, что эти цели, которые в настоящее время обсуждаются в ходе ряда переговорных процессов в рамках Рабочей группы открытого состава, будут окончательно доработаны для принятия на Генеральной Ассамблее Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке в сентябре 2015 года. Эти цели будут основываться на итоговом документе Конференции "Рио+20" "Будущее, которого мы хотим", включая широкий круг вопросов, касающихся устойчивого развития, среди которых важное место занимает вопрос о путях обеспечения развития с наименьшим воздействием на окружающую среду¹³.

Порты оказывают влияние на окружающую среду по целому ряду направлений. Например, их изначальное строительство на новой территории может приводить к вытеснению дикой природы. Появление судов также может нарушать естественную флору и фауну и делать некоторые районы необитаемыми. Строительство портов вблизи городов может сказываться на здоровье людей, живущих и работающих в близлежащих районах. Использование строительных материалов, таких как цемент, оказывает убедительно подтвержденное воздействие на окружающую среду на всех этапах их использования, начиная от добычи до конкретного применения. Необходимость проведения дноуглубительных работ на каналах подхода и у причалов связано с оказанием воздействия не только в тех районах, где проводятся такие работы, но и там, куда сбрасывается вынутый материал. Иногда этот материал содержит токсичные вещества от транспортных средств или грузов в результате их попадания в море со сточными водами с причалов.

В случае строительства портов обычно проводится оценка экологического воздействия с последующими консультациями с затрагиваемыми сторонами или заинтересованными группами. Таким образом, последствия вытеснения естественной среды обитания и дикой флоры и фауны оцениваются в сравнении с выгодами, ожидаемыми для местной экономики, на основе соответствующего анализа издержек и выгод. Такие публичные консультации могут длиться несколько лет и обойтись в несколько миллионов, а в конечном счете завершиться сохранением статус-кво. Одним из таких примеров является предложенный проект строительства контейнерного порта стоимостью 600 млн. фунтов стерлингов на новой территории в Дибден-Бей рядом с Саутчемптон в Соединенном Королевстве. С одной стороны, экономические доводы в пользу осуществления проекта включали: а) потребности страны в расширении мощностей для обработки контейнеров, б) создание новых рабочих мест во время строительства порта и его последующей эксплуатации, в) повышение эффективности портовых операций и, соответственно, снижение издержек для потребителей и д) придание стимула местной экономике. Экологические аргументы против проекта касались: а) угрозы, создаваемой отведенным для реализации проекта природным районам, б) опасности разливов нефти, в) утраты естественной среды обитания и д) эстетических последствий для ландшафта. В конечном счете дебаты по поводу строительства глубоководного контейнерного терминала продолжались четыре–пять лет и обошлись Ассоциации британских портов в 50 млн. фунтов стерлингов, а проект был отклонен (*Southern Daily Echo*, 2009). Через несколько лет после этого был построен новый контейнерный порт "Лондон гейтуэй", принадлежащий компании "ДП Уорлд", после того как промышленная зона, находящаяся примерно в 100 милях к северо-востоку на берегу Темзы, была готова для нового использования.

В ходе эксплуатации порта могут возникать выбросы парниковых газов от неэффективных дизельных двигателей кранов, контейнерных погрузчиков и других портовых транспортных средств. Эти транспортные средства обычно не попадают под частый и строгий контроль, распространяющийся на транспортные средства, например, посетителей порта или портовых рабочих, которые в некоторых случаях обеспечивают круглосуточную работу современного порта в три смены. Находящиеся в порту здания для работников также потребляют энергию для обогрева или охлаждения помещений с целью создания нормаль-

ного температурного режима для работы. Сами грузы также могут выступать источником загрязнения в результате чрезмерного шума или пыли при осуществлении погрузочно-разгрузочных операций или во время хранения¹⁴. Некоторые грузы создают особые проблемы; например, цемент, фарфоровая глина, уголь и железная руда обычно выступают источником загрязнения в виде пыли. Другие сухие массовые грузы, такие как удобрения и корм для животных, содержат высокую концентрацию органических и/или питательных веществ, и их возможное попадание в море может приводить к перенасыщению питательными веществами и кислородному истощению в соответствующей зоне, вызывая разрушение морской природной среды.

В зависимости от характера порта могут осуществляться также паромные перевозки, которые могут быть связаны с длинными очередями легковых и грузовых автомобилей, ожидающих погрузки. Аналогичным образом, может быть избыточный свет от осуществляющихся в течение всей ночи операций на причалах. Кроме того, местные поставщики услуг создают дополнительное загрязнение в результате своей деятельности; в связи с этим весьма интересно представляется перевод местного транспорта на менее загрязняющие источники энергии, такие как сжатый природный газ. Вибрация, возникающая в результате использования судовых двигателей для осуществления маневров в порту, также может быть источником раздражающего воздействия на окружающую среду. Суда традиционно выступали основным источником загрязнения в портах в связи с высоким содержанием парниковых газов в выбросах сжигаемого бункерного топлива. Например, в выхлопных газах большинства дизельных автомобилей содержится в среднем 0,3–0,5% серы, тогда как в случае судового топлива до недавнего времени максимально допустимое содержание серы было установлено на уровне 4,5%, и лишь к 2020 году оно будет снижено до 0,5% благодаря нормативным требованиям, принятым ИМО, в рамках приложения VI к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ). Вместе с тем маневрирование судов в порту в основном осуществляется с помощью буксиров, и поэтому порты в определенной мере осуществляют контроль над уровнем выбросов углерода в порту. В районах, где существует серьезная обеспокоенность по поводу загрязнения воздуха, порты осуществляют инвестиции в береговые энергетические установки, с тем чтобы сократить использование бункерного топлива судами, находящимися у при-

чала. Например, порты Лос-Анджелес и Лонг-Бич выступили инициаторами в применении технологии подключения судов к береговым энергетическим установкам. Недавно в порту Сиэтл была подготовлена смета расходов для оснащения терминала для круизных судов оборудованием, обеспечивающим подключение находящихся у причала судов к береговой энергетической системе, в размере 1,5 млн. долл. в расчете на причал и 400 000 долл. в расчете на судно (*Port Technology International*, 2014).

В портах вполне реальной является возможность загрязнения в результате случайного разлива загрязняющих веществ. Поскольку грузовые операции и перемещение транспортных средств (например, грузовых автомобилей, контейнерных погрузчиков или порталных транспортеров) осуществляются в ограниченном пространстве, то неизбежно рано или поздно случаются аварии. Поэтому одним из необходимых компонентов в стратегическом планировании работы порта является оценка рисков и разработка планов быстрого реагирования и уменьшения ущерба.

Кроме того, не только сам порт может выступать источником загрязнения, но и вспомогательные службы, создающиеся поблизости с ним, например предприятия по ремонту судов и контейнеров или предприятия снабжения. В случае плохого транспортного сообщения с внутренними районами страны некоторые предприятия, возможно, тоже предпочитают размещаться вблизи порта, т.е. порт притягивает предприятия других отраслей, также выступающие источником загрязнения. В случае некоторых грузов, таких как железная руда, более выгодным представляется экспорт чушкового металла, однако переработка является весьма энергоемкой и часто осуществляется вблизи порта. Перерабатывающие предприятия во многих случаях используют энергию, производимую электростанциями, работающими на угле, что становится проблемой как для местного муниципалитета, так и для самого порта.

Основными загрязнителями в порту и вокруг портовой зоны являются парниковые газы, CO₂, метан (CH₄), оксид натрия (N₂O), NO_x, твердые частицы и SO_x (*World Ports Climate Initiative*, 2010). Опасность вредных веществ для окружающей среды связана с ущербом для живых ресурсов (из-за токсичности), биоаккумуляцией, опасностью для здоровья человека (в результате попадания в желудочно-кишечный тракт или органы дыхания или контакта с кожей) и сокращением зон для отдыха (*United Kingdom Marine Special Areas of Conservation Project*, 2014).

Воздействие портов на окружающую среду в целом можно подразделить на три типа загрязнения: выбросы, грузовые операции и загрязнение в случае аварий (см. таблицу 4.6).

К инструментам, которые обычно используются для борьбы с загрязнением в портах, относится обеспечение соблюдения стандартов и нормативных положений с помощью финансовых стимулов в сочетании с соответствующими санкциями.

К практическим мерам, направленным на сокращение выбросов углерода и загрязнения в портах, относятся, в частности, следующие:

- a) подключение находящихся у причала судов к береговой энергетической установке, с тем чтобы они не использовали бункерное топливо в порту. Например, в Мелилье, являющейся испанским анклавом в Северной Африке, была установлена береговая энергетическая установка для заходящих в порт регулярных судов "ро-ро"; для этого потребовалось оснастить суда устройствами для подключения к внешнему источнику энергии, а также внести изменения в сети энергетического снабжения в порту. Благодаря использованию береговой энергетической установки атмосферные выбросы с судов сократились, как оценивается, более чем на 90% (*Ports & Harbors*, 2014). Судам, не оснащенным устройствами для подключения к береговой энергетической установке, будет запрещено заходить в порты Калифорнии в 2014 году, а к 2020 году 80% энергии, потребляемой судами, должно поступать от берего-

вых энергетических установок. В Европе суда, находящиеся у причала в течение более двух часов, должны переходить на использование топлива с содержанием серы не более 0,1% или использовать альтернативные технологии (*Ports & Harbors*, 2013);

- b) распространение на портовое оборудование столь же строгих мер контроля, как и на автотранспортные средства, с тем чтобы заставить производителей такого оборудования модифицировать свою продукцию или устанавливать системы для сокращения выбросов или дизельные катализаторы и фильтры для твердых частиц;
- c) установление водосборных систем, позволяющих улавливать отходы, смываемые сточной водой с причалов, и препятствующих их попаданию в море или реку;
- d) принятие нормативных положений, ограничивающих осуществление шумных видов деятельности дневным рабочим временем (например, погрузочно-разгрузочных операций, маневрирования поездов и т.д.);
- e) ограничение высоты и скорости сброса массовых грузов;
- f) использование грузовых сеток или обеспыливающих технологий для сокращения распространения твердых частиц;
- g) изоляция помещений для улучшения управления температурным режимом;
- h) использование по возможности возобновляемых источников энергии;
- i) разработка эффективных планов принятия чрезвычайных мер в случае разлива загрязняющих веществ.

Некоторые порты предоставляют финансовые стимулы для более эффективных судов; например, администрация порта Пусан предоставляет 15-процентную скидку с портовых сборов для судов, соответствующих определенным критериям эффективности, поощряя тем самым судовладельцев, осуществляющих инвестиции в технологии и меры, направленные на повышение эффективности их флота. Эти критерии основываются на индексе экологичности судов, представляющем собой оценку объема выбросов NO_x и SO_x с судна, которая позволяет затем рассчитать соответствующие выбросы твердых частиц и парниковых газов. База данных данного механизма

Таблица 4.6 Виды загрязнения в портах

Выбросы	Грузовые операции	Аварии
Легковые автомобили	Свет	Разлив нефти
Грузовые автомобили	Пыль	Разлив груза
Железнодорожный транспорт	Шум	Загрязнение от канализационных вод и мусора
Суда	Вибрация	Загрязняющие веществ в балластной воде
Краны		Сточные воды
Портовое оборудование		
Помещения (системы кондиционирования воздуха)		

Источник: Секретариат ЮНКТАД.

постоянно увеличивается и уже насчитывает свыше 2 500 действующих судов, и к нему присоединилось более 30 портов¹⁵. В отношении новых судов применяется конструктивный коэффициент энергоэффективности (ККЭЭ), определяемый в соответствии с положениями приложения VI к Конвенции МАРПОЛ ИМО. Кроме того, существует система классификации уровня выбросов парниковых газов от А до G, разработанная организацией "Карбон уор рум энд райт шип" и содержащая информацию по более чем 70 000 действующих судов¹⁶. Этот инструментарий позволяет портам предоставлять стимулы без дополнительной документальной работы.

Е. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Грузооборот контейнерных портов продолжает увеличиваться на 5–6% в год, что открывает перед экспортерами значительные возможности для использования порожних контейнеров с целью освоения новых рынков в отношении существующих продуктов. Несмотря на имеющиеся практические проблемы, связанные с распространением информации об имеющихся порожних контейнерах и организацией их доставки, существуют возможности для дальнейшей интеграции многих развивающихся стран в глобальные производственно-сбытовые цепи

путем улучшения организационного планирования. Стоящие перед портами задачи, касающиеся удовлетворения растущего спроса и решения проблем, связанных с усилением концентрации грузопотоков и необходимостью сокращения выбросов углерода и других загрязнителей, являются вполне разрешимыми, но для этого требуется тщательный мониторинг и планирование. Повышение эффективности работы отдельных терминалов портов служит хорошим предвестником улучшения в будущем организации и планирования работы всех портов. Так же как в свое время контейнер превратился во всеобщий стандарт, в настоящее время наблюдается аналогичный процесс в развитии систем управления терминалами. Системы информационных технологий, которые могут быть интегрированы в другие глобальные системы, также будут играть ключевую роль в будущем. В связи с направлением более крупных судов на маршруты, обслуживающие рынки развивающихся стран, их портам необходимо осваивать новые технологии. Это упростит также задачу другим сторонам, таким как более крупные порты или клиенты портов, для оказания помощи в усилиях по повышению эффективности. В будущем будет расширяться сотрудничество между портами, и постепенно будут уменьшаться различия в показателях эффективности работы портов различных стран мира.

СПРАВОЧНАЯ ЛИТЕРАТУРА

- Business Monitor Online (2014). Oman shipping report. September. См. веб-сайт <http://store.businessmonitor.com/oman-shipping-report.html> (по состоянию на 23 июля 2014 года).
- Lloyd's List Containerisation International* (2013). A matter of time. December.
- National Priorities Project (2014). Federal revenue: Where does the money come from? См. веб-сайт <https://www.nationalpriorities.org/budget-basics/federal-budget-101/revenues/> (по состоянию на 27 сентября 2014 года).
- Navis (2014). Navis SPARCS N4 reaches critical milestone with 100 terminals globally. Press release 13 February. Имеется на веб-сайте <http://navis.com/news/press/navis-sparcs-n4-reaches-critical-milestone> (по состоянию на 24 июня 2014 года).
- NBC News (2014). Route of proposed Nicaraguan Canal disclosed. 8 July. См. веб-сайт <http://www.nbcnews.com/news/latino/route-proposed-nicaraguan-canal-disclosed-n150721> (по состоянию на 30 сентября 2014 года).
- Ports & Harbors* (2013). Global power shift. October.
- Ports & Harbors* (2014). Retrofitting. February.
- Port Technology International* (2014). The economics of cold ironing. Имеется на веб-сайте http://www.porttechnology.org/technical_papers/the_economics_of_cold_ironing/#.U61ckXZ_yf8 (по состоянию на 27 июня 2014 года).
- Rainy Yao C (2014). China regional focus: Dalian, Liaoning Province. *China Briefing*. April. Имеется на веб-сайте <http://www.china-briefing.com/news/2014/04/23/china-regional-focus-dalian-liaoning-province.html> (по состоянию на 27 июня 2014 года).
- Seatrade* (2014). UAE Special Report. Имеется на веб-сайте <http://www.seatrade-global.com/publications/general-shipping-publications/uae-special-report.html> (по состоянию на 7 октября 2014 года).
- Southern Daily Echo* (2009). Southampton container port needs Dibden Bay development, say bosses. 13 July. См. веб-сайт <http://www.dailyecho.co.uk/news/4489713.display/> (по состоянию на 30 сентября 2014 года).
- Tanzania Episcopal Conference, National Muslim Council of Tanzania and Christian Council of Tanzania (2012). The one billion dollar question: How can Tanzania stop losing so much tax revenue. June. Имеется на веб-сайте <http://www.kirkensnodhjelp.no/contentassets/a11f250a5fc145dbb7bf932c8363c998/one-billion-dollar-question.pdf> (по состоянию на 30 сентября 2014 года).
- The Gleaner* (2014). Regional port activity affected by decline in foreign trade – ECLAC. 28 June. См. веб-сайт <http://jamaica-gleaner.com/latest/article.php?id=53939> (по состоянию на 29 сентября 2014 года).
- UKPRwire (2014). New market study published: Egypt Shipping Report Q2 2014. См. веб-сайт http://www.ukprwire.com/Detailed/Automotive/New_Market_Study_Published_Egypt_Shipping_Report_Q2_2014_339558.shtml (по состоянию на 29 сентября 2014 года).
- United Arab Emirates, Department of Seaports and Customs (2014). Khor Fakkan. См. веб-сайт <http://www.sharjahports.gov.ae/Docs.Viewer/6d4a1880-d2d8-407c-a9c9-ec9e8693a1b6/default.aspx> (по состоянию на 27 июня 2014 года).
- United Kingdom Marine Special Areas of Conservation Project (2014). Environmental impacts of port and harbour operations. Имеется на веб-сайте http://www.ukmarinesac.org.uk/activities/ports/ph3_2.htm (по состоянию на 1 октября 2014 года).
- World Bank Group Africa Region Poverty Reduction and Economic Management (2013). Tanzania economic update: Opening the gates: How the port of Dar es Salaam can transform Tanzania. Issue 3. May. Имеется на веб-сайте http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2013/05/16/000442464_20130516111239/Rendered/PDF/777290WP0P13340onomic0Update0Report.pdf (по состоянию на 30 сентября 2014 года).
- World Ports Climate Initiative (2010). Carbon footprinting working group - guidance document. Имеется на веб-сайте http://wpci.iaphworldports.org/data/docs/carbon-footprinting/PV_DRAFT_WPCI_Carbon_Footprinting_Guidance_Док-June-30-2010_scg.pdf (по состоянию на 7 октября 2014 года).

ПРИМЕЧАНИЯ

- ¹¹ В 2013 году в *Обзоре морского транспорта* была представлена информация о недавно разработанном журналом "Джорнал оф коммерс" индексе, устанавливающим рейтинг контейнерных терминалов по их производительности. Производительность определяется как среднее число общих перестановок контейнеров в час в расчете на каждый зарегистрированный заход судов. Общее количество перестановок контейнеров в час в расчете на одно судно определяется как общее количество перестановок контейнеров (погрузка, разгрузка и перемещение), разделенное на количество часов нахождения судна у причала. Для расчета индекса используются данные по 17 компаниям линейного судоходства, которые в 2013 году представили информацию в отношении более чем 150 000 заходов судов в порты.
- ¹² Система "еЛоран" ("eLoran" означает enhanced long-range navigation (усовершенствованная система дальней навигации)) представляет собой стандартизированную на международном уровне систему определения местоположения, навигации и временной привязки, используемой многими видами транспорта и другими пользователями.
- ¹³ В 1992 году состоялась Конференция Организации Объединенных Наций по окружающей среде и развитию, известная как Рио-де-жанейрская конференция, результатом которой стало подписание Рио-де-жанейрской декларации по окружающей среде и развитию. В 2012 году состоялась последующая конференция, известная как "Рио+20", в ходе которой был рассмотрен достигнутый прогресс и вынесены новые рекомендации. По итогам работы Конференции "Рио+20" был принят документ "Будущее, которого мы хотим". В этом документе подчеркивается крайне важное значение транспорта для устойчивого развития. Устойчивые транспортные системы включают три основных аспекта: экономический, социальный и экологический, что относится как к грузовым, так и пассажирским перевозкам. В документе признается, что транспорт выступает инструментом, обеспечивающим доступ к другим видам услуг, например, в области образования, здравоохранения и занятости. Этот документ имеется на веб-сайте https://rio20.un.org/sites/rio20.un.org/files/a-conf.216-l-1_russian.pdf (по состоянию на 15 октября 2014 года).
- ¹⁴ В отношении одного из терминалов в канадском порту Принс-Руперт от местных жителей за шесть месяцев было получено 200 жалоб по поводу шума и пыли ("Trouble with the terminal: Frustrations abound surrounding Westview Terminal", *The Northern View*, 18 June; см. веб-сайт <http://www.thenorthernview.com/news/263559031.html> (по состоянию на 15 октября 2014 года)).
- ¹⁵ См. веб-сайт <http://www.environmentalshipindex.org/> (по состоянию на 1 октября 2014 года).
- ¹⁶ См. веб-сайт <http://www.imo.org/MediaCentre/HotTopics/GHG/> (по состоянию на 1 октября 2014 года).

5

ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ И ИЗМЕНЕНИЯ В ОБЛАСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ

В настоящей главе представлена информация о некоторых важных правовых вопросах и последних изменениях в области регулирования в сфере транспорта и упрощения процедур торговли, а также информация о состоянии дел в связи с основными конвенциями, касающимися морских перевозок. К числу важных изменений относятся вступление в силу в 2015 году Найробийской международной конвенции об удалении затонувших судов 2007 года и ряд изменений в регулирующих положениях, касающихся экологических и смежных вопросов, а также безопасности морских перевозок и цепей поставок.

Так, для дальнейшего содействия реализации ряда технических и эксплуатационных мер в целях повышения энергоэффективности и снижения выбросов парниковых газов в международном судоходстве ИМО приняла в апреле 2014 года дополнительные рекомендации и поправки. Была также продолжена работа над регулирующими положениями, направленными на снижение выбросов других токсичных веществ, образующихся в результате сжигания топлива, в частности окислов серы (SO_x) и окислов азота (NO_x), которые являются существенным фактором загрязнения воздушной среды с судов. Был достигнут также прогресс в разработке экологических и других положений проекта Полярного кодекса.

Дальнейший прогресс был достигнут в практической реализации существующих рамочных договоренностей и программ в области безопасности морских перевозок и цепей поставок. Что касается морского пиратства, то следует отметить дальнейшую тенденцию к снижению числа актов пиратства у побережья Сомали, в Аденском заливе и в западной части Индийского океана. Вместе с тем ситуация в Гвинейском заливе в Западной Африке оставалась серьезной. В состоящем из двух частей обстоятельном аналитическом докладе ЮНКТАД анализируются некоторые тенденции, издержки и последствия для торговли, связанные с морским пиратством, и представлен обзор нормативно-правовых и других инициатив, предпринятых международным сообществом для борьбы с этой проблемой.

Что касается международных соглашений в области упрощения процедур торговли, то в Соглашении ВТО по упрощению процедур торговли предусматривается обязательство, в соответствии с которым члены ВТО должны иметь национальный комитет по упрощению процедур торговли. Это считается необходимым условием для практической реализации многих мер в области упрощения процедур торговли, в особенности мер с участием нескольких государственных ведомств и заинтересованных сторон частного сектора. В настоящей главе представлены результаты недавнего исследования ЮНКТАД, посвященного накопленному опыту и передовой практике в создании эффективных и действенных национальных органов по упрощению процедур торговли.

А. ВАЖНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Вступление в силу Найробийской международной конвенции об удалении затонувших судов 2007 года

Международная конвенция об удалении затонувших судов 2007 года¹⁷ была принята 16 мая 2007 года на дипломатической конференции, проходившей в Найроби под эгидой ИМО¹⁸. Она должна была вступить в силу через 12 месяцев после ее ратификации по крайней мере 10 государствами. Это требование было выполнено после сдачи на хранение документа о ратификации Данией 14 апреля 2014 года, и, соответственно, Конвенция вступила в силу 14 апреля 2015 года.

Ключевые аспекты Конвенции

Хотя, по данным ИМО, число морских аварий резко снизилось в последние годы, количество брошенных затонувших судов составляло в 2007 году, согласно оценкам, почти 1 300 судов во всем мире и, по сообщениям, продолжает увеличиваться, и связанные с ними проблемы остаются серьезными. Затонувшие суда могут представлять опасность для навигации других судов и их экипажей. В зависимости, в частности, от характера груза затонувшие суда могут также стать причиной ущерба для морской среды и экологической среды прибрежных районов. Маркировка и удаление затонувших судов связана с соответствующими расходами. Конвенция задумана как комплекс единообразных правил, которые позволяют государствам обеспечить быстрое и эффективное удаление затонувших судов, находящихся за пределами территориального моря¹⁹. Конвенция предусматривает также обязательное страхование и право прямого требования к страховщику (см. ниже раздел, посвященный обязательному страхованию).

Хотя положения Конвенции в принципе применяются только к затонувшим судам, находящимся за пределами территориального моря, в "исключительной экономической зоне" государства-участника, она включает также факультативную оговорку, позволяющую государствам-участникам распространить действие отдельных положений на свою территорию, включая свое территориальное море. Это имеет важное значение, поскольку большинство представляющих опасность затонувших судов находятся в пределах территориального моря, в частности в мелких при-

брежных водах, на которые распространяется юрисдикция прибрежных государств.

Сфера действия и определения

Первые четыре статьи Конвенции посвящены ее сфере действия, определениям, целям и общим принципам. Государство-участник может принимать меры в соответствии с Конвенцией в отношении удаления затонувшего судна, представляющего опасность для судоходства или морской среды. "Опасность" определяется как любое состояние или угроза, которые: "а) представляют опасность или препятствие для судоходства; или б), как можно разумно полагать, приведут к серьезным вредным последствиям для морской среды или причинят ущерб побережью или связанным с ним интересам одного или более государств"²⁰. Меры, принимаемые затронутым прибрежным государством, должны быть соразмерны опасности и "не должны выходить за пределы мер, разумно необходимых для удаления представляющего опасность затонувшего судна, и должны быть прекращены, как только затонувшее судно будет удалено"²¹.

"Район действия Конвенции", т.е. район, на который распространяется действие положений Конвенции, определяется как исключительная экономическая зона государства-участника. Из него исключается территориальное море, на которое распространяется действие национального законодательства. Вместе с тем в пункте 2 статьи 3 предусмотрено, что при желании государство-участник может "распространить применение настоящей Конвенции на затонувшие суда, находящиеся в пределах ее территории, включая территориальное море".

"Затонувшее судно", являющееся результатом морской аварии, определяется как судно, или любая его часть, или любой объект, который был утерян с судна в море, например груз, который в результате морской аварии затонул, находится на мели или дрейфует в море²². Кроме того, это определение включает также любое судно "которое почти затонуло или село на мель либо, как можно разумно полагать, затонет или сядет на мель, если эффективные меры²³ по оказанию помощи находящимся в опасности судну или любому имуществу уже не принимаются". "Морская авария" определяется широко, а именно как "столкновение судов, посадка на мель, другой навигационный инцидент или иное происшествие на борту судна или вне его, приведшие к материальному ущербу или неминуемой угрозе материального ущерба судну или его грузу"²⁴.

Сообщения о затонувших судах, установление их местонахождения и их обозначение

В статьях 5–9 определяются требования и обязательства в соответствии с Конвенцией. Государство-участник "требует от капитана и оператора судна, плавающего под его флагом, незамедлительно сообщать затронутому государству о случаях, когда это судно было вовлечено в морскую аварию, результатом которой является затонувшее судно"²⁵. Такие сообщения должны содержать всю соответствующую информацию, необходимую для затронутого государства, в том числе: "а) точное местонахождение затонувшего судна; б) тип, размеры и конструкция затонувшего судна; в) характер повреждения затонувшего судна и его состояние; г) характер и количество груза, в особенности любых опасных и вредных веществ; и е) количество и типы нефтепродуктов на борту, включая бункерное топливо и смазочное масло"²⁶.

Затронутое государство, т.е. государство, в чьем районе действия Конвенции находится затонувшее судно²⁷, в свою очередь определяет, представляет ли затонувшее судно опасность, на основе определенных конкретных критериев, перечисленных в статье 6 Конвенции. Затронутое государство устанавливает точное местонахождение затонувшего судна, в срочном порядке предупреждает "мореплавателей и заинтересованные государства о характере и местонахождении затонувшего судна"²⁸, а также обозначает местонахождение затонувшего судна в соответствии с международной системой навигационных ограждений²⁹.

Если выясняется, что затонувшее судно представляет опасность, то в соответствии со статьей 9 Конвенции зарегистрированный собственник обязан удалить его. Затронутое государство может устанавливать условия для операций по удалению затонувшего судна, включая установление разумного срока, в течение которого оно должно быть удалено³⁰. Если такой установленный срок не соблюдается или если необходимо предпринять немедленные действия до того, как собственник судна сможет принять соответствующие меры, то затронутое государство "может удалить затонувшее судно наиболее практичными и быстрыми доступными средствами с учетом соображений безопасности и защиты морской среды"³¹. Как представляется, в этом отношении существует определенные возможности для споров между собственником судна и затронутым государством в отношении того, что подразумевается под такими соображениями.

Ответственность

Зарегистрированный собственник, как правило, несет ответственность за расходы, связанные с установлением местонахождения, обозначением и удалением затонувшего судна, без каких-либо ограничений, за исключением общего принципа, предусмотренного в статье 2, согласно которому такие расходы должны быть разумными и соразмерными опасности. Вместе с тем зарегистрированный собственник освобождается от ответственности, если он докажет, что морская авария, результатом которой является затонувшее судно, "а) явилась результатом военных действий, враждебных действий, гражданской войны, восстания или стихийного явления, исключительного по своему характеру, неизбежного и непреодолимого; б) была всецело вызвана действиями или бездействием третьих лиц с намерением причинить ущерб; или в) была всецело вызвана небрежностью или иными неправомерными действиями правительства или другого органа, отвечающего за содержание в порядке огней или других навигационных средств, при исполнении этой функции"³².

Для того чтобы воспользоваться вторым изъятием, касающимся морских аварий, вызванных действиями или бездействием третьих лиц с намерением причинить ущерб, собственнику судна необходимо доказать, что любой возникший ущерб был "всецело вызван" такими действиями. То есть оно не обеспечивает полной защиты в том случае, если может быть установлена даже незначительная небрежность со стороны судовладельца среди факторов, вызвавших морскую аварию. Как представляется, на собственника судна ложится тяжелое бремя доказывания. Собственник может также "ограничить свою ответственность на основании любого применимого национального или международного режима, как например Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года с поправками"³³. Вместе с тем страны при ратификации Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям часто оговаривают в национальном законодательстве, что право ограничивать ответственность в отношении затонувших судов исключается из сферы действия Конвенции.

Кроме того, зарегистрированный собственник не несет ответственности согласно Конвенции в той мере, в какой ответственность за соответствующие расходы будет противоречить другим применимым и действующим конвенциям ИМО³⁴, национальному

законодательству, регулирующему или запрещающему ограничение ответственности за ядерный ущерб, или Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года с поправками³⁵.

И наконец, в статье 10 предусматривается, что ничто в Конвенции не затрагивает права регресса к третьим лицам. То есть любая сторона, несущая расходы в соответствии с Конвенцией, имеет право регресса к любой третьей стороне, такой как другое судно, участвовавшее в столкновении.

Обязательное страхование

В соответствии со статьей 12 Конвенции собственник любого судна валовой вместимостью 300 т и более, плавающего под флагом государства-участника, должен для покрытия своей ответственности на основании Конвенции "осуществить страхование или предоставить иное финансовое обеспечение, например гарантию банка или аналогичного учреждения". Сумма гарантии или обеспечения определяется в соответствии с применимым режимом ограничения ответственности, но в любом случае не больше суммы, определяемой в соответствии с положениями Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года с поправками. Каждому судну выдается свидетельство, удостоверяющее наличие имеющего силу страхования или иного финансового обеспечения. Свидетельство должно по форме соответствовать образцу, приведенному в приложении к Конвенции. Кроме того, требования о возмещении расходов, возникающие на основании Конвенции, могут быть предъявлены непосредственно к страховщику или гаранту, указанному в свидетельстве³⁶.

Вместе с тем следует отметить, что, для того чтобы иметь возможность ссылаться на страховые свидетельства в случае морских аварий за пределами "района действия Конвенции"³⁷ и предъявлять требования непосредственно страховщику в соответствии со статьей 12, государства-участники должны распространить сферу действия Конвенции на свою территорию, включая территориальное море, в соответствии с пунктом 2 статьи 3.

Исковая давность

В статье 13 предусмотрено два условия в отношении исковой давности для предъявления исков. Иски в соответствии с Конвенцией могут быть предъявлены в течение первых трех лет со дня, когда затронутое государство определило, что затонувшее судно

представляет опасность, но не позднее чем через шесть лет со дня, когда произошла морская авария. В противном случае права на возмещение расходов, предусмотренные Конвенцией, погашаются.

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

1. Сокращение выбросов парниковых газов от международного судоходства и энергоэффективность

Вопросы, касающиеся сокращения выбросов парниковых газов от международного судоходства, остаются важным направлением работы Комитета ИМО по защите морской среды (КЗМС), которым он вновь уделил пристальное внимание на своей шестидесятой сессии, состоявшейся 31 марта – 4 апреля 2014 года. Постоянно совершенствуется конструкция и габариты судов, а также принимаются эксплуатационные меры, включая улучшение управления скоростью судна на протяжении его рейса, в частности в целях дальнейшего сокращения потребления и более эффективного использования топлива. Сокращение потребления топлива и, следовательно, выбросов SO₂, который является основным парниковым газом, образующимся при сгорании топлива и на который приходится наибольшая часть выбросов парниковых газов, образующихся в результате человеческой деятельности, остается важной задачей для судоходного сектора.

В качестве ретроспективы следует напомнить, что в 2012 году был принят новый комплекс технических и эксплуатационных мер³⁸ в целях повышения энергоэффективности судов и сокращения выбросов парниковых газов от международного судоходства (ИМО, 2011, приложение 19). Этот пакет мер, включая введение ККЭЭ для новых судов и плана управления энергоэффективностью судна для всех судов, был принят в форме внесения поправок в приложение VI "Правила предотвращения загрязнения воздушной

среды с судов" к Конвенции МАРПОЛ путем включения новой главы 4 "Правила энергоэффективности для судов", и вступил в силу с 1 января 2013 года. Впоследствии ИМО приняла руководства и унифицированные толкования в целях содействия практическому осуществлению этого пакета технических и эксплуатационных мер в октябре 2012 года и мае 2013 года. Кроме того, в мае 2013 года была принята "Резолюция о содействии техническому сотрудничеству и передаче технологий, относящимся к повышению энергоэффективности судов", и была достигнута договоренность о начале работы над новым исследованием в целях актуализации оценок выбросов парниковых газов от международного судоходства, содержащихся в исследовании ИМО 2009 года. Вопрос о возможных рыночных мерах, направленных на сокращение выбросов парниковых газов от международного судоходства, по-прежнему оставался спорным, и его обсуждение было отложено до одной из будущих сессий³⁹. Ниже представлена информация о соответствующих обсуждениях и их итогах за рассматриваемый период.

Энергоэффективность судов

На своей шестьдесят шестой сессии КЗМС продолжил работу над подготовкой руководств по содействию практической реализации обязательных нормативных положений в отношении энергоэффективности судов, содержащихся в главе 4 приложения VI к Конвенции МАРПОЛ. В частности, Комитет:

- одобрил "Руководство 2014 года по методу вычисления фактического ККЭЭ для новых судов" (ИМО, 2014а, приложение 5);
- принял к сведению "Проект поправок к Руководству 2012 года по освидетельствованию и выдаче свидетельств в отношении ККЭЭ с поправками" (ИМО, 2014b, приложение 7) с целью доработки и принятия на шестьдесят седьмой сессии;
- одобрил заключение о том, что "Временное руководство по определению минимальной пропульсивной мощности для поддержания маневренности судов при неблагоприятных условиях" не применимо к судам дедвейтом менее 20 000 т и не требуется никаких поправок к Временному руководству;
- предложил представлять дополнительные материалы в отношении "Временного руководства по вычислению коэффициента f_w снижения скорости судна в репрезентативных условиях моря для использования в режиме апробации" (ИМО, 2012а);

- одобрил "поправки к унифицированному толкованию правила 2.24 приложения VI к Конвенции МАРПОЛ" (ИМО, 2014а, приложение 6) и просил секретариат выпустить сводный текст унифицированных толкований, включающий все поправки, для распространения⁴⁰;
- постановил создать базу данных ККЭЭ и определил минимальный набор данных, необходимых для проведения обзоров, предусмотренных в правиле 21.6 приложения VI к Конвенции МАРПОЛ.

Техническое сотрудничество и передача технологии

На своей шестьдесят шестой сессии КЗМС обсудил важное значение осуществления резолюции МЕРС.229(65) "Содействие техническому сотрудничеству и передаче технологий, относящимся к повышению энергоэффективности судов" (ИМО, 2013а, приложение 4)⁴¹, а также необходимость того, чтобы Специальная экспертная рабочая группа по содействию передаче технологий для судов приступила к своей работе в ходе этой сессии в связи с тем, что поправки к приложению VI к Конвенции МАРПОЛ вступили в силу с 1 января 2013 года. Рабочей группе было поручено:

- оценить потенциальные последствия и результаты выполнения правил, содержащихся в главе 4 приложения VI к Конвенции МАРПОЛ, в особенности для развивающихся государств, с целью определения их возможных потребностей в передаче технологий и финансировании;
- определить энергоэффективные технологии для судов и составить их перечень; выявить препятствия на пути передачи технологий, в особенности развивающимся государствам, включая связанные с этим затраты и возможные источники финансирования; и представить рекомендации, включая подготовку типового соглашения о содействии передаче финансовых и технологических ресурсов и укреплению потенциала между сторонами, в целях выполнения правил, содержащихся в главе 4 приложения VI к Конвенции МАРПОЛ⁴².

Была выражена признательность Рабочей группе за достигнутый прогресс, и КЗМС настоятельно призвал ее завершить свою работу в кратчайшие практически возможные сроки, но не позднее шестьдесят девятой сессии КЗМС в 2015 году.

Дальнейшие технические и эксплуатационные меры по повышению энергоэффективности в международном судоходстве

КЗМС обсудил также различные предложения, касающиеся создания системы сбора и представления данных о расходе топлива судами⁴³. Он постановил создать корреспондентскую группу для рассмотрения вопроса о разработке системы сбора данных о расходе топлива судами, включая определение основных элементов такой системы. Группа представит свой доклад на шестьдесят седьмой сессии Комитета в октябре 2014 года.

Обновление оценок выбросов парниковых газов от международного судоходства

На своей шестьдесят пятой сессии КЗМС одобрил круг ведения⁴⁴ для подготовки обновленного исследования, касающегося парниковых газов, и принял решение о том, а) что обновленное исследование в области парниковых газов должно сконцентрироваться на глобальных кадастрах (как это определено в пункте 1.3 круга ведения) и, если позволят ресурсы, должно также включать будущие сценарии выбросов (как это определено во введении и пункте 1.10 круга ведения); б) что в центре внимания исследования должно быть уточнение оценок выбросов CO₂ от международного судоходства и что при наличии достаточных ресурсов следует также провести оценки по тем же веществам, оценка которых проводилась в рамках второго исследования ИМО 2009 года в области парниковых газов; и с) что следует учредить руководящий комитет, который должен быть сбалансирован с географической точки зрения, в равной степени представлять развивающиеся и развитые страны, а также иметь разумную численность⁴⁵.

На шестьдесят шестой сессии КЗМС был рассмотрен доклад о ходе подготовки обновленного исследования в области парниковых газов, и руководящий комитет сообщил о том, что консультанты, которые были привлечены для подготовки исследования, представили доклад о ходе работы в феврале. По мнению руководящего комитета, работа над третьим исследованием ИМО в области парниковых газов 2014 года идет по графику и оно будет завершено в намеченный срок, а круг ведения, касающийся исследования, выполняется (ИМО, 2013d)⁴⁶.

Вопросы, касающиеся Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата

КЗМС принял к сведению документ (ИМО, 2013е) об итогах Боннской и Варшавской конференций по изменению климата, которые состоялись в 2013 году, и информацию о том, что Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций проведет в Нью-Йорке 23 сентября 2014 года в качестве параллельного мероприятия Саммит по изменению климата. Комитет предложил секретариату ИМО продолжить его сотрудничество с секретариатом Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата и при необходимости доводить итоги работы ИМО до сведения соответствующих органов и совещаний в рамках Конвенции.

2. Загрязнение от судов и охрана окружающей среды

а) Загрязнение воздушной среды с судов

Помимо усилий, прилагаемых в целях уменьшения "углеродного следа" от международного судоходства, в ИМО разрабатываются правила для сокращения выбросов других токсичных веществ, образующихся в результате сжигания топлива, в частности окислов серы (SO_x) и окислов азота (NO_x). Выбросы этих веществ являются существенным фактором загрязнения воздушной среды с судов и подпадают под действие приложения VI к Конвенции МАРПОЛ⁴⁷, в которое в 2008 году были внесены поправки, предусматривающие введение более жесткого контроля за выбросами.

Выбросы окислов азота

КЗМС продолжил рассмотрение вопросов, связанных с дальнейшим сокращением выбросов NO_x от судовых двигателей. На своей шестьдесят шестой сессии КЗМС одобрил поправки к правилу 13 приложения VI к Конвенции МАРПОЛ⁴⁸ в отношении NO_x, касающиеся даты вступления в силу норм выбросов NO_x по ярусу III для районов контроля выбросов (РКВ) и, в частности, предусматривающие:

- сохранение даты вступления в силу 1 января 2016 года для существующих РКВ NO_x, которые перечислены в пунктах 6.1 и 6.2 правила 13 приложения VI к Конвенции МАРПОЛ; и
- изъятие в виде пятилетней отсрочки для крупногабаритных яхт (длиной более 24 м и валовой вместимостью менее 500 т).

Таким образом, нормы выбросов по ярусу III будут применяться к судовым дизельным двигателям, установленным на судах постройки, начиная с 1 января 2016 года, эксплуатируемых в Североамериканском РКВ или РКВ части Карибского моря, относящейся к Соединенным Штатам, которые определены для контроля выбросов NO_x . Кроме того, эти нормы выбросов будут применяться к судовым дизельным двигателям, установленным на судах, эксплуатируемых в других РКВ, которые могут быть определены в будущем для контроля выбросов NO_x в соответствии с нормами по ярусу III. Они будут применяться к судам, построенным начиная с даты утверждения КЗМС такого нового района контроля выбросов или с более поздней даты, которая может быть указана в поправке, согласно которой назначается соответствующий РКВ NO_x по ярусу III⁴⁹. Кроме того, нормы выбросов по ярусу III не применяются к судовым дизельным двигателям, установленным на судах, построенных раньше 1 января 2021 года, валовой вместимостью менее 500 т и длиной 24 метра и более, которые специально спроектированы и используются исключительно для целей отдыха. Ожидается, что эти поправки вступят в силу 1 сентября 2015 года.

Требования в отношении контроля выбросов NO_x применяются к установленным судовым дизельным двигателям мощностью более 130 кВт, и в зависимости от даты постройки судна применяются различные уровни (ярусы) норм контроля. За пределами РКВ, определенных для контроля выбросов NO_x , применяются нормы выбросов по ярусу II⁵⁰, которым должны соответствовать судовые дизельные двигатели, установленные на судах постройки начиная с 1 января 2011 года.

Выбросы окислов серы

Как указывалось в выпуске *Обзора морского транспорта 2012 года*, с 1 января 2012 года положения приложения VI к Конвенции МАРПОЛ устанавливают пониженные пороговые уровни SO_x для судового бункерного топлива, при этом максимально допустимое содержание серы в топливе в глобальном масштабе снижено с 4,5% (45 000 млн.⁻¹) до 3,5% (35 000 млн.⁻¹). В 2020 году максимально допустимое содержание серы в топливе в глобальном масштабе будет дополнительно снижено до 0,5% (5 000 млн.⁻¹) (при условии положительного заключения по результатам обзора по изучению возможностей применения этого требования, который должен быть проведен в 2018 году)⁵¹. В приложении VI также содержатся

положения, предусматривающие создание специальных РКВ SO_x , где действуют еще более жесткие контрольные уровни выбросов серы⁵². С 1 июля 2010 года в РКВ максимально допустимое содержание SO_x в судовом 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 газов⁵³ или использоваться любая другая технология для ограничения выбросов SO_x .

В Руководстве 2010 года по мониторингу мирового среднего показателя содержания серы в жидком топливе, поставляемом для использования на судах (ИМО, 2010, приложение I), предусматривается метод расчета скользящего среднего значения содержания серы за трехлетний период. Скользящее среднее значение, основанное на средних показателях содержания серы, рассчитанных для 2011, 2012 и 2013 годов, составило 2,53% для остаточного жидкого топлива и 0,14% для дистиллятного топлива (ИМО 2012b, 2013g, 2014c).

Что касается сроков проведения обзора, предусмотренного правилом 14.8 приложения VI к Конвенции МАРПОЛ и касающегося контроля выбросов SO_x с судов, то Комитет постановил учредить корреспондентскую группу для разработки методологии для оценки наличия топлива, соответствующего требованиям данного правила. Эта группа представит доклад о ходе работы на шестьдесят седьмой сессии КЗМС, с тем чтобы на шестьдесят восьмой сессии КЗМС в 2015 году мог быть принят круг ведения для проведения соответствующего исследования⁵⁴.

Другие вопросы

КЗМС принял также:

- "Стандартные технические требования к судовым инсинераторам 2014 года" (ИМО, 2014а, приложение 3), касающиеся проектирования, изготовления, рабочих характеристик, эксплуатации и испытания инсинераторов, предназначенных для сжигания мусора и других отходов на судне, образующихся в ходе обычной эксплуатации судна. Технические требования применяются к инсинераторным установкам, мощность каждого блока которых составляет до 4 000 киловатт.
- "Руководство 2014 года в отношении информации, подлежащей направлению администрации Организации и охватывающей сертификацию одобренного средства в соответствии с требова-

ниями правила 13.7.1 приложения VI к Конвенции МАРПОЛ" (относящегося к "судовым дизельным двигателям, установленным на судах, построенных до 1 января 2000 года") (ИМО, 2014а, приложение 1).

- "Руководство 2014 года по процедуре применения одобренного средства" (ИМО, 2014а, приложение 2).

Кроме того, на своей шестьдесят шестой сессии КЗМС провел общее обсуждение вопроса о качестве жидкого топлива⁵⁵, и были высказаны, в частности, следующие замечания:

- качество жидкого топлива оказывает влияние на безопасность судоходства и является важным фактором для охраны морской среды, включая контроль выбросов и энергоэффективность;
- должны быть разработаны рекомендации для лиц, ответственных за контроль и сертификацию местных поставщиков жидкого топлива;
- может возникнуть необходимость в рассмотрении вопроса об обзоре стандарта Международной организации по стандартизации (ИСО) 8217:2010 и внесении в него поправок, с тем чтобы он соответствовал требованиям, предъявляемым изготовителями судовых дизельных двигателей к качеству жидкого топлива, например в отношении примесей катализаторной пыли, попадающих в топливо в процессе переработки нефти;
- существует необходимость в рассмотрении вопроса о незаконном смешивании химических отходов; и
- поставка и доставка жидкого топлива на судно и обеспечение качества жидкого топлива являются коммерческими вопросами, и любой спор между поставщиком и судном относится к сфере договорного права, которая регулируется внутренним законодательством.

После обсуждения Комитет постановил разработать рекомендации в отношении возможных мер по контролю качества до поставки жидкого топлива на судно и предложил государствам-членам и международным организациям представить конкретные предложения на его шестьдесят седьмой сессии.

Комитет также одобрил с целью принятия на своей шестьдесят седьмой сессии:

- "Проект поправок к приложению VI к Конвенции МАРПОЛ", касающихся двигателей, которые работают исключительно на газообразном топливе (ИМО, 2014а, приложение 4).
- "Проект поправок к правилу 13.7.3 приложения VI к Конвенции МАРПОЛ и пункту 2.2.1 добавления к

Международному свидетельству о предотвращении загрязнения воздушной среды (свидетельство IAPP)" (ИМО, 2014а, приложение 4). Комитет также в принципе согласился с проектом рекомендаций по добавлению к свидетельству IAPP (ИМО, 2014d).

b) Управление балластными водами

Рассмотрев доклады о работе двадцать шестого и двадцать седьмого заседаний Рабочей группы по балластным водам Объединенной группы экспертов по научным аспектам защиты морской среды, состоявшихся в 2013 году, КЗМС на своей шестьдесят шестой сессии предоставил основное одобрение четырем системам управления балластными водами⁵⁶ и окончательное одобрение двум системам управления балластными водами⁵⁷, в которых используются активные вещества.

КЗМС также одобрил:

- Руководство о направлении или повторном направлении судов на эксплуатацию исключительно в пределах вод, находящихся в юрисдикции одного государства-участника (ИМО, 2014е);
- Пересмотренную методологию Рабочей группы по балластным водам Объединенной группы экспертов по научным аспектам защиты морской среды в отношении сбора информации и осуществления работы (ИМО, 2014f).

Приняв к сведению, что общее число систем управления балластными водами одобренного типа увеличилось до 42, Комитет настоятельно призвал все государства, которые пока еще не являются участниками Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими (Конвенция УБВ), присоединиться к ней как можно скорее⁵⁸.

c) Утилизация судов

На своей шестьдесят шестой сессии КЗМС напомнил, что со времени принятия Гонконгской конвенции все шесть комплектов руководств, наличие которых является обязательным согласно условиям Конвенции, были окончательно оформлены и приняты в целях обеспечения глобального, единообразного и эффективного осуществления и обеспечения выполнения соответствующих требований Конвенции, а также оказания помощи государствам в добровольном внедрении технических стандартов Конвенции в переходный период до ее вступления в силу. Поскольку пока только одно государство⁵⁹ присоединилось к

Конвенции, другим государствам-членам было предложено как можно скорее присоединиться к ней.

Комитет рассмотрел, в частности, доклад (ИМО, 2013h) корреспондентской группы, которой была поручена разработка пороговых значений и исключений в отношении материалов, подлежащих включению в перечень опасных материалов, предусмотренной Конвенцией, и постановил вновь образовать корреспондентскую группу для подготовки соответствующих поправок к Руководству 2011 года по разработке перечня опасных материалов (ИМО, 2011, приложение 3). Комитет также принял к сведению информацию, представленную секретариатом (ИМО, 2013i), о расчете утилизационных мощностей с целью выполнения условий вступления в силу Гонконгской конвенции.

d) Портовые приемные сооружения

На своей шестьдесят шестой сессии КЗМС рассмотрел сводную версию (ИМО, 2013j) пяти циркуляров, относящихся к портовым приемным сооружениям, в соответствии с решением, принятым на шестьдесят пятой сессии, и затем одобрил "Сводное руководство для операторов и пользователей портовых приемных сооружений" (ИМО, 2014g).

Комитет принял к сведению информацию об итогах второго из двух региональных практических совещаний по портовым приемным сооружениям (ИМО, 2014h). Он также настоятельно призвал все стороны Конвенции МАРПОЛ выполнить свои договорные обязательства, обеспечив наличие приемных сооружений для отходов, образующихся в ходе эксплуатации судов, и все государства-члены обновлять информацию о доступности приемных сооружений в их портах и на их терминалах в базе данных портовых приемных сооружений на платформе Глобальной интегрированной системы информации о судоходстве.

e) Система проверки Международной морской организации

КЗМС одобрил поправки к приложениям I–VI к Конвенции МАРПОЛ (ИМО, 2014a, приложения 7 и 8) с целью придания обязательной силы Кодексу по осуществлению документов ИМО (Кодекс ОДИ) (ИМО, 2013k). Этот кодекс был принят на Ассамблее ИМО 4 декабря 2013 года в качестве глобального стандарта, призванного содействовать выполнению государствами своих обязательств в качестве государства флага, государства порта и/или прибрежного госу-

дарства⁶⁰. Соответствующие поправки добавляют новые определения и правила, касающиеся "проверки соответствия", с тем чтобы придать обязательную силу системе проверки ИМО в рамках Конвенции МАРПОЛ. Ожидается, что они вступят в силу с 1 января 2016 года. Аналогичные поправки к другим договорам ИМО также уже были одобрены или находятся в процессе одобрения⁶¹.

f) Шум, создаваемый торговыми судами

КЗМС одобрил "Руководство по снижению подводного шума, создаваемого торговыми судами, в целях уменьшения его отрицательного воздействия на морскую флору и фауну" (ИМО, 2014k). В связи с дальнейшей работой по этому важному вопросу Комитет предложил государствам-членам представлять соответствующие предложения и отметил, в частности, что "осталось большое количество пробелов в знаниях и на данном этапе невозможно провести всестороннюю оценку этого вопроса". Отметив сложный характер данного вопроса, КЗМС также указал, что "определение будущих целевых показателей для уровней подводного шума, создаваемого судами, является преждевременным и в настоящее время с трудом поддается оценке". В этой связи "необходимы дополнительные исследования, в частности, по измерению подводного шума, создаваемого судами, и отражению соответствующей информации в отчетности" (ИМО, 2014a).

3. Другие направления работы Международной морской организации

Вопросы, касающиеся полярного кодекса

Суда, эксплуатирующиеся в полярных водах, подвергаются ряду особых рисков, включая низкие температуры, плохие погодные условия, проблемы для судовых систем и судовождения, а также сложные и дорогостоящие операции по очистке. Вопрос о судоходстве в полярных водах впервые был затронут в "Руководстве для судов, эксплуатирующихся в открытых льдом арктических водах" (ИМО, 2002). В этом руководстве изложены требования, дополняющие положения Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенции СОЛАС) и Конвенции МАРПОЛ применительно к судоходству в арктических водах с учетом особых климатических условий в этом районе, в целях соблюдения надлежащих стандартов, касающихся безопасности судоходства и предотвращения загрязнения. В декабре

2009 года Ассамблея ИМО приняла резолюцию о "Руководстве для судов, эксплуатирующихся в полярных водах", касающемся как арктических, так и антарктических районов (ИМО, 2009). В феврале 2010 года ИМО приступила к работе, с тем чтобы превратить это руководство в имеющий обязательную силу кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах, и разработать соответствующие поправки к Конвенции СОЛАС и Конвенции МАРПОЛ для придания кодексу обязательной силы.

В настоящее время осуществляется подготовка проекта обладающего обязательной силой международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (полярного кодекса), который будет применяться к пассажирским и грузовым судам валовой вместимостью 500 т и более и который будет охватывать весь круг вопросов, касающихся проектирования, строительства, оборудования, эксплуатации, подготовки экипажей и поиска и спасения, а также природоохранных вопросов в отношении судов, эксплуатирующихся в сложных морских условиях вблизи двух полюсов. Он включает обязательные меры, относящиеся к безопасности (часть I-A) и предотвращению загрязнения (часть II-A), а также рекомендательные положения, относящиеся к обеим группам вопросов (части I-B and II-B)⁶². Кодекс предусматривает, что суда, предназначенные для эксплуатации в антарктических и арктических водах, должны иметь полярное судовое свидетельство, выдаваемое на основе оценки с учетом предполагаемых условий эксплуатации и опасностей для судна в полярных водах, а также наставление по эксплуатации в полярных водах⁶³.

На своей шестьдесят шестой сессии КЗМС рассмотрел природоохранные требования в рамках предлагаемого проекта полярного кодекса. Он также рассмотрел предлагаемый проект поправок к Конвенции МАРПОЛ для придания кодексу обязательной силы. Была создана корреспондентская группа для завершения работы над проектом этих поправок и природоохранными требованиями, которая представит свой доклад на шестьдесят седьмой сессии КЗМС. Другие главы проекта полярного кодекса рассматриваются другими органами ИМО⁶⁴ в соответствии с их сферами компетенции в целях его окончательного одобрения как КЗМС, так и Комитетом по безопасности на море (КБМ) осенью 2014 года.

Резюме основных изменений

Как свидетельствует приведенный выше обзор изменений в области регулирования, в рассматриваемый

период под эгидой ИМО был принят ряд регулирующих мер в интересах укрепления правовой базы по вопросам загрязнения воздушной среды с судов и сокращения выбросов парниковых газов от международного судоходства, а также мер, призванных сделать обязательной систему проверки государств – членов ИМО. Кроме того, был достигнут прогресс в отношении природоохранных и других положений проекта полярного кодекса, а также технических вопросов, касающихся осуществления Конвенции УБВ 2004 года, и вопросов, связанных с Конвенцией об утилизации судов 2009 года.

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

В настоящем разделе затрагиваются некоторые основные вопросы в области безопасности и охраны морских перевозок, которые могут представлять особый интерес для сторон, занимающихся международной торговлей и перевозками. К их числу относятся изменения, касающиеся безопасности морских перевозок и цепей поставок, и некоторые вопросы, связанные с пиратством⁶⁵.

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 ИСО, а также на уровне Европейского союза и в Соединенных Штатах – и ЕС, и Соединенные Штаты являются крупными торговыми партнерами многих развивающихся стран.

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

Как отмечалось в предыдущих выпусках *Обзора морского транспорта*, в 2005 году ВТамО в целях создания глобальной рамочной основы системы поставок приняла Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли (Рамочные стандарты безопасности)⁶⁶. Рамочные стандарты безопасности

представляют собой набор стандартов и принципов, которые должны быть приняты в качестве минимальных норм национальными таможенными администрациями⁶⁷. Рамочные стандарты дополняются и развиваются с годами в качестве динамичного инструмента, призванного уравновесить "упрощение процедур и меры контроля, с одной стороны, с обеспечением безопасности глобальных цепей поставок, с другой"⁶⁸. Этот инструмент получил широкое распространение и служит важным ориентиром и для таможенных служб, и для участников экономической деятельности⁶⁹.

Будучи важным элементом Рамочных стандартов безопасности, уполномоченными экономическими операторами (УЭО)⁷⁰ являются частными субъектами, которые сертифицированы национальными таможенными администрациями в качестве организаций, соответствующих стандартам ВТамО или эквивалентным стандартам безопасности цепей поставок. УЭО должны удовлетворять специальным требованиям в отношении физической безопасности помещений, наблюдения с использованием скрытых камер и тщательной политики отбора и приема на работу персонала. В обмен на это УЭО, как правило, получают льготный режим прохождения таможенных формальностей по упрощенной схеме, включая, например, ускоренную таможенную очистку товаров и сокращение количества инспекций на местах. В последние годы между таможенными администрациями был подписан – как правило на двусторонней основе – ряд соглашений о взаимном признании⁷¹ соответствующих УЭО. Хочется, однако, надеяться, что в свое время они станут основой для заключения многосторонних соглашений на субрегиональном и региональном уровнях⁷². По состоянию на март 2014 года в 53 странах разработано 26 программ УЭО⁷³, и еще 11 стран намереваются создать УЭО в ближайшем будущем⁷⁴.

Важнейшим элементом стратегии внедрения Рамочных стандартов безопасности является помощь в укреплении потенциала по линии программы ВТамО "Колумбус". Дополнительную поддержку в этой области оказывают созданные в секретариате ВТамО рабочие органы с участием таможенных служб и предприятий частного сектора, которые осуществляют свою деятельность в тесном сотрудничестве в целях обеспечения актуальности Рамочных стандартов безопасности с учетом изменений, происходящих в сфере торговли.

В последнее время таможенные органы и участники торговли во всем мире проявляют все больший инте-

рес к вопросу о качестве данных (WCO, 2013). Данные используются таможенными службами для различных целей, включая анализ рисков безопасности, решения о предоставлении доступа, меры по облегчению процедур торговли, сбор налогов, распределение ресурсов, скоординированное управление на границах, а также сбор статистической информации, используемой правительствами при принятии решений макроэкономической политики. Поэтому в случае предоставления неверной таможенной информации, будь то намеренно или случайно, ненадлежащее качество данных может приводить к принятию таможенными органами неправильных решений с негативными последствиями для всех заинтересованных сторон. В этой связи ВТамО учредила экспертную группу с участием представителей таможенных органов и частного сектора, которые будут совместно заниматься поиском путей и средств улучшения качества данных, изучением передового опыта таможенных органов, других правительственных ведомств и участников торговли, а также анализом инструментов, разработанных другими международными организациями для обеспечения качества данных⁷⁵.

б) Тенденции на уровне Европейского союза и в Соединенных Штатах

Для многих развивающихся стран торговля с Европейским союзом и Соединенными Штатами по-прежнему остается вопросом особой важности. Ввиду этого здесь также отмечается ряд актуальных тенденций в области безопасности морских перевозок и цепей поставок.

Что касается Европейского союза, то в предыдущих выпусках *Обзора морского транспорта* приводилась информация о поправке по вопросам безопасности к Таможенному кодексу сообщества⁷⁶, которая направлена на обеспечение одинаковой степени безопасности за счет таможенного контроля всех грузов, поступающих на таможенную территорию Европейского союза или отправляемых с нее⁷⁷. В частности, эти изменения включали разработку единых правил управления рисками в таможенном контроле, и в том числе согласование единых критериев для анализа риска безопасности до прибытия или отправки грузов на основании информации о грузе, представленной в электронной форме. С 1 января 2011 года направление такой предварительной электронной декларации с сообщением соответствующей информации по вопросам безопасности является обязательным требованием для торговых операторов⁷⁸.

Кроме того, изменения в Таможенном кодексе предусматривали, в частности, включение положений в отношении УЭО; статус УЭО может, как отмечалось выше, предоставляться надежным торговым операторам и предполагает получение льгот в виде мер по упрощению торговых процедур. В данном случае заслуживают также упоминания связанные с этим последующие события, такие как рекомендация в отношении представления экономическими операторами вместе с заявлением с просьбой выдать свидетельство УЭО документа о самооценке⁷⁹ и выпуск пересмотренного вопросника для самооценки⁸⁰, призванного обеспечить единообразный подход в рамках всех государств – членов Европейского союза.

В отношении взаимного признания программ УЭО в рамках соглашений между Европейским союзом и третьими странами, включая крупных торговых партнеров⁸¹, следует отметить подписание соглашения о взаимном признании с Китаем 19 мая 2014 года. Европейский союз стал первым торговым партнером, заключившим подобное соглашение с Китаем⁸². В соответствии с этим соглашением стороны обязались признавать сертифицированных надежных торговых операторов друг друга, предоставляя им возможность воспользоваться более быстрой проверкой и ускоренными и упрощенными процедурами таможенного оформления. Благодаря этому таможенные органы могут "сосредоточить свои ресурсы на областях, представляющих реальную опасность, в целях повышения безопасности цепи поставок" и улучшения защиты населения (European Commission, 2014a)⁸³.

6 марта 2014 года было опубликовано совместное коммюнике⁸⁴ "К открытой и безопасной глобальной системе морских перевозок: элементы стратегии Европейского союза в области морской безопасности" (European Commission, 2014b). Основная цель новой стратегии заключается в том, чтобы определить морские интересы Европейского союза, такие как предотвращение конфликтов, защита важнейшей морской инфраструктуры, включая порты и терминалы, эффективный контроль внешних границ, защита цепей, обслуживающих глобальную торговлю, и предотвращение незаконного, нерегулируемого и недекларированного рыбного промысла. В ней признается ряд потенциальных рисков и угроз для Европейского союза и его населения, включая территориальные морские споры, морское пиратство, террористические акты в отношении судов и портов или другой важнейшей инфраструктуры, трансграничную и организованную преступность, включая морскую контрабанду, воз-

можные последствия загрязнения морской среды и стихийные бедствия или экстремальные явления.

Стратегия должна быть всеобъемлющей и комплексной и должна основываться на уже достигнутых результатах. Необходимо укрепить сотрудничество между всеми сторонами, имеющими морские интересы, для эффективного противодействия возможным рискам и угрозам как внутри Европейского союза, так и за его пределами в тех случаях, когда затрагиваются его стратегические морские интересы. Как указано в коммюнике, стратегия должна включать следующие пять конкретных направлений приоритетных действий, в рамках которых скоординированный подход в рамках Европейского союза на основе уже существующих инструментов должен способствовать улучшению сотрудничества:

- внешние действия;
- обеспечение осведомленности, наблюдения и обмена информацией по морским вопросам;
- расширение возможностей и укрепление потенциала;
- управление рисками, защита важнейшей морской инфраструктуры и принятие мер в кризисных ситуациях;
- исследования, инновационная деятельность, просвещение и подготовка кадров по вопросам морской безопасности.

На основе элементов, предложенных в совместном коммюнике, соответствующие органы Совета Европейского союза теперь должны приступить к разработке конкретной стратегии Европейского союза в области морской безопасности с целью ее последующего принятия⁸⁵.

Что касается изменений в Соединенных Штатах, то, как отмечалось в предыдущих выпусках *Обзора морского транспорта*, в 2007 году⁸⁶ 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. Однако практическая возможность осуществления этого закона по-прежнему вызывает сомнения⁸⁷, о чем говорят выводы недавно опубликованного доклада Счетной палаты Соединенных Штатов⁸⁸. Министр национальной безопасности 2 мая 2012 года представил в Конгресс Соединенных Штатов официальное уведомление, тем самым вводя в действие ожидавшуюся отсрочку исполнения требования о 100-процентном сканиро-

вании отправляемых в Соединенные Штаты морских контейнеров в иностранных портах на два года до 1 июля 2014 года. 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. долларов⁸⁹.

В 2014 году министр национальной безопасности принял решение о продлении отсрочки еще на два года, сославшись на те же причины, которые существовали два года назад. В своем письме, направленном в Конгресс Соединенных Штатов в мае 2014 года, он указал, что условия и доводы, изложенные в обосновании решения об отсрочке в 2012 году, "остаются в силе и делают невозможным введение в действие требования в полном масштабе в настоящее время". Кроме того, он отметил, что применение имеющихся систем сканирования контейнеров "отрицательно скажется на торговом потенциале и потоке грузов", и указал, что сканирующие устройства, необходимые для осуществления контроля 12 млн. контейнеров, ввозимых ежегодно в Соединенные Штаты, "не могут быть закуплены, установлены и использованы в зарубежных портах, поскольку физические характеристики портов не позволяют установить подобную систему". В письме обращается также внимание на огромные затраты, связанные с этой системой⁹⁰.

с) Международная морская организация

Меры по повышению безопасности на море

Среди вопросов, которые рассматривались на последней сессиях Комитета по безопасности на море (КБМ) и Юридического комитета ИМО, следует также отметить вопросы, касающиеся эффективного осуществления главы XI-2 Конвенции СОЛОС и Международного кодекса по охране судов и портовых сооружений (Кодекс ОСПС)⁹¹ (борьба с пиратством и вооруженным разбоем, а также требования в связи с нанимаемым в частном порядке вооруженным персоналом по охране судов).

Комитет по безопасности на море

На своей девяносто третьей сессии⁹² КБМ выразил обеспокоенность в связи с тем, что некоторые государства инкорпорировали Кодекс ОСПС в свою национальное законодательство без учета многих положений, которые могли бы должным образом обеспечить

его надлежащее осуществление и выполнение. В этой связи была создана корреспондентская группа для проведения обзора и подготовки окончательного проекта "руководства по разработке национального законодательства по охране на море", которая представит свой доклад на следующей сессии Комитета⁹³.

Комитет рассмотрел последние статистические данные о пиратстве и вооруженном разбое против судов (ИМО, 2014m) и обсудил предпринимаемые инициативы по пресечению пиратства и вооруженного разбоя. Комитет отметил, что число нападений пиратов по всему миру сократилось и что с мая 2012 года в западной части Индийского океана не было захвачено ни одного судна, охватываемого Конвенцией СОЛОС, благодаря действиям международных военно-морских сил в этом регионе, мерам, принятым на судах, а также привлечению групп профессиональной охраны. Вместе с тем ситуация в Гвинейском заливе существенно не улучшилась, в частности, в 2012 году, по сообщениям, было захвачено девять судов, и еще девять судов были захвачены в 2013 году⁹⁴.

Комитету было также предложено рассмотреть проект временного руководства по мерам, относящимся к социальному обеспечению моряков и их семей, затронутых пиратством в водах у побережья Сомали (ИМО, 2014n)⁹⁵. Вместе с тем с учетом мнений, высказанных рядом делегаций о том, что положения данного документа должны быть предметом рассмотрения Международной организации труда (МОТ), и с тем, чтобы избежать каких-либо противоречий с последними поправками к Конвенции о труде в морском судоходстве (КТМС-2006) (см. раздел 2 ниже "Прочие вопросы"), Комитет решил направить проект руководства МОТ для рассмотрения и принятия последующего решения.

Юридический комитет

На своей 101-й сессии⁹⁶ Юридический комитет принял к сведению итоги работы совещания Рабочей группы 2 Контактной группы по борьбе с пиратством у берегов Сомали⁹⁷ (ИМО, 2014o и 2014p) и признал, что пиратство по-прежнему является важной международной проблемой. Они приветствовали подготовку проекта закона (ИМО, 2014p, приложение) о создании береговой охраны/морской полиции, осуществляемую Контактной группой по борьбе с пиратством у берегов Сомали⁹⁸.

На стратегическом заседании Контактной группы по борьбе с пиратством у берегов Сомали, состоявшемся в Париже в январе 2014 года, было принято реше-

ние о том, что, поскольку Рабочая группа 2 успешно выполнила все свои цели, она будет собираться только при необходимости в конкретных случаях. Она будет переименована в "Правовой форум Контактной группы по борьбе с пиратством у берегов Сомали" и будет сохранена в качестве виртуального форума для оказания правовой поддержки другим рабочим группам в соответствии с их просьбами.

Были высказаны следующие мнения:

- пиратство по-прежнему является важной международной проблемой, и в этой сфере должна быть обеспечена всеобщая поддержка действий ИМО;
- Международная морская организация должна быть вовлечена в работу, проводимую в рамках Правового форума;
- в свете увеличения числа актов пиратства у берегов Западной Африки военное присутствие в регионе остается оправданным; и
- Международная морская организация является надлежащим форумом для удовлетворения потребностей судоходной отрасли в отношении разработки руководств и рекомендаций по вопросу о вооруженной охране на судах⁹⁹.

d) Международная организация по стандартизации

На протяжении последних десяти лет ИСО активно занималась вопросами безопасности морских перевозок и цепей поставок. Вскоре после опубликования Кодекса ОСПС в целях содействия его осуществлению предприятиями отрасли Технический комитет ИСО (ИСО/ТК 8) опубликовал стандарт ИСО 20858:2007 "Суда и морские технологии – Оценки безопасности оборудования морских портов и разработка плана обеспечения безопасности".

Уместно также упомянуть разработку стандартов серии 28000 "Системы менеджмента безопасности цепи", которые призваны помочь предприятиям отрасли успешно планировать свои действия на случай каких-либо разрушительных событий и мероприятия на восстановительном этапе (о положении дел в настоящее время в области стандартов серии ИСО 28000 см. вставку 5.1). Базовым стандартом в этой серии является стандарт ИСО 28000:2007 "Технические условия для систем менеджмента безопасности цепи поставок", который служит своего рода "зонтичной" системой менеджмента, позволяющей повысить безопасность во всех аспектах: оценка риска, готовность к чрезвычайным происшествиям,

непрерывность операций, устойчивость, восстановление, резистентность и/или управление в критических ситуациях, будь то терроризм, пиратство, кража груза, мошенничество и многие другие проблемы безопасности. Данный стандарт также служит основой для сертификации УЭО и организаций в рамках Таможенно-торгового партнерства Соединенных Штатов по борьбе с терроризмом (С-ТРАТ). Внедряя такие стандарты, различные организации могут специально разрабатывать подходы, совместимые с существующими у них операционными системами. В стандарте ИСО 28003:2007, который также опубликован и действует с 2007 года, предусмотрены требования в отношении проведения аудита и сертификации в соответствии с ИСО 28000:2007.

В стандарте ИСО/ПАС 28007:2012¹⁰⁰ содержатся рекомендации по применению ИСО 28000 для частных компаний по охране на море и устанавливаются критерии для отбора компании, предоставляющих персонал вооруженной охраны на суда. В нем же содержатся дополнительные рекомендации в отношении данного сектора, которые могут быть выполнены компаниями или организациями, соответствующими требованиям стандарта ИСО 28000, до предоставления персонала вооруженной охраны на суда. В настоящее время ИСО работает над включением "Правил применения силы" (правила серии 100) (ИМО, 2013m) в поправки к стандарту ИСО/ПАС 28007.

Следует отметить, что стандарты ИСО носят добровольный характер, и сама ИСО не занимается аккредитацией. Процессом аккредитации и сертификации занимаются национальные органы по аккредитации, являющиеся членами Международного форума по аккредитации и обладающие необходимыми формальными международными полномочиями для проведения оценок соответствия¹⁰¹. Государства также могут вносить изменения в стандарты с учетом национальных потребностей¹⁰².

e) Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию

Морское пиратство остается проблемой, которая продолжает вызывать серьезную обеспокоенность у судоходного сектора и директивных органов во всем мире. В силу своего характера морские перевозки особенно подвержены опасности пиратства и вооруженного разбоя. На низовом уровне морское пиратство создает проблему для морского транспорта, непосредственно затрагивая суда, порты, терминалы, грузы и моряков. Вместе с тем по мере эволюции и

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

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

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

- **ИСО/ПАС 28007:2012** – "Суда и морские технологии – Руководство для частных морских охранных компаний, предоставляющие на контрактной основе персонал вооруженной охраны на суда (и типовые условия договоров)". В данном руководстве содержатся дополнительные рекомендации с учетом специфики данного сектора, которые могут выполняться соответствующими требованиями ИСО 28000 компаниями (организациями), которые обеспечивают вооруженную охрану судов.
- **ИСО 20858:2007** – "Суда и морские технологии – Оценки безопасности оборудования морских портов и разработка плана обеспечения безопасности". Данный стандарт закладывает рамочную основу, призванную помочь службам морских портов при определении компетенции персонала для целей проведения оценок безопасности морских портовых сооружений и разработки плана обеспечения безопасности согласно требованиям Кодекса ОСПС. Кроме того, в нем устанавливается ряд требований к документации для обеспечения того, чтобы процедура выполнения описанных выше функций была отражена в форме, позволяющей провести независимую проверку компетентным уполномоченным учреждением. ИСО 20858:2007 не имеет целью устанавливать для договаривающегося правительства или уполномоченного органа требований в отношении назначения признанной охранной организации или навязать использование внешнего поставщика услуг или другой стороны для проведения оценки безопасности сооружений морских портов или разработки плана обеспечения безопасности, если в портовых службах имеется персонал, обладающий квалификацией, оговоренной в этих технических требованиях. Операторы судов могут быть проинформированы о том, что применяющие этот документ службы морских портов соответствуют установленному в отрасли уровню соблюдения положений Кодекса ОСПС. В ИСО 20858:2007 не рассматриваются требования Кодекса ОСПС в отношении инфраструктуры портов, выходящих за периметр безопасности морского портового сооружения, что может сказаться на безопасности взаимодействия на уровне "портовое сооружение–судно". Правительства обязаны обеспечивать защиту населения и инфраструктуры своих стран от последствий инцидентов в море, происходящих за пределами их морских портовых сооружений. Эти обязанности выходят за рамки сферы действия ИСО 20858:2007.

Стандарты в стадии разработки

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

Примечание: Дополнительную информацию, в том числе о порядке подготовки международных стандартов в ИСО, см. на веб-сайте www.iso.org.

усложнения форм пиратства оно превратилось в многогранную и сложную транснациональную проблему безопасности, создающую угрозу для жизни, средств к существованию и благосостоянию на глобальном уровне. Пиратство влечет за собой широкие последствия, в том числе для гуманитарной помощи, цепей поставок, глобальных производственных процессов, торговли, энергетической безопасности, рыболовства, морских ресурсов, окружающей среды и политической стабильности. Оно оказывает неблагоприятное и, возможно, дестабилизирующее воздействие, которое может приводить к далеко идущим последствиям для всех стран – как прибрежных, так и не имеющих выхода к морю, как развитых, так и развивающихся.

В соответствии со своим мандатом в области безопасности морских перевозок и цепей поставок ЮНКТАД подготовила обстоятельный аналитический доклад, посвященный вопросам, связанным с морским пиратством. Доклад был опубликован в двух частях,

озаглавленных "Морское пиратство. Часть I: обзор тенденций, издержек и связанных с торговлей последствий" и "Морское пиратство. Часть II: обзор международных правовых рамок и многостороннего сотрудничества для борьбы с пиратством"¹⁰³.

В первой части доклада представлен общий обзор и приведены некоторые данные и статистическая информация, описывающие общие тенденции в области морского пиратства и аналогичных преступлений. В ней также излагаются некоторые ключевые вопросы с заострением внимания на возможных прямых и косвенных издержках, а также некоторые более широкие последствия морского пиратства для торговли. Во второй части представлен обзор существующих международных правовых рамок для борьбы с пиратством и приведены важные примеры международного сотрудничества и многосторонних инициатив, направленных на искоренение этой проблемы, в частности в связи с эскалацией пиратства у берегов Сомали, в Аденском заливе и Индийском океане¹⁰⁴.

2. Прочие вопросы

а) Безопасность контейнеровозов

На своей девяносто третьей сессии КБМ одобрил после обсуждения "Проект поправок к правилу VI/2 Конвенции СОЛАС, относящихся к обязательной проверке общей массы контейнера" (ИМО 2014, приложение 19), с целью их рассмотрения и принятия на девяносто четвертой сессии. Комитет также одобрил "Руководство в отношении проверенной общей массы контейнера с грузом" (ИМО, 2014г).

Как показывает практика, в случае перегрузки судов чрезмерно тяжелыми контейнерами создается опасность для структурной целостности и стабильности судна, что может приводить к авариям. Считается, что взвешивание контейнеров может способствовать предотвращению таких аварий и возможных неточностей в экспортных декларациях. Вместе с тем некоторые группы грузоотправителей выступали против обязательного взвешивания контейнеров, заявляя, что такое правило приведет к увеличению расходов и что нет инфраструктуры, необходимой для взвешивания контейнеров, в особенности в развивающихся странах (JOC, 2014).

В соответствии с проектом поправок к Конвенции СОЛАС вес контейнеров должен будет проверяться до погрузки контейнеров на судно. Грузоотправители могут либо взвешивать груженный контейнер, либо взвешивать все упаковки и грузовые единицы и затем добавлять их вес к весу порожнего контейнера. Ожидается, что проект этих поправок будет рассмотрен на девяносто четвертой сессии КБМ в ноябре 2014 года и в случае их окончательного утверждения самым ранним сроком их вступления в действие будет 1 июля 2016 года.

б) Поправки к Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года

Как было отмечено в выпуске *Обзора морского транспорта за 2013 год*, Конвенция о труде в морском судоходстве 2006 года (КТМС-2006), в которой были сведены воедино и обновлены свыше 68 международных трудовых норм, касающихся моряков, и в которой определен круг их обязанностей и прав в трудовых и социальных вопросах в морском секторе, вступила в силу 20 августа 2013 года. В настоящее время к ней присоединились 57 государств, на которые приходится более 80% совокупного тоннажа мирового флота, и она рассматривается в качестве четвертого

важного компонента международного режима, регулирующего вопросы, касающиеся морского транспорта¹⁰⁵. В этой связи весьма важное значение придается проведению регулярного обзора действия КТМС-2006, а также консультациям в отношении возможного необходимого обновления ее положений.

Первое совещание Специального трехстороннего комитета в рамках КТМС-2006, в котором приняли участие представители моряков, судовладельцев и правительств, было проведено в МОТ в Женеве в апреле 2014 года. Участники совещания рассмотрели и единодушно приняли две группы предложенных поправок к кодексу КТМС-2006 (правила, стандарты и руководящие принципы). Первая группа поправок касается правила 2.5 "Репатриация", а вторая группа поправок – правила 4.2 "Ответственность судовладельцев". По состоянию на март 2014 года в базе данных МОТ, касающейся случаев оставления моряков без помощи, числилось 159 брошенных торговых судов, при этом некоторые случаи относятся еще к 2006 году и до сих пор не урегулированы. Новые поправки призваны не допустить оставления моряков без помощи со стороны судовладельцев, столкнувшихся с финансовыми трудностями, когда моряки порой в течение многих месяцев не получают заработной платы и достаточного питания и воды, находясь вдали от дома. Они призваны также сделать государства флага ответственными за обеспечение наличия достаточных финансовых гарантий для покрытия расходов, связанных с оставлением без помощи, а также требований в случае смерти или длительной инвалидности вследствие производственных травм и опасностей в целях обеспечения помощи морякам и их семьям и улучшения качества судоходства в целом.

Для целей этих поправок под оставлением без помощи понимается ситуация, когда судовладелец "а) не покрывает издержек, связанных с репатриацией моряка; или б) оставил моряка без необходимой материальной поддержки и помощи; или с) по иным причинам в одностороннем порядке порвал связи с моряком и в том числе не выплачивал ему договорной заработной платы за период не менее двух месяцев"¹⁰⁶. В поправках предусматривается, что система финансовых гарантий обеспечивает "прямой доступ, достаточно широкий охват и срочную финансовую помощь"¹⁰⁷. Такая помощь "предоставляется незамедлительно по запросу моряка"¹⁰⁸ или назначенного представителя. Помощь охватывает невыплаченную заработную плату и другие выплаты, причитающиеся от судовладельца, расходы по репатриации и первоочередные потребности, включая снабжение водой,

питанием и одеждой, необходимую медицинскую помощь и снабжение топливом, необходимым для выживания на борту судна.

Кроме того, эти поправки требуют, чтобы на борту судов хранилось удостоверение или другое документальное свидетельство, подтверждающее существование финансовых гарантий, которые могут "иметь форму либо системы социального обеспечения, либо страхования, либо национального фонда, либо какой-нибудь иной аналогичной схемы"¹⁰⁹ для защиты моряков, работающих на борту. Невыполнение этого требования может привести к задержанию судна в порту. Эти поправки были одобрены Международной конференцией труда, состоявшейся в июне 2014 года¹¹⁰.

Резюме основных изменений

В рассматриваемый период был достигнут дальнейший прогресс в практической реализации существующих рамочных договоренностей и программ в области безопасности морских перевозок и цепей поставок. К основным направлениям, по которым был достигнут прогресс, относятся укрепление мер регулирования по вопросам безопасности и охраны на море, главным образом под эгидой ИМО, а также осуществление программ УЭО и увеличение числа двусторонних соглашений о взаимном признании, что в свое время заложит основу для взаимного признания УЭО на многостороннем уровне. Что касается морского пиратства, то благодаря усилиям международного сообщества, принятию мер на судах и привлечению профессиональных групп охраны продолжала наблюдаться тенденция к снижению числа актов пиратства у побережья Сомали, в Аденском заливе и в западной части Индийского океана. Вместе с тем ситуация в Гвинейском заливе в Западной Африке остается серьезной. В недавно опубликованном ЮНКТАД обстоятельном аналитическом докладе, состоящем из двух частей, анализируются некоторые тенденции, издержки и последствия для торговли, связанные с пиратством, и представлен обзор нормативно-правовых и других инициатив, принятых международным сообществом для борьбы с пиратством. По вопросу о правах моряков следует отметить, что МОТ приняла новую группу поправок к КТМС-2006, призванных обеспечить, чтобы государства флага предоставляли достаточные финансовые гарантии для покрытия расходов в случае оставления моряков без помощи, а также требований в случае смерти или длительной инвалидности вследствие производственных травм и опасностей в целях обе-

спечения помощи морякам и их семьям и улучшения качества судоходства в целом.

D. ПОЛОЖЕНИЕ ДЕЛ В СВЯЗИ С КОНВЕНЦИЯМИ

Под эгидой ЮНКТАД был подготовлен и принят ряд международных конвенций в области морского транспорта. В таблице 5 представлена информация о положении дел в области ратификации каждой из этих конвенций по состоянию на 30 июня 2014 года.

E. МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ В ОБЛАСТИ УПРОЩЕНИЯ ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ

1. Национальные органы по упрощению процедур торговли в мире

Упрощение процедур торговли стало неотъемлемым аспектом ландшафта международной торговли. Со временем увеличилось число стран, включивших реформы по упрощению процедур торговли в повестку дня своей торговой политики, и содержание этих реформ претерпело определенные изменения.

Реализация мер по упрощению процедур торговли, как правило, предполагает реформы на многочисленных этапах административного процесса и участие различных государственных учреждений. Для наиболее эффективной реализации реформ требуется предварительное проведение консультаций и достижение взаимопонимания между государственными ведомствами, осуществляющими реформы, и соответствующими заинтересованными сторонами частного сектора. Такой подход, предполагающий налаживание партнерства между государственным и частным секторами, лежит в основе создания и функционирования координационных органов по упрощению процедур торговли.

Первоначальная идея создания координационных органов по вопросам упрощения процедур торговли зародилась на национальном уровне. Впоследствии она получила распространение на международной арене в форме рекомендаций и руководств.

С учетом такой передовой практики в 1974 году была принята рекомендация № 4 Европейской экономической комиссии. В ней странам было рекомендовано учредить национальные органы по упрощению процедур торговли (комитеты ПРО) в целях содействия

Таблица 5 Договаривающиеся стороны ряда международных конвенций по морскому транспорту, по состоянию на 30 июня 2014 года

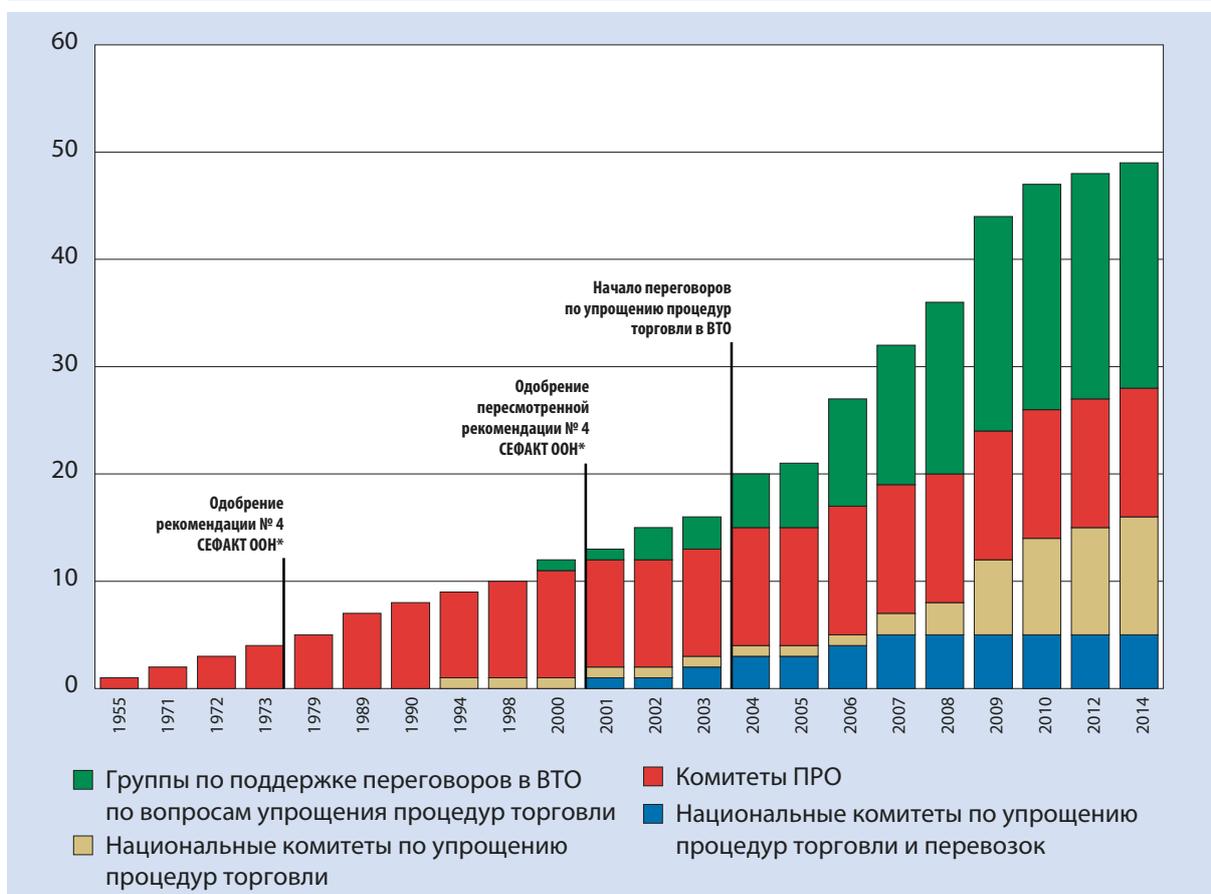
Название Конвенции	Вступление в силу или условия для вступления в силу	Договаривающиеся государства
Конвенция Организации Объединенных Наций о Кодексе поведения линейных конференций, 1974 год	Вступила в силу 6 октября 1983 года	Алжир, Бангладеш, Барбадос, Бельгия, Бенин, Буркина-Фасо, Бурунди, Венесуэла (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 (76)
Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов, 1978 год (Гамбургские правила)	Вступила в силу 1 ноября 1992 года	Австрия, Албания, Барбадос, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Венгрия, Гамбия, Гвинея, Грузия, Доминиканская Республика, Египет, Замбия, Иордания, Казахстан, Камерун, Кения, Лесото, Либерия, Ливан, Малави, Марокко, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Парагвай, Румыния, Сенегал, Сент-Винсент и Гренадины, Сирийская Арабская Республика, Сьерра-Леоне, Тунис, Уганда, Чешская Республика, Чили (34)
Международная конвенция о морских залогах и ипотеках, 1993 год	Вступила в силу 5 сентября 2004 года	Албания, Бенин, Вануату, Испания, Конго, Литва, Монако, Нигерия, Перу, Российская Федерация, Сент-Винсент и Гренадины, Сент-Китс и Невис, Сербия, Сирийская Арабская Республика, Тунис, Украина, Эквадор, Эстония (18)
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 (11)
Конвенция Организации Объединенных Наций об условиях регистрации судов, 1986 год	Еще не вступила в силу — требуется 40 договаривающихся сторон, на которые приходится не менее 25% мирового 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 (15)
Международная конвенция об аресте судов, 1999 год	Вступила в силу 14 сентября 2011 года	Албания, Алжир, Бенин, Болгария, Испания, Конго, Латвия, Либерия, Сирийская Арабская Республика, Эквадор, Эстония (11)

Источник: Официальную информацию о положении дел в области ратификации см. на веб-сайте <http://treaties.un.org> (по состоянию на 4 октября 2014 года).

применению международных стандартов, касающихся упрощения торговых процедур и документации. В дальнейшем рекомендация № 4 была пересмотрена и обновлена в 2001 году.

Начиная с 2004 года наблюдается существенный рост числа органов по упрощению процедур торговли, толчком к которому послужили переговоры по вопро-

сам упрощения процедур торговли, начатые в контексте Дохинской повестки дня в области развития в ВТО в июле 2004 года¹¹¹ (см. диаграмму 5). Создание национального комитета по упрощению процедур торговли предусмотрено в Соглашении ВТО об упрощении процедур торговли, которое было принято на девятой Конференции министров, состоявшейся на Бали в декабре 2013 года¹¹².

Диаграмма 5 Число национальных комитетов по упрощению процедур торговли, в разбивке по годам создания


Источник: ЮНКТАД, по данным онлайн-информационной системы ЮНКТАД, размещенной на веб-сайте <http://unctad.org/TFC> (по состоянию на 5 октября 2014 года).
* СЕФАКТ: Центр по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям.

2. Исследование ЮНКТАД, посвященное национальным комитетам по упрощению процедур торговли

В недавнем исследовании¹¹³, проведенном под руководством ЮНКТАД, было выявлено, что одной из основных задач органов по упрощению процедур торговли является обеспечение их устойчивого функционирования. Оно зависит не от одного, а от множества факторов, включая такие аспекты, как цели, поставленные перед комитетом, его институциональный потенциал, его состав и существующие механизмы финансирования. Основное внимание в исследовании уделяется органам, объединяющим заинтересованные стороны для скоординированного решения вопросов, касающихся упрощения процедур торговли, независимо от их названия (комитеты, комиссии, рабочие группы и т.д.). Результаты обследования показали, что уровень развития

страны, возможно, является одним из главных факторов, определяющих эффективность работы органа по упрощению процедур торговли. К другим таким факторам, возможно, относятся тип органа и его географический регион. Исследование охватывает органы по упрощению процедур торговли, созданные на национальном уровне, исключая региональные и международные органы, и включает анализ 50 примеров по отдельным странам на основе ответов, полученных к августу 2013 года.

С примерами по отдельным странам можно ознакомиться в онлайн-информационной системе ЮНКТАД "Органы по упрощению процедур торговли во всем мире", которая постоянно обновляется и расширяется по мере сбора новой информации¹¹⁴.

Можно выделить следующие три основные функции органов по упрощению процедур торговли: проведение переговоров, координация и содействие осуществлению мер по упрощению процедур торговли.

Упрощение, стандартизация или унификация процедур торговли чаще всего указываются в качестве их задач независимо от уровня развития страны. Как представляется, функции органа по упрощению процедур торговли также в значительной степени зависят от его конкретного типа.

Институциональный статус и официальный мандат комитета могут иметь решающее значение для обеспечения политической поддержки и финансовых ресурсов, хотя, как представляется, нет прямой зависимости между институциональным статусом и эффективностью работы комитета. Собранная информация позволяет установить связь между уровнем развития страны и институциональным статусом органа по упрощению процедур торговли. Чем ниже уровень развития страны, тем выше уровень ведомства, создающего рабочую группу по упрощению процедур торговли.

В большинстве случаев роль координирующего ведомства выполняет министерство торговли. Лишь в некоторых случаях такую роль играют другие государственные ведомства, такие как таможенные службы, или организации частного сектора, такие как торговые палаты. В данном отношении чем ниже уровень развития страны, тем больше вероятность того, что роль координирующего учреждения выполняет министерство торговли. Кроме того, хотя большинство органов по упрощению процедур торговли имеют постоянный секретариат, полученные ответы свидетельствуют о том, что вероятность его существования прямо зависит от уровня развития страны.

Данные свидетельствуют о существовании позитивной корреляционной связи между уровнем развития страны и регулярностью проведения совещаний рабочей группы. Чем ниже уровень развития страны, тем реже проводятся совещания органа по упрощению процедур торговли.

Чем выше уровень развития страны, тем шире состав органа по упрощению процедур торговли и тем больше число его участников от частного сектора. В этом контексте данные свидетельствуют о том, что уровень развития страны, тип органа по упрощению процедур торговли и даже его географическое местонахождение могут оказывать влияние на соотношение между участниками от государственного и частного секторов.

Информация о деятельности органа по упрощению процедур торговли, распространяемая среди широкой общественности и среди конкретных заинтересованных сторон, также зависит от конкретного типа органа по упрощению процедур торговли, уровня

развития страны и географического региона. Например, как показывает анализ, существует тесная корреляционная связь между уровнем развития страны и коммуникационными стратегиями. Чем ниже уровень развития страны, тем меньше распространяется информации среди широкой общественности.

Источник финансирования зависит от конкретного типа органа по упрощению процедур торговли и уровня развития страны. При анализе источников финансирования в зависимости от уровня развития страны следует отметить, что доля органов по упрощению процедур торговли, финансируемых только правительством, обратно пропорциональна уровню развития страны. Национальные органы по упрощению процедур торговли, финансируемые через механизмы партнерства между государственным и частным секторами, встречаются только в развитых странах.

Большинство основных факторов, указанных в качестве условий успеха, касается состава органа по упрощению процедур торговли. Важное значение имеет, как представляется, вклад внешних доноров (например, в форме подготовки кадров и укрепления потенциала, надлежащих планов работы и финансовых ресурсов), хотя еще более важное значение имеет содействие, оказываемое участниками органа по упрощению процедур торговли в целях поддержки его деятельности и успешной реализации намеченных целей. Вместе с тем поддержка и техническая помощь со стороны доноров имеет решающее значение для наименее развитых стран.

Интересно отметить, что большинство возникающих препятствий, как представляется, также связано с ролью, которую играют участники органа по упрощению процедур торговли. Хотя наличие финансовых ресурсов рассматривается в качестве одного из ключевых факторов успеха в меньшинстве стран, включенных в выборку, нехватка финансовых ресурсов была указана в качестве главного препятствия практически в четверти стран, охваченных обследованием. Участие частного сектора также рассматривается в качестве важнейшего фактора успеха.

И наконец, среди позитивных аспектов работы органов по упрощению процедур торговли они рассматриваются в качестве эффективного канала связи между правительством и частным сектором, а также инструмента, способствующего улучшению координации между всеми государственными ведомствами. Признается также их роль в качестве механизмов, содействующих обмену знаниями и их распространению.

Вставка 5.2 Типы национальных органов по упрощению процедур торговли

Органы по упрощению процедур торговли могут быть подразделены на четыре категории в зависимости от описанных ниже различных особенностей: комитеты ПРО, национальные комитеты по упрощению процедур торговли и перевозок (НКУПТП), национальные комитеты по упрощению процедур торговли и группы по поддержке переговоров в ВТО по вопросам упрощения процедур торговли.

Комитеты ПРО

- Структура и задачи комитетов ПРО изложены в рекомендации № 4 Европейской экономической комиссии. Эти организации, зачастую являющиеся государственными юридическими лицами, как правило, напрямую и/или косвенно финансируются государственным сектором. Такие комитеты были созданы в основном в Европе, а также в некоторых азиатских странах. Аббревиатура ПРО в их названии означает «процедуры», что отражается в их деятельности (Economic Commission for Europe, 2013).

Национальные комитеты по упрощению процедур торговли и перевозок

- В рамках своих проектов по линии технической помощи ЮНКТАД и Всемирный банк содействовали созданию национальных комитетов по упрощению процедур торговли и перевозок в более чем 30 странах. Хотя в качестве прототипа была использована модель, описанная в рекомендации № 4 Европейской экономической комиссии, большинство НКУПТП на практике имеют более широкую сферу деятельности, охватывающую упрощение транспортных процедур. Эти комитеты выступают в качестве консультативных механизмов, оказывающих содействие в упрощении процедур, изучающих международные нормативные положения в области торговли и транспорта, разрабатывающих стратегические и практические рекомендации и правила и обеспечивающих прозрачность административных процедур по основным вопросам торговли и транспорта. Основная задача НКУПТП заключается в содействии модернизации торговых и транспортных процедур в интересах расширения внешней торговли (Economic Commission for Europe, 2013).

Национальные комитеты по упрощению процедур торговли

- Национальные комитеты по упрощению процедур торговли, в отличие от комитетов ПРО и НКУПТП, были созданы для обеспечения соблюдения требований региональных или двусторонних торговых соглашений. Правительства создавали национальные комитеты по упрощению процедур торговли в качестве координационных механизмов для рационализации торговых процедур и осуществления мер по упрощению процедур торговли на национальном уровне, согласованных в соответствующих соглашениях. В ходе исследования не было установлено существенной корреляционной связи между национальными комитетами по упрощению процедур торговли и уровнем развития стран или конкретными географическими регионами.

Группы по поддержке переговоров в ВТО по вопросам упрощения процедур торговли

- Эти группы поддержки были созданы после начала переговоров по Соглашению ВТО об упрощении процедур торговли в июле 2004 года в рамках Дохинской повестки дня в области развития. Во многих случаях по результатам осуществлявшегося под эгидой ВТО процесса по оценке потребностей в области упрощения процедур торговли «многие страны создали такие органы для оказания поддержки группам, участвовавшим в переговорах, в форме технической экспертной помощи и подготовки ответов на представленные в рамках переговоров предложения. Эти рабочие группы опираются на механизмы сотрудничества с участием заинтересованных сторон государственного и частного секторов» (Economic Commission for Europe, 2013).

3. Десять основных рекомендаций в отношении создания и функционирования органов по упрощению процедур торговли

В заключении исследования ЮНКТАД, посвященного национальным комитетам по упрощению процедур торговли, представлен ряд рекомендаций, подготовленных с учетом опыта участников таких комитетов, опрошенных в ходе обследования ЮНКТАД. Эти рекомендации могут быть весьма полезны для стран, намеревающихся создать или укрепить свои нацио-

нальные органы по упрощению процедур торговли, или для международных учреждений и доноров, намеревающихся оказать помощь странам в реализации этой задачи.

Рекомендация 1: Определение целей и круга ведения национального органа по упрощению процедур

торговли на основе подхода, включающего долгосрочные, поддающиеся количественной оценке, достижимые, реалистичные и ограниченные по времени цели (Doran, 1981).

Рекомендация 2: Предоставление национальному органу по упрощению процедур торговли четкого юридически оформленного мандата. Упрощение процедур торговли составляет часть национальной торговой политики и как таковое требует участия многих государственных ведомств, и формальная институционализация такого органа в качестве государственной структуры имеет важнейшее значение для мобилизации и поддержания на высоком уровне политической приверженности.

Рекомендация 3: Определение всеобъемлющего и всеохватывающего круга ведения. Круг ведения должен служить в качестве инструмента, содействующего устойчивой и эффективной работе органа по упрощению процедур торговли. Он должен содержать конкретные, но гибкие положения, одобренные всеми заинтересованными сторонами.

Рекомендация 4: Наличие постоянного секретариата у национального органа по упрощению процедур торговли. Странам следует изучить возможность создания постоянного секретариата, финансируемого правительством или учреждением частного сектора. На практике эта функция в большинстве случаев возложена на министерство торговли.

Рекомендация 5: Регулярное проведение совещаний. Проведение регулярных и частых совещаний может способствовать значительному прогрессу и долгосрочной преемственности в работе органа по упрощению процедур торговли. Регулярное проведение совещаний имеет также важное значение для обеспечения контроля и принятия последующих мер в отношении деятельности, осуществляемой группой по упрощению процедур торговли, что считается одним из важных факторов успеха ее деятельности.

Рекомендация 6: Обеспечение всеобъемлющего характера деятельности по упрощению процедур торговли с вовлечением всех заинтересованных сторон, включая торговых и транспортных операторов частного сектора.

Рекомендация 7: Использование всех возможностей для повышения информированности об упрощении процедур торговли. Создание веб-сайта может способствовать укреплению положения органа по упрощению процедур торговли в качестве механизма для диалога с частным сектором, для координации усилий и для улучшения информированности и обмена информацией.

Рекомендация 8: Предоставление национальному органу по упрощению процедур торговли необходимых ресурсов. Поскольку нехватка финансовых ресурсов может серьезно сказываться на устойчивости работы органа по упрощению процедур торговли, развивающимся и наименее развитым странам настоятельно рекомендуется систематически включать задачи и ассигнования для органов по упрощению процедур торговли в свои заявки о выделении международных ресурсов для конкретных проектов в области упрощения процедур торговли. Одним из решений может быть также совместное участие частных и государственных учреждений в финансировании расходов.

Рекомендация 9: Создание механизмов контроля и оценки для анализа достигнутых результатов. Для эффективного органа по упрощению процедур торговли важное значение имеет управление его деятельностью, ориентированное на конкретные результаты, и постоянный контроль и оценка достигнутого прогресса. Однако лишь небольшое число существующих органов по упрощению процедур торговли используют такого рода инструменты на систематической основе.

Рекомендация 10: Обеспечение участия частного сектора. Частный сектор должен составлять неотъемлемую часть любого органа по упрощению процедур торговли. Как свидетельствует опыт, это является одним из ключевых факторов успеха органа по упрощению процедур торговли. Частный сектор должен с самого начала принимать участие в разработке круга ведения. Целесообразно также, чтобы должность председателя или руководителя попеременно занимали представители государственного и частного секторов.

СПРАВОЧНАЯ ЛИТЕРАТУРА

- Doran GT (1981). There's a S.M.A.R.T. way to write management's goals and objectives. *Management Review*. 70(11):35–36.
- Economic Commission for Europe (2013). Практическое руководство по упрощению процедур торговли. Имеется на веб-сайте <http://tfig.unec.org/> (по состоянию на 5 октября 2014 года).
- European Commission (2014a). Customs: EU and China sign landmark mutual recognition agreement and intensify their customs cooperation. Press release. 16 May. Имеется на веб-сайте http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-555_en.htm (по состоянию на 24 июня 2014 года).
- European Commission (2014b). Joint communication to the European Parliament and the Council: For an open and secure global maritime domain: Elements for a European Union maritime security strategy. JOIN(2014) final. Brussels. Имеется на веб-сайте http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime-security/doc/join_2014_9_en.pdf (по состоянию на 15 октября 2014 года).
- European Commission (2014c). Towards an EU integrated approach to global maritime security. Press release. 6 March. Имеется на веб-сайте http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-224_en.htm (по состоянию на 24 июня 2014 года).
- IMO (2002). Guidelines for ships operating in Arctic ice-covered waters. MSC/Circ.1056. MEPC/Circ.399. London.
- IMO (2007). Найробийская международная конвенция об удалении затонувших судов 2007 года. Текст, принятый на конференции. LEG/CONF.16/19. Лондон.
- IMO (2009). Руководство для судов, эксплуатирующихся в полярных водах. A26/Res.1024. Лондон.
- IMO (2010). Доклад Комитета по защите морской среды о работе его шестьдесят первой сессии. MEPC 61/24. Лондон.
- IMO (2011). Доклад Комитета по защите морской среды о работе его шестьдесят второй сессии. MEPC 62/24. Лондон.
- IMO (2012a). Interim guidelines for the calculation of the coefficient fw for decrease in ship speed in a representative sea condition for trial use. MEPC.1/Circ.796. London.
- IMO (2012b). Sulphur monitoring for 2011. Note by the secretariat. MEPC 64/4. London.
- IMO (2013a). Доклад Комитета по защите морской среды о работе его шестьдесят пятой сессии. MEPC 65/22. Лондон.
- IMO (2013b). Report of the Expert Workshop on the Update of GHG Emissions Estimate for International Shipping (Update-EW). Note by the secretariat. MEPC 65/5/2. London.
- IMO (2013c). Membership of the Steering Committee for the Update of the GHG Emissions Estimate for International Shipping. Circular letter No.3381/Rev.1. London.
- IMO (2013d). IMO Update Study for the GHG Emissions Estimate for International Shipping – First report from the Steering Committee. Submitted by the Steering Committee coordinator. MEPC 66/5/1. London.
- IMO (2013e). Outcomes of the United Nations Climate Change Conferences held in Bonn in June 2013 and in Warsaw in November 2013. Note by the secretariat. MEPC 66/5. London.
- IMO (2013f). Comments to the approval at MEPC 65 of amendments to the effective date of the NO_x tier III standards. Submitted by Canada, Denmark, Germany, Japan and the United States. MEPC 66/6/6. London.
- IMO (2013g). Sulphur monitoring programme for fuel oils for 2012. Note by the secretariat. MEPC 65/4/9. London.
- IMO (2013h). Guidelines for the development of the Inventory of Hazardous Materials (IHM) threshold values and exemptions. Report of the Intersessional Correspondence Group on Ship Recycling. Submitted by the United States. MEPC 66/3. London.
- IMO (2013i). Calculation of recycling capacity for meeting the entry into force conditions of the Hong Kong Convention. Note by the secretariat. MEPC 66/INF.3. London.
- IMO (2013j). Consolidation of revised MEPC circulars related to port reception facilities. Note by the secretariat. MEPC 66/10. London.
- IMO (2013k). Кодекс по осуществлению документов ИМО (Кодекс ОДИ). A 28/Res.1070. Лондон.

- IMO (2013l). Рамочные принципы и процедуры системы проверки государств – членов ИМО. А 28/Res.1067. Лондон.
- IMO (2013m). An international model set of maritime rules for the use of force (RUF). Submitted by the Marshall Islands, ICS, ISO and the Baltic and International Maritime Council. MSC 92/INF.14. London.
- IMO (2014a). Доклад Комитета по защите морской среды о работе его шестьдесят шестой сессии. MEPC 66/21. Лондон.
- IMO (2014b). Report of the Working Group on Air Pollution and Energy Efficiency. MEPC 66/WP.7. London.
- IMO (2014c). Sulphur monitoring for 2013. Note by the secretariat. MEPC 67/4. London.
- IMO (2014d). Clarification of item 2.2.1 of the supplement to the IAPP Certificate. Submitted by the Marshall Islands and the International Association of Classification Societies (IACS). MEPC 66/INF.35. London.
- IMO (2014e). Guidance on entry or re-entry of ships into exclusive operation within waters under the jurisdiction of a single Party. BWM.2/Circ.52. London.
- IMO (2014f). Methodology for information gathering and conduct of work of the GESAMP–BWWG. BWM.2/Circ.13/Rev.2. London.
- IMO (2014g). Consolidated guidance for port reception facility providers and users. MEPC.1/Circ.834. London.
- IMO (2014h). Report of the regional workshop on port reception facilities for Caribbean Region States. Submitted by the United States. MEPC 66/INF.37. London.
- IMO (2014i). Переход от добровольной системы проверки государств – членов ИМО к системе проверки государств – членов ИМО. А 28/Res.1068. Лондон.
- IMO (2014j). Draft mandatory Polar Code and amendments agreed in principle. IMO news issue 1. London.
- IMO (2014k). Guidelines for the reduction of underwater noise from commercial shipping to address adverse impacts on marine life. MEPC.1/Circ.833. London.
- IMO (2014l). Доклад Комитета по безопасности на море о работе его девяносто третьей сессии. MSC 93/22. Лондон.
- IMO (2014m). Prevention and suppression of piracy, armed robbery against ships and other illicit activity in the Gulf of Guinea. Note by the secretariat. MSC 93/16. London.
- IMO (2014n). Interim guidelines on measures relating to the welfare of seafarers and their families affected by piracy off the coast of Somalia. Submitted by Italy, the Republic of Korea, the Philippines, the Baltic and International Maritime Council, ICC, ICMA, IFSMA, IMHA, INTERCARGO, INTERTANKO, ITF, the Nautical Institute, and OCIMF. MSC 93/16/1. London.
- IMO (2014o). Piracy. Note by the secretariat. LEG 101/5. London.
- IMO (2014p). Kampala Process. Legal training plan and workshop on a draft law for coastguard/maritime police. Note by the secretariat. LEG 101/INF.2. London.
- IMO (2014q). Доклад Юридического комитета о работе его 101-й сессии. LEG 101/12. Лондон.
- IMO (2014r). Guidelines regarding the verified gross mass of a container carrying cargo. MSC.1/Circ.1475. London.
- JOC (2014). IMO OKs mandatory container weighing. May. Имеется на веб-сайте http://www.joc.com/maritime-news/international-freight-shipping/imo-oks-mandatory-container-weighing_20140519.html (по состоянию на 30 июня 2014 года).
- Lloyd's List (2014). US postpones 100% scanning of inbound containers a second time. May. Имеется на веб-сайте <http://www.lloydslist.com/ll/sector/containers/article441804.ece?service=dbPrint&issueDate=2014-05-20> (по состоянию на 24 июня 2014 года).
- UNCTAD (2004). Container security: Major initiatives and related international developments. Report by the UNCTAD secretariat. UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1. Имеется на веб-сайте http://unctad.org/en/Docs/sdtetlb20041_en.pdf (по состоянию на 24 июня 2014 года).
- UNCTAD (2005). *Обзор морского транспорта, 2005 год*. Издание Организации Объединенных Наций. В продаже под № R.05.II.D.14. Нью-Йорк и Женева. Имеется на веб-сайте [http://unctad.org/en/pages/Publications/Review-of-Maritime-Transport-\(Series\).aspx](http://unctad.org/en/pages/Publications/Review-of-Maritime-Transport-(Series).aspx) (по состоянию на 3 октября 2014 года).
- UNCTAD (2006). *Trade Facilitation Handbook Part I. National Facilitation Bodies: Lessons from Experience*. United Nations publication. UNCTAD/SDTE/TLB/2005/1. New York and Geneva.

- UNCTAD (2010a). *Обзор морского транспорта, 2010 год*. Издание Организации Объединенных Наций. В продаже под № R.10.II.D.4. Нью-Йорк и Женева. Имеется на веб-сайте http://unctad.org/ru/docs/rmt2010_ru.pdf (по состоянию на 24 июня 2014 года).
- UNCTAD (2010b). *Transport Newsletter*. No.45. First quarter. UNCTAD/WEB/DTL/TLB/2010/1. Имеется на веб-сайте http://unctad.org/en/Docs/webdtltlb20101_en.pdf (по состоянию на 2 октября 2014 года).
- UNCTAD (2011). *Обзор морского транспорта, 2011 год*. Издание Организации Объединенных Наций. В продаже под № R.11.II.D.4. Нью-Йорк и Женева. Имеется на веб-сайте http://unctad.org/ru/docs/rmt2011_ru.pdf (по состоянию на 24 июня 2014 года).
- UNCTAD (2012a). *Обзор морского транспорта, 2012 год*. Издание Организации Объединенных Наций. UNCTAD/RMT/2012. Нью-Йорк и Женева. Имеется на веб-сайте http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012_ru.pdf (по состоянию на 24 июня 2014 года).
- UNCTAD (2012b). *Liability and Compensation for Ship-source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers*. United Nations publication. UNCTAD/DTL/TLB/2011/4. New York and Geneva. Имеется на веб-сайте http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtltlb20114_en.pdf (по состоянию на 30 июня 2014 года).
- UNCTAD (2013). *Обзор морского транспорта, 2013 год*. Издание Организации Объединенных Наций. В продаже под № R.11.II.D.9. Нью-Йорк и Женева. Имеется на веб-сайте http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2013_ru.pdf (по состоянию на 24 июня 2014 года).
- WCO (2012). *SAFE Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade*. June. Имеется на веб-сайте <http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~media/55F00628A9F94827B58ECA90C0F84F7F.ashx> (по состоянию на 24 июня 2014 года).
- WCO (2013). *Data quality and economic competitiveness amongst the "flotsam" of a ship wreck*. WCO news No.72. October. Имеется на веб-сайте <http://www.wcoomd.org/en/media/wco-news-magazine/~media/8E86989134B34169BBC8DA4FF464824F.ashx> (по состоянию на 30 июня 2014 года).
- WCO (2014). *Compendium of authorized economic operator programmes*. 2014 edition. Имеется на веб-сайте <http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~media/B8FC2D23BE5E44759579D9E780B176AC.ashx> (по состоянию на 24 июня 2014 года).

ПРИМЕЧАНИЯ

- ¹⁷ Текст Конвенции содержится в документе IMO, 2007.
- ¹⁸ Конвенция была открыта для подписания с 19 ноября 2007 года до 18 ноября 2008 года и после этого остается открытой для ратификации, присоединения или принятия.
- ¹⁹ См. IMO press release: *Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007*. Имеется на веб-сайте <http://www.imo.org/OurWork/Legal/Pages/RemovalOfWrecks.aspx> (по состоянию на 24 июня 2014 года). См. также преамбулу к Конвенции, в которой говорится: "ГОСУДАРСТВА – УЧАСТНИКИ НАСТОЯЩЕЙ КОНВЕНЦИИ, СОЗНАВАЯ тот факт, что затонувшие суда, если они не удалены, могут представлять опасность для судоходства или морской среды, БУДУЧИ УБЕЖДЕНЫ в необходимости принять единообразные международные правила и процедуры с целью обеспечить быстрое и эффективное удаление затонувших судов и выплату компенсации за связанные с этим расходы, ОТМЕЧАЯ, что многие затонувшие суда могут находиться на территории государств, включая территориальное море, ПРИЗНАВАЯ преимущества, которые дает унификация правовых режимов, регулирующих ответственность в отношении удаления опасных затонувших судов, УЧИТЫВАЯ важность Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву, принятой в Монтего-Бее 10 декабря 1982 года, и обычного международного морского права, а также вытекающую из этого необходимость осуществлять настоящую Конвенцию в соответствии с такими положениями, СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем...".

- 20 Такие интересы могут касаться, в частности, портов или рыболовства, туризма, здоровья прибрежного населения и благополучия данного района, сохранения живых ресурсов моря, флоры и фауны, а также прибрежной и подводной инфраструктуры. См. пункты 5 и 6 статьи 1 Конвенции.
- 21 Пункт 3 статьи 2.
- 22 Пункт 4 статьи 1.
- 23 Например, меры по спасению.
- 24 Пункт 3 статьи 1.
- 25 Пункт 1 статьи 5.
- 26 Пункт 2 статьи 5.
- 27 Пункт 10 статьи 1.
- 28 Статья 7.
- 29 Статья 8.
- 30 Пункт 6 а) статьи 9.
- 31 Пункты 7 и 8 статьи 9.
- 32 Статья 10.
- 33 Пункт 2 статьи 10. В отношении ограничения ответственности в соответствии с Конвенцией об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года с поправками см. UNCTAD, 2012a, стр. 118–119. См. также веб-сайт <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-%28LLMC%29.aspx> (по состоянию на 30 июня 2014 года).
- 34 К другим таким конвенциям относятся, например, Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года с поправками, Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 года с поправками, Конвенция об ответственности перед третьими лицами в области ядерной энергии 1960 года с поправками или Венская конвенция о гражданской ответственности за ядерный ущерб 1963 года с поправками.
- 35 Статья 11. Дополнительную информацию о Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года см. UNCTAD, 2012b, pages 33–35.
- 36 Пункт 10 статьи 12.
- 37 В пункте 1 статьи 1 Конвенции определяется как исключительная экономическая зона.
- 38 Краткое изложение содержания этих правил см. UNCTAD, 2012a, стр. 119–121. Обзор обсуждения различных категорий мер см. UNCTAD, 2010a, стр. 152–153 и UNCTAD, 2011, стр. 139–142.
- 39 Подробнее по этому вопросу см. *Обзор морского транспорта, 2013 год*, UNCTAD, 2013. Следует отметить, что вопрос о возможных рыночных мерах не обсуждался на шестьдесят шестой сессии КЗМС.
- 40 В качестве документа MEPC.1/Circ.795/Rev.1.
- 41 В резолюции предлагается, чтобы ИМО в ходе осуществления ее различных программ оказывала техническую помощь государствам-членам с целью содействия сотрудничеству в области передачи энергоэффективных технологий, в особенности развивающимся странам, а также оказывала дальнейшую помощь в привлечении финансирования в целях укрепления потенциала и поддержки государств, в первую очередь развивающихся государств, которые обратились с просьбой о передаче технологий. Информацию об обсуждениях, проведенных делегатами в ходе шестьдесят пятой сессии КЗМС, см. приложение 5 в ИМО, 2013а. См. также UNCTAD, 2013, стр. 124–125.
- 42 См. ИМО, 2014а, стр. 31.
- 43 Дополнительную информацию о представленных материалах и последующей дискуссии см. ИМО, 2014а, стр. 32–33.
- 44 Круг ведения для проведения обновленного исследования, касающегося выбросов парниковых газов, содержится в приложении к документу ИМО, 2013b.

- 45 Впоследствии руководящий комитет был учрежден Генеральным секретарем ИМО на основании циркулярного письма от 12 июля 2013 года (ИМО, 2013с).
- 46 Ожидается, что доклад об итогах третьего исследования ИМО в области выбросов парниковых газов 2014 года будет рассмотрен на шестьдесят седьмой сессии КЗМС в октябре 2014 года.
- 47 Приложение VI к Конвенции МАРПОЛ вступило в силу 19 мая 2005 года, и по состоянию на 30 июня 2014 года его ратифицировали 75 государств, на которые приходится приблизительно 94,77% тоннажа мирового флота. Приложение VI охватывает вопросы загрязнения воздушной среды с судов, включая выбросы SO_x и NO_x и твердых частиц.
- 48 Более подробную информацию см. в документе ИМО, 2013f.
- 49 Информацию об обсуждении этого вопроса см. ИМО, 2014а, стр. 39–43.
- 50 Предельно допустимые уровни выбросов по ярусу III почти на 70% ниже соответствующих уровней по ярусу II, что требует применения дополнительных технологий.
- 51 В том случае, если на основании обзора будет сделан отрицательный вывод, новый глобальный предельный уровень будет применяться с 1 января 2025 года.
- 52 Первые два РКВ SO_x – районы Балтийского моря и Северного моря – были определены в Европе соответственно с 2006 и 2007 годов. Режим третьего района – Североамериканского РКВ – действует с 1 августа 2012 года. Кроме того, в июле 2011 года был определен четвертый РКВ – РКВ части Карибского моря, относящейся к Соединенным Штатам. Этот район охватывает воды, обмывающие берега Пуэрто-Рико (Соединенные Штаты) и Виргинских островов Соединенных Штатов; режим регулирования в этом районе вступил в силу с 1 января 2014 года.
- 53 Также называемые скрубберами для очистки выхлопных газов, содержащих SO_x .
- 54 Более подробную информацию см. ИМО, 2014а, стр. 16–18. Информацию об обсуждении этого вопроса на шестьдесят пятой сессии КЗМС см. UNCTAD, 2013, стр. 131–132.
- 55 Более подробную информацию см. ИМО, 2014а, стр. 16–19.
- 56 Одна из этих систем управления балластными водами была предложена Италией, а три другие – Японией.
- 57 Эти системы были предложены Японией и Германией. За последние несколько лет ИМО одобрила систему очистки балластных вод различных типов. Позднее реализация некоторых из них на рынке была прекращена из-за недостаточного соблюдения правил эксплуатации после установки таких систем на судах.
- 58 Конвенция УБВ была принята под эгидой ИМО в феврале 2004 года в целях предотвращения, сведения к минимуму и окончательного устранения опасностей для окружающей среды, здоровья человека, имущества и ресурсов, связанных с переносом вредных водных организмов в балластных водах судов из одного региона в другой. Конвенция вступит в силу через 12 месяцев после того, как ее сторонами станут не менее 30 государств с флотом суммарной валовой вместимостью не менее чем 35% мирового торгового флота. По состоянию на 31 мая 2014 года ее ратифицировали 40 государств с флотом суммарной валовой вместимостью в размере 30,25% мирового торгового флота.
- 59 Норвегия.
- 60 Ассамблея приняла также резолюции о рамочных принципах и процедурах системы проверки государств – членов ИМО (ИМО, 2013i) и о переходе от добровольной к обязательной системе проверки (ИМО, 2014i).
- 61 Например, КБМ на своей девяносто третьей сессии в мае 2014 года завершил подготовку правовой рамочной основы для применения обязательной системы проверки ИМО, одобрив поправки к ряду договоров, касающихся безопасности на море, с тем чтобы сделать обязательным применение Кодекса по осуществлению документов ИМО и проверке выполнения этих договоров сторонами.
- 62 В главах полярного кодекса определяются цели и функциональные требования к судам, включая конструкцию судна, стабильность и перегородки, водонепроницаемость и брызгонепроницаемость, технические установки, эксплуатационную безопасность, пожарную безопасность и противопожарную защиту, спасательные средства и устройства, безопасность мореплавания, связь, планирование рейса, укомплектование экипажей и их подготовку, предотвращение загрязнения нефтью, предотвращение

- загрязнения вредными жидкими веществами с судов, предотвращение загрязнения сточными водами с судов и предотвращение загрязнения в результате сброса мусора с судов.
- 63 Более подробную информацию см. ИМО, 2014j.
- 64 Включая КБМ и Подкомитет по проектированию и конструкции судна.
- 65 Вопросы, касающиеся пиратства, не рассматриваются подробно в настоящей публикации из-за ее ограничений по объему, и им посвящена отдельная публикация секретариата ЮНКТАД в двух томах: *Maritime Piracy. Part I: An Overview of Trends, Costs and Trade-related Implications* и *Maritime Piracy. Part II: An Overview of the International Legal Framework and of Multilateral Cooperation to Combat Piracy*, соответственно документы UNCTAD/DTL/TLB/2013/1 и UNCTAD/DTL/TLB/2013/3.
- 66 Обновленный вариант Рамочных стандартов безопасности по состоянию на июнь 2012 года содержится в документе WCO, 2012. Кроме того, на веб-сайте http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/safe_package.aspx (по состоянию на 24 июня 2014 года) имеется пакет Рамочных стандартов безопасности, объединяющий все документы и руководства ВТамО, на основе которых применяются эти стандарты.
- 67 Эти стандарты объединены в два блока. Блок 1 (соглашения о сети сотрудничества между таможенными организациями) основывается на модели Инициативы по обеспечению безопасности контейнерных перевозок, выдвинутой в Соединенных Штатах в 2002 году. В основу блока 2 (партнерство таможенных администраций и предпринимательского сообщества) положена модель Программы таможенно-торгового партнерства по борьбе с терроризмом (С–ТРАТ), развернутой в Соединенных Штатах в 2001 году. Более подробную информацию по этим вопросам, а также анализ основных элементов деятельности таможенных служб по обеспечению безопасности цепи поставок, таких как предварительное уведомление о передвижении грузов, управление рисками, сканирование грузов и уполномоченные экономические операторы (УЭО), см. в документе WCO research paper No.18, "The customs supply chain security paradigm and 9/11: Ten years on and beyond September 2011", имеется на веб-сайте www.wcoomd.org. Краткую информацию о различных программах в области безопасности, принятых в Соединенных Штатах после событий 11 сентября, см. UNCTAD, 2004.
- 68 См. WCO, 2012, вступительное слово Генерального секретаря ВТамО.
- 69 По состоянию на март 2014 года намерение применять Рамочные стандарты безопасности изъявили 168 из 179 членов ВТамО.
- 70 Концепция УЭО Рамочных стандартов безопасности восходит к пересмотренной Киотской конвенции, в которой содержатся стандарты в отношении "уполномоченных лиц", а также к национальным программам.
- 71 Более подробную информацию о концепции взаимного признания в целом, а также о рекомендациях для разработки соглашения о взаимном признании, включенных в пакет Рамочных стандартов безопасности и исследование ВТамО № 18 по данному вопросу, см. UNCTAD, 2012a, стр. 132–134.
- 72 Первое соглашение о взаимном признании было заключено между Соединенными Штатами и Новой Зеландией в июне 2007 года. По состоянию на март 2014 года было заключено 23 двусторонних соглашения о взаимном признании, и проводились переговоры о заключении еще 12 соглашений между следующими сторонами: Китай–Европейский союз, Китай–Япония, Япония–Малайзия, Китай–Республика Корея, Гонконг (Китай)–Сингапур, Индия–Республика Корея, Израиль–Республика Корея, Новая Зеландия–Сингапур, Норвегия–Швейцария, Сингапур–Соединенные Штаты, Соединенные Штаты–Израиль и Соединенные Штаты–Мексика.
- 73 Поскольку 28 стран Европейского союза имеют одну общую унифицированную программу УЭО.
- 74 По информации, представленной секретариатом ВТамО. Более подробную информацию см. WCO, 2014.
- 75 Эта группа экспертов была создана Рабочей группой по Рамочным стандартам безопасности, которая занимается введением этих стандартов и при необходимости представляет органам ВТамО рекомендации по всему кругу вопросов, касающихся Рамочных стандартов безопасности, включая вопросы, связанные с поправками, наблюдением за ходом осуществления экспериментальных проектов в области взаимного признания, дальнейшим развитием и наблюдением за внедрением комплексной

- системы управления пограничным контролем (единое окно) и смежными таможенными вопросами, а также осуществлением программы "Колумбус". Более подробную информацию см. WCO, 2013.
- 76 Постановление (ЕС) № 648/2005 и положения о его осуществлении.
- 77 См., в частности, UNCTAD (2011), стр. 145–149, где проводится обзор основных изменений, которые вносятся этой поправкой в Таможенный кодекс.
- 78 Подробности см. http://ec.europa.eu/ecip/security_amendment/index_en.htm (по состоянию на 24 июня 2014 года).
- 79 По информации Генерального директора Европейской комиссии по налогообложению и Таможенному союзу, по состоянию на 19 мая 2014 года было подано в общей сложности 16 537 заявлений о получении свидетельства УЭО и выдано 14 287 свидетельств. До 19 мая 2014 года было отклонено в общей сложности 1 689 заявлений (10% от числа полученных заявлений) и отозвано 1 025 свидетельств (7% от числа выданных свидетельств). В распределении по видам число выданных свидетельств распределялось следующим образом: АЕО-F 7 094 (50%); АЕО-C 6 700 (47%); и АЕО-S 493 (3%).
- 80 Вопросник для самооценки см. http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_self_assessment_en.pdf (по состоянию на 24 июня 2014 года). Пояснительные примечания также имеются на веб-сайте http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_self_assessment_explanatory_en.pdf (по состоянию на 24 июня 2014 года).
- 81 Европейский союз уже заключил соглашения о взаимном признании с Китаем, Норвегией, Соединенными Штатами, Швейцарией и Японией. В настоящее время переговоры ведутся с Канадой.
- 82 По данным Европейского союза, Китай является крупнейшим источником импорта и превратился также в один из наиболее динамичных экспортных рынков для Европейского союза. В настоящее время товарооборот Китая и Европейского союза существенно превышает 1 млрд. евро в день. В 2013 году объем экспорта Европейского союза в Китай возрос на 2,9% до 148,1 млрд. евро, а объем товарного импорта Европейского союза достиг 279,9 млрд. евро. Таможенные службы играют важную роль в этих торговых отношениях, обеспечивая бесперебойный товаропоток и в то же время защищая потребителей от угроз безопасности и небезопасных или нелегальных товаров. См. European Commission, 2014a.
- 83 В этот же день были подписаны документы о двух других важных инициативах. Первая инициатива касается новых Стратегических рамок для таможенного сотрудничества между Европейским союзом и Китаем, предусматривающие сосредоточение усилий в ближайшие годы на таких ключевых направлениях, как упрощение процедур торговли, безопасность цепей поставок и борьба с контрафакцией и незаконной торговлей. Важным новым приоритетным направлением деятельности является совместный подход к борьбе с незаконной отправкой мусора, вызывающей серьезную обеспокоенность у обеих сторон, и к поддержке важных природоохранных целей. Вторая инициатива касается нового Плана действий Европейского союза и Китая в области прав интеллектуальной собственности, призванного содействовать укреплению сотрудничества, взаимодействия и координации усилий в борьбе с торговлей контрафактной продукцией.
- 84 Совместное коммюнике Европейской комиссии и Высокого представителя Европейского союза по иностранным делам и политике в области безопасности при Европейском парламенте и Совете.
- 85 Более подробную информацию см. European Commission, 2014b и 2014c.
- 86 Implementing recommendations of the 9/11 Commission Act of 2007. Public Law 110-53, 3 August 2007. Анализ соответствующих положений см. UNCTAD, 2010b.
- 87 См. совместное заявление Министерства национальной безопасности в Подкомитете по безопасности границ и морской безопасности Комитета Палаты представителей по национальной безопасности, 7 февраля 2012 года, имеется на веб-сайте <http://homeland.house.gov/sites/homeland.house.gov/files/Testimony%20Heuman%2C%20Zunkunft%2C%20McAleenan.pdf> (по состоянию на 2 октября 2014 года).
- 88 Container security programmes have matured, but uncertainty persists over the future of 100 per cent scanning. Statement of Stephen L. Caldwell, Director, Homeland Security and Justice, 7 February 2012, GAO-12-422T, имеется на веб-сайте www.gao.gov/products/GAO-12-422T (по состоянию на 2 октября 2014 года). В этом докладе говорится: "По-прежнему сохраняется неопределенность по поводу того, каким

образом Министерство национальной безопасности и Таможенно-пограничная служба Соединенных Штатов будут выполнять требование об обеспечении 100-процентного сканирования, поскольку по-прежнему не удалось продемонстрировать практическую возможность соблюдения этого требования в свете проблем, с которыми столкнулась Таможенно-пограничная служба в ходе реализации экспериментальной программы 100-процентного сканирования. В соответствии с Законом о рамочных стандартах безопасности в области портов, предусматривающим реализацию экспериментальной программы для определения практической возможности обеспечения 100-процентного сканирования, Таможенно-пограничная служба, Государственный департамент и Министерство энергетики объявили в декабре 2006 года о создании экспериментальной программы в рамках Инициативы по обеспечению безопасных грузовых перевозок. Однако из-за логистических, технических и других проблем порты, участвовавшие в программе, не смогли обеспечить 100-процентное сканирование, и впоследствии Таможенно-пограничная служба сократила масштабы реализации данной программы с шести портов до одного. В октябре 2009 года Счетная палата США рекомендовала Таможенно-пограничной службе провести оценку, с тем чтобы выяснить практическую возможность обеспечения 100-процентного сканирования и, при существовании такой возможности, определить наиболее эффективные пути его обеспечения или, при отсутствии такой возможности, предложить приемлемые альтернативы".

89 Полный текст письма см. на веб-сайте www.brymar-consulting.com/wp-content/uploads/security/Scanning_deferral_120502.pdf (по состоянию на 2 октября 2014 года).

90 См. *Lloyd's List*, 2014.

91 Подробное обсуждение вопросов, касающихся Кодекса ОСПС, см. UNCTAD, 2004. См. также UNCTAD, 2005, стр. 93–96.

92 Сессия проходила с 18 по 23 мая 2014 года.

93 См. IMO, 2014I, стр. 23–24.

94 Там же, стр. 61.

95 Проект был подготовлен Рабочей группой 3 Контактной группы по борьбе с пиратством у берегов Сомали.

96 Сессия проходила с 28 апреля по 2 мая 2014 года.

97 Совещание состоялось в ноябре 2013 года.

98 С участием делегатов от правительства Сомали, Пунтленда, Гальмудуга и Сомалиленда. Это является частью Кампальского процесса.

99 См. IMO, 2014q, стр. 9.

100 Опубликован в ноябре 2012 года.

101 Список признанных органов, являющихся членами Международного форума по аккредитации, имеется на веб-сайте Форума <http://www.iaf.nu> (по состоянию на 3 октября 2014 года).

102 Более подробную информацию см. IMO, 2014I, стр. 64. Полный текст заявления ИСО см. также IMO, 2014I, приложение 32.

103 Документы UNCTAD/DTL/TLB/2013/1 и UNCTAD/DTL/TLB/2013/3.

104 Более подробную информацию и текст доклада см. на веб-сайте <http://unctad.org/ttl/legal> (по состоянию на 3 октября 2014 года). Кроме того, глобальную оценку и геопространственный анализ актов пиратства см. доклад United Nations Institute for Training and Research *UNOSAT Global Report on Maritime Piracy – A Geospatial Analysis 1995–2013*, имеется на веб-сайте https://unosat.web.cern.ch/unosat/unitar/publications/UNITAR_UNOSAT_Piracy_1995-2013.pdf (по состоянию на 4 октября 2014 года). В докладе отмечается ряд важных тенденций, касающихся морской безопасности, в свете результатов исследований из различных источников, таких как другие учреждения системы Организации Объединенных Наций, научные круги, страховой сектор, судоходные компании, Европейская комиссия и Всемирный банк.

105 В дополнение к конвенциям ИМО СОЛАС, МАРПОЛ и Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты.

106 Стандарт A2.5.2 – Финансовые гарантии, пункт 2.

107 Там же, пункт 4.

- ¹⁰⁸ Там же, пункт 8.
- ¹⁰⁹ Там же, пункт 3.
- ¹¹⁰ После одобрения поправки направляются государствам, ратифицировавшим КТМС–2006, которые могут в течение двухлетнего периода выразить свои возражения против поправки. После этого поправки считаются принятыми, если только не будут получены возражения против них от более чем 40% государств, на которые приходится не менее 40% валовой вместимости флота государств-членов, ратифицировавших КТМС–2006. Более подробную информацию и текст КТМС–2006 см. на веб-сайте МОТ www.ilo.org.
- ¹¹¹ Эти переговоры были направлены на уточнение и улучшение соответствующих аспектов статей V, VIII и X Генерального соглашения по тарифам и торговле 1994 года в целях дальнейшего ускорения перевозок, выпуска в свободное обращение и таможенного оформления товаров, включая транзитных товаров (UNCTAD, 2006, page 18).
- ¹¹² Соглашение должно быть ратифицировано каждым государством – членом ВТО и вступит в силу после того, как будет принято двумя третями членов ВТО.
- ¹¹³ Исследование ЮНКТАД National Trade Facilitation Bodies in the World (готовится к публикации).
- ¹¹⁴ Имеется на веб-сайте <http://unctad.org/TFCcommittees> (по состоянию на 5 октября 2014 года).

6

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ МАЛЫХ ОСТРОВНЫХ РАЗВИВАЮЩИХСЯ ГОСУДАРСТВ

Малые островные развивающиеся государства являются небольшими по размеру территории, численности населения и масштабам экономики. Небольшой размер является одним из факторов, обуславливающих их уязвимость во многих отношениях. Очень часто это означает мелкий внутренний рынок и узкую ресурсную базу для экспортных возможностей с ограниченным сельскохозяйственным или сырьевым производством или обрабатывающим сектором, что обуславливает высокую долю импорта в ВВП. Доля транспортных расходов во внешней торговле МОРАГ является сравнительно высокой из-за небольшого объема торговли и необходимости использования дальних и непрямых транспортных маршрутов для выхода на удаленные рынки. Из-за своей небольшой и открытой экономики МОРАГ уязвимы также к воздействию мировых экономических и финансовых шоковых потрясений. Кроме того, большинство МОРАГ уязвимы к воздействию стихийных бедствий, поскольку они находятся в местах, являющихся неблагоприятными с точки зрения глобальных метеосистем, и в районах, предрасположенных к экстремальным погодным явлениям, включая явления, связанные с предсказуемыми последствиями изменения климата.

В настоящей главе рассматриваются некоторые факторы, затрудняющие транспортное сообщение МОРАГ с мировыми рынками, такие как высокие транспортные расходы и ограниченные транспортные связи, а также неблагоприятные погодные явления, сказывающиеся на надежности перевозок и логистических услуг.

При подготовке заключительной части настоящей главы были также использованы материалы, представленные экспертами в ходе специального совещания экспертов, организованного недавно ЮНКТАД. Они отражают новые подходы к решению специфических проблем, с которыми сталкиваются МОРАГ в области транспорта, и предложения в отношении дальнейших действий, включая ряд конкретных практических рекомендаций. Предлагаемые меры и действия, представляющие особый интерес, были объединены в рамках трех основных взаимосвязанных групп вопросов: проблемы МОРАГ в области транспорта и торговой логистики; последствия изменения климата и адаптация транспортной инфраструктуры; и финансирование устойчивых и надежных транспортных систем в МОРАГ.

А. ВВЕДЕНИЕ

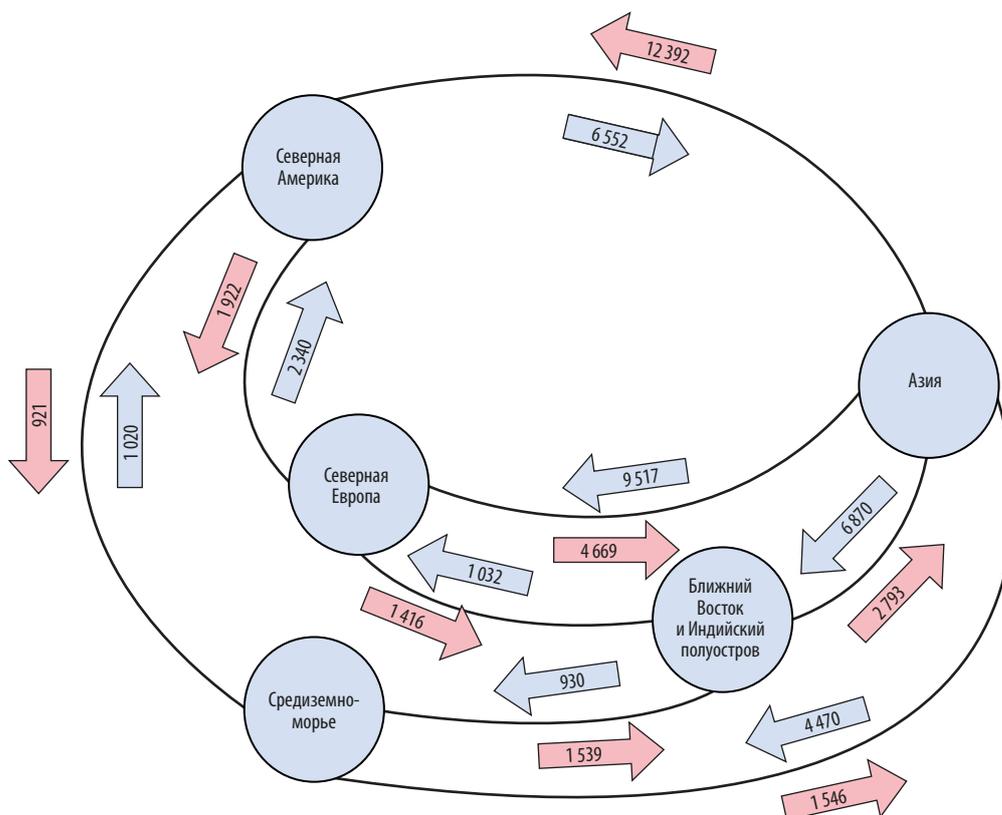
Малые островные развивающиеся государства (МОРАГ) представляют собой группу стран, различающихся между собой по многим аспектам, в том числе с точки зрения географического местонахождения и соответствующего уровня развития¹¹⁵. Их объединяет небольшой размер территории и населения, окруженность со всех сторон морем, а также то, что они являются независимыми и развивающимися государствами.

Несмотря на определенные различия в характере, структуре и потоках их внешней торговли, МОРАГ объединяет ряд общих черт с точки зрения международных перевозок: географическая удаленность от их основных торговых партнеров, ограниченный объем торговли, несбалансированность торговых по-

токов в силу значительной зависимости от импорта и небольшой объем экспорта с высокой долей в нем ряда товаров. Для многих из них обширные территориальные воды создают дополнительные проблемы для их внутреннего транспортного сообщения между островами.

Имея весьма открытую экономику, большинство МОРАГ в значительной степени зависят от внешней торговли и весьма уязвимы к изменению внешних условий, включая глобальные или региональные финансовые и экономические кризисы. Кроме того, поскольку многие МОРАГ находятся в географических районах, предрасположенных к экстремальным погодным и сейсмическим явлениям, они относятся к наиболее уязвимым территориям с точки зрения воздействия стихийных бедствий и предсказуемых

Диаграмма 6.1 Межрегиональные контейнерные потоки, 2011 год (тыс. ДФЭ)



Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе данных *Lloyd's List Containerisation International*, различные выпуски.

последствий изменения климата. Как экономические, так и природные факторы серьезно сказываются на их транспортной системе с точки зрения надежности и стоимости перевозок.

В. УДАЛЕННОСТЬ ОТ ГЛОБАЛЬНЫХ СЕТЕЙ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

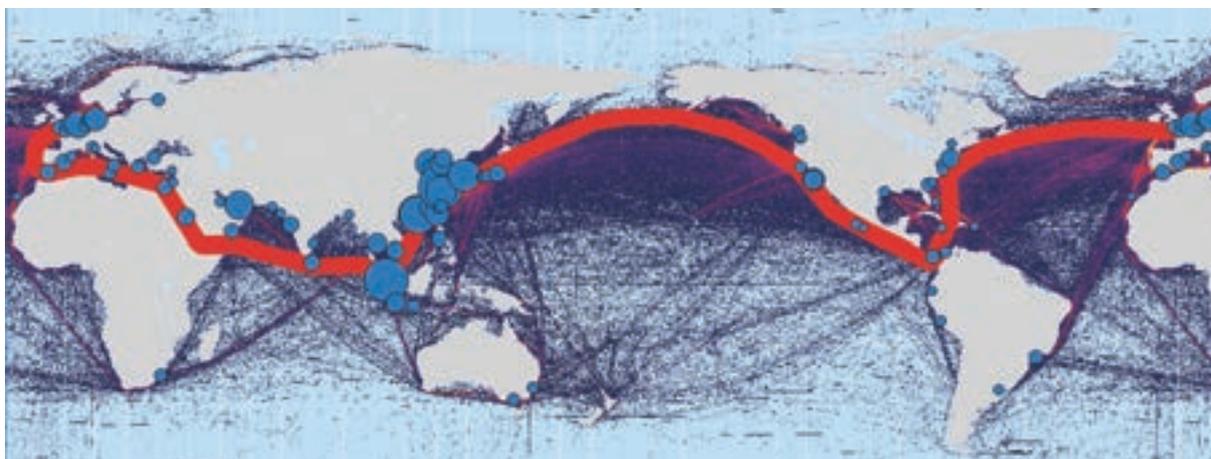
Удаленность от основных маршрутов мировых перевозок является серьезным недостатком с точки зрения финансовых и временных затрат, необходимых для получения доступа к международным рынкам. МОРАГ находятся в различных регионах, и для целей данного исследования они сгруппированы по следующим регионам: Карибский бассейн, Индийский океан, Западная Африка и Тихий океан, при этом они расположены за пределами магистральных судоходных путей Восток–Запад. Эти маршруты связывают три экономических региона Азии (Дальний Восток, Западная Азия и Южная Азия), Европу (Северная Европа и Средиземноморье) и Северную Америку (см. диаграммы 6.1 и 6.2). Многие МОРАГ, в значительной степени зависящие от импорта контейнерных грузов, не имеют тем не менее возможности воспользоваться выгодами, которые могут быть реализованы на магистральном "конвейере", или коридоре, морских перевозок, на который приходится примерно 85% мировых контейнерных перевозок и который проходит исключительно по Северному полушарию и не охватывает страны Южного полушария.

Как видно на диаграмме 6.2, этот транспортный путь совсем не заходит в Южное полушарие, где находятся многие МОРАГ, в частности при пересечении Тихого и Атлантического океанов его траектория остается в относительно высоких северных широтах.

Хотя МОРАГ не охвачены этой сетью торговых маршрутов Восток–Запад, именно данный магистральный "конвейер" морских перевозок определяет качество морского транспортного сообщения и транспортные издержки МОРАГ. В определенной степени они могут использовать возможности, связанные с такими стратегиями операторов контейнерных перевозок, как веерная система фидерных перевозок из крупного узлового центра, взаимосвязанная форма организации перевозок или стыковочные перевозки, из которых наиболее распространенной является первая схема организации перевозок¹¹⁶. В частности, эта схема организации перевозок привела к появлению в ряде регионов фидерных контейнерных маршрутов, связанных с крупными узловыми портами. К таким регионам относятся прежде всего Северная Европа, Средиземноморье, Западная и Южная Азия, Юго-Восточная Азия, центральная часть Восточной Азии, Северо-Восточная Азия и Карибский бассейн.

Организация перевозок с использованием стыковочных центров в основном используется для обеспечения связей между магистральным "конвейером" перевозок Восток–Запад и маршрутами Север–Юг в направлении Африки, Австралии и Южной Америки. Основными стыковочными портами выступают

Диаграмма 6.2 Магистральный судоходный маршрут Восток–Запад и местонахождение крупнейших контейнерных портов



Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе данных о грузообороте портов из публикации ЮНКТАД *Обзор морского транспорта*, различные выпуски, и карты с веб-сайта http://bioval.jrc.ec.europa.eu/products/gam/images/large/shipping_laness.png (по состоянию на 6 октября 2014 года).

Альхесирас, Танжер-Мед и Лас-Пальмас в восточной части Средиземноморья (для Южной Америки и западной и южной частей Африки); Джоя-Тауро (для островов Индийского океана и Австралии); Салала (для восточной и южной частей Африки, а также островов Индийского океана); Сингапур (для Африки, Южной Америки, Австралии и тихоокеанских островов); Гонконг (Китай) и Гаосюн (для Филиппин и островов северной части Тихого океана); Пусан (для тихоокеанских островов); и Мансанильо и "Ласаро Карденас" (Мексика), Панама (восточное и западное побережье), Кингстон (Ямайка) и Фрипорт (Багамские Острова) (для Южной Америки).

С. МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ МАЛЫХ ОСТРОВНЫХ РАЗВИВАЮЩИХСЯ ГОСУДАРСТВ

Каждая региональная группа МОРАГ находится на различном расстоянии от основных контейнерных потоков Восток–Запад. Карибские МОРАГ находятся в лучшем положении, поскольку они расположены на пересечении маршрутов Восток–Запад, тогда как МОРАГ в Тихом и Индийском океанах находятся вдали от основного контейнерного "конвейера". В Индийском океане в сравнительно лучшем положении находится Маврикий, расположенный на пересечении маршрутов между Азией и Африкой/Южной Америкой и маршрутов между Европой и Австралией. Тихоокеанские острова находятся далеко от главного контейнерного "конвейера" Восток–Запад. Западноафриканские острова Кабо-Верде расположены сравнительно недалеко от глобального перевалочного порта Лас-Пальмас, тогда как острова Сан-Томе и Принсипи находятся вдали от существующих торговых маршрутов.

Поэтому при анализе проблем МОРАГ в области транспорта и торговой логистики необходимо учитывать, помимо возможных существующих экономических различий, различия в их географическом положении и относительную удаленность от основных маршрутов морских контейнерных перевозок Восток–Запад.

1. Карибский бассейн

Поскольку глобальный контейнерный "конвейер" Восток–Запад проходит посередине Карибского бассейна, географическое положение МОРАГ этого региона является сравнительно удачным. Кроме того,

в силу своей близости к Соединенным Штатам они могут использовать возможности, связанные с законодательством этой страны в отношении каботажных перевозок, ее нормативными положениями, регламентирующими вопросы инспекции и безопасности в области контейнерных перевозок, и готовностью их портов для принятия контейнеровозов класса "пост-панамас".

Перевозки в Карибский бассейн или через него осуществляют глобальные операторы (КМА-КГМ, "Маэрс" и МСК) или их дочерние компании¹¹⁷, а также альянс Гб ("Хапаг-Ллойд", "НЮК лайн", ООКЛ, "Хендэ мерчент марин", АПЛ и "Мицуи ОСК лайнз) или входящие в него компании по отдельности.

Порты Фрипорт (Багамские острова), Кингстон и Порт-оф-Спейн выступают в качестве перевалочных/стыковочных портов, что находит отражение в наибольшем числе прямых судоходных линий, связывающих их со странами за пределами Карибского бассейна. Так, за исключением тех случаев, когда контейнеры направляются из Франции, Гайаны, Ямайки, Суринама, Тринидада и Тобаго, Соединенного Королевства или Соединенных Штатов или в эти страны, они перегружаются в одном из упомянутых трех портов (и, возможно, еще где-то в зависимости от конкретных маршрутов).

2. Острова Индийского океана

За исключением Мальдивских Островов, МОРАГ Индийского океана¹¹⁸, хотя и находятся вдали от глобальных магистральных маршрутов Восток–Запад, но, тем не менее, они размещаются на ряде маршрутов Север–Юг или вблизи них, включая такие маршруты, как: Европа–Австралия, Восточная Азия–Восточная Африка, Восточная Азия–южная часть Африки, Восточная Азия–Западная Африка, а также Восточная Азия–восточное побережье Южной Америки. Кроме того, эти острова находятся на пересечении маршрутов Север–Юг, связывающих южную и восточную части Африки с Западной и Южной Азией.

Существующие судоходные маршруты связывают, в частности, а) МОРАГ Индийского океана с Азией (Северная Азия, центральная часть Восточной Азии и Юго-Восточная Азия), б) Средиземноморье и Австралию, в) южную и восточную части Африки (включая острова Индийского океана) с Западной и Южной Азией в рамках маршрутов Север–Юг и d) МОРАГ, находящиеся в Индийском океане, в рамках фидерных маршрутов.

3. Тихий океан

Тихоокеанские МОРАГ находятся за пределами глобального контейнерного "конвейера" Восток–Запад, и они обслуживаются прямыми или непрямыми судородными линиями через глобальные фидерные/стыковочные порты Сингапур, Гонконг (Китай)/Гаосюн и Пусан. Существуют также прямые или не прямые маршруты из Австралии и Новой Зеландии или проходящие через них. Кроме того, существуют маршруты от западного побережья Северной Америки к островам северной части Тихого океана, от западного побережья Северной Америки к Австралии и Новой Зеландии с заходом судов, следующих в южной направлении, в порт одного из островов южной части Тихого океана и из портов северо-западной части Тихого океана в Австралию с заходом судов, следующих в северном направлении, в порт одного из островов южной части Тихого океана. Не существует прямого сообщения между МОРАГ, находящимися в Тихом океане, и Европой.

4. Западная Африка

Сан-Томе и Принсипи расположено вдали от глобального контейнерного "конвейера" Восток–Запад так же, как и Кабо-Верде, хотя последнее находится ближе к ряду глобальных узловых портов, включая Лас-Пальмас и Танжер-Мед в Марокко.

Сан-Томе и Принсипи имеет в основном транспортное сообщение с Португалией, тогда как Кабо-Верде имеет регулярное сообщение с портами Лас-Пальмас и Танжер-Мед, а также с Португалией. С остальными странами мира перевозки обеих стран осуществляются через перевалочные пункты. В целом Кабо-Верде и Сан-Томе и Принсипи имеют транспортное сообщение лишь с некоторыми странами Европы и Западной Африки. Среди африканских стран они в основном имеют транспортное сообщение с соседними странами Африканского континента. Так, Кабо-Верде имеет судорожное сообщение с Гамбией, Гвинеей, Гвинеей-Бисау, Мавританией и Марокко, а Сан-Томе и Принсипи с Анголой, Габоном, Камеруном, Нигерией и Экваториальной Гвинеей.

В случае обеих стран линейные суда, идущие из портов других континентов, сначала заходят в порты этих двух стран и затем уже следуют в порты других африканских стран, и у обеих стран наблюдается сокращение объема перевозок с соседними странами, в особенности в случае Сан-Томе и Принсипи.

D. ТРАНСПОРТНЫЕ ИЗДЕРЖКИ МАЛЫХ ОСТРОВНЫХ РАЗВИВАЮЩИХСЯ ГОСУДАРСТВ

1. Расходы малых островных развивающихся государств на международные перевозки

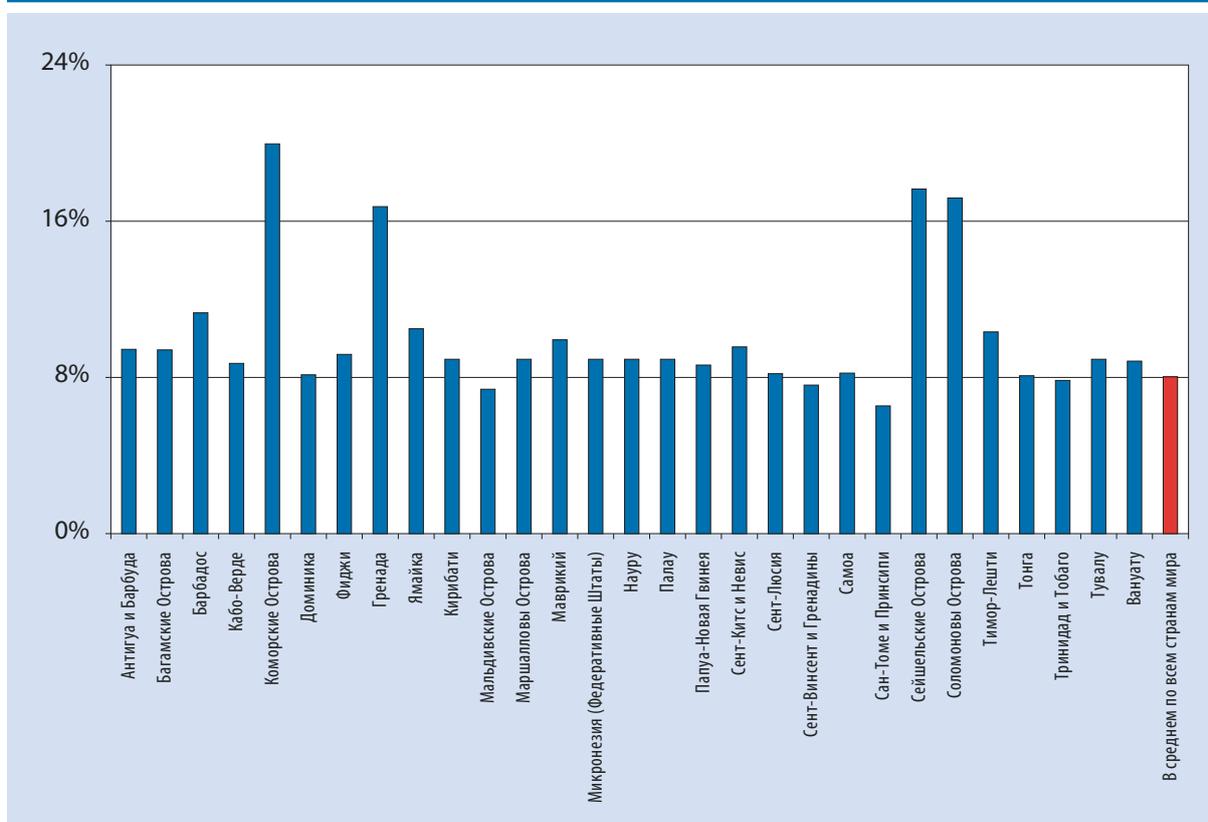
Согласно эмпирическим данным, у большинства МОРАГ транспортная составляющая в их импорте выше среднемирового показателя. На диаграмме 6.3 представлены оценки ЮНКТАД в отношении среднего за десятилетний период уровня расходов на международные перевозки в процентах от стоимостного объема импорта (в среднем за 2004–2013 годы) для отдельных МОРАГ. В среднем у МОРАГ данный показатель на 2% выше среднего показателя по всем странам мира (8,1%) за рассматриваемый период. Наиболее высокий показатель, согласно оценкам, у Коморских Островов (20,2%), Сейшельских Островов (17,9%), Соломоновых Островов (17,4%) и Гренады (17,0%).

2. Факторы, влияющие на транспортные расходы малых островных развивающихся государств

С практической точки зрения факторы, определяющие стоимость международной перевозки груза, могут быть подразделены на следующие шесть основных категорий (UNCTAD, 2012; Micco et al., 2003; Sourdin, 2012; UNCTAD, 2008): экономия, обусловленная эффектом масштаба, несбалансированность торговых потоков, характер и стоимостной объем перевозимых грузов, географическое расстояние, степень конкуренции между поставщиками транспортных услуг и характеристики морских портов и аэропортов, касающиеся их инфраструктуры, функционирования и управления. Эти различные факторы связаны между собой, так, например, небольшой объем торговли может препятствовать реализации экономии, обусловленной эффектом масштаба, и вместе с тем снижать также уровень конкуренции. Влияние, оказываемое каждым фактором, может меняться со временем: например, при повышении цен на топливо усиливается влияние фактора более дальних маршрутов на транспортные издержки.

В настоящем разделе рассматривается влияние этих факторов на морские перевозки МОРАГ, являющиеся

Диаграмма 6.3 Расходы на международные перевозки в процентах от стоимостного объема импорта, среднее значение за 2004–2013 годы



Источник: Оценки ЮНКТАД.

главным видом транспортного сообщения для перевозок их внешнеторговых грузов.

Экономия, обусловленная эффектом масштаба

Как показывает практика, чем меньше объем перевозок, тем выше транспортные издержки. Менее крупные суда являются менее эффективными с точки зрения потребления топлива в расчете на единицу перевозимого груза, в менее крупных портах выше эксплуатационные расходы в расчете на тонну груза, и срок окупаемости инвестиций в инфраструктуру дольше при менее значительном объеме операций. Некоторым МОРПАГ удалось превратиться в привлекательные перевалочные центры. Например, компании контейнерных линейных перевозок используют порты Багамских Островов, Ямайки и Маврикия для осуществления перевалочных операций. Концентрация грузовых потоков в этих странах сделала экономически выгодным заход в их порты более крупных контейнеровозов, при этом порты осуществили необходимые инвестиции в соответствующие дноуглу-

бительные работы и оборудование для перегрузки контейнеров.

Несбалансированность торговых потоков

Если суда с экспортным грузом не могут быть полностью загружены из-за отрицательного сальдо в товарной торговле страны, то расходы, связанные с возвратом порожнего судна и контейнера, де-факто ложатся также на импортера. Для большинства МОРПАГ характерна большая несбалансированность торговых потоков, и поэтому у них транспортные расходы по импорту выше соответствующих расходов по экспорту.

Для уменьшения такой несбалансированности торговые круги могут попытаться расширить региональную грузовую базу. Положительное сальдо одной страны в торговле определенным товаром может компенсироваться отрицательным сальдо другой страны в целях выравнивания в среднем торговых потоков с дальними торговыми партнерами. Имеющаяся свободная провозная способность для экспор-

та и более низкие тарифы на перевозку экспортных контейнерных грузов могут создавать возможности для перевозки на линейных судах экспортных грузов, которые обычно не перевозятся в контейнерах.

Расстояние

Удаленность от основных судоходных маршрутов и зарубежных рынков является серьезной проблемой, в частности, для МОРАГ Индийского и Тихого океанов. Карибские МОРАГ находятся ближе к североамериканскому рынку и относительно недалеко от основных судоходных маршрутов Восток–Запад и Север–Юг, проходящих через Панамский канал. Однако в целом в случае повышения стоимости топлива и сохранения наблюдающихся в последнее время тенденций в организации сетей линейных перевозок и использовании торгового флота влияние неблагоприятных географических факторов для МОРАГ может фактически усилиться. Более целесообразной стратегией может стать усиление ориентации на более близкие рынки.

Конкуренция

С увеличением размеров судов и укрупнением судоходных компаний и их сетей перевозчикам требуется все больший объем грузов для сохранения рентабельных судоходных линий. Как было отмечено в главе 2 (см. диаграммы 2.6 и 2.7), продолжает наблюдаться увеличение средней провозной способности контейнеровозов в расчете на одну судоходную компанию или судоходную линию. Открытие рынков национальных или региональных каботажных перевозок для международных и региональных линейных перевозчиков, с тем чтобы они могли совмещать международные и национальные перевозки, может обеспечить грузоотправителям альтернативные варианты перевозок и более частое транспортное сообщение. Это может также помочь перевозчикам снизить количество порожних обратных рейсов. При условии существования определенной конкуренции экономией, обусловленной снижением этих затрат, смогут частично воспользоваться также грузоотправители в результате снижения транспортных тарифов.

Характеристики портов

Стоимость морской перевозки зависит также от эффективности работы портов, в которые заходят суда. В морских портах должны проводиться дноуглубительные работы для того, чтобы они могли принимать

все более крупные суда, и они должны быть оснащены причальными контейнерными кранами, поскольку в настоящее время все меньше стоит судов, оснащенных собственным грузовым оборудованием (см. также диаграмму 2.3). Кроме того, как показывает практика, длительное время ожидания судов в портах и продолжительные процедуры таможенного оформления тоже увеличивают расходы на морскую перевозку грузов.

Е. ОБСЛУЖИВАНИЕ ЛИНЕЙНЫМ СУДОХОДСТВОМ

1. Обслуживание линейным судоходством малых островных развивающихся государств

Участие страны в мировой торговле зависит также от частоты и надежности транспортных перевозок, т.е. от ее судоходного сообщения. Имеющиеся данные свидетельствуют о том, что МОРАГ сталкиваются с серьезными проблемами с точки зрения транспортного сообщения.

Как показывает рассчитываемый ЮНКТАД индекс обслуживания линейным судоходством (ИОЛС) за 2014 год, большинство МОРАГ относятся к странам с наихудшим транспортным сообщением среди стран, охватываемых индексом (UNCTADstat, 2014). При более пристальном анализе компонентов, учитываемых при расчете ИОЛС (см. таблицу 6), можно отметить, что практически все МОРАГ обслуживаются меньшим количеством компаний, осуществляющих контейнерные морские перевозки, меньшим количеством судов и менее крупными судами с меньшим количеством рейсов по сравнению со среднемировыми показателями. Например, что касается размера судов, то некоторые МОРАГ обслуживаются судами с провозной способностью менее 1 000 ДФЭ, что гораздо ниже среднего показателя по остальным странам мира (7 076 ДФЭ) или по сравнению с судами вместимостью 18 270 ДФЭ, используемыми на магистральных маршрутах Восток–Запад. Кроме того, более половины МОРАГ, указанных в таблице 6, обслуживаются менее чем пятью судоходными компаниями. Столь небольшое число поставщиков транспортных услуг указывает на возможность существования олигополистических рынков (Wilmsmeier and Hoffmann, 2008). В свою очередь невозможность реализации экономии, обусловленной эффектом масштаба, в сочетании

Таблица 6 Обслуживание отдельных островных стран контейнеровозами, май 2014 года

Страна	Количество судов	Провозная способность в ДФЭ	Вместимость крупнейшего судна (ДФЭ)	Количество компаний	Количество рейсов
Антигуа и Барбуда	11	6880	1250	3	6
Багамские Острова	44	271936	9178	4	10
Барбадос	15	10504	1250	6	9
Кабо-Верде	4	4027	1325	3	5
Коморские Острова	11	16219	2210	3	16
Доминика	5	1494	430	2	3
Доминиканская Республика	122	397375	6750	21	55
Фиджи	23	42993	2758	8	18
Гренада	10	6182	1284	5	6
Гаити	16	13582	1296	7	11
Исландия	9	8099	1457	2	6
Ямайка	109	355837	6750	15	41
Кирибати	4	3760	970	1	7
Мальдивские Острова	5	12871	2764	3	2
Маршалловы Острова	7	4997	970	1	9
Маврикий	40	124005	6712	7	12
Микронезия, Федеративные Штаты	3	1237	418	1	1
Палау	3	1237	418	1	1
Папуа-Новая Гвинея	29	34646	2546	8	21
Сент-Китс и Невис	5	2864	660	3	3
Сент-Люсия	14	10188	1284	5	7
Сент-Винсент и Гренадины	9	4988	1122	4	6
Самоа	7	7229	1304	4	11
Сан-Томе и Принсипи	5	6757	2169	2	2
Сейшельские Острова	10	21723	2764	3	8
Соломоновы Острова	22	25165	2082	6	3
Тонга	6	5049	1043	3	12
Тринидад и Тобаго	52	110424	5089	13	25
Вануату	11	12143	2082	4	8
Американское Самоа	7	7229	1304	4	11
Аруба	7	8676	2008	4	7
Бермудские Острова	3	1002	362	3	2
Каймановы Острова	3	798	340	1	1
Кюрасао	9	13229	2546	6	11
Фарерские Острова	3	3425	1457	2	2
Французская Полинезия	19	45779	3820	8	17
Гуам	15	24804	2781	4	8
Новая Каледония	26	48917	2758	7	24
В среднем по остальным странам мира	166	749001	7076	20	90

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

с низким уровнем конкуренции, вероятно, означает увеличение транспортных расходов (см. раздел В).

В дополнение к информации, представленной в таблице 6 за 2014 год, диаграммы 6.4, 6.5 и 6.6 иллюстрируют динамику ИОЛС за последние десять лет в случае отдельных МОРАГ и других островных стран и территорий Карибского бассейна и Индийского и Тихого океанов. В 2004–2014 годах ИОЛС по всем странам мира в среднем повысился на 50% с 16,8 до 25 пунктов, тогда как в случае МОРАГ он в целом оставался на прежнем уровне. Исключением являются страны, которым удалось превратить свои порты в международные или региональные перевалочные центры, такие как Багамские Острова, Ямайка и Маврикий. Для этих трех стран характерен не только более высокий уровень ИОЛС по сравнению с их соседями, но и более динамичный рост индекса, соответствующий примерно глобальному тренду.

2. Факторы, определяющие степень обслуживания линейным судоходством

Положение страны в рамках глобальной сети линейных морских перевозок во многом зависит от следу-

ющих четырех факторов: географическое положение страны, ее грузовая база, характеристики ее портов и нормативно-правовые рамки, регулирующие рынок линейных перевозок. Эти четыре фактора вкратце анализируются ниже.

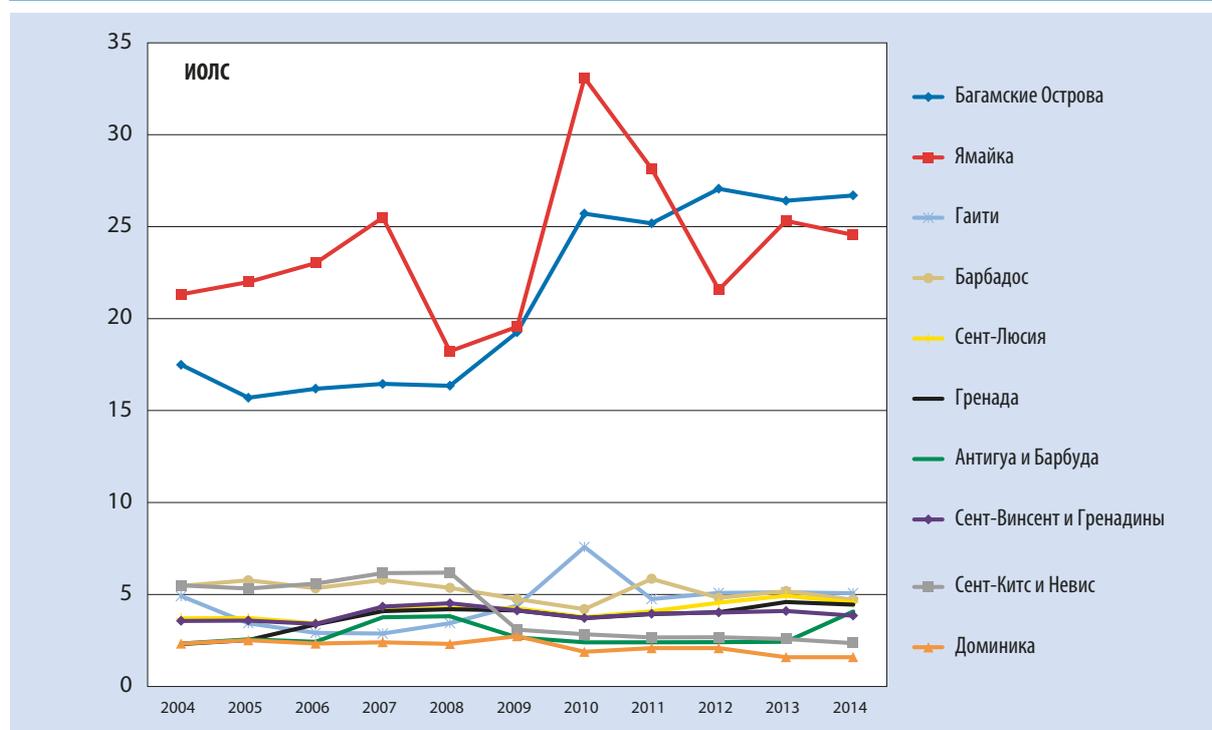
Географическое положение

Если порт находится вблизи основных судоходных маршрутов или недалеко от страны, выступающей важным участником международной торговли, то ему легче привлечь судоходные компании линейных перевозок и стать для них портом захода. Например, карибские острова находятся ближе к основным маршрутам Восток–Запад и Север–Юг, чем большинство МОРАГ, расположенных в Индийском и Тихом океанах.

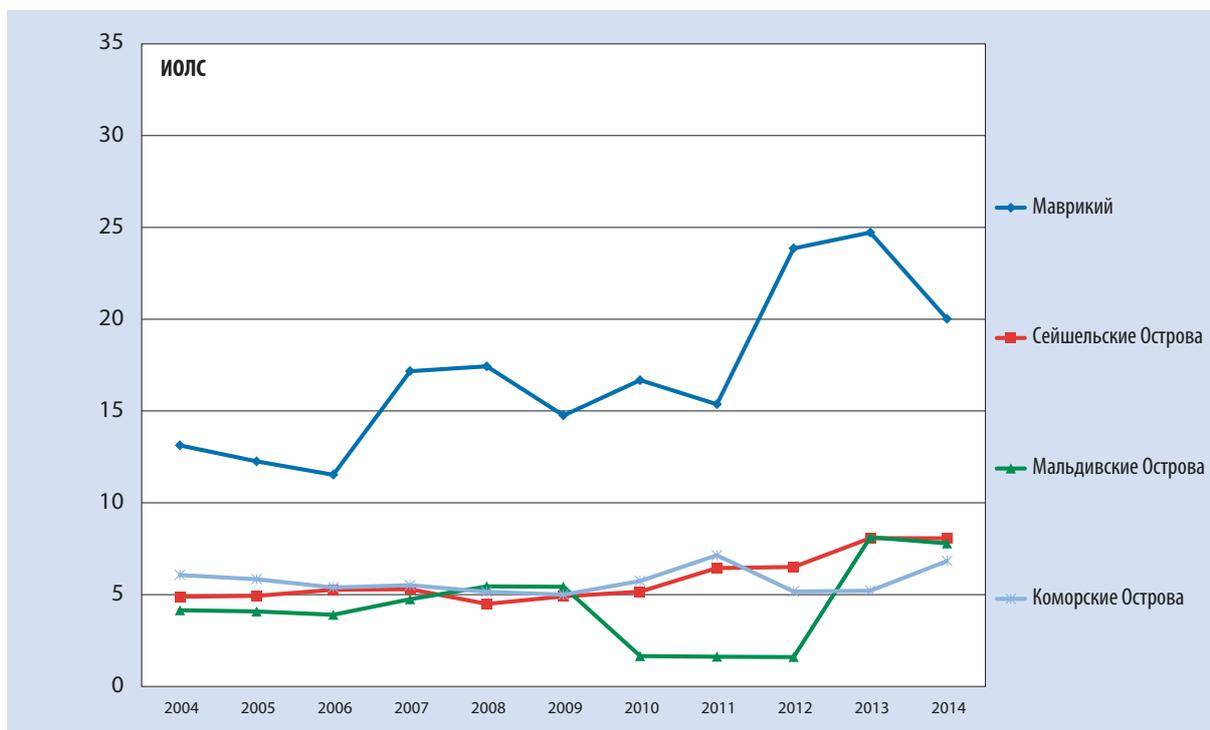
Характеристики портов

Судоходные компании предпочитают включать в свою сеть международных линейных перевозок порты с современной инфраструктурой и эффективными операциями. Этот аспект также тесно связан с факторами, влияющими на транспортные издержки, о чем говорилось выше. Если, по мнению перевозчика, порт

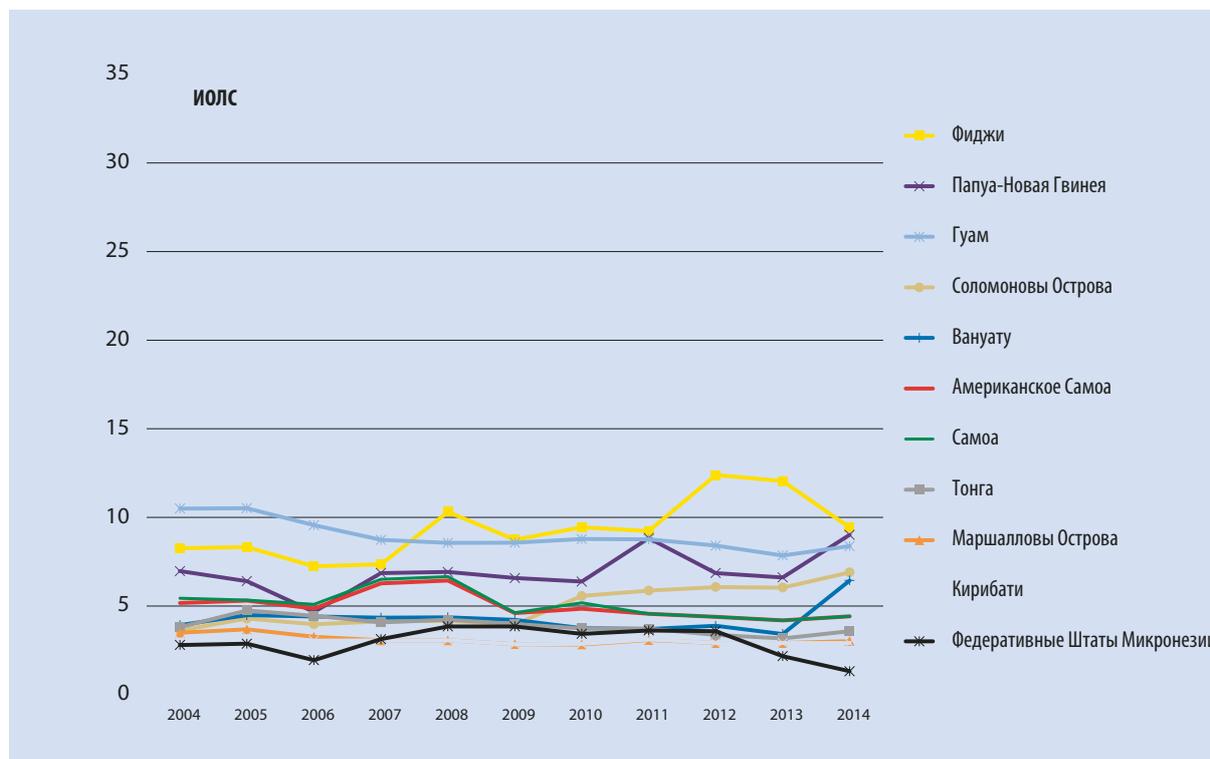
Диаграмма 6.4 Индекс обслуживания линейным судоходством, отдельные карибские МОРАГ, 2004–2014 годы



Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе данных агентства "Ллойдслист интеллидженс". ИОЛС для всех стран см. на веб-сайте <http://stats.unctad.org/lsci> (по состоянию на 6 октября 2014 года).

Диаграмма 6.5 Индекс обслуживания линейным судоходством, отдельные МОРАГ Индийского океана, 2004–2014 годы


Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе данных агентства "Ллойдс лист интеллидженс". ИОЛС для всех стран см. на веб-сайте <http://stats.unctad.org/lsci> (по состоянию на 6 октября 2014 года).

Диаграмма 6.6 Индекс обслуживания линейным судоходством, отдельные МОРАГ и другие островные страны и территории Тихого океана, 2004–2014 годы


Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе данных агентства "Ллойдс лист интеллидженс". ИОЛС для всех стран см. на веб-сайте <http://stats.unctad.org/lsci> (по состоянию на 6 октября 2014 года).

является дорогостоящим, то он не будет включать его в число портов захода на своих маршрутах или повысит свои тарифные ставки для грузоотправителей.

Рынки морских перевозок

В случае МОРАГ с несколькими островами и портами или МОРАГ, чьи острова могут находиться вблизи морских портов соседних стран, может оказаться более целесообразным предоставить иностранным перевозчикам возможность обслуживать эти порты и отменить для них действующие на рынке ограничения. Новая Зеландия является примером страны, которой удалось улучшить свое международное транспортное сообщение и снизить расходы на морские перевозки грузов. В результате либерализации каботажных перевозок между северным и южным островами международным компаниям линейных перевозок была предоставлена возможность совмещать международные перевозки с каботажными. Им стало выгоднее использовать большее число судов с более частыми заходами в порты, чем прежде, когда перевозки между островами имели право осуществлять только национальные компании.

Г. УМЕНЬШЕНИЕ ОПАСНОСТИ СТИХИЙНЫХ БЕДСТВИЙ И АДАПТАЦИЯ К ИЗМЕНЕНИЮ КЛИМАТА

В силу своего географического положения и топологических особенностей МОРАГ весьма уязвимы к воздействию стихийных бедствий и последствий изменения климата. К ним относятся сильные ветры, проливные дожди, штормовые приливы и сильные волны в результате ураганов, циклонов или тайфунов, а также разрыв земной поверхности, провалы грунта и ущерб вследствие землетрясений, извержения вулканов и цунами. Малые островные развивающиеся государства уязвимы также к последствиям бедствий антропогенного характера, таких как разливы нефти в море.

В среднесрочной перспективе МОРАГ столкнутся с последствиями изменений в температурном режиме и режиме осадков, связанных с фазой Южной осцилляции "Эль-ниньо", что затронет не только Тихий океан, но и скажется на активности ураганов в Атлантическом океане. В более долгосрочной перспективе МОРАГ также столкнутся с последствиями повышения температуры, увеличения количества

выпадаемых осадков и повышения уровня моря вследствие изменения климата. Эти явления будут сопряжены с последствиями для здоровья и жизни людей и животных, а также материальным ущербом и угрозой средств к существованию. Поэтому необходимо принимать меры, для того чтобы такие риски не обернулись катастрофой. Хотя уменьшение опасности бедствий предполагает усилия по целому ряду направлений (предотвращение бедствий, смягчение последствий и обеспечение готовности), в настоящем разделе основное внимание уделяется смягчению последствий, связанных с бедствиями и изменением климата, для транспортной инфраструктуры.

1. Потенциальное влияние бедствий и изменения климата на транспортную инфраструктуру

Различные последствия, связанные с ветровыми, водными, температурными и сейсмическими явлениями, о которых говорится ниже, могут сказываться на транспортной инфраструктуре и ее функционировании.

Водные и ветровые явления могут быть вызваны увеличением количества осадков или воздействием моря, включая высокие и штормовые приливы в результате тропических циклонов и повышения уровня моря. Увеличение количества осадков может приводить к наводнениям, оползням и оседанию грунта, нарушая структурную целостность автомобильных дорог, мостов и взлетно-посадочных полос. Воздействие моря может проявляться в затоплении прибрежных районов, разрушении береговой линии и воздействии соленой воды на инфраструктуру. В свою очередь это также приводит к затоплению автомобильных дорог, портов и аэропортов, разрушению инфраструктуры и нарушению транспортного сообщения.

Сейсмические явления, помимо цунами, могут нанести ущерб транспортной инфраструктуре, включая трещины на автомобильных дорогах и на территории морских портов и аэропортов; ущерб подвесной инфраструктуре, включая мосты, эстакады, настилы причалов и их опоры; а также ущерб зданиям, системам коммуникаций, системам управления движением, энергетическим установкам и сооружениям для хранения жидкого топлива, главным образом в морских портах и аэропортах.

Повышение температуры и засухи связаны со среднесрочными (например, с фазой южной осцилляции

"Эль-ниньо") и долгосрочными изменениями климата. Непосредственное воздействие повышения температуры на транспортную инфраструктуру может проявляться, в частности, в размягчении и расширении дорожного покрытия; образовании колеи и выбоин; растекании жидкого асфальта; преждевременном старении и проседании дорожного покрытия и бетонных конструкций под воздействием высоких температур; и деформации расширительных соединений, мостов и дорожных покрытий в результате теплового расширения. Повышение температуры и засухи могут вызывать изменения в уровне влажности почвы, нарушая структурную целостность автомобильных дорог. Они также способствуют увеличению количества лесных пожаров, разрушающих обустройство автомобильных дорог и снижающих видимость, что вызывает сбои в транспортном сообщении и сказывается на путях подъезда и эвакуационных путях. Увеличение интенсивности засух может нарушать также устойчивость склонов, вызывая камнепады, оползни и оседание грунта.

2. Меры по смягчению последствий бедствий и изменения климата для транспортной инфраструктуры

Как и многие другие развивающиеся страны, МОРАГ во многих случаях не имеют надлежащей или вообще никакой политики для уменьшения рисков воздействия стихийных бедствий на их транспортные системы. Кроме того, МОРАГ сталкиваются со следующими проблемами, препятствующими принятию соответствующих адаптационных мер:

- отсутствие финансовых ресурсов для осуществления мер по адаптации к изменению климата;
- отсутствие необходимых институциональных механизмов и конкретного потенциала для решения вопросов, связанных с изменением климата;
- недостаточная информированность широкой общественности в отношении изменения климата и его потенциальных последствий для экосистем и экономики;
- недостаточная подготовка кадров и передача технологий в области мер по адаптации и смягчению последствий.

3. Меры на уровне стран и регионов

До недавнего времени страны занимались вопросами уменьшения опасности бедствий и адаптации

к изменению климата в рамках двух различных мандатов Организации Объединенных Наций и двух ее различных органов.

При такой организации работы деятельность по уменьшению опасности бедствий осуществлялась, например в Тихоокеанском регионе, в контексте Рамочной программы действий тихоокеанских государств по уменьшению опасности и смягчению последствий бедствий на 2005–2015 годы и национальных планов адаптации, а деятельность по адаптации к изменению климата осуществлялась в контексте Региональной рамочной программы тихоокеанских государств в области изменения климата, национальных коммуникационных стратегий и национальных планов действий по адаптации.

В ходе обзора, проведенного Управлением Организации Объединенных Наций по вопросам уменьшения опасности бедствий и Программы развития Организации Объединенных Наций, была признана необходимость объединения усилий по уменьшению опасности бедствий и адаптации к изменению климата, с тем чтобы:

- облегчить задачу планирования помощи в области развития;
- свести к минимуму дублирование усилий и затраты;
- снизить вероятность несогласованности при разработке политики;
- повысить эффективность использования дефицитных ресурсов;
- учесть растущее признание, в особенности на местном уровне, того, что на практике между двумя направлениями действий нет большой разницы.

Так, в инициативном порядке были приняты некоторые меры, включая разработанный Тонгой в 2010 году Совместный национальный план действий по адаптации к изменению климата и уменьшению опасности бедствий на 2010–2015 годы. Аналогичные планы были разработаны Островами Кука, Маршалловыми Островами и Тувалу.

МОРАГ других регионов также работают над подготовкой совместных планов. Например, среди стран Индийского океана Мальдивские Острова разработали проект стратегического национального плана действий по уменьшению опасности бедствий и адаптации к изменению климата на 2010–2020 годы.

В этом контексте десять МОРАГ представили национальные программы мер по адаптации. Хотя боль-

шинство из предлагаемых проектов касается таких вопросов, как водные ресурсы, рыболовство, сельское хозяйство, здравоохранение, восстановление кораллового рифа и системы раннего предупреждения, некоторые из них направлены на защиту транспортной инфраструктуры. В проекте Кабо-Верде "Комплексная защита прибрежных зон и управление ими" отмечается, что 80% населения проживают в прибрежной зоне и что наиболее уязвимыми являются такие "плоские" острова, как Сал, Боавишта и Маю. Проект направлен, в частности, на обеспечение защиты инфраструктуры сектора туризма (в частности, аэропортов). Проект Кирибати "Модернизация береговых защитных сооружений и дамб" призван, в частности, "не допустить разрушения общественной инфраструктуры, такой как автомобильные дороги, аэродромы и общественные сооружения в результате чрезмерной береговой эрозии путем модернизации существующих волноотбойных стенок".

В проекте Мальдивских Островов "Береговая защита международного аэропорта Мале в целях снижения опасности затоплений со стороны моря и опасностей, связанных с ожидаемым повышением уровня моря", отмечается, что "из-за низкого возвышения над уровнем моря и близости береговой линии инфраструктура всех пяти основных аэропортов крайне уязвима к воздействию вызываемых суровыми погодными условиями наводнений и последствий изменения климата в будущем". Проект предусматривает осуществление деятельности по следующим направлениям: а) проведение тщательных технических и инженерных исследований, касающихся береговой защиты международного аэропорта Мале, включая анализ затрат и результатов предлагаемых возможных решений, б) осуществление тщательной инженерно-конструкторской проработки мер по береговой защите аэропорта и с) пробная реализация мер по обеспечению береговой защиты международного аэропорта Мале на определенном участке береговой линии.

В проекте Самоа "Реализация планов по управлению береговой инфраструктурой в крайне уязвимых районах" предусматриваются работы, в частности, по модернизации автомобильных дорог, водоотводных труб и дренажных каналов.

Соломоновы Острова предложили два проекта, включающие меры по защите транспортной инфраструктуры, а именно "Береговая защита" и "Развитие инфраструктуры". Одной из целей первого проекта является "строительство и проверка на устойчивость к воздействию климатических явлений специально спроек-

тированных автомобильных дорог, мостов и другой важнейшей инфраструктуры в прибрежных районах", тогда как второй проект направлен на а) повышение безопасности и эффективности работы аэропортов и их служб, б) строительство специальных защитных сооружений в акваториях портов и прибрежных районах и с) проверку устойчивости важнейшей инфраструктуры к воздействию климатических явлений. Проект по развитию инфраструктуры предусматривает, в частности, такие направления деятельности, как разработка конструктивных критериев с точки зрения устойчивости к воздействию погодных явлений для планов развития аэропорта на 60 лет; строительство защитных волноотбойных стенок, насыпей, дренажных труб, дамб, волнорезов и гидротехнических затворов; создание дренажных систем для защиты аэропортов; и восстановление береговых насаждений.

Был предпринят также ряд инициатив на региональном уровне, в которых признается важность принятия мер по адаптации к изменению климата и снижению опасности бедствий в транспортном секторе. К основным инициативам относятся Программа по адаптации к изменению климата в Тихоокеанском регионе, Центр Карибского сообщества по вопросам изменения климата, который принял ряд проектов по адаптации, и Проект Комиссии по Индийскому океану, касающийся адаптации к изменению климата и рассчитанный на 2008–2012 годы. Последний из упомянутых проектов включал проведение ряда исследований в целях улучшения понимания проблем и повышения информированности, на основе которых был разработан "Рамочный документ для региональной стратегии по адаптации к изменению климата в странах – членах Комиссии по Индийскому океану на 2012–2020 годы".

Г. НАПРАВЛЕНИЯ ДАЛЬНЕЙШИХ УСИЛИЙ

Некоторые вопросы, рассмотренные в настоящей главе, требуют безотлагательного внимания со стороны международного сообщества и МОРАГ. В целях изучения возможных новых подходов и с учетом своего мандата по формированию консенсуса ЮНКТАД организовала специальное совещание экспертов, проведенное в Женеве 11 июля 2014 года, в преддверии третьей Международной конференции по малым островным развивающимся государствам (Конференция в Самоа). Это совещание позволило заострить внимание международного сообщества на специфических проблемах МОРАГ в области

транспорта (UNCTAD, 2014). Экспертам, принявшим участие в совещании, было предложено поделиться своими соображениями относительно направлений дальнейших действий и выработать некоторые конкретные практические рекомендации. Предложенные меры и действия, представляющие особый интерес, можно объединить в рамках следующих трех групп вопросов.

1. Проблемы малых островных развивающихся государств в области транспорта и торговой логистики

Малый размер и удаленность отрицательно сказываются на транспортном сообщении и торговой логистике МОРАГ. Задача МОРАГ заключается в том, чтобы избежать высоких транспортных расходов, сдерживающих торговые потоки и ограничивающих транспортное сообщение в целом. Важным вопросом для МОРАГ, состоящих из разбросанных по большой площади островов, являются внутренние перевозки между островами.

Необходимо содействовать проведению перспективных исследований и поиску новых идей, которые могли бы использовать МОРАГ для формирования рамочной основы логистического обеспечения портов и их развития. Малым островным развивающимся государствам следует использовать выгоды, связанные с малым масштабом операций, опираясь на местные ресурсы и учитывая местные потребности. Примерами таких подходов являются развитие нишевых рынков, налаживание партнерства с торговыми кругами и сосредоточение усилий на тех областях, в которых МОРАГ добились хороших результатов в осуществлении соответствующих процессов и в которых имеются местные ресурсы.

2. Последствия изменения климата и адаптация транспортной инфраструктуры

Повышение температуры воздуха и океана, повышение уровня моря, штормовые приливы и сильные ветры относятся к числу основных климатических факторов риска для МОРАГ. Важно улучшить понимание задач, связанных с изменением климата, с точки зрения как смягчения последствий, так и адаптации. Необходимость адаптации к неизбежным последствиям изменения климата для транспорта, в частности для инфраструктуры морских портов и аэропортов, имеет важное значение для всех стран.

Малые островные развивающиеся государства сталкиваются с наибольшей степенью риска бедствий по сравнению с остальными странами мира. С учетом большой зависимости МОРАГ от морских портов и аэропортов им необходимо принимать меры по адаптации в целях повышения устойчивости их работы. Стратегии МОРАГ в области адаптации могут охватывать, в частности, инженерно-технические работы, технологические разработки, планирование и развитие, системы управления и механизмы страхования. Управление рисками должно стать одним из основных аспектов правительственной политики, а увеличение ассигнований на меры по снижению опасности бедствий и адаптацию к изменению климата, по всей видимости, должно принести МОРАГ более значительные результаты, чем остальным группам стран. Стратегии управления рисками должны основываться на достоверных и точных данных и информации.

3. Финансирование устойчивых и надежных транспортных систем

Для МОРАГ, не относящихся к категории наименее развитых стран, доступ к льготному кредитованию во многих случаях ограничен, а стоимость финансирования прямых инвестиций в инфраструктуру может быть неприемлемо высокой. Требуются новые механизмы, сочетающие в себе различные инструменты для увеличения финансирования за счет мобилизации других источников в целях восполнения существующего дефицита в финансовых средствах. Механизмы смешанного финансирования были созданы как в Карибском, так и в Тихоокеанском регионе Группы государств Африки, Карибского бассейна и Тихоокеанского региона. Эти механизмы способствуют приданию проектам долгосрочного характера благодаря присущей им финансовой дисциплине и непосредственному участию стран в реализации проектов, которые они представляют для финансирования.

Механизмы смешанного финансирования обеспечивают также выделение ресурсов на цели осуществления мер по смягчению последствий изменения климата и адаптации к ним. Финансовые ресурсы, направляемые на развитие инфраструктуры, включают, в частности, фонды финансирования мер в связи с изменением климата, а также, что имеет крайне важное значение, национальные ресурсы и некоторые инновационные инструменты финансирования. Необходимо создать возможности для мобилизации финансовых ресурсов на осуществление мер, связан-

ных с изменением климата (например, разработать методы нахождения эффективных источников финансирования для МОРАГ), и укрепить механизмы национального планирования, а также государственную политику и финансовые системы для принятия мер в связи с изменением климата (например, инструменты для оценки финансирования мер в связи с изменением климата). Малым островным развивающимся

государствам следует задействовать неиспользованные ресурсы и разработать практические подходы к инновационным механизмам финансирования.

Эти и другие меры, предложенные на Конференции в Самоа, должны способствовать более эффективному решению многочисленных проблем, с которыми сталкиваются МОРАГ в обеспечении перевозок своих внешнеторговых грузов морским транспортом.

СПРАВОЧНАЯ ЛИТЕРАТУРА

- Micco A, Pizzolitto GV, Sánchez RJ, Hoffmann J, Sgut M and Wilmsmeier G(2003). Port efficiency and international trade: Port efficiency as a determinant of maritime transport costs. *Maritime Economics & Logistics*. 5(2):199–218.
- Sourdin P (2012). *Trade Facilitation*. Edward Elgar Publishers. Northampton, MA.
- UNCTAD (2008). The modal split of international goods transport. В бюллетене *Transport Newsletter*. No. 38. Fourth quarter 2007/First quarter 2008. UNCTAD/SDTE/TLB/MISC/2008/1. Имеется на веб-сайте http://unctad.org/en/Docs/sdtetlbmisc20081_en.pdf (по состоянию на 6 октября 2014 года).
- UNCTAD (2012). *Обзор морского транспорта, 2012 год*. Издание Организации Объединенных Наций. В продаже под №. R.12.II.D.17. Нью-Йорк и Женева.
- UNCTAD (2014). Специальное совещание экспертов по проблемам малых островных развивающихся государств в области транспорта и торговой логистики: Конференция в Самоа и задачи на последующий период. См. веб-сайт <http://unctad.org/en/pages/MeetingDetails.aspx?meetingid=586> (по состоянию на 6 октября 2014 года).
- UNCTADstat (2014). Liner Shipping Connectivity Index, annual, 2004–2013. См. веб-сайт <http://stats.unctad.org/LSCI> (по состоянию на 6 октября 2014 года).
- Wilmsmeier G and Hoffmann J (2008). Liner shipping connectivity and port infrastructure as determinants of freight rates in the Caribbean. *Maritime Economics & Logistics*. 10(1–2):130–151.

ПРИМЕЧАНИЯ

- ¹¹⁵ Список стран, отнесенных ЮНКТАД к категории МОРАГ, является следующим: Карибский бассейн: Антигуа и Барбуда, Багамские Острова, Барбадос, Гренада, Доминика, Сент-Винсент и Гренадины, Сент-Китс и Невис, Сент-Люсия, Тринидад и Тобаго и Ямайка; Индийский океан: Коморские Острова, Маврикий, Мальдивские Острова и Сейшельские Острова; Западная Африка: Кабо-Верде и Сан-Томе и Принсипи; Тихий океан: Вануату, Кирибати, Маршалловы Острова, Науру, Палау, Папуа-Новая Гвинея, Самоа, Соломоновы Острова, Тимор-Лешти, Тонга, Тувалу, Федеративные Штаты Микронезии и Фиджи.
- ¹¹⁶ Веерная сеть перевозок предполагает перевалку грузов с более крупных магистральных судов на менее крупные фидерные суда. Взаимосвязанная форма организации перевозок включает перевалку грузов между двумя магистральными судоходными линиями, обслуживающими различные группы портов на одном рендже. Стыковочные перевозки предполагают перевалку грузов между двумя магистральными судоходными линиями, обслуживающими различные участки общего маршрута.
- ¹¹⁷ В скобках указаны дочерние компании, принадлежащие различным глобальным операторам: КМА-КГМ ("Дельмас", АНЛ, "ЮС лайнз", "Фидер ассошиэйт систем", "Кажема", "Макандруз", "Чэн Ле навигейшн ко" и "КоМаНав"), "Маэрск лайн" ("Сафмарин", "МКК-транспорт", "Сигоу лайн" и "Меркосул лайн"), МСК ("ВЕК лайнз").
- ¹¹⁸ Среди островов Индийского океана список ЮНКТАД включает Коморские Острова (Фомбони, Морони и Муцамуду), Мальдивские Острова (Мале), Маврикий (Порт-Луи) и Сейшельские Острова (порт Виктория).

ВОПРОСНИК

Обзор морского транспорта

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.7044
CH-1211 Geneva 10, Switzerland
Факс: +41 22 917 0050
Эл. почта: rmt@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 (просьба уточнить) | <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 ЭТУ ПУБЛИКАЦИЮ

Издания Организации Объединенных Наций для продажи можно приобрести у распространителей по всему миру.

Их можно также получить, направив письмо по адресу:

United Nations Publications Sales and Marketing Office
300 East 42nd Street, 9th Floor, IN-919J
New York, New York 10017
United States of America

Tel: +1 212 963 8302

Fax: +1 212 963 3489

E-mail: publications@un.org

<https://unp.un.org/>

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

Обзор морского транспорта, 2014 год, имеется на веб-сайте:
<http://unctad.org/rmt>

Адрес электронной почты:
rmt@unctad.org

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

