



ОБЗОР МОРСКОГО ТРАНСПОРТА 2016 год





ОБЗОР МОРСКОГО ТРАНСПОРТА 2016 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/2016). Экземпляр издания, содержащего цитируемый или перепечатываемый материал, следует направлять в секретариат ЮНКТАД по адресу Palais des Nations, CH-1211 Geneva 10, Switzerland.

UNCTAD/RMT/2016

ИЗДАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

В продаже под № R.16.II.D.6

ISSN 0252-5453

ВЫРАЖЕНИЕ ПРИЗНАТЕЛЬНОСТИ

Обзор морского транспорта, 2016 год, был подготовлен ЮНКТАД. Координатором работы над *Обзором* был Ян Хоффманн, административную поддержку и форматирование текста обеспечивала Венди Хуан, а общее руководство подготовкой *Обзора* осуществляла Шамика Н. Сариманне. Авторами являются Регина Асариотис, Хассиба Бенамара, Ян Хоффман, Анила Премти, Винсент Валентайн и Фрида Юсеф.

Редактирование публикации осуществили Дениз Барки и Люси Делез-Блэк. Дизайн обложки – Софи Комбетт. Компьютерную верстку текста обеспечивала Натали Лорио.

Составители выражают искреннюю признательность за ценные замечания и предложения, представленные следующими рецензентами: Саманта Барнуэлл, Алекс Чарвалиас, Тревор Кроу, Йёрг Эрдтманн, Махин Фагфури, Далибор Гогич, Хван Ги Сун, Рубен Инджикян, Ульрих Мальхов, Хафиз Мирза, Хосе Мария Рудиато, Ма Шо, Сон Дон Ук, Андре Сточниол, Антонелла Теодоро, Милуше Тичавска, Ван Вэй и "Кларксонс рисерч". Кроме того, составители выражают благодарность Владиславу Шувалову за рецензирование всего текста публикации.

СОДЕРЖАНИЕ

Примечание	ii
Выражение признательности.....	iii
Перечень таблиц, диаграмм и вставок	v
Сокращения	vii
Пояснения.....	viii
Группы судов, используемые в <i>Обзоре морского транспорта</i>	ix
Резюме.....	x
1. РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК	1
A. Мировое экономическое положение и перспективы	2
B. Мировые морские перевозки	5
C. Другие изменения, затрагивающие морские перевозки, и потенциальные возможности для развивающихся стран	22
D. Перспективы	27
2. СТРУКТУРА, ПРИНАДЛЕЖНОСТЬ И РЕГИСТРАЦИЯ МИРОВОГО ФЛОТА	33
A. Структура мирового флота	34
B. Участие развивающихся стран в различных секторах морского транспорта	37
C. Принадлежность и эксплуатация мирового флота	40
D. Распределение контейнерного флота и обслуживание линейным судоходством	46
E. Регистрация судов	49
F. Моряки	49
G. Судостроение, сдача судов на слом и новые заказы	52
H. Перспективы	53
3. ФРАХТОВЫЕ СТАВКИ И ЗАТРАТЫ НА МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ	57
A. Ставки тарифов в контейнерных перевозках.....	58
B. Фрахтовые ставки на балкерный тоннаж.....	62
C. Фрахтовые ставки на танкерный тоннаж	64
D. Перспективы	65
4. ПОРТЫ	69
A. Возможности развивающихся стран для улучшения работы портов	70
B. Статистика в области портового хозяйства	70
C. Контейнерные порты	77
D. Общее состояние портового хозяйства.....	79
E. Заключение.....	83
5. ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ И ИЗМЕНЕНИЯ В ОБЛАСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ	87
A. Важные изменения в правовых нормах, касающихся морского транспорта	89
B. Изменения в области регулирования, касающиеся сокращения выбросов парниковых газов от международного судоходства, и другие природоохранные вопросы	93
C. Другие правовые вопросы и изменения в области регулирования, касающиеся перевозок	102
D. Статус конвенций	109

ПЕРЕЧЕНЬ ТАБЛИЦ, ДИАГРАММ И ВСТАВОК

Таблицы

1.1	Мировой экономический рост по отдельным группам стран, 2013–2016 годы (изменение в процентах).....	3
1.2	Динамика физического объема товарной торговли по отдельным группам стран, 2013–2015 годы (изменение в процентах)	4
1.3	Динамика международных морских перевозок, отдельные годы (млн. погруженных тонн)	7
1.4 а)	Мировые морские перевозки в разбивке по видам грузов и группам стран, 2006–2015 годы (млн. тонн).....	10
1.4 б)	Мировые морские перевозки в разбивке по видам грузов и группам стран, 2006–2015 годы (доля в процентах).....	12
1.5	Нефть и природный газ: основные производители и потребители, 2015 год (доля мирового рынка в процентах)	16
1.6	Некоторые основные сухие массовые грузы и сталь: крупнейшие производители, потребители, экспортеры и импортеры, 2015 год (доля мирового рынка в процентах)	17
1.7	Оценка контейнерных грузопотоков на основных направлениях контейнерных перевозок Восток–Запад, 2014–2015 годы (млн. ДФЭ)	19
1.8	Инициатива "Один пояс – один путь": предполагаемые инвестиционные проекты Китая в области инфраструктуры.....	24
2.1	Структура мирового флота по основным типам судов, 2015–2016 годы (тыс. т дедвейта и доля в процентах)	35
2.2	Возрастная структура мирового торгового флота в разбивке по типам судов, 2016 год.....	36
2.3	Принадлежность мирового флота, 2016 год.....	41
2.4	50 крупнейших компаний линейных перевозок (количество судов и общая вместимость эксплуатируемых судов в ДФЭ)	44
2.5	Распределение контейнеровозов по десяти крупнейшим маршрутам, по состоянию на 1 мая 2016 года	48
2.6	Флаги регистрации с наиболее крупным зарегистрированным флотом, 2016 год.....	50
2.7	Распределение провозной способности различных типов судов по группам стран их регистрации, 2016 год (в процентах).....	51
2.8	Поставки новых судов: основные типы судов и страны постройки, 2015 год (тыс. бр.-рег. т)	52
2.9	Тоннаж судов, проданных, согласно сообщениям, на слом, в разбивке по основным типам судов и странам разборки, 2015 год (тыс. бр.-рег. т)	53
3.1	Рынки и ставки тарифов в секторе контейнерных перевозок, 2009–2015 годы	59
3.2	Индексы Балтийской биржи для танкеров.....	65
3.3	Общий обзор рынка танкерного тоннажа: спотовые ставки на перевозку светлых и темных нефтепродуктов и нефти, 2010–2015 годы (в качестве базы взята отметка 100 пунктов шкалы "Уорлдскейл")	66
4.1	Данные о заходах судов в порты в разбивке по регионам и типам судов, 2015 год.....	75
4.2	Крупнейшие 20 контейнерных терминалов и их грузооборот в 2013–2015 годах (в тыс. ДФЭ и изменение в процентах)	78
4.3	Производительность контейнерных терминалов в отдельных развивающихся странах, 2015 год	80
4.4	Крупнейшие порты мира по общему грузообороту, 2013–2015 годы (в тыс. тонн).....	81
4.5	Среднее время нахождения балкеров в портах отдельных стран, 2015 год	81
4.6	Оценка стоимости времени простоя судов в отдельных странах, 2014–2015 годы.....	82
5.1	Договаривающиеся стороны ряда международных конвенций по морскому транспорту, по состоянию на 30 июня 2016 года.....	109

Диаграммы

1.1	Индекс промышленного производства, рассчитываемый Организацией экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), и индексы мирового валового внутреннего продукта, международных морских перевозок и мировой товарной торговли, 1975–2015 годы.....	2
1.2	Международные морские перевозки, отдельные годы (млн. погруженных тонн).....	9
1.3	Грузооборот морского транспорта в разбивке по видам грузов, 2000–2016 годы (млрд. тонно-миль).....	9
1.4 a)	Мировые морские перевозки в разбивке по группам стран, 2015 год (доля в процентах от мирового объема грузов).....	14
1.4 b)	Участие развивающихся стран в мировых морских перевозках, отдельные годы (доля в процентах от мирового объема грузов).....	15
1.4 c)	Мировые морские перевозки в разбивке по регионам, 2015 год (доля в процентах от мирового объема грузов).....	15
1.5	Распределение мировых контейнерных перевозок по отдельным направлениям, 2015 год (доля в процентах от мировых перевозок в ДФЭ).....	20
1.6	Мировые контейнерные перевозки, 1996–2016 годы (млн. ДФЭ и годовое изменение в процентах).....	20
1.7	Оценка контейнерных грузопотоков на основных направлениях контейнерных перевозок Восток–Запад, 1995–2015 годы (млн. ДФЭ).....	21
2.1	Среднегодовые темпы роста мирового флота, 2000–2015 годы (дедвейт, в процентах).....	34
2.2	Структура мирового флота по основным типам судов, 1980–2016 годы (доля в процентах от совокупного дедвейта).....	35
2.3	Пример подготовленных ЮНКТАД обзоров, отражающих участие стран в морском транспорте: Чили.....	38
2.4	Принадлежность мирового флота по группам стран, 2016 год (в процентах).....	42
2.5	Структура национального флота по основным типам судов и группам стран, 2016 год (доля в процентах по дедвейту).....	42
2.6	Средние показатели в расчете на страну, 2004–2016 годы: число компаний линейного судоходства, размер контейнеровозов и размер самого крупного используемого судна.....	46
2.7	Мировой объем заказов на новые суда, 2000–2016 годы (тыс. т дедвейта).....	53
3.1	Динамика спроса и предложения на рынке морских контейнерных перевозок, 2001–2016 годы (годовые темпы прироста).....	58
3.2	Индекс "Нью контекст", 2011–2016 годы (2007 год = 1 000 пунктов).....	62
3.3	Индекс Балтийской биржи для балкерного тоннажа, 2014–2016 годы (1985 год = 1 000 пунктов).....	63
3.4	Динамика суточных доходов в секторе балкеров, 2013–2016 годы (долл. в день).....	64
4.1	Пример сигналов с данными, зарегистрированными автоматической идентификационной системой, по типам судов, 2015 год.....	73
4.2	Количество заходов судов в порты Африки, 2015 год.....	77
4.3	Заходы судов в порты Африки, 2015 год.....	77
4.4	Заходы судов в порты Западной Африки, 2015 год.....	78

Вставки

1.1	Замедление роста мировой торговли и связь торговли с валовым внутренним продуктом.....	6
4.1	Что такое автоматические идентификационные системы?.....	74
4.2	Как функционируют автоматические идентификационные системы на практике?.....	75
4.3	Достоверность данных автоматических идентификационных систем.....	76
5.1	Действующий статус стандартов серии 28000 Международной организации по стандартизации.....	105

СОКРАЩЕНИЯ

АИС	автоматическая идентификационная система
ВВП	валовой внутренний продукт
ДФЭ	двадцатифутовый эквивалент
ИМО	Международная морская организация
ИОЛС	индекс обслуживания линейным судоходством
ИСО	Международная организация по стандартизации
КЗМС	Комитет по защите морской среды
Конвенция МАРПОЛ	Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов
Конвенция ОВВ	Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ
Конвенция СОЛАС	Международная конвенция по охране человеческой жизни на море
Конвенция УБВ	Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими
ЛОКОД ООН	Классификатор Организации Объединенных Наций для торговых и транспортных пунктов
МОТ	Международная организация труда
ПМБ	проверенная масса брутто
УЭО	уполномоченный экономический оператор
CO ₂	диоксид углерода
NO _x	окислы азота
SO _x	окислы серы

ПОЯСНЕНИЯ

В *Обзоре морского транспорта, 2016 год*, представлены данные и события за период с января 2015 года по июнь 2016 года. Были приложены все возможные усилия, для того чтобы отразить более поздние события.

Термин "страны" означает страны, территории или районы.

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.

В таблицах и диаграммах:

- Сумма абсолютных и процентных показателей может не совпадать с итоговой величиной вследствие округления
- Используются следующие обозначения:
 - ... – нет данных
 - тире (–) означает, что соответствующая величина равна нулю.

С 2014 года *Обзор морского транспорта* не включает статистические приложения в печатном виде. Вместо этого ЮНКТАД расширила охват статистических данных, доступных в онлайн-режиме через Интернет по следующим адресам:

общий обзор: <http://stats.unctad.org/maritime>

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

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

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

обзоры по странам, отражающие их участие в различных секторах морского транспорта:
<http://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/en-GB/index.html>

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

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

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

индекс обслуживания линейным судоходством в двустороннем сообщении: <http://stats.unctad.org/lbsci>

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

Группы судов, используемые в *Обзоре морского транспорта*

Группы	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 снабжения 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 65 000–99 999 т
Балкер класса "хэндимакс"	дедвейтом 40 000–64 999 т
Балкер класса "хэндисайз"	дедвейтом 10 000–39 999 т

Контейнеровозы

Контейнеровоз класса "неопанамакс"	Суда шириной до 49 м и общей длиной до 366 м, которые теперь могут проходить через расширенные шлюзы Панамского канала
Контейнеровоз класса "панамакс"	Контейнеровозы вместимостью более 3 000 ДФЭ, шириной менее 33,2 м, что соответствует максимальному размеру судов, которые могут проходить через старые шлюзы Панамского канала

Источник: "Кларксонс 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

Согласно информации, представленной в настоящем выпуске *Обзора морского транспорта*, долгосрочные перспективы роста морских перевозок и развития различных секторов морского транспорта представляются положительными. Для развивающихся стран существуют большие возможности с точки зрения получения доходов, расширения занятости и содействия развитию внешней торговли.

Морские перевозки

В 2015 году мировой валовой внутренний продукт увеличился так же, как и в 2014 году, на 2,5%. В условиях снижения цен на нефть и сырьевые товары, вялого глобального спроса и замедления темпов роста в Китае в экономике различных стран наблюдались разнородные тенденции. Наряду с этим темпы роста мировой товарной торговли (по физическому объему) замедлились до всего лишь 1,4% по сравнению с 2,3% в 2014 году.

Кроме того, в 2015 году (впервые по данным ЮНКТАД) объем мировых морских перевозок превысил 10 млрд. тонн. Вместе с тем темпы роста перевозок составили 2,1%, что заметно ниже по сравнению с долгосрочными средними показателями. В перевозках наливных грузов были отмечены самые высокие темпы роста с 2008 года, тогда как рост перевозок сухих грузов, включая массовые и контейнерные грузы, оказался ниже ожиданий.

По оценкам ЮНКТАД, в 2016 году темпы роста мирового валового внутреннего продукта замедлятся еще больше до 2,3%, тогда как динамика товарной торговли, согласно оценкам Всемирной торговой организации, останется стабильной при тех же темпах роста, что и в 2015 году. Как ожидается, в 2016 году темпы роста мировых морских перевозок немного ускорятся, хотя они по-прежнему будут сравнительно низкими по историческим меркам.

Хотя замедление экономического роста в Китае не предвещает ничего хорошего для морских перевозок, другие страны могут стать дополнительным локомотивом экономического роста. Расширяющаяся торговля Юг–Юг, запланированные инициативы, такие как "Один пояс – один путь", и Партнерство в целях создания качественной инфраструктуры, а также расширение Панамского и Суэцкого каналов могут оказать воздействие на дальнейшее развитие морских перевозок, формирование мировых судоходных

сетей и создание экономических возможностей. Кроме того, параллельно с этим наблюдаются такие тенденции, как четвертая промышленная революция, появление больших данных и электронная торговля, которые создают одновременно как проблемы, так и возможности для стран и морских перевозок.

Морской транспорт

К 1 января 2016 года мировой флот увеличился за 12 месяцев на 3,5% (в тоннах дедвейта), что является самым низким приростом с 2003 года, но что все же выше темпов роста спроса (2,1%), из-за чего по-прежнему наблюдается избыточное предложение провозной способности на мировом рынке.

Рассчитываемый ЮНКТАД индекс обслуживания линейным судоходством позволяет получить представление о положении стран в рамках сети мировых контейнерных перевозок. В мае 2016 года наилучшее транспортное сообщение по данному показателю имели Марокко, Египет и Южная Африка в Африке, Китай и Республика Корея в Восточной Азии, Панама и Колумбия в Латинской Америке и Карибском бассейне, Шри-Ланка и Индия в Южной Азии и Сингапур и Малайзия в Юго-Восточной Азии.

Различные страны принимают участие в разных секторах морского транспорта, используя возможности для получения доходов и расширения занятости. По состоянию на январь 2016 года крупнейшим флотом (по дедвейту) располагали судовладельцы Греции, Японии, Китая, Германии и Сингапура, тогда как с точки зрения флага регистрации судов крупнейший флот был у Панамы, Либерии, Маршалловых Островов, Гонконга (Китай) и Сингапура. В судостроительной промышленности ведущую роль играют Китай, Япония и Республика Корея, на которые приходилось 91,4% совокупного тоннажа судов, построенных в 2015 году. Большинство предприятий по разборке судов на слом находится в Азии, в частности в 2015 году на четыре страны, а именно Бангладеш, Индию, Пакистан и Китай, приходилось 95% рынка разборки судов на слом. Основными поставщиками рабочей силы в мировом судоходстве являются Китай, Индонезия и Филиппины. По мере того как страны специализируются на различных секторах морского транспорта, усиливается процесс концентрации в отрасли. В связи с уменьшением количества стран, в которых представлены отдельные секторы морского транспорта, в большинстве стран снижается число предприятий морского транспорта при увеличении,

однако, их доли на рынке в соответствующих секторах.

Директивным органам следует выявлять те секторы морского транспорта, в которых их страны могут обладать сравнительными преимуществами, и вкладывать инвестиции в их развитие. Главная задача теперь заключается не в том, чтобы поддерживать всю отрасль морского транспорта, а в том, чтобы выявлять отдельные жизнеспособные секторы и содействовать их развитию. Директивным органам следует всесторонне оценить условия конкуренции в каждом из секторов, которые они намереваются развивать, и проанализировать их значение для национальной экономики, включая возможные синергические связи и побочные последствия для других секторов как в рамках морской отрасли, так и за ее пределами. Директивным органам следует также учитывать, что порты и морские перевозки имеют ключевое значение для развития внешней торговли страны. Помимо возможностей для получения доходов и расширения занятости в секторе морского транспорта, как правило, еще более важное значение имеет обеспечение для национальных внешнеторговых предприятий доступа к быстрому, надежному и экономичному обслуживанию в портах и морских перевозках, независимо от того, кто выступает поставщиком таких услуг.

Фрахтовые ставки и стоимость морских перевозок

В 2015 году в большинстве секторов морских перевозок, за исключением перевозок наливных грузов, были отмечены низкие по историческим меркам фрахтовые ставки и низкий уровень доходов, что объяснялось слабым спросом и избыточным предложением нового тоннажа. Конъюнктура на рынке танкерного тоннажа оставалась хорошей, что главным образом было связано с продолжающимся беспрецедентным падением цен на нефть.

В контейнерных перевозках ставки тарифов неуклонно снижались, достигнув небывало низких уровней в условиях дальнейшего ослабления спроса на рынке и появления на нем все более крупных контейнеровозов в течение всего года. Пытаясь решить проблему низких ставок тарифов и уменьшить потери, перевозчики, как и в предыдущие годы, изучали возможности принятия мер по повышению эффективности и оптимизации своей деятельности. Такого рода меры в основном заключались в переводе все более крупных судов с магистральных направлений на второстепенные, постановке судов на прикол, эксплуатации судов на пониженной скорости и расширении практики консолидации и интеграции операций, а также реструктуризации новых альянсов.

То же самое относится и к рынку сухих массовых грузов, на конъюнктуре которого сказалось существенное замедление роста морских перевозок этих грузов и приток излишнего тоннажа. Во всех сегментах рынков ставки колебались вокруг или даже ниже эксплуатационных издержек. Как и в контейнерных перевозках, были приняты меры для уменьшения потерь и укрепления альянсов, о чем свидетельствует появление в феврале 2015 года крупнейшего альянса перевозчиков сухих массовых грузов "Кейпсайз чартеринг".

В то же время конъюнктура на рынке танкерного тоннажа была благоприятной. На протяжении всего 2015 года фрахтовые ставки на рынке танкеров для сырой нефти и нефтепродуктов оставались высокими, что в основном объяснялось резким ростом морских перевозок нефти, а также медленным увеличением совокупной провозной способности нефтеналивного флота.

Порты

В нынешнем выпуске *Обзора* представлена информация о работе ЮНКТАД по оказанию содействия развивающимся странам в совершенствовании работы портов в целях снижения транспортных расходов и улучшения их интеграции в мировую торговлю. В нем анализируются новые массивы статистических данных, касающихся портов, и информация, которая может быть из них получена в отношении состояния портового сектора в 2015 году.

В целом в портовом секторе, включая контейнерные порты, существенно замедлились темпы роста грузооборота, причем в случае крупнейших портов они едва оставались позитивными. В 20 крупнейших портах темпы роста грузооборота снизились на 85%, а именно с 6,3% в 2014 году до 0,9% в 2015 году. Из семи крупнейших портов, в которых объем грузооборота сократился, все находятся в Китае, за исключением Сингапура. В то же время в некоторых из 14 китайских портов, входящих в число 20 крупнейших портов мира, были отмечены впечатляющие темпы роста грузооборота, причем в одном из них (Сучжоу) даже двузначные темпы прироста. Информация по 20 крупнейшим контейнерным портам, на которые традиционно приходится примерно половина совокупного грузооборота контейнерных портов мира, позволяет получить непосредственное представление о состоянии мирового портового хозяйства в течение года. В частности, в 2015 году темпы роста их грузооборота снизились на 95%, с 5,6% в 2014 году до 0,5% в 2015 году.

Правовые вопросы и изменения в области регулирования

К важным событиям в течение рассматриваемого периода относится принятие Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года в сентябре 2015 года и Парижского соглашения, касающегося Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата, в декабре 2015 года. Ожидается, что их осуществление наряду с реализацией Аддис-Абебской программы действий, принятой в июле 2015 года, и представляющей собой глобальную рамочную основу для финансирования развития на период после 2015 года, обеспечит более широкие возможности для развивающихся стран.

Среди нормотворческих инициатив следует отметить вступление в силу 1 июля 2016 года поправок к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море, касающихся обязательной проверки массы брутто контейнера, что будет способствовать повышению устойчивости и безопасности судов и предотвращению морских аварий. В Международной морской организации продолжали обсуждаться вопросы о сокращении выбросов парниковых газов от международного судоходства и о техническом сотрудничестве и передаче технологий, в частности развивающимся странам. Кроме того, был достигнут прогресс и в других областях, непосредственно связанных с устойчивым развитием. В частности, это касается работы по техническим вопросам в связи с предстоящим вступлением в силу и осуществлением Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими 2004 года и разработки на базе Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву международного юридически обязательного документа о сохранении и устойчивом использовании морского биологического разнообразия в районах за пределами действия национальной юрисдикции.

Были предприняты дальнейшие усилия по укреплению регулирующих мер в области безопасности морских перевозок и цепей поставок и обеспечению их осуществления. Был достигнут также прогресс в реализации программ, касающихся уполномоченных экономических операторов, а увеличивающееся число двусторонних соглашений о взаимном признании в свое время позволит заложить основу для обеспечения взаимного признания уполномоченных экономических операторов на многостороннем уровне. Что касается борьбы с пиратством и вооруженным разбоем на море, то в 2015 году было отмечено лишь незначительное увеличение (на 4,1%) числа инцидентов, о которых было доведено до сведения Международной морской организации, по сравнению с 2014 годом. Существенно снизилось по сравнению с 2014 годом число членов экипажа, которые были взяты в заложники, похищены или подверглись нападению, а также количество захваченных судов. В этой связи Международная морская организация одобрила циркуляр о борьбе с опасной для жизни смешанной миграцией по морю и временное руководство по управлению киберрисками на морском транспорте. В рамках конвенций Международной организации труда был также достигнут прогресс в отношении признания удостоверений личности моряков и улучшения условий их жизни и работы.

1

РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

В 2015 году мировой валовой внутренний продукт увеличился, так же как и в 2014 году, на 2,5%. В условиях снижения цен на нефть и сырьевые товары, вялого глобального спроса и замедления темпов роста в Китае в экономике различных стран наблюдались разнородные тенденции. Наряду с этим темпы роста мировой товарной торговли (по физическому объему) замедлились до всего лишь 1,4% по сравнению с 2,3% в 2014 году.

Кроме того, в 2015 году (впервые по данным ЮНКТАД) объем мировых морских перевозок превысил 10 млрд тонн. Вместе с тем темпы роста перевозок составили 2,1%, что заметно ниже по сравнению с долгосрочными средними показателями. В перевозках наливных грузов были отмечены самые высокие темпы роста с 2008 года, тогда как рост перевозок сухих грузов, включая массовые и контейнерные грузы, оказался ниже ожиданий.

По оценкам ЮНКТАД, в 2016 году темпы роста мирового валового внутреннего продукта замедлятся еще больше до 2,3%, тогда как динамика товарной торговли, согласно оценкам Всемирной торговой организации, останется стабильной при тех же темпах роста, что и в 2015 году. Как ожидается, в 2016 году темпы роста мировых морских перевозок немного ускорятся, хотя они по-прежнему будут сравнительно низкими по историческим меркам.

Хотя замедление экономического роста в Китае не предвещает ничего хорошего для морских перевозок, другие страны могут стать дополнительным локомотивом экономического роста. Расширяющаяся торговля Юг–Юг, запланированные инициативы, такие как "Один пояс – один путь", и Партнерство в целях создания качественной инфраструктуры, а также расширение Панамского и Суэцкого каналов могут оказать воздействие на дальнейшее развитие морских перевозок, формирование мировых судоходных сетей и создание экономических возможностей. Кроме того, параллельно с этим наблюдаются такие тенденции, как четвертая промышленная революция, появление больших данных и электронная торговля, которые создают одновременно как проблемы, так и возможности для стран и морских перевозок.

Настоящая глава охватывает период с января 2015 года по июль 2016 года. В разделе А анализируется общее состояние мировой экономики и мировой товарной торговли; в разделе В рассматривается динамика мировых морских перевозок, в том числе по отдельным рынкам; а раздел С посвящен соответствующим тенденциям и изменениям, которые могут способствовать ускорению роста, оживлению торговли, стимулированию экономической активности в секторе морского транспорта и увеличению морских перевозок и которые создают как новые проблемы, так и новые возможности. Поэтому необходимо продолжать их отслеживать и учитывать при разработке политики в области морского транспорта, подготовке прогнозов роста и принятии инвестиционных решений в сфере транспорта. Раздел D посвящен прогнозам.

А. МИРОВОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Хотя целый ряд факторов оказывает все более сильное воздействие на формирование в структуры морских перевозок, она по-прежнему во-многом определяется изменениями в макроэкономической ситуации. Динамика объема морских перевозок, как правило, совпадала с динамикой экономического роста, промышленной активности и товарной торговли, хотя и при определенных различиях в темпах роста (см. диаграмму 1.1).

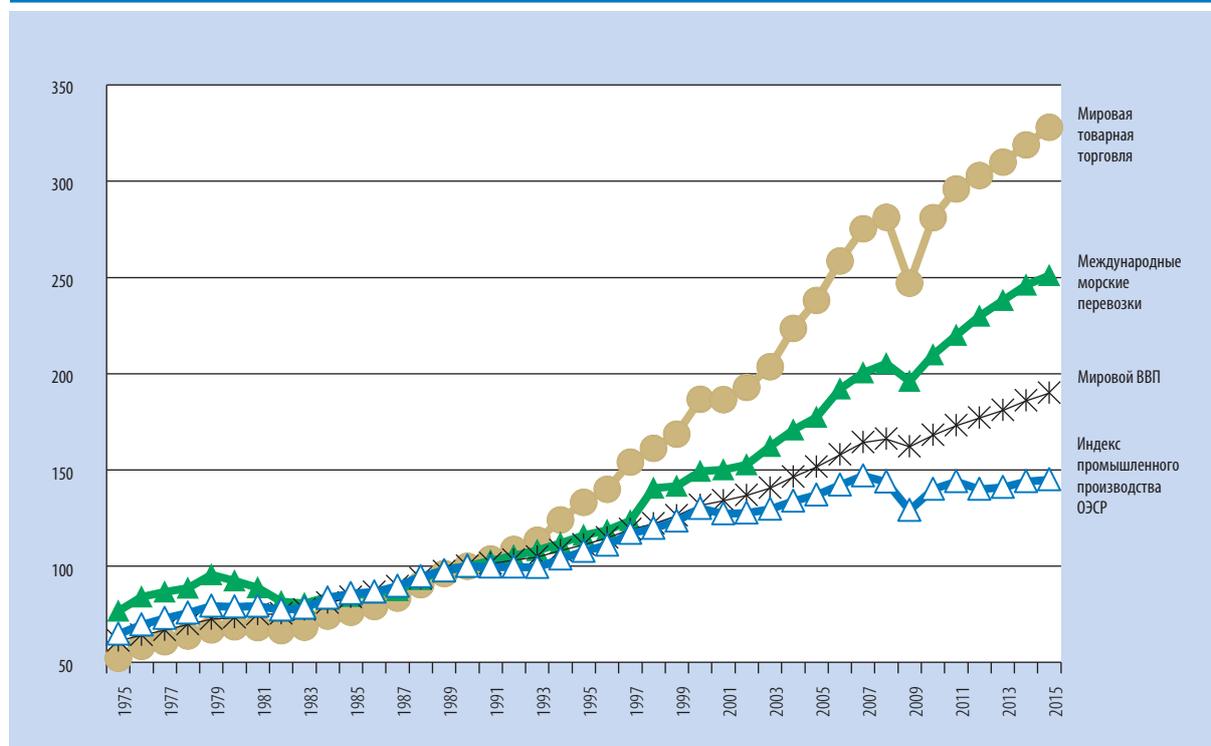
1. Мировой экономический рост

В 2015 году мировой ВВП увеличился, так же как и в 2014 году, на 2,5%, что ниже ожиданий и ниже темпов роста, наблюдавшихся до финансового кризиса (см. таблицу 1.1). В условиях снижения цен на нефть и сырьевые товары, вялого глобального спроса и замедления темпов роста в Китае в экономике различных стран наблюдались разнородные тенденции. В Китае отход от модели экономического роста с опорой на инвестиции и экспорт оказал свое

влияние на промышленную активность в мировой экономике, совокупный спрос, инвестиции и цены на сырьевые товары. Дополнительным фактором, сдерживающим мировой экономический рост, стало уменьшение позитивного воздействия от снижения цен на нефть, которое отчасти компенсировалось негативными последствиями для инвестиций в нефтяном секторе и импортного спроса в странах – экспортерах нефти.

В развивающихся странах темпы экономического роста снизились с 4,4% в 2014 году до 3,9% в 2015 году, хотя на них по-прежнему приходилось 70% прироста мирового ВВП (International Monetary Fund, 2016). В экономике Китая в последние годы темпы роста замедлились, хотя они по-прежнему остаются сравнительно высокими; в частности, темпы роста ВВП снизились с 7,2% в 2014 году до 6,9% в 2015 году. Можно отметить, что в Китае динамика роста неоднородна при ограниченном росте в обрабатывающем секторе, сталкиваемом с проблемой избыточных мощностей, и быстром росте в секторе услуг в результате возрастающего потребительского спроса (The Economist Intelligence Unit, 2016a). В настоящее время по темпам

Диаграмма 1.1 Индекс промышленного производства, рассчитываемый Организацией экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), и индексы мирового валового внутреннего продукта, международных морских перевозок и мировой товарной торговли, 1975–2015 годы



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе Organization for Economic Cooperation and Development, 2016; ЮНКТАД, *Обзор морского транспорта* (различные выпуски); UNCTAD, 2016a; World Trade Organization, 2014; and World Trade Organization, 2016.

Примечание: 1990 год = 100. Индексы ВВП и товарной торговли рассчитаны в долларах, а индекс морских перевозок в метрических тоннах.

роста ВВП Индия обгоняет Китай, в частности благодаря ускорению роста до 7,2% в 2015 году под влиянием таких факторов, как увеличение инвестиций в инфраструктуру. Помимо изменений в экономике Китая и неизменно низкого уровня глобального спроса, на экономическом положении многих развивающихся стран сказались и другие тенденции, такие как рецессия в Бразилии, низкие цены на сырьевые товары и энергоносители, геополитическая напряженность и внутренние конфликты в ряде стран.

По некоторым оценкам, снижение в течение длительного времени темпов роста на один процентный пункт в Бразилии, Китае, Индии, Российской Федерации и Южной Африке может привести к снижению темпов роста в других странах с формирующейся рыночной экономикой и развивающихся странах примерно на 0,8 процентных пункта и мирового экономического роста на 0,4 процентных пункта (World Bank, 2016). Об этом свидетельствует динамика ВВП в Латинской Америке, темпы роста которого в 2015 году составили всего 0,2%, что является самым низким показателем с 1999 года. Аналогичным образом темпы роста ВВП в Африке снизились с 3,7% в 2014 году до 2,9% в 2015 году. В наименее развитых странах темпы роста

оставались сравнительно устойчивыми, несмотря на их снижение с 5,5% в 2014 году до 3,6% в 2015 году. Они по-прежнему ниже целевого показателя, предусмотренного в целях в области устойчивого развития (рост ВВП не менее 7% в год), что может подорвать прогресс в достижении этих целей и в реализации Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года.

В странах с переходной экономикой рост ВВП замедлился до 2,8%, что объяснялось рецессией в Российской Федерации и Украине, а также низкими ценами на сырьевые товары, чистым оттоком капитала, снижением реальной заработной платы, конфликтами и односторонними принудительными мерами. В развитых странах в 2015 году продолжало наблюдаться, хотя и по-прежнему неустойчивое, оживление экономической активности при ускорении темпов роста ВВП с 1,7% в 2014 году до 2,0%. В Соединенных Штатах Америки ВВП возрос на 2,6%, тогда как в Европейском союзе его рост ускорился до 2,0%, в частности благодаря увеличению внутреннего потребления и инвестиций и снижению цен на энергоносители. В Японии рост ВВП по-прежнему был вялым (0,5%), поскольку стране пока еще не удалось преодолеть экономическую стагнацию.

Таблица 1.1 Мировой экономический рост по отдельным группам стран, 2013–2016 годы (изменение в процентах)

	2013	2014	2015	2016 (прогноз)
Все страны мира	2,2	2,5	2,5	2,3
Развитые страны	1,1	1,7	2,0	1,6
Европейский союз (28 стран)	0,3	1,4	2,0	1,8
Германия	0,3	1,6	1,7	1,7
Франция	0,7	0,2	1,2	1,5
Италия	-1,8	-0,3	0,8	0,8
Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии	2,2	2,9	2,3	1,8
Япония	1,4	0,0	0,5	0,7
Соединенные Штаты	1,7	2,4	2,6	1,6
Развивающиеся страны	4,6	4,4	3,9	3,8
Африка	2,0	3,7	2,9	2,0
Южная Африка	2,2	1,5	1,3	0,3
Азия	5,5	5,5	5,1	5,1
Китай	7,7	7,3	6,9	6,7
Индия	6,3	7,0	7,2	7,6
Западная Азия	3,4	3,0	2,9	2,1
Развивающиеся страны Америки	2,7	1,1	0,2	-0,2
Бразилия	3,0	0,1	-3,8	-3,2
Наименее развитые страны	4,9	5,5	3,6	3,8
Страны с переходной экономикой	2,0	0,9	-2,8	0,0
Российская Федерация	1,3	0,7	-3,7	-0,3

Источник: UNCTAD, 2016а.

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

2. Мировая торговля товарами

В 2015 году физический объем мировой торговли товарами (который рассчитывается на основе объема торговли в стоимостном выражении с поправкой на инфляцию и колебания обменных курсов) увеличился на 1,4%, что ниже по сравнению с приростом на 2,3% в 2014 году (см. таблицу 1.2). Рост торговли по физическому объему представляется относительно хорошим по сравнению с ее динамикой в стоимостном выражении, в частности по последнему показателю она сократилась на 13% в связи с колебаниями цен на сырьевые товары и обменных курсов (World Trade Organization, 2016). Медленное оживление экономической активности в Европе в сочетании со спадом мировых инвестиций и замедлением экономического роста в крупных развивающихся странах оказало сдерживающее воздействие на рост мировой торговли. В целом, как представляется, уменьшается влияние Азии, которая внесла по сравнению с другими регионами наибольший вклад в оживление мировой торговли товарами после финансового кризиса. Существенно снизилась доля, приходящаяся на страны Восточной Азии, в росте объема мирового импорта: с в среднем 27% в предыдущем десятилетии до 8,4% в 2015 году (United Nations Department of Economic and Social Affairs, 2016). Для сравнения вклад Европы в рост объема мирового импорта составил 59% в отличие от отрицательного вклада в 2012 и 2013 годах. Что

касается роста мирового экспорта, то вклад Европы и Азии составил соответственно 44% и 35% (World Trade Organization, 2016) при ограниченном вкладе остальных регионов.

В развивающихся странах в 2015 году темпы роста торговли были особенно низкими, в частности объем как экспорта, так и импорта увеличился на 0,4%, что существенно ниже по сравнению с предыдущими годами. Сокращение как экспорта, так и импорта в Восточной Азии отрицательно сказалось на торговле других развивающихся стран, в особенности азиатских развивающихся стран, зависящих от экспорта продукции обрабатывающей промышленности. На Китай приходилось примерно 20% замедления темпов роста импорта развивающихся стран и стран с переходной экономикой в 2014–2015 годах (United Nations Department of Economic and Social Affairs, 2016). В странах – экспортерах нефти в Африке и Западной Азии, а также странах с переходной экономикой темпы роста по-прежнему были положительными. Что касается импорта, то спрос со стороны стран и регионов, зависящих от экспорта сырьевых товаров и нефти, в частности в Африке, Латинской Америке и Западной Азии, а также стран с переходной экономикой либо характеризовался замедлением роста, либо сократился из-за ухудшения условий торговли и снижения покупательной способности. В отличие от этого в Индии было отмечено резкое увеличение импортного спроса, в частности на 10,1%.

Таблица 1.2 Динамика физического объема товарной торговли по отдельным группам стран, 2013–2015 годы (изменение в процентах)

Экспорт				Импорт		
2013	2014	2015		2013	2014	2015
3,3	2,3	1,4	Все страны мира	2,7	2,4	1,6
2,2	1,9	2,2	Развитые страны	0,0	2,8	3,3
1,8	1,7	3,2	Европейский союз	-0,9	3,3	3,6
-1,5	0,6	-1,0	Япония	0,3	0,6	-2,8
2,8	4,4	-0,2	Соединенные Штаты	1,0	4,3	4,8
4,6	3,1	0,4	Развивающиеся страны	6,3	2,5	0,4
-0,7	0,0	2,1	Африка	6,5	5,7	1,5
1,9	3,3	2,9	Развивающиеся страны Америки	3,6	0,2	-1,8
5,6	3,3	-0,1	Развивающиеся страны Азии	6,8	2,6	0,7
6,7	4,9	-0,5	Восточная Азия	8,9	2,8	-1,6
7,7	6,8	-0,9	Китай	9,9	3,9	-2,2
4,1	5,2	-0,2	Южная Азия	-0,4	4,6	7,2
8,5	3,5	-2,1	Индия	-0,3	3,2	10,1
4,7	3,5	-0,3	Юго-Восточная Азия	4,3	1,7	2,8
3,8	-2,3	2,0	Западная Азия	7,4	1,8	2,0
2,3	0,5	0,9	Страны с переходной экономикой	-0,5	-7,6	-19,4

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе базы данных ЮНКТАДстат и национальных источников.

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

Второй год подряд развитые страны играли более активную роль в стимулировании мировой торговли; при этом если их экспорт увеличился незначительно, а именно на 2,2%, то импорт возрос на 3,3%. В Соединенных Штатах экспорт немного снизился (на 0,2%), тогда как в Японии вялый экономический рост, ослабление национальной валюты и снижение экономической активности в странах Восточной Азии, выступающих ее основными торговыми партнерами, оказывали сдерживающее воздействие как на экспорт, так и на импорт. Импортный спрос в Соединенных Штатах и Европе существенно возрос (соответственно на 4,8% и 3,6%) в связи с укреплением доллара и относительно устойчивым экономическим ростом в Соединенных Штатах и, как считается, оживлением взаимной торговли между странами Европейского союза.

Тенденция, которая может привести к долгосрочным последствиям для морских перевозок и судоходства, касается наблюдающегося снижения соотношения темпов роста торговли и ВВП. На протяжении последних лет мировая товарная торговля увеличивается сравнительно более медленными темпами, которые либо соответствуют темпам роста мирового ВВП или даже ниже них, тогда как в предыдущие годы темпы роста международной торговли в среднем существенно превышали рост мирового ВВП. По оценкам, показатель соотношения темпов роста торговли и ВВП составил в 2015 году 0,62 по сравнению с 0,94 в 2014 году и 1,4 в 2013 году. Хотя на динамике международной торговли по-прежнему сказываются последствия великой рецессии 2009 года, основной вопрос заключается в том, объясняется ли продолжающееся замедление роста товарной торговли главным образом образом циклическими факторами (замедлением роста ВВП и макроэкономическими циклами) или нарушением наблюдавшегося на протяжении длительного времени соотношения динамики торговли и ВВП, т.е. структурными факторами, такими как возможное начало процесса деглобализации (см. вставку 1.1).

Таким образом, продолжает наблюдаться оживление мировой экономической активности, хотя и более медленными темпами, при дальнейшем ослаблении импульса, созданного Китаем и другими развивающимися странами Азии. Изменения в экономике Китая и вызванные ими побочные последствия для других крупных развивающихся стран сказываются на всех странах, как развитых, так и развивающихся. Другие факторы, такие как снижение цен на сырьевые товары и нефть, ухудшение условий торговли для многих стран, экспортирующих сырьевые товары и нефть, ослабление мирового спроса, замедление роста инвестиций, геополитическая напряженность и политическая нестабильность, также способствуют повышению неопределенности и усилению рисков ухудшения экономического положения и ставят под

сомнение перспективы товарной торговли и морских перевозок. Тенденция к изменению соотношения динамики торговли и ВВП еще больше усилилась в 2015 году и оказывает влияние на долгосрочные перспективы морских перевозок и судоходства.

В. МИРОВЫЕ МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Морской транспорт является главной опорой глобализации и центральным компонентом международных транспортных сетей, обслуживающих производственно-сбытовые цепочки и международную торговлю. Как самостоятельный экономический сектор, обеспечивающий занятость, доходы и поступления, транспортная отрасль, включая морской транспорт, взаимосвязана и взаимодействует с другими секторами и видами деятельности. Морской транспорт способствует промышленному развитию, содействуя росту обрабатывающей промышленности, укрепляя связи между отраслями, производящими потребительские товары, промежуточную продукцию и средства производства, и стимулируя региональную экономическую и торговую интеграцию.

Важное значение транспорта признается в целях в области устойчивого развития, в которых значительное внимание уделяется развитию инфраструктуры и транспорта. Хотя транспортная отрасль, и в частности морской транспорт, не являются непосредственно ни одной из целей, транспорт рассматривается в качестве одного из ключевых факторов для эффективной реализации 8 целей и 11 задач, будь то непосредственно или косвенно. Например, в рамках имплементационного процесса Межучрежденческая группа Организации Объединенных Наций по показателям достижения целей в области устойчивого развития (см. <http://unstats.un.org/sdgs/iaeg-sdgs>) предложила использовать объем грузовых перевозок по видам транспорта, включая морской транспорт, для оценки прогресса в реализации задачи 9.1 (касающейся развития качественной, надежной, экологичной и устойчивой инфраструктуры, включая региональную и трансграничную инфраструктуру, в целях содействия экономическому развитию и благополучию людей с уделением особого внимания обеспечению приемлемого и равноправного доступа для всех). Для наглядности можно отметить, что в 2015 году морским транспортом было перевезено, как оценивается, более 80% всех грузов мировой торговли по физическому объему. В стоимостном выражении на морской транспорт приходилось, согласно расчетам некоторых экспертов, 55% всей товарной торговли (по данным агентства "Ллойдс лист интеллидженс" за 2013 год), хотя, по мнению других экспертов, эта доля превышает две

Вставка 1.1 Замедление роста мировой торговли и связь торговли с валовым внутренним продуктом

Согласно оценкам, долгосрочная эластичность торговли по ВВП составляла 1,3 в 1970–1985 годах, 2,2 – в 1986–2000 годах, 1,3 – в 2000-х годах и 0,7 – в 2008–2013 годах. Как показывают оценки, циклические факторы играют более заметную роль в замедлении роста торговли в периоды кризисов и рецессий. Вместе с тем снижение эластичности в периоды, когда нет кризисов, указывает на влияние других возможных факторов.

Часто в качестве одного из возможных структурных факторов снижения эластичности упоминается ограниченный рост вертикальной специализации и фрагментации международного производства в последнее время, что отражает завершение формирования производственно-сбытовых цепочек (в Китае и Соединенных Штатах). Если снижение эластичности торговли в случае сырьевых товаров и средств производства связано, в частности с циклическими факторами, то в случае промежуточной продукции снижение эластичности торговли в основном объясняется структурными причинами, такими как изменения в структуре производства и торговли в рамках глобальных производственно-сбытовых цепочек. Общее снижение вертикальной специализации заметно в торговле промежуточной продукцией, в особенности в Восточной Азии. В Китае доля импортируемых промежуточных товаров в совокупном объеме его экспорта продукции обрабатывающей промышленности (данный показатель отражает зависимость обрабатывающего сектора от импортируемого производственного сырья) неизменно снижалась на протяжении последних десяти лет, в частности с почти 60% в 2002 году до менее 40% в 2014 году. Еще одним показателем является доля промежуточной продукции в совокупном импорте, которая в Китае снизилась с 33% в 2001 году до примерно 18% в 2014 году. В других странах Восточной Азии уровень вертикальной специализации также снизился в последние годы, хотя он по-прежнему остается весьма высоким. Эти тенденции свидетельствуют также о возможном возвращении перенесенных ранее в другие страны производств обратно в страны базирования или в близлежащие страны и о консолидации производственных процессов в рамках географических кластеров производственной активности, что в совокупности приводит к относительному снижению объема торговли в расчете на единицу выпускаемой продукции.

К другим возможным факторам относятся изменения в структуре мирового спроса, включая медленное оживление спроса на средства производства, которые связаны с более значительными торговыми потоками, чем правительственные расходы и расходы потребителей, а также сдвиги в структуре потребительского спроса, находящие отражение в снижении доли обращающихся в торговле товаров (обрабатывающей промышленности) и увеличении доли услуг. В целом доля средств производства в совокупном импорте снизилась с 35% в 2000 году до 30% в 2014 году. За тот же период доля потребительских товаров, которые, как правило, содержат менее значительный импортный компонент по сравнению с товарами производственного назначения, сохранилась на уровне примерно 30%.

Существует также мнение о том, что снижение общей доли заработной платы с соответствующими отрицательными последствиями для роста внутреннего спроса также, возможно, способствовало замедлению роста торговли. Общая доля заработной платы продолжала снижаться в связи с дальнейшими усилиями, направленными на повышение конкурентоспособности, включая перенесение производственных процессов в районы с низкими издержками. Расширение доступа к глобальным рынкам во многих случаях было связано со снижением трудовых доходов в стране по сравнению с общемировым уровнем.

Хотя стимулирование совокупного мирового спроса по-прежнему имеет ключевое значение для ускорения роста мировой торговли, наличие различных нециклических факторов означает, что, даже если торговля будет постепенно оживать, ее эластичность, возможно, не достигнет тех высоких уровней, которые наблюдались в конце 1990-х и начале 2000-х годов.

Источники: Constantinescu et al., 2015; European Central Bank, 2015; UNCTAD, 2015a; UNCTAD, 2015b; UNCTAD, 2016a; United Nations Department of Economic and Social Affairs, 2016.

трети (IHS Markit, 2016). Увязка развития грузовых перевозок, включая морские перевозки, с задачей 9.1 подчеркивает важность дальнейшего мониторинга, оценки и анализа тенденций, затрагивающих международные морские перевозки (UNCTAD, 2016b).

1. Общие тенденции в области морских перевозок

В 2015 году (впервые по данным ЮНКТАД) объем мировых морских перевозок¹ превысил, как оценивается, 10 млрд. тонн. Вместе с тем темпы роста перевозок составили 2,1%, что заметно ниже по

сравнению с долгосрочными средними показателями и ниже темпов роста на протяжении последних десяти лет, которые объяснялись устойчивым ростом импортного спроса в Китае. Между странами и секторами наблюдались определенные различия, в частности в перевозках наливных грузов положение было сравнительно лучше, чем в других секторах. Одним из главных факторов, оказывавшим влияние на морские перевозки в 2015 году, стал Китай. На протяжении предыдущих десяти лет на Китай приходилась наибольшая доля прироста физического объема импорта, в особенности импорта сухих массовых грузов, объем перевозок которых в 2015 году, впервые после Великой рецессии, сократился.

Увеличение доли сектора услуг в ВВП Китая, а также удельного веса промышленности и строительства приводит к серьезным последствиям с точки зрения структуры и объема морских перевозок.

В 2015 году на сухие грузы приходилось 70,7% совокупного объема морских перевозок, а остальную часть составляли наливные грузы, включая сырую нефть, нефтепродукты и газ (см. таблицы 1.3 и 1.4 а) и б), а также диаграмму 1.2). Кроме того, в 2015 году рост объема перевозок замедлился до 1,6% по сравнению с 4,1% в 2014 году. Рост мировых перевозок по показателю грузооборота, являющегося более точным показателем состояния спроса на услуги морского транспорта, поскольку в нем учитывается расстояние перевозок, также замедлился. Совокупный грузооборот морского транспорта составил, по оценкам, 53,6 трлн. тонно-миль по сравнению с 52,7 трлн. тонно-миль в 2014 году (см. диаграмму 1.3). Появились некоторые сообщения об увеличении скорости эксплуатации наливных судов, хотя в целом в судоходном секторе, как представляется, широко используется практика эксплуатации судов на пониженных скоростях в качестве одной из мер решения проблемы избыточного тоннажа, а также с учетом конструкции экосудов, рассчитанных на более низкие скорости.

В 2015 году перевозки сухих грузов возросли на 1,2%, что означает существенное замедление темпов роста по сравнению с 5% в 2014 году. Объем перевозок сухих массовых грузов впервые с 2009 года немного

сократился, а именно на 0,2%, и составил 4,8 млрд. тонн. Рост перевозок сдерживался сокращением отгрузок пяти основных сухих массовых грузов (на 1,3%), и особенно угля (на 6,9%), перевозки которого снизились впервые за последние примерно три десятилетия. Замедление роста инвестиций в строительство и инфраструктуру в Китае, а также сокращение производства стали отрицательно сказались на перевозках железной руды, на которые в 2015 году приходилось 13,6% совокупного объема морских перевозок. Перевозки железной руды, ориентированные во многом на Китай, увеличились в 2015 году на 1,9%, что означает существенное замедление темпов роста по сравнению с двузначным приростом на 12,5% в 2014 году.

Перевозки других массовых грузов (сельскохозяйственных навалочных грузов, металлов, минерального сырья и промышленных товаров), многие из которых также связаны с производством стали, увеличились, по оценкам, на 1,5%, чему способствовало, в частности, расширение экспорта продукции сталелитейной промышленности из Китая. Объем перевозок "прочих сухих грузов", к которым относятся генеральные, тарно-штучные и контейнерные грузы и на которые приходится более одной трети всех перевозок сухих грузов, возрос в 2015 году в меньшей степени по сравнению с предыдущим годом, а именно на 2,6%, до 2,53 млрд. тонн. В перевозках контейнерных грузов, на которые приходится примерно две третьих перевозок "прочих сухих грузов", темпы роста существенно

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

	Нефть и газ	Основные массовые грузы (железная руда, уголь, зерно, бокситы/глинозем и фосфатная руда)	Другие сухие грузы, помимо основных массовых грузов	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	8 785
2012	2 841	2 742	3 614	9 197
2013	2 829	2 923	3 762	9 514
2014	2 825	2 985	4 033	9 843
2015	2 947	2 951	4 150	10 047

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных, полученных от представляющих отчетность стран, с веб-сайтов соответствующих государственных органов и портовых организаций и из специализированных источников, а также Clarksons Research (2006–2015), Dry Bulk Trade Outlook.

Примечание: Данные за период 2006–2015 годов были пересмотрены и обновлены в свете улучшенной отчетности, включая более свежие цифры и более полную информацию о распределении по видам грузов. Данные за 2015 год представляют собой оценки, основанные на предварительной информации или на показателях последнего года, за который имеются данные.

замедлились с 6,1% в 2014 году до 2,9% в 2015 году, что объяснялось вялым ростом перевозок между азиатскими странами и сокращением объема перевозок из Восточной Азии в Европу. Общий объем контейнерных перевозок составил, по оценкам, 1,69 млрд. т, что соответствовало 175 млн. ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент).

В отличие от этого в перевозках наливных грузов наблюдались одни из самых высоких темпов роста с 2008 года, чему способствовало, в частности, достаточное предложение нефтеналивных грузов и низкие цены на нефть. Как оценивается, объем перевозок сырой нефти увеличился в 2015 году на 3,8% после неизменного сокращения как в 2013 году, так и 2014 году. Согласно информации ЮНКТАД, совокупный объем отгрузок нефтепродуктов и газа увеличился в 2015 году на 5,2% по сравнению с приростом на 2,6% в 2014 году. По оценкам агентства "Кларксонс ресерч", в 2015 году темпы роста перевозок нефтепродуктов опережали рост перевозок газа.

На развивающиеся страны по-прежнему приходится большая часть международных морских перевозок. Их доля в совокупном объеме погруженных грузов составляла, по оценкам, 60%, а их импортный спрос по показателю выгруженных грузов достиг 62% (см. диаграммы 1.4 а) и b)). В 2015 году развивающиеся страны оставались основными мировыми импортерами и экспортерами, укрепив свое положение в качестве поставщиков сырья, а также в качестве крупных источников потребительского спроса и основных участников глобализованных производственных процессов (см. диаграмму 1.4 b)). За последние четыре десятилетия произошли изменения в структуре морских перевозок, отражающие, в частности, последствия формирования глобализованных производственных процессов, удлинение производственно-сбытовых цепочек и увеличение потребностей развивающихся стран в энергоносителях и промышленном сырье, а также в потребительских товарах и переработанной продукции. Что касается удельного веса отдельных регионов, то в 2015 году основным районом погрузки и выгрузки грузов по-прежнему оставалась Азия. По объему погруженных грузов страны Американского континента опередили европейские страны, за которыми по этому показателю следовали Африка и Океания, тогда как по показателю выгруженных грузов на европейские страны приходилась большая доля, и за ними следовали страны Американского континента, Африки и Океании (см. диаграмму 1.4 c)).

2. Морские перевозки отдельных видов грузов

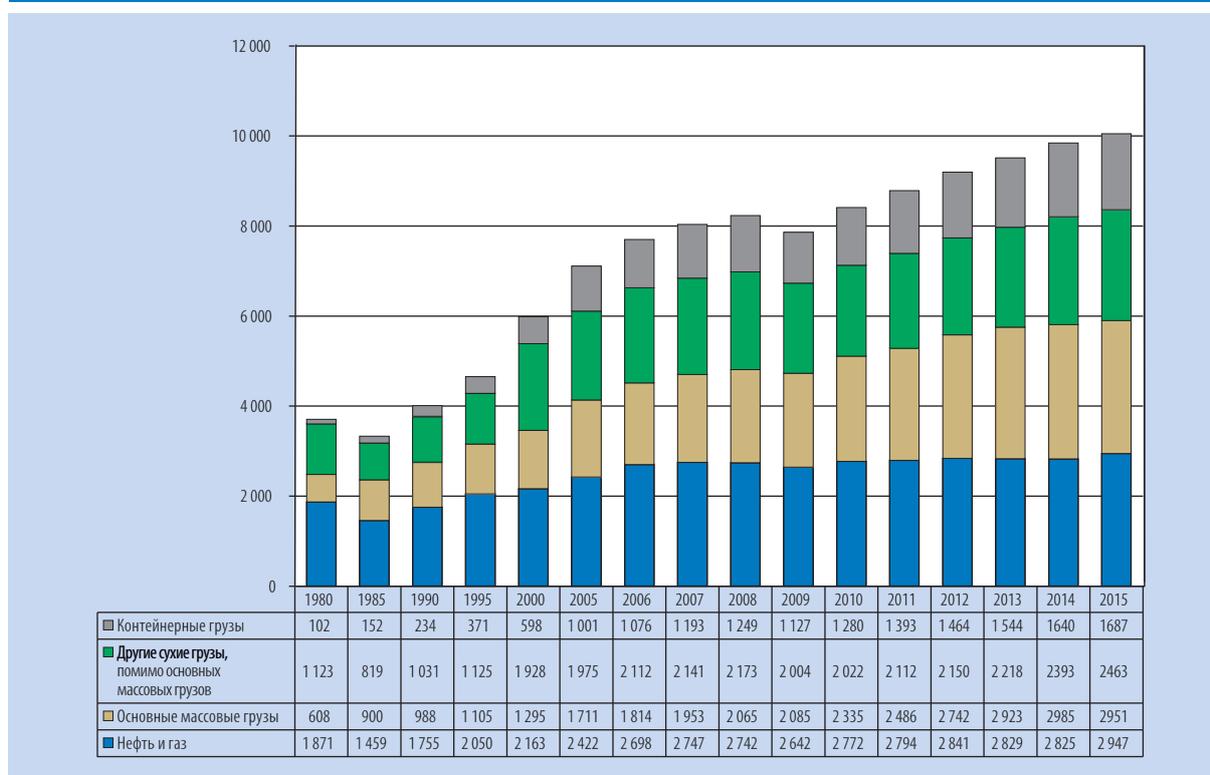
а) Наливные грузы

і) Сырая нефть

В 2015 году нефть оставалась главным топливом, на которое приходилась треть мирового потребления энергоресурсов. Мировое потребление нефти стимулировалось спросом со стороны государств – членов Организации экономического сотрудничества и развития, в частности Соединенных Штатов и Европейского союза, а также отчасти со стороны Китая и Индии, в которых потребление нефти увеличилось соответственно на 6,3% и 8,1% (British Petroleum, 2016). Темпы роста мирового производства нефти увеличились, что оказывало дальнейшее давление на цены на нефть. Под влиянием этих факторов в мировых перевозках сырой нефти тенденция, наблюдавшаяся в 2014 году, сменилась на противоположную, и объем ее перевозок увеличился на 3,8% до, по оценкам, 1,77 млрд. тонн. Общая информация об основных производителях и потребителях нефти и газа в мире представлен в таблице 1.5.

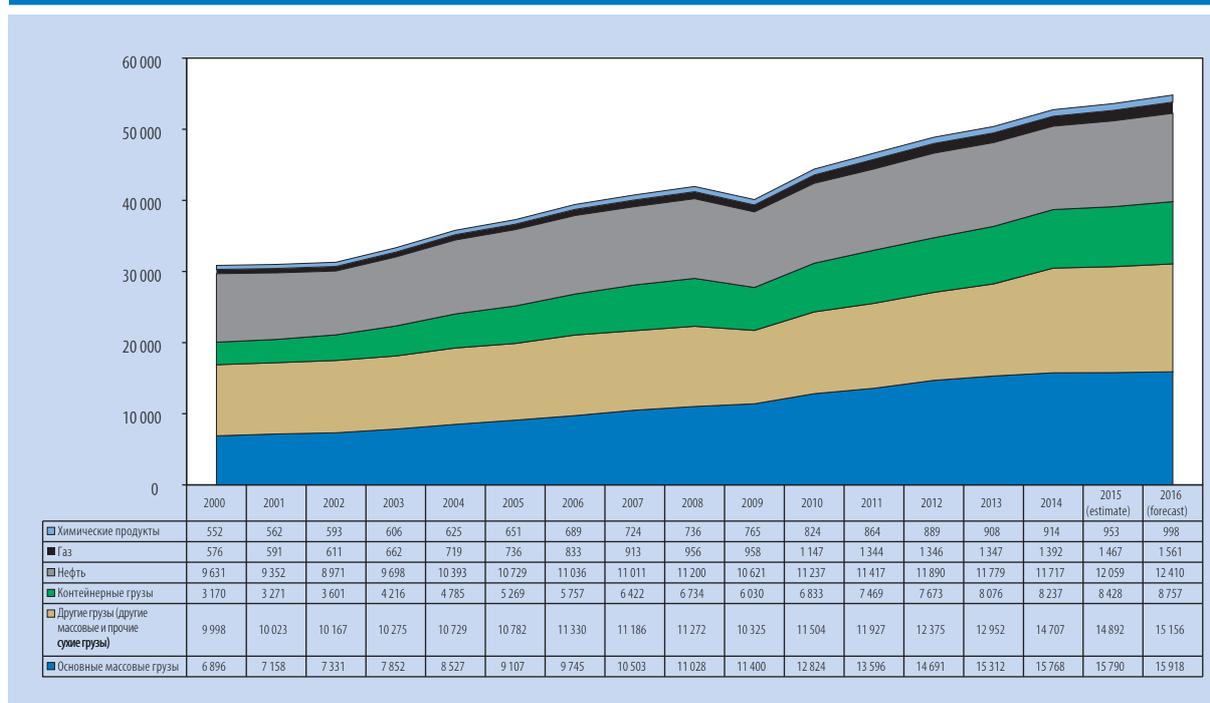
Темпы роста морских перевозок нефти опережали общий рост спроса на нее, т.е. спрос со стороны конечных потребителей нефти выступал не единственным фактором. Достаточное предложение нефти, низкие цены на нее, расширение нефтеперерабатывающих мощностей, повышение доходности нефтеперерабатывающих предприятий и увеличение запасов – все эти факторы способствовали росту объема перевозок сырой нефти, что в свою очередь привело к перегрузке инфраструктуры, задержкам в поставках и увеличению спроса на мощности для хранения нефти. Снижение цен на нефть и улучшение доходности нефтеперерабатывающих предприятий содействовали увеличению импорта в Европе и росту поставок в рамках региона, а также из Западной Африки и Западной Азии. Примерно половина совокупного прироста объяснялась увеличением импорта сырой нефти в Китае, объем которого возрос, по оценкам, на 9,3% (Clarksons Research, 2016d). Рост объема производства нефтеперерабатывающих предприятий в Китае наряду с необходимостью пополнения стратегических запасов нефти и либерализацией национального рынка, благодаря которой ряд независимых нефтеперерабатывающих предприятий получили возможность либо импортировать сырую

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



Источник: ЮНКТАД, Обзор морского транспорта, различные выпуски.

Диаграмма 1.3 Грузооборот морского транспорта в разбивке по видам грузов, 2000–2016 годы (млрд. тонно-миль)



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе Clarkson's Research, 2016а.

Таблица 1.4 а) Мировые морские перевозки в разбивке по видам грузов и группам стран, 2006–2015 годы (млн. тонн)

Регионы или группы стран	Годы	Погруженные грузы				Выгруженные грузы			
		Все грузы	Сырая нефть	Нефтепродукты и газ	Сухие грузы	Все грузы	Сырая нефть	Нефтепродукты и газ	Сухие грузы
Все страны мира	2006	7 700,3	1 783,4	914,8	5 002,1	7 878,3	1 931,2	893,7	5 053,4
	2007	8 034,1	1 813,4	933,5	5 287,1	8 140,2	1 995,7	903,8	5 240,8
	2008	8 229,5	1 785,2	957,0	5 487,2	8 286,3	1 942,3	934,9	5 409,2
	2009	7 858,0	1 710,5	931,1	5 216,4	7 832,0	1 874,1	921,3	5 036,6
	2010	8 408,9	1 787,7	983,8	5 637,5	8 443,8	1 933,2	979,2	5 531,4
	2011	8 784,3	1 759,5	1 034,2	5 990,5	8 797,7	1 896,5	1 037,7	5 863,5
	2012	9 196,7	1 785,7	1 055,0	6 356,0	9 188,5	1 929,5	1 055,1	6 203,8
	2013	9 513,6	1 737,9	1 090,8	6 684,8	9 500,1	1 882,0	1 095,2	6 523,0
	2014	9 843,4	1 706,9	1 118,3	7 018,2	9 836,1	1 850,4	1 127,1	6 858,6
	2015	10 047,5	1 771,0	1 175,9	7 100,6	10 033,4	1 916,2	1 185,2	6 932,0
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	3 188,3	114,4	470,5	2 603,4	3 679,4	1 006,7	556,6	2 116,0
	2014	3 343,7	121,8	463,4	2 758,5	3 690,1	964,4	518,9	2 206,8
	2015	3 423,4	135,6	467,2	2 820,6	3 733,7	994,3	530,9	2 208,5
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	551,9	145,1	32,1	374,8	77,4	1,1	10,6	65,7
	2014	592,7	152,1	36,8	403,8	68,7	0,2	4,2	64,3
	2015	632,3	164,4	43,1	424,7	58,6	0,3	4,3	54,0
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	5 017,2	1 553,9	530,7	2 932,6	4 073,0	742,4	376,3	2 954,3
	2008	5 082,6	1 518,0	515,1	3 049,6	4 189,1	684,9	407,2	3 097,0
	2009	4 798,4	1 453,5	502,9	2 842,0	4 364,2	745,3	386,9	3 232,1
	2010	5 027,8	1 501,6	515,6	3 010,5	4 717,3	764,4	452,0	3 500,9
	2011	5 296,8	1 509,4	540,4	3 247,0	5 008,8	806,7	452,1	3 750,0
	2012	5 529,6	1 524,9	555,0	3 449,7	5 340,1	833,1	494,7	4 012,4
	2013	5 773,4	1 478,5	588,2	3 706,7	5 743,4	874,2	527,9	4 341,3
	2014	5 907,1	1 432,9	618,2	3 855,9	6 077,3	885,7	604,1	4 587,5
	2015	5 991,8	1 470,9	665,6	3 855,3	6 241,0	921,6	649,9	4 669,5

Таблица 1.4 а) Мировые морские перевозки в разбивке по видам грузов и группам стран, 2006–2015 годы (млн. тонн)
(продолжение)

Регионы или группы стран	Годы	Погруженные грузы				Выгруженные грузы			
		Все грузы	Сырая нефть	Нефтепродукты и газ	Сухие грузы	Все грузы	Сырая нефть	Нефтепродукты и газ	Сухие грузы
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	815,3	327,5	82,4	405,3	432,2	36,6	65,3	330,3
	2014	757,4	299,3	74,3	383,7	469,6	37,2	71,0	361,5
	2015	756,1	294,7	58,6	402,8	483,6	39,4	70,1	374,2
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	1 263,7	240,0	69,8	953,9	569,4	69,4	89,4	410,7
	2014	1 292,2	232,6	76,4	983,1	571,7	65,1	99,8	406,8
	2015	1 327,6	223,5	83,8	1 020,3	593,6	65,8	101,1	426,7
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	3 686,9	909,4	435,2	2 342,4	4 728,7	767,4	369,2	3 592,1
	2014	3 849,4	899,4	466,5	2 483,6	5 023,1	782,5	429,2	3 811,4
	2015	3 899,9	951,0	522,3	2 426,7	5 151,3	815,6	474,6	3 861,1
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
	2014	8,1	1,6	0,9	5,5	12,9	0,9	4,1	7,9
	2015	8,2	1,7	0,9	5,5	12,5	0,9	4,1	7,5

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.

Примечание: Данные за период 2006–2015 годов были пересмотрены и обновлены в свете улучшенной отчетности, включая более свежие цифры и более полную информацию о распределении по видам грузов. Данные за 2015 год представляют собой оценки, основанные на предварительной информации или на показателях последнего года, за который имеются данные.

**Таблица 1.4 б) Мировые морские перевозки в разбивке по видам грузов и группам стран, 2006–2015 годы
(доля в процентах)**

Регионы или группы стран	Годы	Погруженные грузы			Выгруженные грузы				
		Все грузы	Сырая нефть	Нефтепродукты и газ	Сухие грузы	Все грузы	Сырая нефть	Нефтепродукты и газ	Сухие грузы
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	18,3	11,5	70,3	100,0	19,8	11,5	68,7
	2014	100,0	17,3	11,4	71,3	100,0	18,8	11,5	69,7
	2015	100,0	17,6	11,7	70,7	100,0	19,1	11,8	69,1
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	33,5	6,6	43,1	38,9	38,7	53,5	50,8	32,4
	2014	34,0	7,1	41,4	39,3	37,5	52,1	46,0	32,2
	2015	34,1	7,7	39,7	39,7	37,2	51,9	44,8	31,9
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	8,3	2,9	5,6	0,8	0,1	1,0	1,0
	2014	6,0	8,9	3,3	5,8	0,7	0,0	0,4	0,9
	2015	6,3	9,3	3,7	6,0	0,6	0,0	0,4	0,8
Развивающиеся страны	2006	62,7	85,6	58,7	55,3	46,2	33,3	39,7	52,3
	2007	62,4	85,7	56,9	55,5	50,0	37,2	41,6	56,4
	2008	61,8	85,0	53,8	55,6	50,6	35,3	43,6	57,3
	2009	61,1	85,0	54,0	54,5	55,7	39,8	42,0	64,2
	2010	59,8	84,0	52,4	53,4	55,9	39,5	46,2	63,3
	2011	60,3	85,8	52,2	54,2	56,9	42,5	43,6	64,0
	2012	60,1	85,4	52,6	54,3	58,1	43,2	46,9	64,7
	2013	60,7	85,1	53,9	55,4	60,5	46,4	48,2	66,6
	2014	60,0	83,9	55,3	54,9	61,8	47,9	53,6	66,9
	2015	59,6	83,1	56,6	54,3	62,2	48,1	54,8	67,4

Таблица 1.4 б) Мировые морские перевозки в разбивке по видам грузов и группам стран, 2006–2015 годы
(доля в процентах) (продолжение)

Регионы или группы стран	Годы	Погруженные грузы				Выгруженные грузы			
		Все грузы	Сырая нефть	Нефтепродукты и газ	Сухие грузы	Все грузы	Сырая нефть	Нефтепродукты и газ	Сухие грузы
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	18,8	7,6	6,1	4,5	1,9	6,0	5,1
	2014	7,7	17,5	6,6	5,5	4,8	2,0	6,3	5,3
	2015	7,5	16,6	5,0	5,7	4,8	2,1	5,9	5,4
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	13,3	13,8	6,4	14,3	6,0	3,7	8,2	6,3
	2014	13,1	13,6	6,8	14,0	5,8	3,5	8,9	5,9
	2015	13,2	12,6	7,1	14,4	5,9	3,4	8,5	6,2
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	38,8	52,3	39,9	35,0	49,8	40,8	33,7	55,1
	2014	39,1	52,7	41,7	35,4	51,1	42,3	38,1	55,6
	2015	38,8	53,7	44,4	34,2	51,3	42,6	40,0	55,7
Океания	2006	0,0	0,1	0,01	0,0	0,2	—	0,7	0,1
	2007	0,0	0,1	0,01	0,0	0,2	—	0,8	0,1
	2008	0,1	0,1	0,01	0,0	0,2	—	0,8	0,1
	2009	0,1	0,1	0,02	0,1	0,2	—	0,4	0,2
	2010	0,1	0,1	0,0	0,1	0,2	—	0,4	0,2
	2011	0,1	0,1	0,0	0,1	0,2	—	0,4	0,2
	2012	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	—	0,4	0,1
	2013	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	—	0,4	0,1
	2014	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	—	0,4	0,1
	2015	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	—	0,3	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.

Примечание: Данные за период 2006–2015 годов были пересмотрены и обновлены в свете улучшенной отчетности, включая более свежие цифры и более полную информацию о распределении по видам грузов. Данные за 2015 год представляют собой оценки, основанные на предварительной информации или на показателях последнего года, за который имеются данные.

нефть, либо перерабатывать импортированную нефть, способствовал существенному увеличению спроса Китая на нефть и импорта сырой нефти. Индия, являющаяся третьим по величине мировым импортером сырой нефти после Соединенных Штатов и Китая, увеличила свои закупки, продолжая диверсифицировать свои источники поставок, включая Латинскую Америку и Западную Африку (Tusiani, 2016).

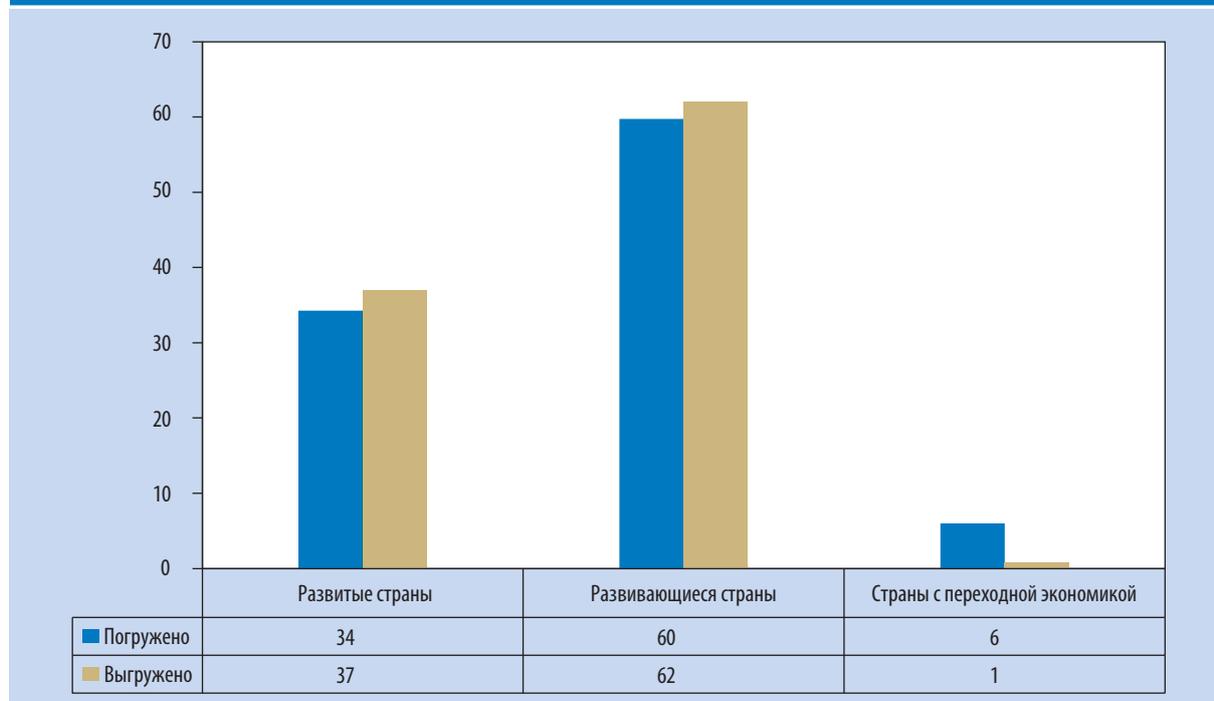
В 2015 году произошли два важных события, которые могут иметь серьезные последствия для перевозок сырой нефти. Соединенные Штаты отменили действовавший 40 лет запрет на экспорт сырой нефти, и уже сообщается о возобновлении экспортных отгрузок. Сохраняющиеся низкие цены на нефть и ограниченные экспортные мощности будут сдерживать рост экспорта нефти в краткосрочном плане, однако, как ожидается, экспорт из Соединенных Штатов приведет в будущем к изменениям в энергетической карте мира в связи с увеличением производства сланцевой нефти в стране (Miller, 2016). Кроме того, были отменены некоторые санкции в отношении Исламской Республики Иран, которая возобновила свои поставки сырой нефти на рынок, что, как ожидается, приведет к увеличению предложения нефти и будет

оказывать понижающее давление на цены, хотя по-прежнему не ясно, как быстро удастся полностью восстановить ее экспорт с учетом сохраняющихся трудностей, связанных с некоторыми нерешенными проблемами, включая финансовые, правовые и страховые вопросы (Danish Ship Finance, 2016).

ii) Нефтепродукты

В 2015 году совокупные перевозки нефтепродуктов и газа увеличились на 5,1% до 1,17 млрд. тонн. Данные ЮНКТАД не позволяют представить информацию в разбивке по этим двум видам грузов. Вместе с тем, согласно оценкам, например агентства "Кларксонс ресерч", перевозки нефтепродуктов увеличились на 6,2%, превысив отметку в 1 млрд. т, а поставки газа возросли на 3,5% до 328 млн. тонн. Рост поставок стимулировался импортом в азиатские страны, а также значительным спросом со стороны Австралии в связи с закрытием некоторых нефтеперерабатывающих предприятий в 2014 и 2015 годах. Росту импорта способствовал также значительный спрос со стороны Индии, что во многом объяснялось отменой субсидий на дизельное топливо в конце 2014 года. Европа также увеличила импортные закупки в условиях снижающихся цен на нефть, которые способствовали расширению нефтеперерабатывающего производства и взаимной

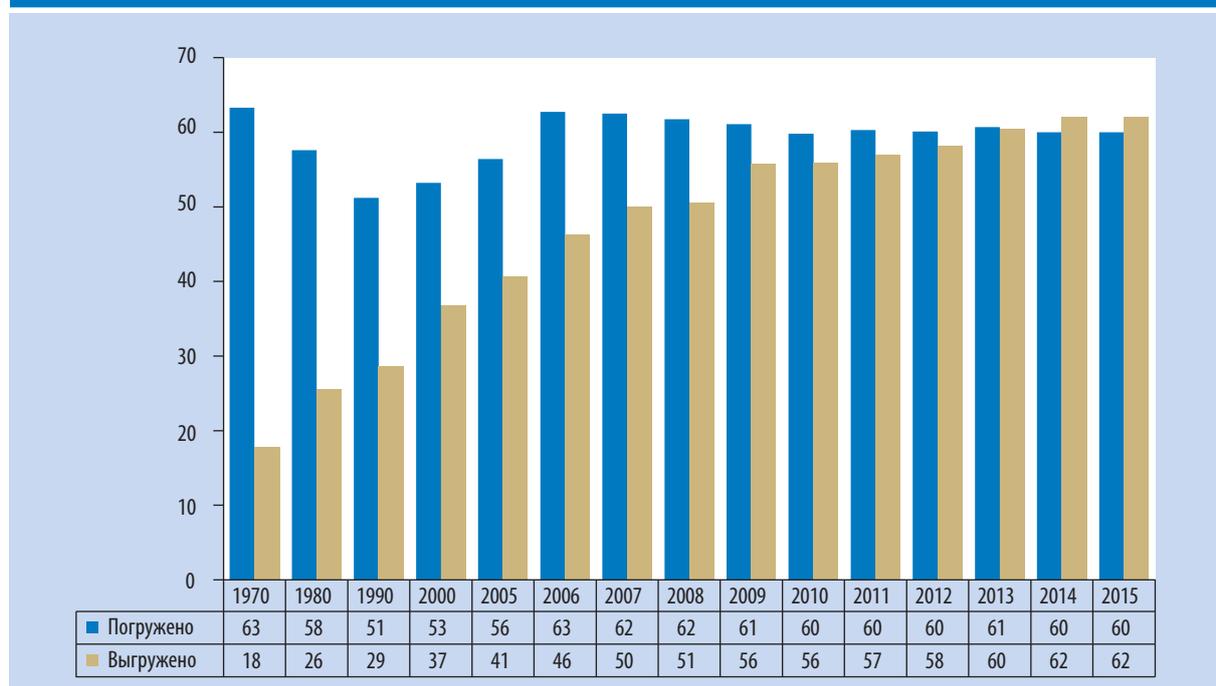
Диаграмма 1.4 а) Мировые морские перевозки в разбивке по группам стран, 2015 год
(доля в процентах от мирового объема грузов)



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.

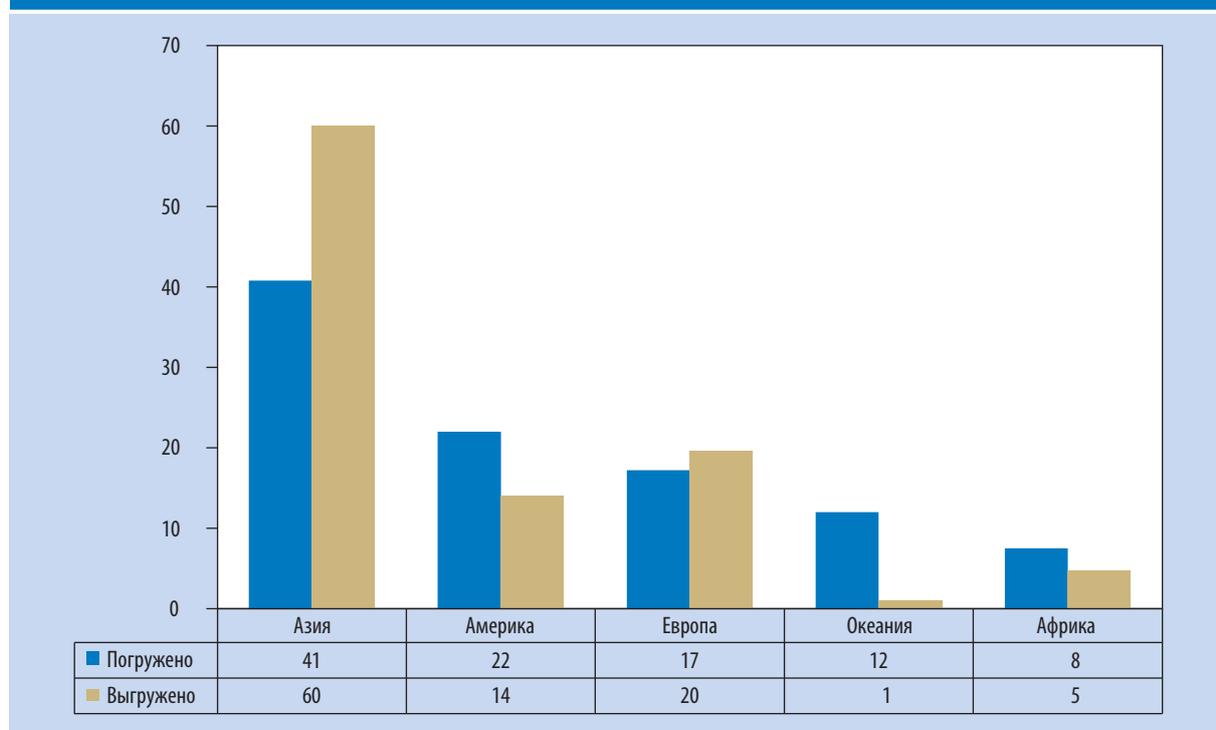
Примечание: Приведенные цифры представляют собой оценки, основанные на предварительной информации или на показателях последнего года, за который имеются данные.

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



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

Диаграмма 1.4 с) Мировые морские перевозки в разбивке по регионам, 2015 год (доля в процентах от мирового объема грузов)



Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе данных, полученных от представляющих отчетность стран, а также с веб-сайтов соответствующих государственных органов и портовых организаций и из специализированных источников.

Примечание: Приведенные цифры представляют собой оценки, основанные на предварительной информации или на показателях последнего года, за который имеются данные.

Таблица 1.5 Нефть и природный газ: основные производители и потребители, 2015 год (доля мирового рынка в процентах)

Мировая добыча нефти		Мировое потребление нефти	
Западная Азия	32	Азиатско-Тихоокеанский регион	34
Северная Америка	19	Северная Америка	23
Страны с переходной экономикой	15	Европа	13
Развивающиеся страны Америки	11	Западная Азия	11
Африка	10	Развивающиеся страны Америки	9
Азиатско-Тихоокеанский регион	9	Страны с переходной экономикой	6
Европа	4	Африка	4
Нефтеперерабатывающие мощности		Производство нефтепродуктов	
Азиатско-Тихоокеанский регион	33	Азиатско-Тихоокеанский регион	34
Северная Америка	21	Северная Америка	22
Европа	15	Европа	16
Западная Азия	10	Западная Азия	10
Страны с переходной экономикой	9	Страны с переходной экономикой	8
Развивающиеся страны Америки	8	Развивающиеся страны Америки	7
Африка	4	Африка	3
Мировая добыча природного газа		Мировое потребление природного газа	
Северная Америка	26	Северная Америка	25
Страны с переходной экономикой	22	Азиатско-Тихоокеанский регион	20
Западная Азия	17	Страны с переходной экономикой	16
Азиатско-Тихоокеанский регион	15	Западная Азия	14
Европа	7	Европа	13
Развивающиеся страны Америки	7	Развивающиеся страны Америки	8
Африка	6	Африка	4

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе British Petroleum, 2016.

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

торговли европейских стран. Одновременно с этим снижение цен на нефть, в дополнение к увеличению спроса со стороны конечных потребителей, способствовало повышению торговой активности и созданию возможностей для арбитражных сделок, еще больше стимулируя торговлю нефтепродуктами. Что касается конкретных видов грузов, то значительный спрос на газ и транспортное топливо, а также увеличение запасов дизельного топлива способствовали поддержанию спроса на нефтепродукты. В сфере предложения увеличение производства в нефтеперерабатывающем секторе в результате достаточного предложения сырой нефти на национальном рынке способствовало значительному увеличению экспорта из Соединенных Штатов, тогда как расширение нефтеперерабатывающих мощностей в Западной Азии, в частности в Саудовской Аравии, содействовало росту экспорта из стран региона.

iii) Газ

В 2015 году мировые перевозки сжиженного природного газа морским транспортом, на которые приходилось почти треть мировых перевозок природного газа, увеличились на 1,6%, что означало замедление темпов роста по сравнению с 2,5% в 2014 году. Объем его поставок составил 338,3 млрд. м³ (British Petroleum, 2016). Рост экспорта объясняется увеличением поставок, в частности из Австралии, Индонезии, Малайзии, Папуа-Новой Гвинеи и Катара. Расширение импорта в Европе и Западной Азии смогло частично компенсировать сокращение закупок в некоторых странах, выступающих основными импортерами сжиженного природного газа, таких как Япония. В Японии, являющейся крупнейшим в мире импортером, сокращение объема закупок, возможно, объяснялось мягкой зимой, снижением цен на уголь и возобновлением работы двух ядерных реакторов в 2015 году (World Nuclear Association, 2016). В Республике Корея, занимающей второе место по объему импорта, закупки также сократились на 15% (British Petroleum, 2016). В Китае импорт снизился на 3,3% в связи со спадом экономической активности, мягкой зимой и расширением собственного производства газа в стране. Кроме того, в Соединенных Штатах импорт сжиженного природного газа возрос более чем на 50%, хотя и с низкого исходного уровня, тогда как его экспорт увеличился в восемь раз (British Petroleum, 2016). В 2015 году высокие издержки береговых сооружений для приема газа способствовали расширению использования альтернативных и новых решений, включая использование оборудования для регазификации на борту судов, судов по регазификации сжиженного природного газа в качестве мобильных приемных терминалов и плавучих установок для хранения и регазификации (Clarksons Research, 2016e). По состоянию на июль

2015 года 19 стран, как сообщается, экспортировали жидкий природный газ, и 16 стран начали осуществлять его импорт в последние десять лет (Clarksons Research, 2015a). В 2015 году перевозки сжиженного нефтяного газа, который конкурирует с лигроином в качестве сырья, используемого в нефтехимическом секторе, увеличились, по оценкам, на 8,3% благодаря дальнейшему росту экспорта в Соединенных Штатах и расширению спроса в нефтехимическом секторе и секторе домашних хозяйств в Азии, особенно в Китае и Индии.

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

В 2015 году мировые перевозки сухих грузов сократились на 0,2% до, по оценкам, 4,8 млрд. тонн. В отличие от среднегодовых темпов роста на уровне 7% в последние годы перевозки сухих грузов сократились из-за снижения на 1,3% объема перевозок пяти основных сухих массовых грузов (железной руды, угля, зерна, бокситов и глинозема, а также фосфатной руды). В 2015 году отгрузки пяти основных сухих массовых грузов составили 2,95 млрд. тонн. Менее чем за 15 лет в Китае их импорт увеличился почти в семь раз, а именно с 319 млн. т в 2000 году до 2,1 млрд. т в 2015 году. Поскольку основная часть прироста перевозок приходилась на Китай и два основных груза, а именно железную руду и уголь, это привело к усилению уязвимости морских перевозок к воздействию колебаний в уровне спроса и тенденций в китайской экономике. Это проявилось в 2015 году, когда объем производства сталелитейной промышленности Китая, на которую приходится почти половина мирового производства стали, снизился (на 2,3%) впервые с 1981 года (World Steel Association, 2016). Сокращение производства стали в Китае означало снижение спроса страны на импорт железной руды и другого связанного с ее производством сырья и металлов. Общую информацию об основных участниках мирового рынка сухих массовых грузов см. в таблице 1.6.

i) Железная руда

После значительного роста (на 12,6%) в 2014 году мировые перевозки железной руды увеличились в 2015 году на 1,9%, что является самым низким приростом с 1999 года. Объем морских перевозок железной руды составил 1,36 млрд. т, при этом объем импорта в Китае, на который приходится более двух третей мирового импорта железной руды, возрос на 2,8%, что гораздо ниже прироста на 15% в 2014 году. Замедление темпов роста отчасти объяснялось сокращением производства стали и использованием существующих запасов. Что касается поставок, то в 2015 году основные экспортеры железной руды,

Таблица 1.6 Некоторые основные сухие массовые грузы и сталь: крупнейшие производители, потребители, экспортеры и импортеры, 2015 год (доля мирового рынка в процентах)

Производители стали		Потребители стали	
Китай	50	Китай	46
Япония	6	Соединенные Штаты	7
Индия	6	Индия	5
Соединенные Штаты	5	Япония	4
Российская Федерация	4	Республика Корея	4
Республика Корея	4	Российская Федерация	3
Германия	3	Германия	3
Бразилия	2	Турция	2
Турция	2	Мексика	1
Украина	1	Бразилия	1
Прочие	17	Прочие	24
Экспортеры железной руды		Импортеры железной руды	
Австралия	54	Китай	70
Бразилия	27	Япония	10
Южная Африка	5	Европа	8
Канада	3	Республика Корея	5
Украина	1	Прочие	7
Швеция	1		
Прочие	9		
Экспортеры угля		Импортеры угля	
Австралия	33	Индия	19
Индонезия	32	Япония	16
Российская Федерация	9	Европа	15
Колумбия	7	Китай	14
Южная Африка	7	Республика Корея	11
Соединенные Штаты	5	Китайская провинция Тайвань	5
Канада	2	Малайзия	2
Прочие	5	Таиланд	2
		Прочие	16
Экспортеры зерна		Импортеры зерна	
Соединенные Штаты	22	Азия	33
Российская Федерация	19	Африка	22
Европейский союз	14	Развивающиеся страны Америки	19
Украина	11	Западная Азия	16
Аргентина	9	Европа	7
Канада	8	Страны с переходной экономикой	3
Прочие	17		

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе Clarksons Research, 2016f; International Grains Council, 2016; и World Steel Association, 2016.

а именно Австралия и Бразилия, на долю которых приходится более 80% мирового рынка железной руды, продолжали наращивать производство и свои международные поставки.

ii) Уголь

В 2015 году впервые за последние примерно три десятилетия мировые перевозки угля (энергетического и коксующегося) сократились, в частности на 6,9% до 1,13 млрд. т, из которых на перевозки энергетического и коксующегося угля приходилось соответственно 78% и 22%. Согласно оценкам, экспорт энергетического угля снизился на 7,5% до 881 млн. т, а поставки коксующегося угля сократились, по оценкам, на 5,3% до 248 млн. т, главным образом в связи с уменьшением импорта угля в Китае (на 31,4%), в особенности энергетического угля. Это сокращение объяснялось замедлением экономического роста в Китае, ограничениями на импорт низкокачественного угля и принятыми в стране мерами по борьбе с загрязнением воздуха. В середине 2015 года Индия превратилась в крупнейшего мирового импортера энергетического угля, которым до этого выступал Китай, хотя в 2015 году она сократила импорт энергетического угля на 3,2% в связи со снижением спроса на электроэнергию и увеличением национального производства. В то же время Индия увеличила закупки коксующегося угля на 8,9%, что было связано с развитием инфраструктуры и обрабатывающего сектора. В Европе импорт угля сдерживался в связи с осуществлением Директивы о крупных установках для сжигания, направленной на сокращение выбросов углерода, в результате чего импорт энергетического и коксующегося угля снизился соответственно на 9,6% и 6,2%. В Японии сокращение производства стали отрицательно сказалось на импорте коксующегося угля, объем которого снизился в 2015 году на 4,5%. Что касается экспорта, то в 2015 году поставки угля из Австралии в Китай сократились на 35%, поскольку Китай стал более активно использовать уголь отечественного производства, возобновляемые источники энергии и уран (Catlin, 2015). Другие экспортеры, включая Индонезию и Южную Африку, а также страны Северной Америки, по-прежнему зависели от тенденций в китайской экономике и от того, сможет ли Индия увеличить отечественное производство, что может снизить ее потребности в импорте угля. Усилению уязвимости способствуют также такие факторы, как сбои в логистической системе в Индонезии, а также усиление конкуренции среди производителей (Catlin, 2015).

iii) Зерно

В 2015 году мировые перевозки зерна (пшеницы, кормового зерна и соевых бобов) увеличились, по оценкам, на 4,9% до 453 млн. тонн. Перевозки пшеницы и кормового зерна, на которые приходится 71,5% всех перевозок зерна, возросли на 2,9%, а соевых бобов – на 10,3%. Замедление темпов роста перевозок по сравнению с двухзначным приростом в 2014 году объясняется большим объемом запасов зерна и снижением спроса на импорт в некоторых странах, являющихся крупнейшими импортерами, в частности в Северной Америке и Западной Азии. Исламская Республика Иран сократила свой импорт и, по сообщениям, ввела налоги для ограничения импорта и стимулирования внутреннего производства. Более богатый урожай, в частности в Китае и Индии, и усиление ориентации на внутреннее производство, например в Алжире, означали сокращение потребностей в морских перевозках.

iv) Бокситы, глинозем и фосфатная руда

В 2015 году мировой объем перевозок бокситов и глинозема увеличился на 18,1% по сравнению с сокращением на 24,5% в 2014 году. Китаю удалось найти других поставщиков бокситов, помимо Индонезии, и расширение отечественных мощностей по производству глинозема способствовало росту перевозок. После того как в январе 2014 года Индонезия ввела запрет на экспорт бокситов, их запасы сократились, хотя производство бокситов в Китае увеличилось наряду с расширением импорта из других стран, помимо Индонезии. В 2015 году Китай импортировал 20 млн. т бокситов из Австралии, что на 28% больше по сравнению с 2014 годом, а производство бокситов в Малайзии возросло до 21,20 млн. т с 3,26 млн. т в 2014 году, при этом практически все бокситы экспортировались в Китай в 2014 и 2015 годах (United States Department of the Interior and United States Geological Survey, 2016). Что касается фосфатной руды (используемой для производства удобрений или в качестве промышленного сырья), то в 2015 году объем ее мировых перевозок возрос на 1,0% до 29,8 млн. тонн. На 2019 год намечено осуществление ряда проектов, в том числе в Австралии, Алжире, Бразилии, Египте, Иордании, Казахстане, Китае, Перу, Российской Федерации и Тунисе. После 2019 года планируется осуществление проекта по разработке офшорного месторождения в Намибии. Как ожидается, осуществляемые в настоящее время проекты в Африке позволят начать производство не раньше 2020 года (United States Department of the Interior and United States Geological Survey, 2016).

v) Другие сухие массовые грузы

В 2015 году перевозки других сухих массовых грузов увеличились, по оценкам, на 0,4% до 1,74 млрд. т, из которых 43,0% приходилось на продукцию обрабатывающей промышленности (металлургическую продукцию и лесоматериалы), 37,1% – на металлы и минеральное сырье и 19,9% – на сельскохозяйственные навалочные грузы. Если перевозки продукции обрабатывающей промышленности и сельскохозяйственных навалочных грузов увеличились соответственно на 1,9% и 2,9%, то отгрузки металлов и минерального сырья сократились на 2,4%. Увеличение перевозок продукции обрабатывающей промышленности объяснялось расширением сталелитейного производства в Китае и увеличением экспортных поставок в эту страну, а также сокращением внутреннего спроса на металлургическую продукцию. Протекционистские меры в ряде стран-импортеров, таких как Индия и страны Европейского союза, вероятно, отрицательно сказались на экспорте металлургической продукции из Китая. Экспорт металлов и минерального сырья сократился из-за уменьшения поставок никелевой руды на 21,4%, а также продолжавших ощущаться последствий запрета на экспорт никелевой руды, введенного Индонезией в январе 2014 года. Что касается импорта, то было отмечено ослабление спроса со стороны Китая в результате сокращения потребления нержавеющей стали и введения мер по борьбе с загрязнением

vi) Контейнерные перевозки

В 2015 году совокупный объем контейнерных перевозок на магистральных и второстепенных маршрутах Восток–Запад, региональных маршрутах, маршрутах Юг–Юг и Север–Юг возрос на 2,4% до 175 млн. ДФЭ, что означало существенное замедление темпов роста по сравнению с

предыдущим годом (см. диаграммы 1.5 и 1.6). Замедление роста контейнерных перевозок объяснялось тремя основными факторами, а именно сокращением объема перевозок на направлениях с основным грузопотоком из Восточной Азии в Европу, ограниченным ростом перевозок на маршрутах Север–Юг (в связи с отрицательным воздействием низких цен на сырьевые товары на условия торговли и покупательную способность стран – экспортеров сырьевых товаров) и последствиями снижения экономической активности в Китае для перевозок между азиатскими странами (см. таблицу 1.7).

В 2015 году объем перевозок на магистральных маршрутах Восток–Запад увеличился примерно на 1,2% до 52,5 млн. ДФЭ (см. диаграмму 1.7). Общее замедление темпов роста объяснялось сокращением перевозок на 2,2% на направлениях с основным грузопотоком из Азии в Европу, что было связано с ослаблением импортного спроса в Европе, сокращением товарно-материальных запасов в розничной торговле, низким курсом евро и отрицательными последствиями односторонних принудительных мер для российского импорта.

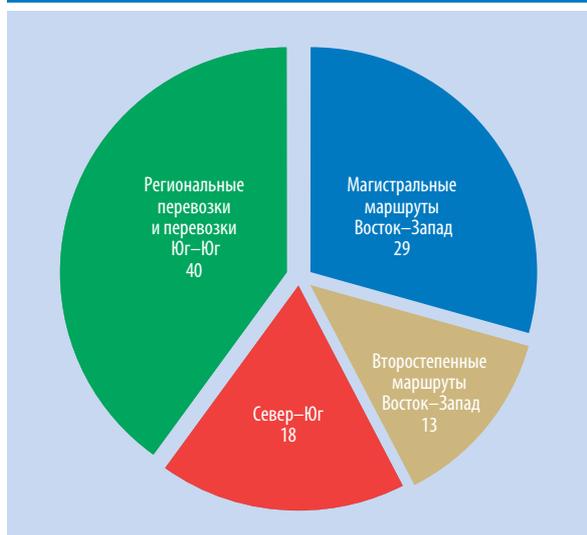
Отмеченный в 2015 году спад в контейнерных перевозках между европейскими странами, как представляется, не согласуется с данными, указывающими на то, что в течение года темпы роста их взаимной торговли европейских стран опережали темпы роста их торговли с остальными странами мира. Если объем импорта европейских стран во взаимной торговле возрос на 1,4%, то объем их импорта из остальных стран мира сохранился на прежнем уровне. Доля взаимных поставок в совокупном импорте европейских стран увеличилась с 60% в 2007 году до 65% в 2015 году (Danish Ship Finance, 2016). С учетом статических данных, свидетельствующих о сравнительно высоком спросе в европейских странах на потребительские товары в течение года, высказывалось мнение о том, что,

Таблица 1.7 Оценка контейнерных грузопотоков на основных направлениях контейнерных перевозок Восток–Запад, 2014–2015 годы (млн. ДФЭ)

	Транстихоокеанские перевозки		Европа–Азия		Трансатлантические перевозки	
	Восточная Азия–Северная Америка	Северная Америка–Восточная Азия	Азия–Европа	Европа–Азия	Европа–Северная Америка	Северная Америка–Европа
2014 год	15,8	7,4	15,2	6,8	3,9	2,8
2015 год	16,8	7,2	14,9	6,8	4,1	2,7
Изменение в процентах, 2014–2015 годы	6,6	-2,9	-2,2	0,0	5,4	-2,4

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе базы данных MDC Transmodal world cargo.

Диаграмма 1.5 Распределение мировых контейнерных перевозок по отдельным направлениям, 2015 год (доля в процентах от мировых перевозок в ДФЭ)

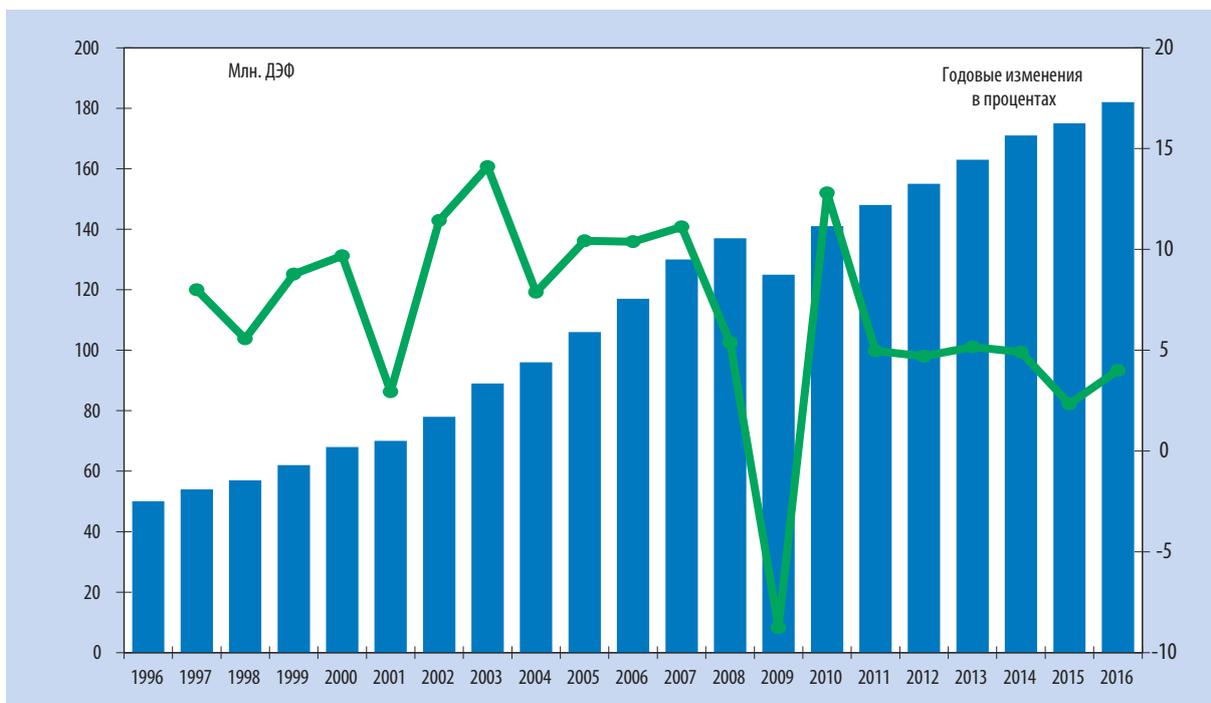


Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе Clarkson's Research, 2016b.

возможно, усиливается тенденция к переориентации на региональные и более близкие к конечным рынкам источники поставок товаров.

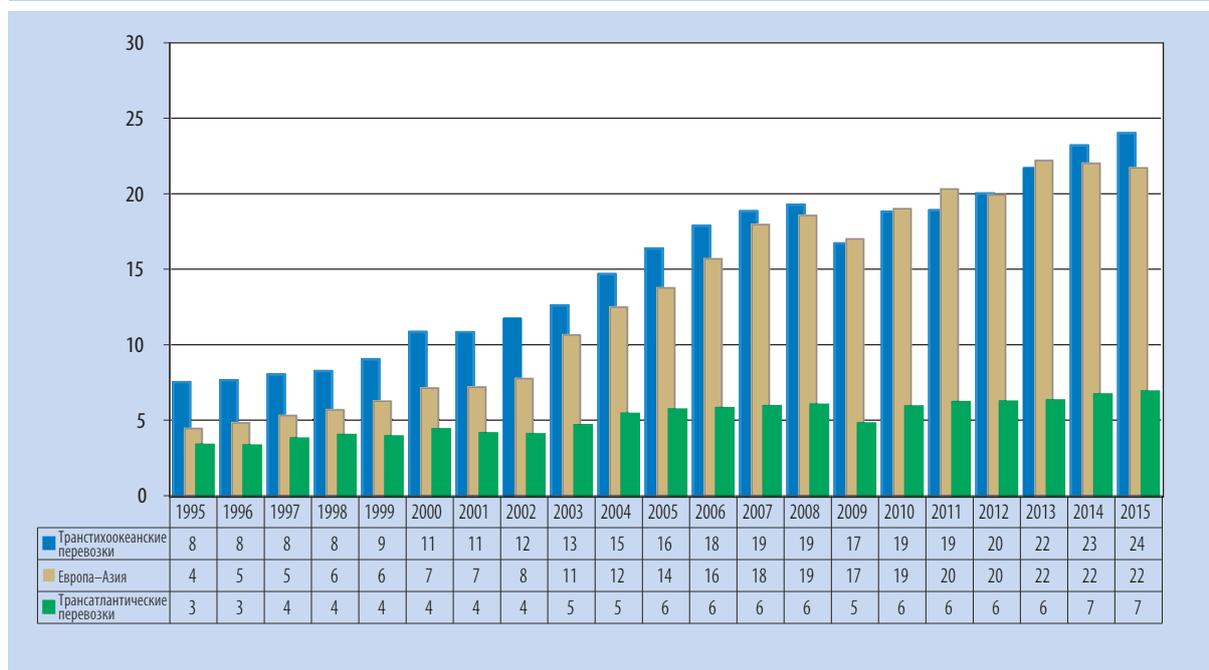
На транстихоокеанских маршрутах общий объем перевозок возрос в 2015 году на 3,6%, чему способствовал высокий спрос в Соединенных Штатах. Вместе с тем, если на направлениях с основным грузопотоком был отмечен особенно высокий рост перевозок, в частности, по оценкам, на уровне 6,6%, то на встречных направлениях перевозки увеличились на 2,9%. Крепкий доллар и рост потребительских расходов способствовали расширению импорта Соединенных Штатов из Китая и Вьетнама. В 2015 году состояние перевозок на этих маршрутах определялось такими ключевыми факторами, как открытие нового Панамского канала и проблема перегруженности портов западного побережья Соединенных Штатов. В 2015 году из-за перегруженности портов наблюдались существенные задержки в обработке судов и снижение пропускной способности контейнерных портов, что в свою очередь способствовало изменению маршрутов и направлению грузов в порты восточного побережья (Clarkson's Research, 2015b).

Диаграмма 1.6 Мировые контейнерные перевозки, 1996–2016 годы (млн. ДФЭ и годовое изменение в процентах)



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе Clarkson's Research, Container Intelligence Monthly, различные выпуски, и Drewry Shipping Consultants, 2008.

Диаграмма 1.7 Оценка контейнерных грузопотоков на основных направлениях контейнерных перевозок Восток–Запад, 1995–2015 годы (млн. ДФЭ)



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе Clarkson's Research (2009–2013), Container Intelligence Monthly; базы данных MDS Transmodal world cargo (данные за 2009–2015 годы); и United Nations Economic Commission for Latin America and the Caribbean, 2010.

На маршрутах Север–Юг объем перевозок возрос в 2015 году на 1,4% до 30,8 млн. ДФЭ. Замедление темпов роста было вызвано ослаблением спроса на контейнерные грузы в Африке и Латинской Америке из-за, в частности, политической нестабильности в ряде стран Северной Африки, экономической рецессии в Бразилии и отрицательных последствий ухудшения условий торговли для покупательной способности развивающихся стран, экспортирующих сырьевые товары, в обоих регионах (Danish Ship Finance, 2016).

На региональных маршрутах в 2015 году объем перевозок увеличился, по оценкам, на 3,1%. Взаимные перевозки азиатских стран, на которые приходится более двух третей совокупного объема региональных перевозок, возросли в 2015 году на 2,9% по сравнению с 6% в 2014 году. Замедление темпов роста объяснялось экономическим положением в Китае и сокращением импорта в других азиатских странах, таких как Индонезия и Япония. В то же время расширению взаимных перевозок между азиатскими странами способствовало перенесение производственных центров из Китая в другие азиатские страны, а также увеличение объема импорта Филиппин, Республики Корея и Вьетнама и устойчивый рост перевозок на маршрутах Азия–Южная Азия (Clarkson's Research, 2016g).

В целом в 2015 году в контейнерных перевозках продолжала наблюдаться тенденция к увеличению размеров контейнеровозов (см. главы 2 и 3). Совокупные годовые темпы роста среднего размера судов в мировом флоте возросли с 1,9% в 2001–2009 годах до 18,2% в 2010–2015 годах (Davidson, 2016).

Как указано в одном из исследований, увеличение размера контейнеровозов до 18 000 ДФЭ, вероятно, приводит к максимальной экономии расходов для судоходных компаний и портов в размере до 5% от совокупных расходов в рамках транспортной сети, но масштабы экономии, обусловленной ростом размера судов, начинают снижаться для судов вместимостью более 18 000 ДФЭ (Batra, 2016).

По мнению некоторых экспертов, издержки, связанные с эксплуатацией все более крупных судов, могут превышать получаемые выгоды. К возможным недостаткам относятся, в частности, сокращение частоты рейсов, более высокие пиковые скачки в контейнерном грузопотоке, более значительная нагрузка на службы по обработке грузов, увеличение инвестиционных и эксплуатационных расходов для терминалов, сокращение возможностей выбора для грузоотправителей и увеличение рисков в цепочках поставки товаров из-за концентрации перевозок в результате увеличения размеров судов и уменьшения количества их рейсов,

а также экологические последствия, связанные с прокладкой более глубоких каналов подхода и расширением складских площадей. Портам и компаниям линейного судоходства, вероятно, придется расширить свое сотрудничество, в том числе, например, с использованием таких форм, как создание альянсов, слияния и поглощения среди операторов терминалов, а также создание совместных предприятий между судоходными компаниями и операторами портовых терминалов (Davidson, 2016). В 2015 году в секторе контейнерных перевозок усилился процесс консолидации, в связи с чем начали более активно высказываться различные предположения относительно будущих тенденций (см. главу 2). Одним из непосредственных результатов консолидации является сосредоточение усилий участников альянсов на сокращении времени перевозок и повышении их надежности с целью привлечения грузоотправителей за счет снижения частоты рейсов и количества портов захода (King, 2016).

В области контейнерных перевозок в рамках Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1 июня 2015 года было принято требование о проверке веса, в соответствии с которым грузоотправители обязаны проверить массу брутто отправляемых контейнеров путем взвешивания либо контейнера со всем его содержимым, либо отдельных грузов, находящихся в контейнере (см. главу 5). По мнению некоторых экспертов, расходы, связанные с этим новым требованием, приведут к увеличению стоимости морских перевозок грузов более чем на 10% (Waters, 2016).

И наконец, хотя еще, возможно, преждевременно говорить о последствиях решения Соединенного Королевства о выходе из Европейского союза, по мнению некоторых экспертов, оно не отразится серьезно на контейнерных перевозках, поскольку на Соединенное Королевство приходится всего лишь 1,4% мирового объема контейнерных перевозок и его доля в грузообороте контейнерных портов мира снизилась с 3% в 2000 году до 1,2% в 2013 году. Его значение в качестве центра мировых контейнерных перевозок постепенно уменьшается, оно контролирует незначительную часть мирового контейнерного флота, и на него приходится небольшая часть эксплуатируемых контейнеровозов (Baker, 2016)

С. ДРУГИЕ ИЗМЕНЕНИЯ, ЗАТРАГИВАЮЩИЕ МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ, И ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН

В области морского транспорта и морских перевозок наблюдаются также другие тенденции, означающие появление как новых проблем, так и новых возможностей и способные привести к изменениям в общих условиях функционирования сектора морских перевозок. Помимо уже упоминавшейся сохраняющейся макроэкономической неопределенности и наблюдающихся изменений во взаимосвязи показателей роста торговли и ВВП, ряд других динамично развивающихся тенденций также оказывает влияние на спрос на услуги морского транспорта, оцениваемый по объему морских перевозок. Ряд происходящих изменений может способствовать ускорению экономического роста, стимулированию товарной торговли, увеличению объема морских перевозок и расширению возможностей для развивающихся стран в качестве как пользователей, так и поставщиков услуг морского транспорта. Эти тенденции усиливаются и в долгосрочном плане могут привести к радикальным изменениям в области морского транспорта. К ним относятся инициативы в области развития инфраструктуры, изменения в торговой политике и либерализация торговли, демографический рост и урбанизация, а также расширение электронной торговли. Менее определенными для морского транспорта представляются последствия других параллельных тенденций, таких как четвертая промышленная революция, концепция экономики совместного потребления и экономики замкнутого цикла и сокращение использования ископаемых видов топлива. Четвертая промышленная революция связана, в частности, с усилением проникновения цифровых технологий в производственные процессы, включая сами технологии, инновации, большие данные и Интернет вещей (UNCTAD, 2016с). Хотя такие тенденции могут способствовать расширению торговли и морских перевозок благодаря повышению эффективности и производительности, они могут также приводить к изменениям в структурах и динамике мирового производства, потребления и перевозок, вызывая, возможно, сокращение спроса на услуги морского транспорта и сдерживая рост морских перевозок.

1. Инвестиции в транспортную инфраструктуру, ее развитие и расширение

В 2015 году было объявлено о разработке, начале или завершении ряда проектов по развитию и расширению транспортной инфраструктуры в целях улучшения транспортного сообщения, расширения доступа для поставщиков и потребителей, а также содействия торговле и региональной интеграции. Эти инициативы включали строительство, расширение и улучшение логистической инфраструктуры и транспортных объектов, таких как Панамский и Суэцкий каналы, а также инициативу "Один пояс – один путь" в Китае и совместную инициативу Японии и Азиатского банка развития по налаживанию партнерства в целях создания качественной инфраструктуры. Последние две инициативы могут способствовать стимулированию экономического роста, расширению торговли и увеличению спроса на транспортные и логистические услуги.

а) Панамский и Суэцкий каналы

Знаменательным событием 2015 года стало завершение проекта по расширению Суэцкого канала, который обошелся в 8,2 млрд. долларов. После расширения протяженность канала увеличилась с 60 до 95 км, а его пропускная способность возросла до 97 судов в сутки при возможности двустороннего движения судов на отдельных участках и возможности прохождения более крупных судов по другим участкам. Цель проекта заключалась в сокращении времени ожидания и времени прохождения судов по каналу. Еще одним эпохальным событием стало завершение проекта по расширению Панамского канала, открывшегося для эксплуатации в июне 2016 года (см. главу 2 и UNCTAD, 2014a). Теперь по каналу могут проходить более крупные суда типа "неопанамакс", что в свою очередь может привести к переводу судов класса "панамакс" на региональные маршруты.

б) Инициатива "Один пояс – один путь"

Одним из недавних событий, которые могут привести к существенным последствиям для морских перевозок, стала инициатива "Один пояс – один путь", с которой выступил Китай в 2013 году. Эта инициатива призвана содействовать развитию новых торговых маршрутов, связей и коммерческих возможностей благодаря улучшению транспортного сообщения между Китаем, Азией, Европой, Африкой и странами с переходной экономикой в рамках пяти транспортных маршрутов. Практическая реализация инициативы началась в 2015 году, но

для ее полной реализации во всех соответствующих странах потребуются долгосрочные усилия (China-Britain Business Council, 2015). Если удастся реализовать инициативу в полном масштабе, то ее результаты, вероятно, будут иметь широкие последствия и затронут целый ряд областей, а также различные страны и регионы. Эта инициатива предусматривает создание сети торговой и транспортной инфраструктуры, охватывающей 60 стран (см. таблицу 1.8), на которые приходится 60% мирового населения и 33% мирового ВВП (China-Britain Business Council, 2015). Компонент, касающийся развития наземного транспорта, предусматривает прежде всего улучшение транспортных связей Китая с Европой через Центральную Азию и Российскую Федерацию; Китая с Западной Азией через Центральную Азию; и Китая с Юго-Восточной Азией, Южной Азией и странами Индийского океана, тогда как компонент, касающийся морского транспорта, предусматривает улучшение транспортного сообщения Китая с Европой через Индийский океан и Китая со странами южной части Тихого океана (Hong Kong [China] Trade Development Council, 2016). В рамках инициативы предусматривается развитие шести коридоров международного экономического сотрудничества.

Ожидается, что инициатива будет способствовать оживлению промышленного сектора Китая, повышению доходности китайских инвестиций, увеличению спроса на китайские товары и услуги, поглощению китайской рабочей силы и загрузке избыточного промышленного потенциала Китая, в частности благодаря увеличению спроса на цемент для портов и дорог и на сталь для рельс и поездов (Zhu and Hoffman, 2015). В западной части Китая планируется развитие транспортного сообщения с внутренними районами и создание соответствующей инфраструктуры, что будет означать увеличение спроса на дорогостоящую сталелитейную продукцию, в частности для строительства трубопроводов и высокоскоростных железнодорожных магистралей (Zhu and Hoffman, 2015). Использование маршрутов через Пакистан, Мьянму и Таиланд в качестве альтернативы маршрутам через Малагский пролив может также содействовать повышению энергетической безопасности Китая.

Помимо Китая, данная инициатива может также способствовать снижению транспортных издержек, увеличению торговых потоков и открытию новых рынков для всех участвующих в ней стран, а также развитию формирующихся отраслей (China-Britain Business Council, 2015). Еще одним важным ожидаемым результатом должно стать решение проблемы хронической нехватки финансирования инфраструктуры в развивающихся странах, в особенности транспортной инфраструктуры.

Таблица 1.8 Инициатива "Один пояс – один путь": предполагаемые инвестиционные проекты Китая в области инфраструктуры

Бангладеш	Исследования, касающиеся создания коридора Бангладеш–Китай–Индия–Мьянма; глубоководный порт Пайра
Беларусь	Горнодобывающие и перерабатывающие мощности на Старобинском месторождении (1,4 млрд. долл.); китайско-белорусский промышленный парк в Минске (5 млрд. долл.)
Фиджи	Гидроэлектростанция (158 млн. долл.)
Грузия	Международная экономическая зона в Тбилиси (158 млн. долл.); глубоководный порт Анаклиа (5 млрд. долл.)
Индия	Сотрудничество в рамках проекта высокоскоростной железной дороги; промышленные парки в Гуджарате и Махараштре
Индонезия	Высокоскоростная железная дорога Джакарта–Бандунг; инфраструктура для добычи угля и транспортная инфраструктура в Папуа и на Калимантане (6 млрд. долл.); автотранспортная и портовая инфраструктура на Калимантане (1,1 млрд. долл.); железоникелевый завод на Сулавеси (5,1 млрд. долл.)
Казахстан	Нефтепровод Китай–Казахстан; развитие специальной экономической зоны "Хоргос–Восточные ворота" на границе между Казахстаном и Китаем
Кыргызстан	Автомагистраль Китай–Кыргызстан–Узбекистан; железная дорога Китай–Узбекистан (2 млрд. долл.); модернизация энергосистемы в южных районах Кыргызстана; модернизация электростанции в Бишкеке; сотрудничество в области транспорта и логистики
Литва	Поощрение инвестиций в совместные проекты в области железнодорожного транспорта и портов; соглашение о намерениях компании "Чайна мерчантс груп" с портом Клайпеда
Малайзия	Малайско-китайский промышленный парк в Куантане, включающий глубоководный контейнерный порт, сталелитейный и алюминиевый заводы и предприятие по производству пальмового масла (3,4 млрд. долл.)
Мьянма	Транспортная сеть Бангладеш–Китай–Индия–Мьянма, включая автомобильные и железные дороги, внутренние водные пути и аэропорты; нефте- и газопроводы Чаупхью–Куньмин; оптический кабель Мьянма–Юньнань
Пакистан	Экономический коридор, автомобильные и железные дороги Китай–Пакистан (46 млрд. долл.); автомагистраль Лахор–Карачи; модернизация портов, включая аэропорт, электростанцию и автомобильные дороги в Гвадаре; угольная шахта и электростанция в Гадани; гидроэлектростанция мощностью 720 000 кВт в Кароте; льготные займы для строительства двух атомных электростанций рядом с Карачи (6,5 млрд. долл.)
Шри-Ланка	Глубоководный порт в Хамбантоте (600 млн. долл.); инвестиции компании "Чайна мерчантс холдингз интернешнл" в порту Коломбо
Российская Федерация	Высокоскоростная железная дорога Казань–Москва; трубопроводы для поставки сибирского газа в Китай
Таиланд	Канал на перешейке Кра (28 млрд. долл.); автомагистраль Куньмин–Бангкок; железная дорога между Нонгкхаем, Бангкоком и предлагаемой дорогой между Китаем и Лаосской Народно-Демократической Республикой
Таджикистан	Газопровод Центральная Азия–Китай; реконструкция электростанции мощностью 500 кВт в Турсунзаде; модернизация автомагистрали Душанбе–Чанак (280 млн. долл.)
Туркменистан	Сеть автомобильных и железных дорог Исламская Республика Иран–Казахстан–Туркменистан
Узбекистан	Газопровод Узбекистан–Китай
Вьетнам	Модернизация порта Хайфон; автомагистраль Лангшон–Ханой
Африка	Соглашение с Африканским союзом об оказании помощи в строительстве железных и автомобильных дорог и аэропортов; прибрежная автомобильная дорога в Нигерии (13 млрд. долл.); железная дорога Найроби–Момбаса в Кении (3,8 млрд. долл.); железная дорога Аддис-Абеба–Джибути (4 млрд. долл.)
Центральная и Южная Америка	Объявленные инвестиции в страны региона в размере 250 млрд. долл.; предлагаемая трансконтинентальная железная дорога между побережьями Бразилии и Перу (10 млрд. долл.); разработка месторождений природного газа, трубопроводы, электростанции, автомагистрали, порты и телекоммуникационная инфраструктура
Европа	Модернизация порта Пирей в Греции (260 млн. долл.); высокоскоростная железная дорога Венгрия–Сербия (3 млрд. долл.); железнодорожные грузовые перевозки Китай–Испания (12 875 км)

Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе Australia Department of Foreign Affairs and Trade, 2015; и Hong Kong [China] Trade Development Council, 2016.

Инвестиционные потребности для развития инфраструктуры оцениваются в случае Азии в 50 млрд. долл. в год до 2020 года, а в случае Африки они, по оценкам, превышают 93 млрд. долл. (*Bloomberg Brief*, 2015). Помимо этой инициативы, Китай уже наметил выделить инвестиции в размере более 10 млрд. долл. на развитие порта Багамойо в Объединенной Республике Танзания и заключил контракты на строительство железных дорог, связывающих порты Дар-эс-Салам и Момбаса со странами, не имеющими выхода к морю (Bohlund and Orlik, 2015). Такие инвестиционные проекты, вероятно, будут способствовать расширению торговли, о чем свидетельствует пример Африки, в случае которой трехкратное увеличение объема китайских инвестиций в 2008–2013 годах было связано с увеличением в два раза объема экспорта с 55 млрд. долл. в 2008 году до 116 млрд. долл. в 2014 году (Bohlund and Orlik, 2015).

С точки зрения транспортного сектора успех инициативы во многом будет зависеть от оптимизации транспортной инфраструктуры и услуг, включая морские перевозки и логистику, что необходимо для улучшения транспортного сообщения в Китае и за его пределами. В свою очередь возможности для расширения торговли, создаваемые благодаря осуществлению инициативы, и рост объема перевозок благодаря снижению транспортных издержек, улучшению доступа к рынкам и транспортного сообщения, а также развитию инфраструктуры и промышленности могут оказать положительное воздействие на транспортный сектор. Применительно к морским перевозкам это может стать дополнительным фактором, способствующим увеличению объема перевозок, и обратить вспять наблюдающиеся в последнее время тенденции, характеризующиеся вялым спросом и медленным ростом торговли, а также содействовать восстановлению равновесия на рынке, где в настоящее время наблюдается дисбаланс между предложением и спросом и сохраняется избыток провозной способности (см. главу 2). Морской путь, связывающий Китай с греческим портом Пирей через Индийский океан и Суэцкий канал, станет, как ожидается, альтернативой транспортным маршрутам, ведущим до таких портов, как Антверпен (Бельгия), Гамбург (Германия) и Роттердам (Нидерланды), при сокращении сроков доставки грузов в страны Центральной или Восточной Европы на десять дней (Pong, 2015). Рост грузопотока благодаря реализации инициативы, возобновление торговых потоков из Исламской Республики Иран после отмены международных санкций и перевозки нефти в связи с ожидаемым повышением значения нефтеперерабатывающего рынка в Индии, по всей видимости, приведут к увеличению перевозок по расширенному Суэцкому каналу (*Safety4Sea*, 2016). Наземный транспорт

предлагает альтернативные логистические решения для деловых и торговых кругов, в особенности применительно к дорогостоящим и срочным грузам (Pong, 2015). Между Китаем и Европой уже функционирует ряд железнодорожных маршрутов, обеспечивающих более быструю доставку грузов, в частности за 15 дней по сравнению с 30–40 днями морским транспортом. Кроме того, железнодорожный транспорт представляется более экономичным по сравнению с воздушным транспортом и является также более экологичным.

с) **Партнерство в целях создания качественной инфраструктуры**

Партнерство в целях создания качественной инфраструктуры призвано содействовать осуществлению инвестиций в инфраструктуру в сотрудничестве с другими странами и международными организациями. Япония, используя свои механизмы экономического сотрудничества, включая официальную помощь в целях развития, намеревается в сотрудничестве с Азиатским банком развития выделить 110 млрд. долл. для финансирования развития качественной инфраструктуры в Азии в течение ближайших пяти лет (Japan Ministry of Foreign Affairs, 2015). Ожидается, что эта инициатива позволит удовлетворить потребности в развитии инфраструктуры с точки зрения как качества, так и количества благодаря мобилизации дополнительных финансовых ресурсов и ноу-хау частного сектора. В качестве примера соответствующих проектов можно отметить строительство метро в Дели (Индия); железнодорожного путепровода (Монголия) в Улан-Баторе; и моста Вьетнамо-японской дружбы..

2. **Торговая политика и либерализация торговли**

Правительственная политика и меры вмешательства оказывают влияние на структуры и тенденции в международной торговле, включая морские перевозки. Хотя для стимулирования торговли необходимо прежде всего решить проблему низкого глобального спроса, которая во многом объясняется отсутствием роста реальной заработной платы, некоторые меры могли бы способствовать оживлению мирового совокупного спроса и торговли, в частности, например, отмена ограничительных мер и осуществление Соглашения об упрощении процедур торговли, благодаря чему прирост торговли мог бы составить до 1 трлн. долл. (World Trade Organization, 2016). Продолжают предприниматься усилия по дальнейшей либерализации торговли в рамках региональных соглашений. В случае полной

реализации некоторые инициативы могут привести к формированию крупных рынков, охватывающих страны, на долю которых приходится большая часть мирового ВВП. Например, в 2015 году было принято соглашение о Транстихоокеанском партнерстве с участием 12 стран, на которые приходится более 40% мирового ВВП, с целью создания рынка, объединяющего 800 млн. человек (United Nations Department of Economic and Social Affairs, 2016). Кроме того, продолжаются переговоры о Всеобъемлющем региональном экономическом партнерстве, которое будет охватывать более 3 млрд. человек (The Economist Intelligence Unit, 2016b). Продолжаются также переговоры о Трансатлантическом торговом и инвестиционном партнерстве, которое наряду с другими широкими экономическими соглашениями между странами, обладающими в совокупности существенным экономическим весом, по всей видимости, окажет существенное влияние на инвестиционные потоки. На каждую из трех вышеупомянутых региональных групп приходится не менее четверти мировых потоков прямых иностранных инвестиций (UNCTAD, 2014b). Кроме того, Экономическое сообщество Ассоциации государств Юго-Восточной Азии, о создании которого было объявлено в декабре 2015 года, может привести к формированию рынка, охватывающего более 622 млн. человек и оцениваемого в 2,6 трлн. долл. (King, 2015). В рамках инициативы "Один пояс – один путь" Китай также собирается, по сообщениям, заключить соглашения о свободной торговле с 65 странами. Согласно информации министерства торговли, по состоянию на конец 2015 года Китай создал 53 зоны экономического сотрудничества в 18 странах на торговых маршрутах, предусмотренных инициативой, с вложенными инвестициями на сумму более 14 млрд. долл. и подписал соглашения о свободной торговле с 11 странами и двусторонние инвестиционные соглашения с 56 странами. Китай продолжает также предпринимать инициативы по упрощению процедур торговли в рамках таможенного сотрудничества с соседними странами.

3. Демографический рост и урбанизация

Рост мирового населения и урбанизация продолжают оказывать влияние на морские перевозки, структура которых, вероятно, будет и впредь определяться демографическими тенденциями, такими как старение населения на традиционных потребительских рынках в развитых странах (включая Соединенные Штаты и Европу) и Китае, а также повышение роли потребителей с более низкой покупательной способностью в развивающихся странах (Danish Ship Finance, 2016).

4. Рост трансграничной электронной торговли

Азиатско-Тихоокеанский регион является крупнейшей в мире и наиболее динамично развивающейся зоной электронных коммерческих операций между предприятиями и потребителями, в частности, в 2015 году объем розничных продаж в рамках электронной торговли в этом регионе составил 877,61 млрд. долларов. Ожидается, что к 2018 году объем электронной торговли в регионе увеличится до более чем 1,89 трлн. долл. (DHL, 2016). В 2015 году Китай сменил Соединенные Штаты в качестве крупнейшего мирового рынка электронной торговли, на котором объем доходов от онлайн-операций должен, согласно прогнозам, удвоиться к 2020 году, достигнув 1,1 трлн. долларов. В Индии объем электронной торговли так же, как и в Австралии и Республике Корея, увеличится к 2020 году, по прогнозам, в пять раз (DHL, 2016). Электронная торговля открывает значительные возможности для роста, поскольку она облегчает торговые операции, механизмы поставок и логистическое обеспечение. Развивающиеся страны могут получить значительные коммерческие возможности и выгоды, поскольку электронная торговля приводит к изменениям в структурах потребления и поведении потребителей при осуществлении покупок и открывает доступ к более широкому набору товаров и услуг по сравнительно разумной стоимости. Стимулируя потребление и изменяя его структуры, а также позволяя малым и средним предприятиям выходить на новые зарубежные рынки, электронные торговые операции также способствуют увеличению торговли. Хотя такие тенденции могут содействовать увеличению спроса на морские перевозки, портовые операции и логистические услуги, фактическое влияние электронной торговли на морской транспорт еще предстоит полностью оценить, поскольку она может создавать определенные проблемы для сектора морских перевозок. Например, сектору морских перевозок, возможно, не удастся воспользоваться всеми коммерческими возможностями, создаваемыми электронной торговлей, поскольку крупные компании розничной торговли, такие как "Амазон" и "Уол-мартсторз", уделяют все более пристальное внимание оптимизации маршрутов доставки, включая расширение своих сетей складских мощностей, размещение центров товарно-материальных запасов ближе к рынкам потребления и развитие своего собственного флота, с тем чтобы не платить внешним судоходным компаниям (Subramanian, 2015).

5. Четвертая промышленная революция

Четвертая промышленная революция благодаря внедрению цифровых технологий и использованию инноваций, технологических достижений, данных и Интернета вещей для изменения устоявшихся структур производства и потребления может способствовать повышению благосостояния и производительности и созданию новых возможностей (UNCTAD, 2016с). Инновации, технология и большие данные могут содействовать повышению эффективности и производительности, снижению транспортных издержек, улучшению эффективности работы производственно-сбытовых цепочек и сокращению маршрутов доставки товаров. Вместе с тем они могут приводить к сбоям в функционировании производственных процессов, основанных на вертикальной специализации и фрагментации производства на международном уровне. В результате сокращения протяженности производственно-сбытовых цепочек и, возможно, ограничения (например, вследствие использования трехмерной печати и роботов) возможностей стран создавать рабочие места в таких же масштабах, как это было возможно в Китае, что в свою очередь может сдерживать появление среднего класса, четвертая промышленная революция может привести к сокращению спроса на услуги морского транспорта и замедлению роста мировых морских перевозок (Danish Ship Finance, 2016).

6. Экономика совместного потребления или экономика замкнутого цикла

Все более пристальное внимание уделяется концепциям экономики совместного потребления (включаящей, например, совместную аренду и обмен товарами и услугами) и экономики замкнутого цикла. Экономика совместного потребления благодаря, в частности, появлению новых технологий и платформ для управления активами, поставки услуг и получения доступа к информации может вызывать изменения в спросе, цепочках поставок и механизмах обратной связи между взаимосвязанными отраслями (Danish Ship Finance, 2015). Экономика замкнутого цикла благодаря более эффективному использованию и сохранению ресурсов и снижению зависимости от ископаемых видов топлива и сырья способствует формированию устойчивых структур производства и потребления в соответствии с целями в области устойчивого развития. Вместе с тем обеспечиваемые благодаря этому экономия и повышение эффективности могут также приводить к снижению спроса на услуги морского транспорта. Например, применение принципов замкнутой экономики автомобильной

промышленности, где эта тенденция, по сообщениям, набирает силу, может сказаться на спросе в отношении судов для перевозки автомобилей (Danish Ship Finance, 2015).

7. Сокращение мирового потребления ископаемых видов топлива

Хотя международная повестка дня по вопросам климата будет, как ожидается, и впредь оказывать влияние на перевозки наливных грузов, прогресс в области возобновляемых источников энергии и нехватка энергоносителей могут сказаться на мировом спросе конечных потребителей на нефть (Danish Ship Finance, 2016). Соответствующие технологии могут привести к снижению спроса на сырую нефть и нефтепродукты, а также на уголь и сжиженный природный газ, что в свою очередь скажется на спросе на рынке танкеров, газовозов и балкеров (Danish Ship Finance, 2015). Благодаря привлекательности газа в качестве одной из возможных более экологически приемлемых альтернатив нефти и угля международные усилия по борьбе с изменением климата могут привести к увеличению перевозок сжиженного природного газа, по крайней мере в краткосрочной и среднесрочной перспективе. Кроме того, на рынке возобновляемых источников энергии развивающиеся страны имеют возможности для увеличения своего удельного веса как среди потребителей, так и среди производителей. Потенциал для роста в этой области является значительным. В 2015 году мировой объем производства ветряной энергии, которая в течение года оставалась главным источником производства электроэнергии среди возобновляемых источников, возрос на 17,4%, тогда как производство солнечной энергии возросло на 32,6% (British Petroleum, 2016). Большинство развивающихся стран обладают возобновляемыми источниками энергии, включая солнечную энергию, энергию ветра, геотермальную энергию и биомассу, а также людскими ресурсами, необходимыми для создания сравнительно трудоемких систем по производству энергии из возобновляемых источников.

D. ПЕРСПЕКТИВЫ

Перспективы морских перевозок по-прежнему представляются неопределенными при существовании понижательных рисков, включая вялый мировой спрос и инвестиции, факторы политической неопределенности, такие как продолжающийся миграционный кризис, сомнения по поводу дальнейших темпов и направлений европейской интеграции и дальнейшая утрата динамики в развивающихся странах. Согласно

прогнозам ЮНКТАД, темпы роста мирового ВВП замедлятся по сравнению с 2,5%, отмеченными в 2014 и 2015 годах, и составят 2,3% в 2016 году. По информации Всемирной торговой организации, рост мировой товарной торговли останется стабильным при тех же темпах роста, что и в 2015 году.

В развивающихся странах перспективы в целом остаются неблагоприятными. Как оценивается, более низкие цены на сырьевые товары означают снижение среднегодовых темпов экономического роста в странах, экспортирующих сырьевые товары, почти на 1-процентный пункт в 2015–2017 годах по сравнению с темпами роста в 2012–2014 годах. Отрицательные последствия для экономического роста являются еще более значительными для стран, экспортирующих энергоносители, в частности они оцениваются в снижении годовых темпов роста примерно на 2,25-процентных пункта в среднем за тот же период (International Monetary Fund, 2015). В развивающихся странах, вероятно, сохранится вялая динамика, наблюдающаяся после экономического и финансового кризиса 2008–2009 годов. Кроме того, пока еще до конца неясны долгосрочные последствия решения Соединенного Королевства о выходе из Европейского союза.

Отрицательные проявления общих макроэкономических условий все сильнее сказываются на объеме морских перевозок. Хотя некоторые оценки указывают на некоторое оживление роста в 2016 году, ожидаемые темпы роста по-прежнему остаются ниже средних показателей в 1970–2014 годах, которые, по оценкам ЮНКТАД, превышали 3%. Ожидается лишь незначительный рост объема перевозок основных сухих массовых грузов из-за дальнейшего сокращения перевозок угля, тогда как в контейнерных перевозках, по прогнозам, рост немного ускорится в 2016 году. Согласно прогнозам, в 2016 году перевозки наливных грузов, включая газ, увеличатся на 3,6%, в частности благодаря росту импорта сырой нефти, расширению нефтеперерабатывающего производства и дальнейшему увеличению запасов в Китае (Clarksons Research, 2016a). Несмотря на позитивную динамику, эти темпы роста ниже по сравнению с 2015 годом, что объясняется уменьшением положительного воздействия на спрос от снижения цен на нефть, снижением торговой активности и замедлением роста запасов. Помимо возможного воздействия, связанного с происходящими экономическими преобразованиями в Китае и геополитической напряженностью в различных частях мира, а также вероятными сбоями в поставках нефти, перевозки нефти будут также зависеть от реализации инфраструктурных проектов, таких как расширение к 2020 году трубопровода, идущего из Восточной

Сибири до Тихого океана и связывающего Китай и Российскую Федерацию (Danish Ship Finance, 2015).

Несмотря на многочисленные отрицательные факторы, морские перевозки продолжают увеличиваться, и в 2015 году их объем превысил, по оценкам, 10 млрд. тонн. Хотя замедление экономического роста в Китае не предвещает ничего хорошего для морских перевозок, другие развивающиеся страны выступают все более активными игроками на рынке морских перевозок и способны стать локомотивом дальнейшего роста. Отмена некоторых санкций в отношении Исламской Республики Иран окажет, как ожидается, стимулирующее воздействие на перевозки сырой нефти, а также на другие секторы, помимо нефтяного.

В связи с наблюдающимися дальнейшими изменениями в соотношении динамики торговли и ВВП становится все более очевидным, что больше нельзя строить прогнозы морских перевозок на основе прямой экстраполяции ожидаемой динамики ВВП и товарной торговли. Методы прогнозирования требуют пересмотра, поскольку они должны теперь отражать и другие параметры, помимо ВВП, включая налоговую и экологическую политику, а также транспортные издержки и регулирующие меры. Эти соображения должны учитываться при прогнозировании дальнейшего роста и торговых потоков с целью планирования развития транспортной инфраструктуры и потенциала, а также разработки стратегий и политики в интересах развития цепочек поставок и индустриализации за счет расширения обрабатывающего сектора и более активного участия в региональных и глобальных производственно-сбытовых сетях. Кроме того, лучшее понимание новых взаимосвязей между торговлей и ВВП позволяет развивающимся странам выяснить возможные пути для расширения их участия в глобальных производственных процессах и торговых сетях. Хотя процесс вертикальной специализации и фрагментации производства, вероятно, достиг своей кульминационной точки в Китае и Соединенных Штатах, тем не менее, остаются возможности для углубления международного разделения труда путем интеграции регионов, находящихся на периферии глобальных производственно-сбытовых цепочек, таких как Африка, Южная Америка и Южная Азия. Развивающиеся страны могут только выиграть от открывающихся новых возможностей и потенциала.

В то же время в условиях, когда торговля Юг–Юг набирает динамизм и разрабатываются или заключаются региональные соглашения о либерализации торговли, уже намеченные инициативы, такие как "Один пояс – один путь" и Партнерство в целях создания качественной инфраструктуры, и расширение транзитных маршрутов и морских каналов, таких как Панамский

и Суэцкий каналы, также могут способствовать расширению торговли и изменению конфигурации мировых судоходных маршрутов и торговых путей, а также перевалочных центров и транспортных сетей. Эти инициативы и тенденции могут быть связаны со значительным потенциалом роста. Например, случай полной реализации инициативы "Один пояс – один путь" может способствовать расширению торговли, повышению спроса на услуги морского транспорта, увеличению объема морских перевозок и созданию возможностей для повышения роли развивающихся стран в качестве как потребителей, так и поставщиков транспортных услуг. В целом на развивающиеся страны уже приходится соответственно 60% и 62% погруженных и выгруженных грузов.

Технологии, инновации, информационная революция и электронная торговля могут привести к существенным преобразованиям и сдвигам в функционировании судоходного сектора, создавая как вызовы, так и возможности, в том числе с точки зрения повышения эффективности, новых моделей коммерческой деятельности, использования Интернета, распространения цифровых технологий, эффективной логистики и управления активами и усиления интеграции малых и средних предприятий. Развивающиеся страны могут воспользоваться соответствующими тенденциями для снижения затрат, повышения производительности, развития потенциала, включая квалифицированные кадры и знания, и получения доступа к новым коммерческим возможностям.

Хотя по-прежнему еще неясно, к каким последствиям приведут эти тенденции в более широких масштабах, тем не менее, всем странам, в особенности развивающимся, и их транспортным секторам необходимо иметь их в виду, следить за их развитием и оценивать их конкретное значение для своих транспортных и логистических систем и в целом для своей экономики, общества и окружающей среды. Углубление понимания этих тенденций и их последствий поможет странам лучше их учитывать в своих соответствующих процессах планирования и инвестиционных решениях и обеспечить их увязку с Повесткой дня в области устойчивого развития на период до 2030 года.

И наконец, международная повестка дня по вопросам климата может, как ожидается, оказать влияние на условия функционирования морского транспорта в будущем, поскольку перед сектором стоит двойная задача, касающаяся смягчения последствий, связанных с изменением климата, и адаптации к нему (более подробный анализ взаимосвязей между изменением климата и морским транспортом см. в выпусках *Обзора морского транспорта за 2012, 2013, 2014 и 2015 годы*). Дальнейшие тенденции, касающиеся выбросов

от международного судоходства, по-прежнему представляются неопределенными и будут зависеть от международных усилий и обязательств, направленных на сокращение выбросов парниковых газов, в том числе усилий в рамках Международной морской организации (ИМО) и Конференции Сторон Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата. Снижение выбросов парниковых газов от международного судоходства является приоритетной задачей, поскольку грузовые перевозки, в том числе морским транспортом, увеличиваются одновременно с ростом мирового производства, потребления, промышленной деятельности, урбанизации, торговли и экономики. Несмотря на наблюдаемое замедление темпов роста мировых морских перевозок, объем грузов, перевозимых морем, и спрос на услуги морского транспорта увеличиваются. В то же время сильная зависимость судоходного сектора от использования нефти в качестве моторного топлива означает значительные выбросы загрязнителей и парниковых газов в атмосферу. По данным ИМО, на выбросы углекислого газа (CO₂) от международного судоходства в 2012 году приходилось, по оценкам, 2,2% совокупных выбросов, а к 2020 году их объем, согласно прогнозам, возрастет на 50–250% в зависимости от темпов экономического роста и мирового спроса на энергоносители. Поскольку в Парижском соглашении, заключенном в соответствии с Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций об изменении климата, не затрагивается вопрос о выбросах от международного судоходства, важнейшее значение имеет продолжение соответствующей работы под эгидой ИМО и Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата. Двадцать вторая сессия Конференции Сторон, которая состоится 7–18 ноября 2016 года, предоставляет судоходному сектору новую возможность продолжить работу по проблематике смягчения последствий изменения климата. В свою очередь это создает для сектора как новые вызовы, так и новые возможности, поскольку он может стать одним из ключевых участников процесса по осуществлению эффективных мер в деле борьбы с изменением климата и повестки дня в области устойчивого развития. Поддерживая эти цели, ЮНКТАД уделяет все более пристальное внимание вопросам изменения климата в рамках своей текущей работы в области торговой логистики и предпринимает значительные усилия для улучшения понимания вопросов, находящихся на стыке морского транспорта и проблемы изменения климата (см. <http://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Legal.aspx> and <http://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Infrastructure-and-Services/Sustainable-Transport.aspx>).

СПРАВОЧНАЯ ЛИТЕРАТУРА

- Australia Department of Foreign Affairs and Trade (2015). China's one belt, one road: Economic implications for Australia. Business Envoy. Available at <http://dfat.gov.au/about-us/publications/trade-investment/business-envoy/Pages/business-envoy-july-2015.aspx> (accessed 15 September 2016).
- Baker J (2016). Brexit vote to have limited impact on box shipping. *Lloyd's List Intelligence*. 29 June.
- Batra A (2016). Container mega-ships may not deliver the promised economies of scale. *Shipping and Finance*. 237.
- Bloomberg Brief* (2015). One belt, one road: Assessing the economic impact of China's new silk road. 2 July.
- Bohlund M and Orlik T (2015). China's road to Africa lifts investment, adds debt risk. *Bloomberg Intelligence*. 18 June.
- British Petroleum (2016). *Statistical Review of World Energy 2016*. London.
- Catlin J (2015). Analysis on the factors affecting dry bulk shipping. *Shipping and Finance*. 233.
- China-Britain Business Council (2015). One belt one road: A role for United Kingdom companies in developing China's new initiative – new opportunities in China and beyond. Available at <http://www.cbcc.org/sectors/one-belt,-one-road/> (accessed 15 September 2016).
- Clarksons Research (2015a). *LNG Trade and Transport*.
- Clarksons Research (2015b). *Container Intelligence Monthly*. 17(12).
- Clarksons Research (2016a). *Seaborne Trade Monitor*. 3(7).
- Clarksons Research (2016b). *Container Intelligence Monthly*. 18(7).
- Clarksons Research (2016c). *Dry Bulk Trade Outlook*. 22(7).
- Clarksons Research (2016d). *China Intelligence Monthly*. 11(7).
- Clarksons Research (2016e). *Shipping Market Outlook*. Spring.
- Clarksons Research (2016f). *Dry Bulk Trade Outlook*. 22(5).
- Clarksons Research (2016g). *Container Intelligence Quarterly*. First quarter.
- Constantinescu C, Mattoo A and Ruta M (2015). The global trade slowdown: Cyclical or structural? International Monetary Fund Working Paper No. 15/6.
- Danish Ship Finance (2015). Shipping market review – November. Available at <http://www.shipfinance.dk/en/shipping-research/~media/PUBLIKATIONER/Shipping-Market-Review/Shipping-Market-Review---November-2015.ashx> (accessed 15 September 2016).
- Danish Ship Finance (2016). Shipping market review. Available at <http://www.shipfinance.dk/en/shipping-research/~media/PUBLIKATIONER/Shipping-Market-Review/Shipping-Market-Review---May-2016.ashx> (accessed 15 September 2016).
- Davidson N (2016). Juggling bigger ships, mega-alliances and slower growth. Presented at the Terminal Operations Conference Europe. Hamburg, Germany. 14 June.
- DHL (2016). DHL demystifies Asian trade trends and uncovers supply chain implications. Available at http://www.dhl.com/en/press/releases/releases_2016/all/dhl_demystifies_asian_trade_trends_and_uncovers_supply_chain_implications.html (accessed 15 September 2016).
- Drewry Shipping Consultants (2008). *Container Market Review and Forecast: Annual Report 2008–2009*. London.
- European Central Bank (2015). Understanding the weakness of world trade. Economic Bulletin No. 3.
- Hong Kong [China] Trade Development Council (2016). The belt and road initiative. Available at <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/One-Belt-One-Road/The-Belt-and-Road-Initiative/obor/en/1/1X000000/1X0A36B7.htm> (accessed 15 September 2016).
- IHS Markit (2016). Maritime and trade. Available at <http://www.ihs.com/index.html> (accessed 15 September 2016).
- International Grains Council (2016). Grain market report. No. 467.
- International Monetary Fund (2015). *World Economic Outlook*. October.
- International Monetary Fund (2016). *World Economic Outlook Update*. January.
- Japan Ministry of Foreign Affairs (2015). Summary of Partnership for Quality Infrastructure. Available at http://www.mofa.go.jp/policy/oda/page18_000076.html (accessed 15 September 2016).
- King M (2015). Association of Southeast Asian Nations Economic Community launch milestone event. *Lloyd's Loading List*. 31 December.

- King M (2016). Alliances to cut port calls to reduce transit times. *Lloyd's Loading List*. 7 June.
- Miller G (2016). How United States crude exports will redraw the map. *IHS Fairplay*. 5 January.
- Organization for Economic Cooperation and Development (2016). Main economic indicators. Available at <http://www.oecd.org/std/oecdmaineconomicindicatorsmei.htm> (accessed 15 September 2016).
- Pong LK (2015). One belt one road – implications for the European Union. European Union Academic Programme. Available at <http://euap.hkbu.edu.hk/main/one-belt-one-road-implications-for-the-european-union/> (accessed 15 September 2016).
- Safety4Sea* (2016). New Suez Canal to benefit from one belt one road. 24 February.
- Subramanian R (2015). How will e-commerce transform the shipping industry? *Yale Insights*. 7 April.
- The Economist Intelligence Unit (2016a). *Country Forecast – Global Outlook*. May.
- The Economist Intelligence Unit (2016b). *Country Forecast – Global Outlook*. January.
- Tusiani M (2016). India to replace China as centre of world's oil demand growth. *Shipping and Finance*. 237.
- UNCTAD (2014a). *Review of Maritime Transport 2014*. United Nations publication. Sales No. E.14.II.D.5. New York and Geneva.
- UNCTAD (2014b). *World Investment Report 2014*. United Nations publication. Sales No. E.14.II.D.1. New York and Geneva.
- UNCTAD (2015a). *Key Statistics and Trends in International Trade 2015*. United Nations publication. Geneva.
- UNCTAD (2015b). *Review of Maritime Transport 2015*. United Nations publication. Sales No. E.15.II.D.6. New York and Geneva.
- UNCTAD (2016a). *Trade and Development Report, 2016*. United Nations publication. Sales No. E.16.II.D.5. New York and Geneva.
- UNCTAD (2016b). Development and globalization: Facts and figures. Available at <http://stats.unctad.org/Dgff2016/> (accessed 15 September 2016).
- UNCTAD (2016c). Harnessing emerging technological breakthroughs for the 2030 Agenda for Sustainable Development. Policy Brief No. 45.
- United Nations Department of Economic and Social Affairs (2016). *World Economic Situation and Prospects*. United Nations publication. Sales No. E.16.II.C.2. New York.
- United Nations Economic Commission for Latin America and the Caribbean (2010). Fal Bulletin. No. 288(8). Available at <http://www.cepal.org/en/node/33845> (accessed 15 September 2016).
- United States Department of the Interior and United States Geological Survey (2016). Mineral commodity summaries 2016. Available at <http://minerals.usgs.gov/minerals/pubs/mcs/> (accessed 15 September 2016).
- Waters W (2016). Box-weighting changes could raise freight costs more than 10 per cent. *Lloyd's Loading List*. 23 March.
- World Bank (2016). *Global Economic Prospects – Divergences and Risks*. Washington, D.C.
- World Nuclear Association (2016). Nuclear power in Japan. Available at <http://www.world-nuclear.org/information-library/country-profiles/countries-g-n/japan-nuclear-power.aspx> (accessed 15 September 2016).
- World Steel Association (2016). World crude steel output decreases by 2.8 per cent in 2015. Press release. 25 January.
- World Trade Organization (2014). *International Trade Statistics 2014*. Geneva.
- World Trade Organization (2016). Trade growth to remain subdued in 2016 as uncertainties weigh on global demand. Press release 768. 7 April.
- Zhu Y and Hoffman K (2015). Steel demand may improve on one belt one road. *Bloomberg Intelligence*. 23 June.

ПРИМЕЧАНИЕ

¹ Данные об объеме перевозок по отдельным типам грузов и соответствующих темпах роста основаны (если не указано иное) на Clarksons Research, 2016a, 2016b и 2016c.

2

СТРУКТУРА, ПРИНАДЛЕЖНОСТЬ И РЕГИСТРАЦИЯ МИРОВОГО ФЛОТА

К 1 января 2016 года мировой флот увеличился за 12 месяцев на 3,5% (в тоннах дедвейта), что является самым низким приростом с 2003 года, но что все же выше темпов роста спроса (2,1%), из-за чего по-прежнему наблюдается избыточное предложение провозной способности на мировом рынке.

Рассчитываемый ЮНКТАД индекс обслуживания линейным судоходством позволяет получить представление о положении стран в рамках сети мировых контейнерных перевозок. В мае 2016 года наилучшее транспортное сообщение по данному показателю имели Марокко, Египет и Южная Африка в Африке; Китай и Республика Корея в Восточной Азии; Панама и Колумбия в Латинской Америке и Карибском бассейне; Шри-Ланка и Индия в Южной Азии; и Сингапур и Малайзия в Юго-Восточной Азии.

Различные страны принимают участие в разных секторах морского транспорта, используя возможности для получения доходов и расширения занятости. По состоянию на январь 2016 года крупнейшим флотом (по дедвейту) располагали судовладельцы Греции, Японии, Китая, Германии и Сингапура, тогда как с точки зрения флага регистрации судов крупнейший флот был у Панамы, Либерии, Маршалловых Островов, Гонконга (Китай) и Сингапура. В судостроительной промышленности ведущую роль играют Китай, Япония и Республика Корея, на которые приходилось 91,4% совокупного тоннажа судов, построенных в 2015 году. Большинство предприятий по разборке судов на слом находится в Азии, в частности в 2015 году на четыре страны, а именно Бангладеш, Индию, Пакистан и Китай, приходилось 95% рынка разборки судов на слом. Основными поставщиками рабочей силы в мировом судоходстве являются Китай, Индонезия и Филиппины. По мере того как страны специализируются на различных секторах морского транспорта, усиливается процесс концентрации в отрасли. В связи с уменьшением количества стран, в которых представлены отдельные секторы морского транспорта, в большинстве стран снижается число предприятий морского транспорта при увеличении, однако, их доли на рынке в соответствующих секторах.

Несмотря на факторы неопределенности, долгосрочные перспективы роста морских перевозок и развития различных секторов морского транспорта представляются положительными (см. главу 1). Для развивающихся стран существуют большие возможности с точки зрения получения доходов, расширения занятости и содействия развитию внешней торговли. Директивным органам следует выявлять те секторы морского транспорта, в которых их страны могут обладать сравнительными преимуществами, и вкладывать инвестиции в их развитие. Главная задача теперь заключается не в том, чтобы поддерживать всю отрасль морского транспорта, а в том, чтобы выявлять отдельные жизнеспособные секторы и содействовать их развитию. Директивным органам следует всесторонне оценить условия конкуренции в каждом из секторов, которые они намереваются развивать, и проанализировать их значение для национальной экономики, включая возможные синергические связи и побочные последствия для других секторов как в рамках морской отрасли, так и за ее пределами. Директивным органам следует также учитывать, что порты и морские перевозки имеют ключевое значение для развития внешней торговли страны. Помимо возможностей для получения доходов и расширения занятости в секторе морского транспорта, как правило, еще более важное значение имеет обеспечение для национальных внешнеторговых предприятий доступа к быстрому, надежному и экономичному обслуживанию в портах и морских перевозках, независимо от того, кто выступает поставщиком таких услуг.

А. СТРУКТУРА МИРОВОГО ФЛОТА¹

1. Рост мирового флота и основные типы судов

К 1 января 2016 года мировой торговый флот увеличился за 12 месяцев на 3,48% (в тоннах дедвейта), что является самым низким годовым приростом с 2003 года (см. диаграмму 2.1). Вместе с тем рост грузовой провозной способности мирового флота по-прежнему опережал рост спроса на его услуги (2,1%; см. главу 1), что означало сохранение избытка провозной способности на мировом рынке.

В целом по состоянию на 1 января 2016 года мировой торговый флот насчитывал 90 917 судов совокупным дедвейтом 1,8 млрд. тонн. Наиболее быстрый рост был отмечен в секторе газозовов (на 9,7%), а также в секторе контейнеровозов (7,0%) и паромов и пассажирских судов (5,5%), тогда как флот судов для генеральных грузов продолжал характеризоваться долгосрочной понижательной тенденцией с наиболее низкими темпами роста среди основных групп судов (см. таблицу 2.1). В настоящее время доля этих судов в мировом флоте составляет всего 4,2% по сравнению с 17% в 1980 году (см. диаграмму 2.2).

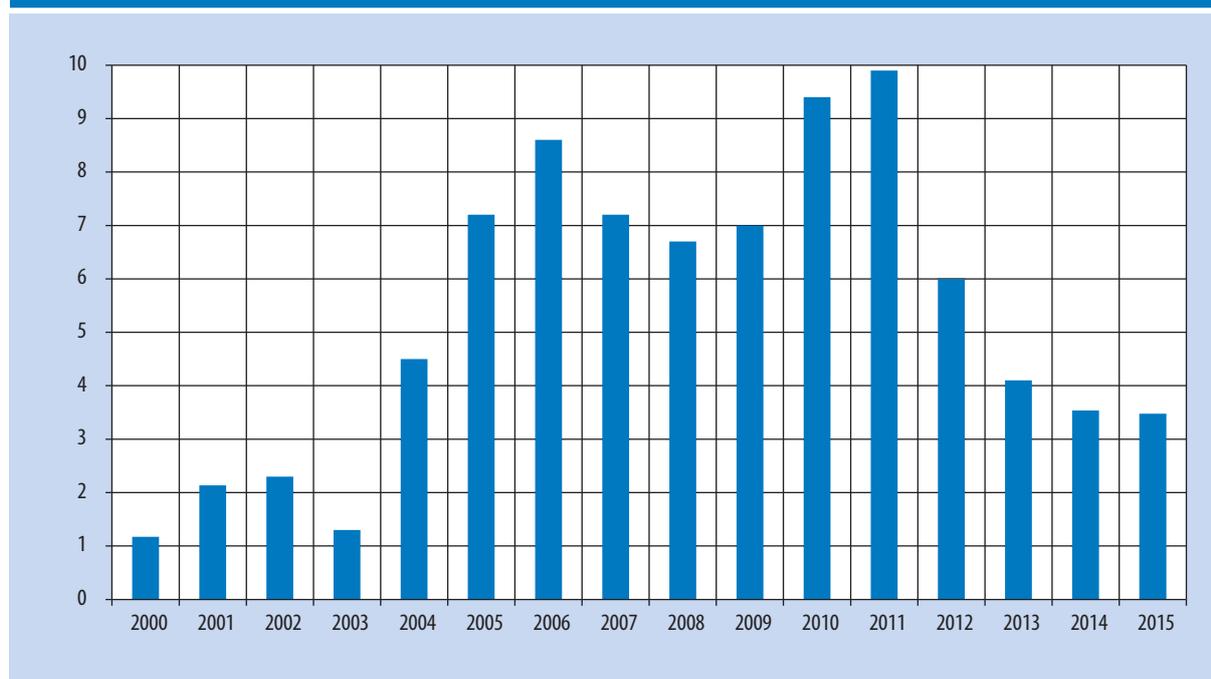
В 2015 году было поставлено 211 новых контейнеровозов, что составляет менее половины рекордно большого объема поставок в 2008 году (436 судов). Однако поскольку размеры судов в

этом сегменте рынка существенно увеличились, то по показателю провозной способности судов в 2015 году был отмечен беспрецедентный объем поставок контейнеровозов. В 2015 году судоверфи поставили контейнеровозов совокупной вместимостью 1,68 млн. ДФЭ, что на 12,7% больше по сравнению с 2014 годом и на 12,4% по сравнению с предыдущим пиковым уровнем поставок, отмеченным в 2008 году. За последние семь лет средний размер спускаемых на воду контейнеровозов увеличился на 132%. В 2015 году лишь 5% построенных контейнеровозов (по показателю ДФЭ) были оснащены своим собственным перегрузочным оборудованием по сравнению с 12% в 2008 году. Крупные контейнеровозы неизбежно зависят от наличия береговых контейнерных перегружателей на контейнерных терминалах, что по-прежнему является серьезной проблемой для некоторых менее крупных морских портов в развивающихся странах.

2. Возрастная структура мирового торгового флота

В начале 2016 года средний возраст торговых судов достиг 20,3 года, что чуть больше по сравнению с предыдущим годом (см. таблицу 2.2). После значительного пополнения флота новыми судами на протяжении последних 10 лет нынешний средний возраст по-прежнему остается низким по сравнению

Диаграмма 2.1 Среднегодовые темпы роста мирового флота, 2000–2015 годы (дедвейт, в процентах)



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

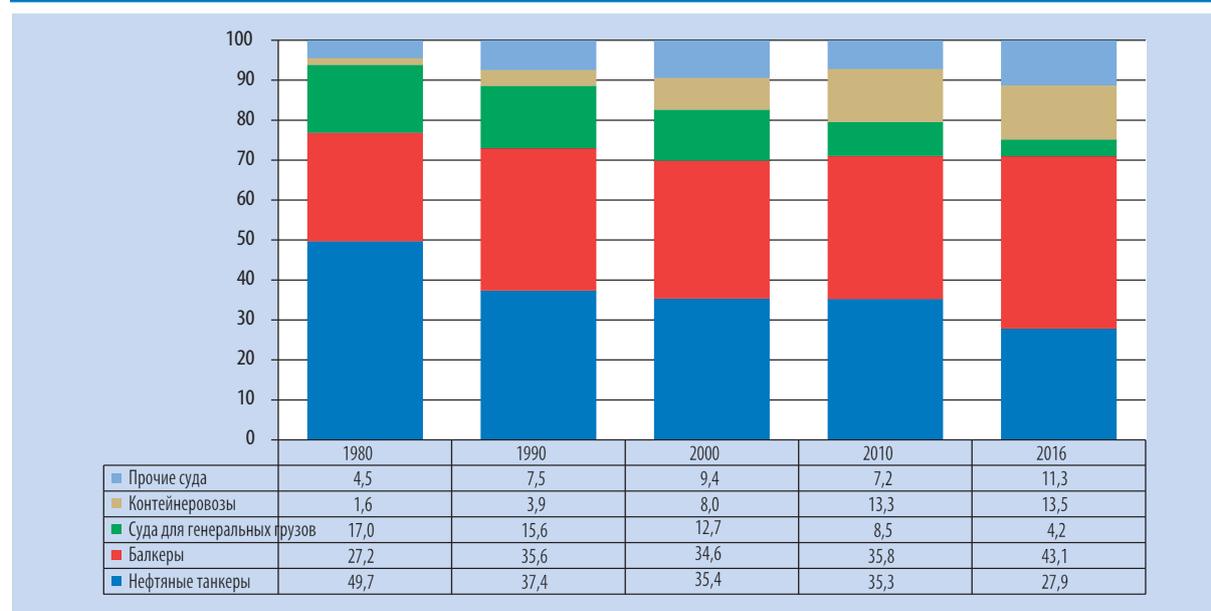
Таблица 2.1 Структура мирового флота по основным типам судов, 2015–2016 годы (тыс. т дедвейта и доля в процентах)

	2015 год	2016 год	Изменение в процентах 2015–2016 годы
Нефтяные танкеры	488 308	503 343	
	28,0	27,9	3,08
Балкеры	761 776	778 890	
	43,6	43,1	2,25
Суда для генеральных грузов	74 158	75 258	
	4,2	4,2	1,48
Контейнеровозы	228 224	244 274	
	13,1	13,5	7,03
Прочие типы судов:	193 457	204 886	
	11,1	11,3	5,91
Суда для сжиженных газов	49 669	54 469	
	2,8	3,0	9,67
Танкеры для химических продуктов	42 467	44 347	
	2,4	2,5	4,43
Суда снабжения морских платформ	72 606	75 836	
	4,2	4,2	4,45
Паромы и пассажирские суда	5 640	5 950	
	0,3	0,3	5,49
Другие суда/суда, по которым нет данных	23 075	24 284	
	1,3	1,3	5,24
Итого, мировой флот	1 745 922	1 806 650	
	100	100	3,48

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

Примечание: Самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более; по состоянию на 1 января.

Диаграмма 2.2 Структура мирового флота по основным типам судов, 1980–2016 годы (доля в процентах от совокупного дедвейта)



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

Примечание: Все самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более; по состоянию на 1 января.

Таблица 2.2 Возрастная структура мирового торгового флота в разбивке по типам судов, 2016 год

		Годы					Средний возраст (число лет)		Изменение в % 2015–2016 годы
		0–4 года	5–9 лет	10–14 лет	15–19 лет	20 лет и более	2015 год	2016 год	
Все страны мира:									
Балкеры	В % от общего числа судов	42,83	25,46	11,97	9,86	9,89	9,04	8,83	-0,21
	В % от общего дедвейта	46,40	25,95	11,48	8,14	8,04	8,06	7,95	-0,11
	Средний размер судна (т дедвейта)	78 988	74 330	69 988	60 182	59 281			
Контейнеровозы	В % от общего числа судов	19,47	33,45	19,36	17,15	10,57	10,86	11,21	0,35
	В % от общего дедвейта	33,42	33,94	17,94	10,51	4,19	8,23	8,41	0,18
	Средний размер судна (т дедвейта)	79 877	7 220	43 141	28 516	8 425			
Суда для генеральных грузов	В % от общего числа судов	9,67	15,93	8,66	8,41	57,33	23,99	24,72	0,73
	В % от общего дедвейта	18,97	22,10	10,09	10,72	38,12	17,46	17,97	0,52
	Средний размер судна (т дедвейта)	7 985	5 659	5 005	5 188	2 620			
Нефтяные танкеры	В % от общего числа судов	17,12	22,41	14,09	8,26	38,12	18,02	18,49	0,47
	В % от общего дедвейта	24,93	33,65	23,92	12,57	4,92	8,95	9,54	0,59
	Средний размер судна (т дедвейта)	77 324	79 850	90 878	82 949	7 125			
Прочие типы судов	В % от общего числа судов	15,02	18,22	9,72	8,80	48,23	22,12	22,52	0,41
	В % от общего дедвейта	19,06	27,43	12,55	10,47	30,49	15,47	15,60	0,13
	Средний размер судна (т дедвейта)	6 853	8 288	7 649	6 912	4 000			
Все суда	В % от общего числа судов	13,47	17,03	9,11	7,53	52,86	19,92	20,31	0,39
	В % от общего дедвейта	34,42	29,18	15,89	10,07	10,45	9,55	9,74	0,19
	Средний размер судна (т дедвейта)	42 284	32 314	33 772	24 657	5 963			
Развивающиеся страны: все суда	В % от общего числа судов	18,59	19,54	9,91	8,63	43,33	19,34	19,74	0,40
	В % от общего дедвейта	37,56	24,68	11,80	10,51	15,44	10,29	10,42	0,13
	Средний размер судна (т дедвейта)	35 457	23 339	23 307	22 663	6 571			
Развитые страны: все суда	В % от общего числа судов	18,21	22,92	13,15	11,24	34,48	18,30	18,67	0,36
	В % от общего дедвейта	32,98	32,38	18,55	9,68	6,41	10,29	9,06	-1,23
	Средний размер судна (т дедвейта)	52 482	41 256	42 608	26 585	6 940			
Страны с переходной экономикой: все суда	В % от общего числа судов	6,73	8,41	4,59	3,48	76,79	28,35	29,04	0,69
	В % от общего дедвейта	15,92	26,13	16,96	11,84	29,15	15,37	15,75	0,38
	Средний размер судна (т дедвейта)	15 029	21 080	24 561	21 427	2 389			

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

Примечание: Самоходные морские суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более; по состоянию на 1 января.

с соответствующими показателями предыдущих десятилетий. Было отмечено незначительное сокращение поставок новых судов и некоторое снижение активности в секторе по разборке судов на слом, поскольку многие суда являются слишком молодыми, чтобы отправлять их на слом. Среди основных типов судов лишь в группе балкеров в начале 2016 года средний возраст был меньше, чем в начале 2015 года, при этом 42,8% балкерного флота приходится на суда возрастом 0–4 года. Наиболее старыми являются суда для перевозки генеральных грузов со средним возрастом 24,7 года. Возрастная структура мирового флота отражает также рост размеров судов на протяжении последних двух десятилетий. В частности, увеличилась средняя провозная способность контейнеровозов: так, средний размер контейнеровозов, построенных 15–19 лет назад, составляет 28 516 т дедвейта, тогда как суда, построенные в течение последних четырех лет, в среднем в 2,8 раза крупнее, со средней вместимостью 79 877 т дедвейта. В начале 2000-х годов типичные балкеры и танкеры были в 2–3 раза крупнее строившихся контейнеровозов, тогда как в настоящее время контейнерный флот опережает другие группы судов по показателю среднего размера судов.

В. УЧАСТИЕ РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН В РАЗЛИЧНЫХ СЕКТОРАХ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

На протяжении большей части XX века в морском транспорте доминировали развитые страны, при этом национальный флот, как правило, строился, принадлежал, эксплуатировался и укомплектовывался экипажами компаниями тех же стран, под флагом которых плавали суда. В настоящее время немногие страны продолжают участвовать во всех секторах морского транспорта, но большинство специализируется на отдельных из них. Процесс специализации открыл возможности для развивающихся стран, которые все более активно участвуют практически во всех секторах морского транспорта. Директивные органы заинтересованы в выявлении тех секторов, в которых их страны уже участвуют или могут начать участвовать в будущем.

Для того чтобы помочь директивным органам получить представление о доле их стран на рынке и тенденциях в различных секторах морских перевозок, в марте 2016 года ЮНКТАД разместила на отдельном веб-сайте (<http://stats.unctad.org/maritime>) ряд обзоров, отражающих участие стран в морском транспорте. В общей сложности на веб-сайте представлены 230 таких страновых обзоров, каждый из которых состоит из следующих шести разделов:

- Основные сведения: основная информация об экономике, торговле и секторах морского транспорта
- Доля на рынке: доля в отдельных секторах морского транспорта (регистрация судов, их принадлежность, судостроение, разборка судов на слом и грузооборот контейнерных портов), численность населения, ВВП, протяженность береговой линии и товарная торговля
- Товарная торговля: товарная структура торговли (по всем видам транспорта), баланс внешней торговли и основные партнеры
- Торговля транспортными услугами: общая информация о торговле услугами, включая торговлю транспортными услугами, и баланс торговли услугами
- Флот судов под национальным флагом: тенденции и структура по типам судов
- Индекс обслуживания линейным судоходством: положение страны в рамках мировой сети линейного судоходства, включая временную динамику национального индекса обслуживания линейным судоходством и список государств с наиболее высоким показателем индекса обслуживания линейным судоходством в двустороннем сообщении.

Анализируя пример такого странового обзора, приведенный на диаграмме 2.3 в отношении Чили, можно отметить следующее: ее показатель ВВП на душу населения выше среднемирового, а ее доля в мировом ВВП (0,33%) выше, чем ее доля в мировом населении (0,24%); она имеет открытую экономику, поскольку ее доля в международной торговле выше, чем в ВВП; она имеет активное сальдо в товарной торговле, а ее основными экспортными рынками являются Китай, Соединенные Штаты и Япония; она в значительной степени зависит от контейнерных перевозок, поскольку на нее приходится 0,55% грузооборота контейнерных портов мира; ее национальный флот в основном плавает под иностранными флагами, поскольку ей принадлежит 0,14% мирового флота, тогда как ее доля в мировом флоте судов, зарегистрированных под национальными флагами, составляет 0,05%; и в ней не осуществляется сколь-либо значительная деятельность по строительству или разборке судов.

Сопоставляя такие обзоры по различным странам, можно отметить их специализацию на различных секторах. Как правило, невозможно продолжать поддерживать свое участие во всех видах деятельности, связанных с портами и морскими перевозками, и поэтому странам приходится делать определенный выбор. Ниже представлены три примера подобного выбора и возможные компромиссные решения.

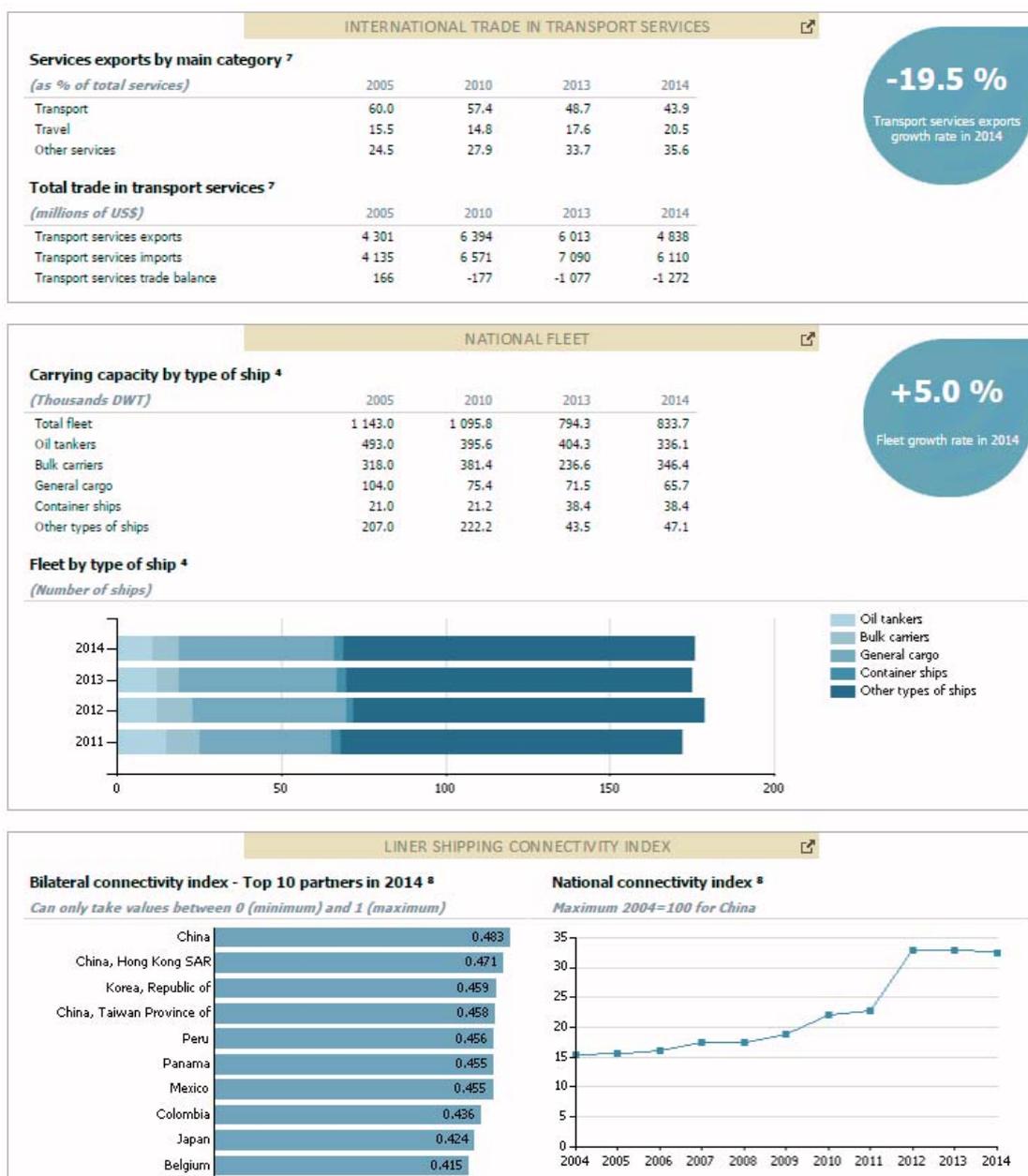
Диаграмма 2.3 Пример подготовленных ЮНКТАД обзоров, отражающих участие стран в морском транспорте: Чили



MARITIME PROFILE: CHILE



Диаграмма 2.3 Пример подготовленных ЮНКТАД обзоров, отражающих участие стран в морском транспорте: Чили (продолжение)



Отдают ли директивные органы предпочтение национальным судовладельцам или национальным морякам? Для того чтобы оставаться конкурентоспособным национальный судовладелец может отдавать предпочтение найму иностранных моряков, что обойдется ему дешевле по сравнению с наймом национальных моряков. Для этого судовладельцу, возможно, потребуется зарегистрировать суда под иностранным флагом. Директивные органы могут сделать более или менее привлекательным регистрацию судов под национальным флагом, например с помощью системы налогообложения или механизма резервирования грузов.

Уделяется ли в национальной политике приоритетное внимание облегчению международной торговли или предоставлению транспортных услуг? В некоторых странах компаниям линейного судоходства по-прежнему разрешается создавать конференции, которые могут включать установление общих тарифов. Грузоотправители (т.е. пользователи транспортных услуг) считают, что такая практика установления цен наносит ущерб их интересам, тогда как судоходные компании заявляют, что система конференций позволяет им предлагать лучшие услуги при более стабильных ставках тарифов. Например, в целях повышения конкуренции и снижения ставок тарифов в интересах грузоотправителей Европейский союз отменил изъятие из антимонопольного законодательства, действовавшее в отношении линейных конференций.

Заинтересованы ли директивные органы в большей степени в регистрации судов под национальным флагом или в обеспечении привлекательности национальных морских портов? Во многих странах морские каботажные перевозки (т.е. перевозки между двумя национальными морскими портами) по-прежнему резервируются за судами, плавающими под национальным флагом, что порой объясняется соображениями национальной безопасности. Такая система резервирования грузов защищает также национальных судовладельцев и моряков, работающих на судах под национальным флагом, от иностранной конкуренции, а также может способствовать обеспечению заказов для национальных судововерфей, если в законодательстве предусмотрено обязательное требование об использовании в каботажных перевозках судов только отечественного производства. Вместе с тем такое ограничение ставит национальные порты в невыгодное положение с точки зрения конкуренции за перевалочные операции. Например, ограничения в отношении каботажных перевозок в Аргентине, Индии, Малайзии и Соединенных Штатах фактически способствовали повышению конкурентоспособности портов соответственно Уругвая, Шри-Ланки, Сингапура и Багамских Островов в секторе перевалочных операций.

В следующих разделах более подробно рассматривается участие развивающихся стран в морском транспорте с точки зрения регистрации, принадлежности и эксплуатации судов, судостроения, разборки судов на слом и укомплектования экипажей судов.

С. ПРИНАДЛЕЖНОСТЬ И ЭКСПЛУАТАЦИЯ МИРОВОГО ФЛОТА

1. Страны, имеющие флот

Среди развивающихся стран крупнейшим флотом обладают азиатские страны, и прежде всего Китай и Сингапур (см. таблицу 2.3). Развитым странам по-прежнему принадлежит почти 60% мирового флота (см. диаграмму 2.4), хотя удельный вес развивающихся стран продолжает увеличиваться. Среди 35 стран с крупнейшим флотом 18 находятся в Азии, 13 – в Европе и 4 – на Американском континенте. Что касается отдельных субрегионов, то странами, располагающими крупнейшим флотом в Африке, являются Ангола (5,4 млн. т дедвейта), Нигерия и Египет; в Южной Америке – это Бразилия (15,8 млн. т дедвейта), Боливарианская Республика Венесуэла и Чили; в Южной Азии – это Индия (21,7 млн. т дедвейта), Бангладеш и Пакистан; а в Юго-Восточной Азии – это Сингапур (95,3 млн. т дедвейта), Индонезия и Малайзия (подробную информацию о всех странах, имеющих флот, и полные данные о национальном флоте см. на веб-сайте <http://stats.unctad.org/fleetownership>).

Страны, располагающие флотом, также специализируются на различных типах судов (см. диаграмму 2.5). Для стран с переходной экономикой характерна наиболее высокая доля в секторе нефтяных танкеров, многие из которых принадлежат Российской Федерации. Большая часть судов снабжения морских платформ принадлежит развивающимся странам Африки и Америки, в частности Анголе, Бразилии, Мексике и Нигерии.

2. Операторы контейнеровозов

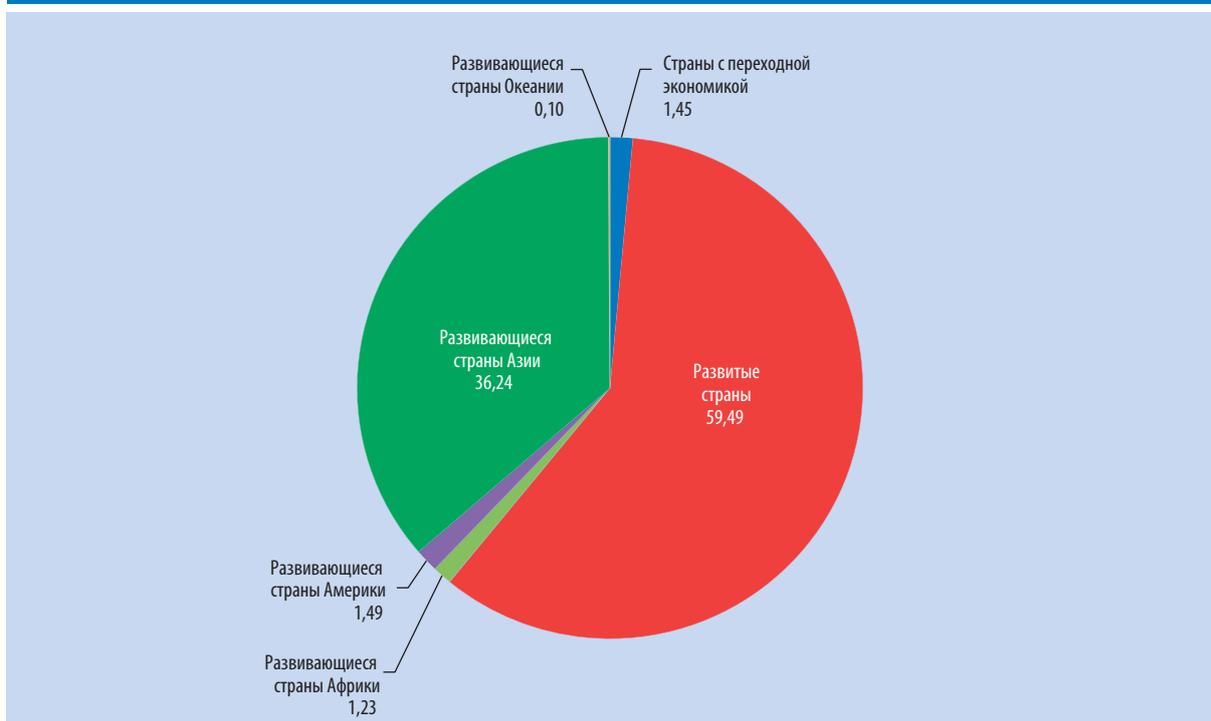
Среди различных типов судов контейнеровозы чаще всего эксплуатируются компаниями, которые не имеют собственных судов. Вопросами эксплуатации и распределения судов занимается не судовладелец, а компания линейного судоходства, которая может фрахтовать суда у судовладельцев и управляющих компаний. Судовладельческие компании, такие как "Англо-истерн", НСБ и "В.шипс", зачастую менее известны широкой общественности, чем операторы линейных перевозок, такие как

Таблица 2.3 Принадлежность мирового флота, 2016 год

Страна/территория	Количество судов			Общий дедвейт				В % от мирового флота
	Национальный флаг	Иностраный флаг	Итого	Национальный флаг	Иностраный флаг	Итого	Иностраный флаг в % от общего дедвейта	
1 Греция	728	3 408	4 136	64 704 141	228 383 091	293 087 231	77,92	16,36
2 Япония	835	3 134	3 969	28 774 119	200 206 090	228 980 209	87,43	12,78
3 Китай	3 045	1 915	4 960	74 106 227	84 778 140	158 884 367	53,36	8,87
4 Германия	240	3 121	3 361	11 315 790	107 865 615	119 181 405	90,51	6,65
5 Сингапур	1 499	1 054	2 553	61 763 603	33 548 770	95 312 373	35,20	5,32
6 Гонконг, Китай	854	594	1 448	67 522 162	19 853 100	87 375 262	22,72	4,88
7 Республика Корея	795	839	1 634	16 107 565	62 726 629	78 834 194	79,57	4,40
8 Соединенные Штаты	782	1 213	1 995	8 155 717	52 123 421	60 279 138	86,47	3,36
9 Соединенное Королевство	332	997	1 329	5 247 009	46 194 091	51 441 100	89,80	2,87
10 Бермудские Острова	14	404	418	503 077	47 950 084	48 453 161	98,96	2,70
11 Норвегия	858	996	1 854	17 576 954	30 610 893	48 187 847	63,52	2,69
12 Китайская провинция Тайвань	122	776	898	5 094 232	41 047 112	46 141 345	88,96	2,58
13 Дания	398	562	960	16 079 319	22 235 206	38 314 525	58,03	2,14
14 Монако	-	320	320	-	29 892 471	29 892 471	100,00	1,67
15 Турция	562	978	1 540	8 311 987	19 639 445	27 951 433	70,26	1,56
16 Италия	575	227	802	15 427 422	7 311 946	22 739 369	32,16	1,27
17 Бельгия	93	156	249	7 522 451	14 575 301	22 097 752	65,96	1,23
18 Индия	815	132	947	15 699 868	5 977 855	21 677 723	27,58	1,21
19 Швейцария	47	320	367	1 523 873	18 956 258	20 480 131	92,56	1,14
20 Российская Федерация	1 325	355	1 680	6 727 958	11 415 747	18 143 705	62,92	1,01
21 Исламская Республика Иран	168	65	233	4 051 601	13 786 700	17 838 301	77,29	1,00
22 Нидерланды	771	458	1 229	6 682 312	10 758 780	17 441 092	61,69	0,97
23 Индонезия	1 607	105	1 712	15 141 943	2 145 145	17 287 088	12,41	0,96
24 Малайзия	466	155	621	8 450 122	8 341 174	16 791 296	49,68	0,94
25 Бразилия	236	151	387	3 695 541	12 087 869	15 783 410	76,59	0,88
26 Объединенные Арабские Эмираты	103	712	815	483 733	15 006 924	15 490 657	96,88	0,86
27 Саудовская Аравия	100	146	246	2 905 434	11 084 021	13 989 455	79,23	0,78
28 Франция	179	283	462	3 484 683	8 707 221	12 191 904	71,42	0,68
29 Канада	208	154	362	2 582 779	7 283 792	9 866 571	73,82	0,55
30 Кувейт	43	37	80	5 318 686	3 902 986	9 221 672	42,32	0,51
31 Кипр	128	144	272	3 332 921	5 717 105	9 050 026	63,17	0,51
32 Вьетнам	797	99	896	6 791 347	1 507 502	8 298 849	18,17	0,46
33 Оман	6	33	39	5 850	7 104 727	7 110 577	99,92	0,40
34 Таиланд	327	62	389	5 066 934	1 659 327	6 726 261	24,67	0,38
35 Катар	53	77	130	768 614	5 829 361	6 597 975	88,35	0,37
Всего, 35 стран с крупнейшим флотом	19 111	24 182	43 293	500 925 974	1 200 213 898	1 701 139 872	70,55	94,95
Все другие страны	2 727	2 495	5 222	30 447 669	51 631 975	82 079 644	59,70	4,58
Все суда с установленной национальной принадлежностью	21 838	26 677	48 515	531 373 643	1 251 845 873	1 783 219 516	70,20	99,53
Прочие суда с неустановленной национальной принадлежностью	-	-	708	-	-	8 364 884	-	0,47
Все страны мира	-	-	49 223	-	-	1 791 584 400	-	100,00

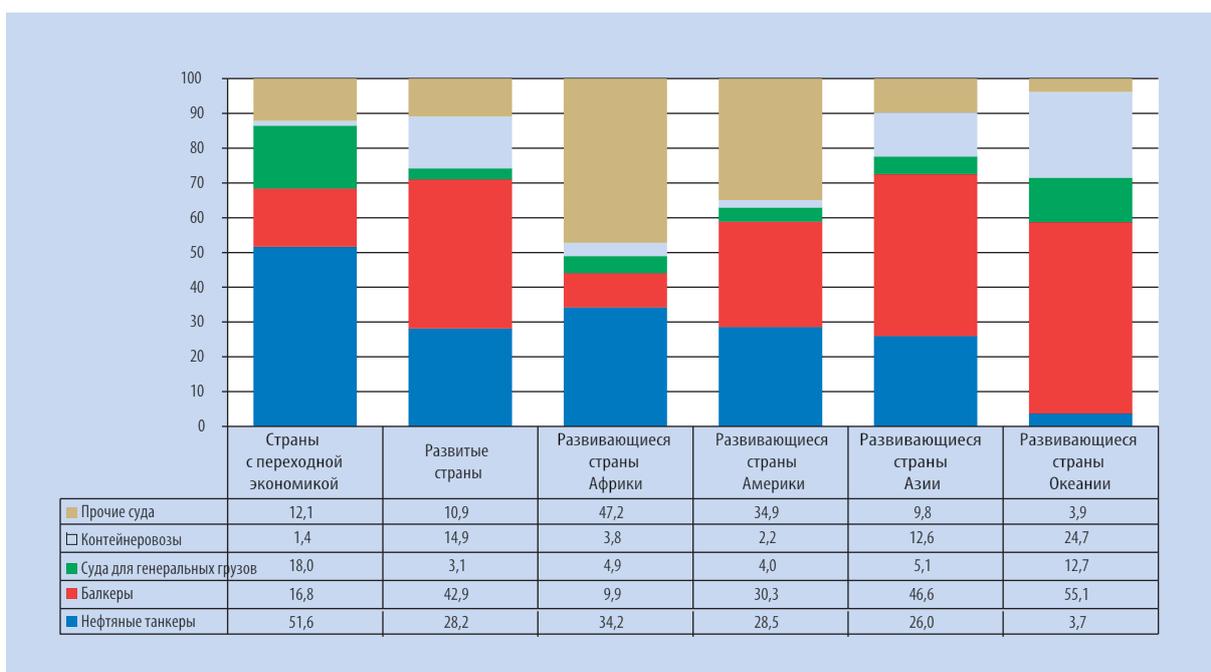
Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных, представленных компаниями "Кларксонс рисерч".

Примечание: Самоходные морские суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более, по состоянию на 1 января; страны перечислены по совокупному дедвейту судов.

Диаграмма 2.4 Принадлежность мирового флота по группам стран, 2016 год (в процентах)


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

Примечание: Самоходные морские торговые суда вместимостью 1 000 бр.-рег. т и более, по состоянию на 1 января.

Диаграмма 2.5 Структура национального флота по основным типам судов и группам стран, 2016 год (доля в процентах по дедевету)


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

Примечание: Самоходные морские торговые суда вместимостью 1 000 бр.-рег. т и более; по состоянию на 1 января.

"Маэрс" и "Эвергрин", названия которых видны на эксплуатируемых ими судах и которые предлагают свои услуги торговым компаниям. Компании линейного судоходства принимают решения о маршрутах и распределении судов, и поэтому при анализе контейнерных перевозок основное внимание необходимо сосредоточить на операторах, а не на судовладельцах.

По состоянию на конец июля 2016 года крупнейшей компанией линейного судоходства (см. таблицу 2.4) по показателю провозной способности эксплуатируемых ею контейнеровозов в ДФЭ была "Маэрс" с долей на рынке 15,1%, за которой по этому показателю следовали "Медитеррениан шиппинг компани" (13,4%), КМА-КГМ (9,2%)², "Чайна оушен шиппинг (груп) компани" (7,8%) и "Хапаг-Ллойд" (4,8%). Четыре из этих пяти крупнейших перевозчиков являются европейскими компаниями, тогда как большинство среди других 20 крупнейших компаний базируются в Азии, и среди них нет компаний в Африке или Америке (поскольку базировавшаяся в Чили "Компания судамерикана де вапорес" слилась с компанией "Хапаг-Ллойд").

В 2016 году средний размер судов в портфеле заказов составлял 8 508 ДФЭ, что более чем в два раза превышает средний размер судов существующего флота. Таким образом, суда, которые выйдут на рынок в ближайшие месяцы и годы, будут намного крупнее эксплуатируемых сейчас судов. В общей сложности существующий портфель заказов соответствует 18% провозной способности действующего контейнерного флота (по состоянию на июль 2016 года).

С 2015 года наблюдается дальнейшее усиление концентрации среди операторов контейнеровозов. Среди недавних и ожидаемых слияний можно отметить слияние компаний "Чайна оушен шиппинг компани" и "Чайна шиппинг контейнер лайнз" (обе базирующиеся в Китае) и слияние компаний "Хапаг-Ллойд" (Германия) и "Юнайтед араб шиппинг компани" (Кувейт), а также приобретение компанией КМА-КГМ (Франция) компании "Нептун ориент лайнз" (Сингапур). Кроме того, основные операторы продолжали расширять свое сотрудничество в форме альянсов. Среди последних изменений можно отметить перегруппировку 16 крупнейших перевозчиков в рамках трех глобальных альянсов, которые пришли на смену четырем альянсам, существовавшим в начале года, и, по сообщениям, присоединение компании "Хёндэ мерчент марин" к альянсу компаний "Маэрс" и "Медитеррениан шиппинг компани" (Murphy, 2016). Согласно оценкам, представленным в Sanchez and Moutier (2016), с учетом самых последних слияний и перегруппировки альянсов степень концентрации в отрасли, рассчитываемая по общепринятому индексу Херфиндала-Хиршмана, увеличилась

в 2014–2016 годах более чем на 70%. Несмотря на отмеченное увеличение, нынешний уровень индекса свидетельствует об умеренной степени концентрации рынка. Одним из альтернативных методов оценки уровня концентрации является расчет доли на рынке по показателю фактических перевозок контейнеров в отличие от провозной способности контейнеровозов. В публикации DynaLiners (2016) представлены следующие данные за 2015 год: компания "Маэрс" была ведущим перевозчиком (19 044 000 перевезенных контейнеров) с долей на рынке 12,3%; "Чайна оушен шиппинг компани" и "Чайна шиппинг контейнер лайнз" (отдельные компании в 2015 году) в совокупности занимали второе место (17 637 100 контейнеров) с долей на рынке 11,4%; и на третьем месте была компания "Медитеррениан шиппинг компани" (15 311 600 контейнеров). В 2015 году 25 крупнейших компаний увеличили свои перевозки на 4% по сравнению с 2014 годом, тогда как перевозки менее крупных компаний сократились на 27%, что также свидетельствует об общем процессе концентрации.

3. Насколько крупный, чтобы быть слишком крупным?

В настоящее время контейнеровозы являются как никогда крупными, а ставки на перевозку контейнеров редко когда были столь низкими (см. главу 3). В марте 2016 года совокупная вместимость контейнерного флота, поставленного на прикол, составляла примерно 1,6 млн. ДФЭ (см. <http://www.alphaliner.com>). Например, в июне 2016 года отправка 40-футового контейнера из Шанхая в порты западного побережья Северной Америки обходилась грузоотправителю менее чем в 800 долл. (Clarksons Research, 2016). Кроме того, в 2016 году было объявлено о крупнейшем банкротстве в истории контейнерных перевозок, когда совет директоров компании "Ханджин шиппинг" единодушно проголосовал за обращением в суд с целью начала конкурентного производства (*The Load Star*, 2016).

Избыточное предложение тоннажа является результатом прошлых инвестиционных решений и более медленного, чем ожидалось, роста спроса. В то время когда заказывались суда, выходящие сейчас на рынок, судовладельцы, размещавшие эти заказы, ожидали, что в 2016 году экономика будет характеризоваться большей активностью. Обычная реакция индивидуальных перевозчиков на такого рода ситуацию заключается в стремлении сократить издержки и увеличить свою долю на рынке, зачастую путем инвестирования в современные крупные контейнеровозы для обеспечения экономии расходов на топливо и экономии, обусловленной

Таблица 2.4 50 крупнейших компаний линейных перевозок (количество судов и общая вместимость эксплуатируемых судов в ДФЭ)

Операторы	На конец 2014 года		На конец 2015 года		На конец июля 2016 года			
	Суда	Вместимость	Суда	Вместимость	Суда	Вместимость	Средний размер судов	Доля на рынке (%)
1 "Маэрск"	592	2 792 124	619	3 059 984	616	3 007 392	4 882	15,1
2 "Медитерраниан шипинг компани"	477	2 495 439	479	2 703 404	465	2 661 135	5 723	13,4
3 КМА-КГМ	454	1 691 290	459	1 873 439	435	1 829 951	4 207	9,2
4 "Чайна оушен шипинг (груп) компани"	272	1 524 588	283	1 608 456	268	1 554 434	5 800	7,8
5 "Хапаг-Ллойд"	186	974 430	182	978 663	174	956 194	5 495	4,8
6 "Эвергрин"	199	947 159	194	949 492	189	937 957	4 963	4,7
7 "Гамбург зюд"	126	584 944	138	670 029	132	651 549	4 936	3,3
8 "Ханджин шиппинг"	98	595 056	110	648 043	101	617 665	6 115	3,1
9 "Ориент оверсиз контейнер лайн"	103	527 827	109	571 429	111	589 476	5 311	3,0
10 "Нептун ориент лайнз – Американ президент лайнз"	99	604 073	90	567 635	89	564 028	6 337	2,8
11 "Мицуи Осака сосен кайся лайнз"	106	560 678	98	542 909	93	531 376	5 714	2,7
12 "Янмин марин транспорт"	85	389 614	100	542 127	97	520 580	5 367	2,6
13 "Юнайтед араб шиппинг компани"	53	338 532	51	452 510	54	510 296	9 450	2,6
14 "Ниппон юсен кайся"	104	508 801	101	493 443	100	500 165	5 002	2,5
15 "Хёндэ мерчент марин"	63	385 753	56	381 728	57	401 152	7 038	2,0
16 "Кавасаки кисен кайся лимитед" ("К-лайн")	69	340 347	71	397 557	68	380 851	5 601	1,9
17 "Зим интегрейтед шиппинг сервисез"	83	350 255	85	368 884	79	343 598	4 349	1,7
18 "Пасифик интернешнл лайнз"	171	410 512	135	336 699	129	332 403	2 577	1,7
19 "Ван хай лайнз"	85	195 481	92	217 847	98	255 124	2 603	1,3
20 "Экс-пресс фидерс"	81	127 021	75	116 709	82	131 686	1 606	0,7
21 "Корея марин транспорт компани"	65	103 130	65	109 012	66	112 659	1 707	0,6
22 "Исламик републик оф Иран шиппинг лайнз"	28	93 372	27	92 674	27	92 674	3 432	0,5
23 "Шаньдун интернешнл транспортешен корпорейшн"	65	76 254	76	98 573	73	90 909	1 245	0,5
24 "Аркас конейнер транспорт"	40	58 498	45	67 237	45	68 388	1 520	0,3
25 "ТС лайнз"	38	70 245	44	91 308	33	61 512	1 864	0,3
26 "Симатек шиппинг"	15	36 269	20	55 984	20	58 802	2 940	0,3
27 "Риджинал контейнер лайнз"	30	52 096	30	54 771	30	56 790	1 893	0,3
28 "Синокор мерчент марин"	29	41 656	36	45 121	40	56 636	1 416	0,3
29 "Найл датч"	30	95 296	16	48 867	15	49 866	3 324	0,3
30 "Трануорлд груп оф компаниз"	23	34 730	24	40 256	28	46 379	1 656	0,2
31 "Хын-А шиппинг"	33	41 263	35	49 199	34	39 777	1 170	0,2
32 "Матсон"	24	52 223	20	40 952	19	39 484	2 078	0,2
33 "Юнифидер"	56	57 856	40	43 395	37	39 259	1 061	0,2
34 "Чайна мерчентс груп"	27	39 471	29	37 238	29	38 508	1 328	0,2
35 "Эмирейтс шиппинг лайн"	3	7 867	9	41 611	8	36 267	4 533	0,2

Таблица 2.4 50 крупнейших компаний линейных перевозок (количество судов и общая вместимость эксплуатируемых судов в ДФЭ) (продолжение)

Операторы	На конец 2014 года		На конец 2015 года		На конец июля 2016 года			
	Суда	Вместимость	Суда	Вместимость	Суда	Вместимость	Средний размер судов	Доля на рынке (%)
36 "Самудера"	23	22 116	26	31 480	28	33 280	1 189	0,2
37 "Сиборд марин"	23	27 096	25	35 767	20	27 121	1 356	0,1
38 "Салам пасифик Индонезия лайнз"	33	23 404	34	24 162	34	25 687	756	0,1
39 "Намсунг шиппинг компани"	32	28 275	29	26 437	28	24 857	888	0,1
40 "Мератус лайн"	26	24 067	25	22 504	26	24 613	947	0,1
41 "Шиппинг корпорейшн оф Индия"	8	25 574	7	23 252	6	22 517	3 753	0,1
42 "Цюаньчжон аньшэн шиппинг компани"	8	22 307	8	21 721	8	21 721	2 715	0,1
43 "Танто интим лайн"	31	20 329	31	20 485	31	20 485	661	0,1
44 "Чжунгу шиппинг"	1	4 113	6	19 912	6	19 912	3 319	0,1
45 "Уэстерн европеан контейнер лайнз"	17	15 782	17	16 018	21	19 693	938	0,1
46 "Лог-ин логистика интермодал"	8	19 399	8	19 005	8	19 005	2 376	0,1
47 "Туркон лайн"	11	15 492	10	15 509	10	15 509	1 551	0,1
48 "Темас лайн"	18	11 194	18	11 194	23	14 849	646	0,1
49 "Доул фреш фрут"	7	8 829	9	11 465	10	14 776	1 478	0,1
50 "Фар шиппинг"	15	19 783	13	19 085	10	14 499	1 450	0,1
Всего, 50 крупнейших компаний	4 273	17 491 910	4 309	18 715 181	4 210	18 483 446	4 390	93,1
Все другие компании	838	761 375	921	1 020 292	1 014	1 371 289	1 352	6,9
Итого	5 111	18 253 285	5 230	19 735 473	5 224	19 854 735	3 801	100,0

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

Примечание: Включая все перевозящие контейнеры суда, которые, по имеющейся информации, эксплуатируются компаниями линейного судоходства; компании перечислены по общей вместимости судов в ДФЭ.

эффектом масштаба, а также путем слияний, с тем чтобы лучше контролировать рынок, что необходимо для загрузки новых крупных судов. Это имеет смысл с точки зрения отдельной компании, однако более широкая перспектива свидетельствует также о необходимости учета трех дополнительных соображений, изложенных в следующих пунктах.

Во-первых, новые суда могут приходиться на смену старым, однако последние могут по-прежнему оставаться на рынке. Избыточная провозная способность обычно сохраняется, если только суда не отправляются на слом, и большинство контейнеровозов является слишком молодыми, чтобы быть отправленными на разборку. В конечном итоге все перевозчики сталкиваются с беспрецедентно низкими ставками тарифов. Чрезмерные инвестиции не отвечают интересам компаний линейного судоходства.

Во-вторых, более крупные суда, возможно, приводят к уменьшению удельных издержек для перевозчиков, однако совокупные издержки в рамках всей транспортной системы не снижаются и даже фактически могут увеличиваться. Расходы, связанные с логистическим обслуживанием мегасудов, могут превышать получаемые выгоды. Дополнительные

расходы, возникающие для портов, страховых компаний, других транспортных операторов и всей транспортной сети (в частности, вследствие увеличения числа перевалочных операций при сокращении количества прямых рейсов), приводят к росту издержек в рамках всей системы в связи с увеличением размеров судов. Это относится не только к портам и маршрутам, обслуживаемым крупнейшими судами, но и в силу каскадного эффекта также ко многим менее крупным рынкам и рынкам развивающихся стран. Чрезмерные инвестиции не отвечают интересам партнеров, занимающихся логистическим обеспечением перевозчиков.

В-третьих, с увеличением размеров судов возникает необходимость их загрузки. В результате на отдельных рынках остается место для меньшего числа перевозчиков, что приводит к дальнейшему процессу концентрации. Хотя снижение тарифных ставок может быть выгодно для перевозчиков в краткосрочном плане, однако в долгосрочной перспективе возникает опасность увеличения числа рынков с олигополистическими структурами. Чрезмерные инвестиции не отвечают долгосрочным интересам грузоотправителей, по крайней мере на менее крупных рынках.

Эти доводы в пользу отказа от инвестиций в новые и более крупные контейнеровозы не волнуют индивидуальных перевозчиков. Руководствуясь коммерческими соображениями, перевозчик должен следить за своей доходностью и не отставать от конкурентов. Вместе с тем в случае некоторых перевозчиков, безусловно, был достигнут уровень, когда эффект масштаба оборачивается убытками, поскольку они больше не в состоянии покрывать свои постоянные издержки без достаточной загрузки судов.

В долгосрочном плане существуют возможности для дальнейшей консолидации. Логистические партнеры (порты и железнодорожные и автомобильные перевозчики) приложат максимум усилий, для того чтобы адаптироваться к увеличивающемуся размеру судов, и оптимальный размер судна с точки зрения логистической системы станет крупнее. Между тем будет продолжаться оказываться давление на ставки тарифов, и обусловленные этим низкие транспортные расходы могут способствовать оживлению мировой экономики.

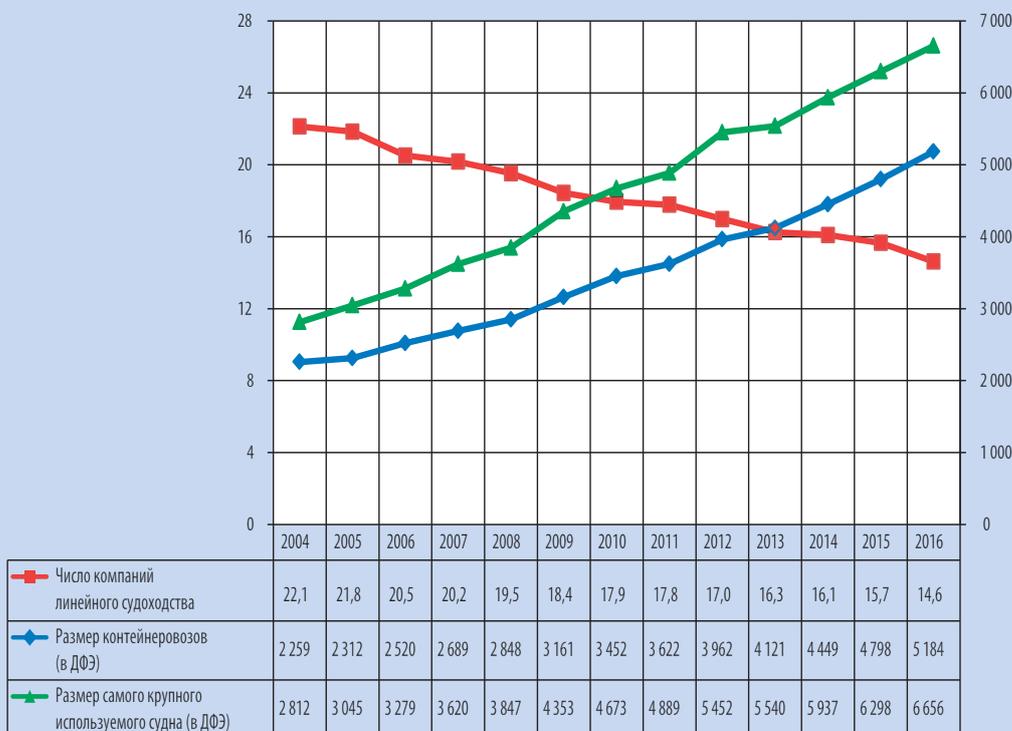
D. РАСПРЕДЕЛЕНИЕ КОНТЕЙНЕРНОГО ФЛОТА И ОБСЛУЖИВАНИЕ ЛИНЕЙНЫМ СУДОХОДСТВОМ

1. Транспортное сообщение стран

Тенденция к консолидации в секторе линейного судоходства находит отражение также в данных о распределении флота. Как следует из диаграммы 2.6, увеличивается контейнеровместимость судов в расчете на страну (как по показателю средней вместимости судов, так и в отношении размера самого крупного используемого судна), тогда как среднее число компаний-перевозчиков в расчете на страну снижается.

Число перевозчиков в расчете на страну сократилось на 34% за 12 лет: с 21,1 в 2004 году до 14,6 в 2016 году. Хотя показатель на уровне 14,6 компании в расчете на страну является достаточным, чтобы гарантировать конкурентный рынок, этот средний

Диаграмма 2.6 Средние показатели в расчете на страну, 2004–2016 годы: число компаний линейного судоходства, размер контейнеровозов и размер самого крупного используемого судна



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

Примечание: Представленные данные отражают средние показатели в расчете на страну на основе информации о заходах судов по 160 странам.

показатель не показывает растущее число стран, где насчитывается всего лишь несколько перевозчиков, предлагающих контейнерные услуги, что чревато формированием олигополистических рынков. В 2004 году в 44 странах насчитывалось не более пяти перевозчиков по сравнению с 56 странами в 2016 году, т.е. число таких стран увеличилось на 27%. По данным ЮНКТАД, за тот же период в два раза увеличилось число стран с одним единственным перевозчиком (5 стран в 2004 году и 10 – в 2016 году).

Индекс обслуживания линейным судоходством (ИОЛС) позволяет получить общее представление о положении стран в рамках сети мировых контейнерных перевозок. В мае 2016 года наилучшее транспортное сообщение по показателю ИОЛС имели Марокко, Египет и Южная Африка в Африке, Китай и Республика Корея в Восточной Азии, Панама и Колумбия в Латинской Америке и Карибском бассейне, Шри-Ланка и Индия в Южной Азии и Сингапур и Малайзия в Юго-Восточной Азии (временные ряды данного индекса по всем странам, имеющим выход к морю, за 2004–2016 годы см. <http://stats.unctad.org/maritime>). Хотя средний уровень ИОЛС неизменно повышается с 2004 года, когда впервые начал рассчитываться этот индекс, транспортное сообщение ряда стран не улучшилось за прошедшее десятилетие. Как показывает опыт, для улучшения ИОЛС страны могут предпринять усилия по трем основным направлениям, которые описываются ниже

Первым направлением является увеличение грузовой базы портов за счет расширения внутренних регионов, обслуживаемых портом. Для этого важно упростить процедуры международной торговли и транзитных перевозок, с тем чтобы облегчить доставку грузов из соседних стран в порт. Например, в Западной Африке порты Бенина, Кот-д'Ивуара, Ганы, Нигерии и Того конкурируют между собой за грузы соседних стран, не имеющих выхода к морю. Однако наземный транспорт является дорогим, а неэффективные процедуры при пересечении границ в сочетании с заторами на дорогах затрудняют расширение внутренних регионов, обслуживаемых портами. Одним из способов улучшения судоходного сообщения в странах Западной Африки является совершенствование смешанных внутренних перевозок и процедур торговли.

Вторым направлением является обеспечение конкурентных рынков. В идеале грузоотправители должны иметь выбор между различными терминалами и автомобильными и судоходными компаниями. Любые ограничения в отношении транспортных услуг, такие как системы резервирования грузов на автомобильном транспорте или в каботажных морских перевозках, приводят к ухудшению морского транспортного сообщения.

Третье направление касается удовлетворения потребностей компаний линейного судоходства в эффективных и современных морских портах. Это предполагает создание физической инфраструктуры для приема все более крупных судов, включая обеспечение необходимой глубины в акватории и наличие береговых контейнерных перегружателей. Внедрение современных методов эксплуатации порта и таможенных процедур также необходимо для устранения задержек и неопределенности, что в свою очередь способствует улучшению транспортного сообщения.

2. Двустороннее сообщение

Наиболее высокий показатель двустороннего сообщения характерен для региональных маршрутов, в частности между азиатскими и между европейскими странами. Среди десяти маршрутов с наиболее значительной провозной способностью в ДФЭ лишь один является межконтинентальным, а именно Китай – Соединенные Штаты (см. таблицу 2.5). Наиболее крупные суда эксплуатируются на маршрутах Азия–Европа, включая соответствующие региональные сообщения. Порты Северной Америки пока еще не обслуживаются крупнейшими мегасудами, причем ни на североатлантических маршрутах, ни на маршрутах, связывающих их с Китаем. Это положение вряд ли изменится в обозримом будущем, поскольку даже после открытия расширенного Панамского канала новые суда класса "неопанамах" имеют вместимость лишь до 13 000–14 000 ДФЭ, что меньше по сравнению с крупнейшими существующими контейнеровозами провозной способностью 19 224 ДФЭ.

3. Транспортное сообщение через Панамский канал

В июне 2016 года после успешного завершения девятилетнего проекта стоимостью, по оценкам, 5,4 млрд. долл., была открыта дополнительная серия более широких, длинных и глубоких шлюзов. До расширения канала по нему не могли проходить суда шириной более 32,3 м, тогда как новые шлюзы позволяют пропускать суда шириной до 49 метров. На некоторых маршрутах, связывающих Азию и восточное побережье Соединенных Штатов через Панамский канал, уже начали эксплуатироваться суда типа "неопанамакс" (Clarksons Research, 2016). По состоянию на июнь 2016 года 85% мирового флота контейнеровозов являются судами класса "неопанамакс" или менее крупными и могут эксплуатироваться на маршрутах, проходящих через Панамский канал. Данный показатель значительно возрос после расширения канала, поскольку до этого по нему могли проходить лишь 37% судов

Таблица 2.5 Распределение контейнеровозов по десяти крупнейшим маршрутам, по состоянию на 1 мая 2016 года

Прямое сообщение	Совокупная провозная способность используемых судов в ДФЭ	Число компаний (операторов судов)	Вместимость наиболее крупного судна в ДФЭ
Китай–Республика Корея	5 408 608	43	19 224
Китай–Сингапур	5 277 023	34	19 224
Китай–Гонконг (Китай)	4 289 451	43	16 652
Китай–Малайзия	4 270 653	29	19 224
Германия–Нидерланды	3 645 488	35	19 224
Германия–Соединенное Королевство	3 598 791	31	19 224
Нидерланды–Соединенное Королевство	3 311 277	40	19 224
Китай–Соединенные Штаты	3 095 080	25	14 036
Малайзия–Сингапур	2 787 121	47	19 224
Бельгия–Германия	2 717 078	30	19 224
Китай – Китайская провинция Тайвань	2 694 478	34	14 080

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

мирового флота контейнеровозов (Clarksons Research, 2016). То же самое относится и к портфелю заказов на новые суда, в частности до расширения канала лишь 15% заказных судов соответствовали размерам, позволяющим им проходить по бывшему каналу, тогда как в настоящее время эта доля превышает 50%. Существуют также планы по реконструкции существующих судов. В публикации NSB (2016) сообщается о планах по увеличению ширины контейнеровозов с целью повышения их вместимости с 4 880 ДФЭ до 6 330 ДФЭ, при этом они смогут проходить по новому Панамскому каналу, а их грузовая вместимость может быть тем самым увеличена на 30% при снижении потребления топлива в расчете на 14-тонное среднее контейнерное грузовое место на 50%.

Расширение канала открывает возможности как для самой Панамы, так и для стран, чьи торговые пути проходят по нему. Панама получает три вида выгод. Во-первых, увеличение пропускной способности означает дополнительные сборы за прохождение судов по каналу и открывает дополнительные рынки, например теперь впервые стал возможным проход крупных газовозов. Во-вторых, в портах Панамы увеличивается объем перевалочных операций. В-третьих, для панамских импортеров и экспортеров улучшается транспортное сообщение и снижаются транспортные издержки, поскольку использование более крупных судов и усиление конкуренции могут способствовать тому, что частью экономии, получаемой перевозчиками за счет эффекта масштаба, смогут воспользоваться и грузоотправители в виде более низких тарифных

ставок. Для пользователей канала наибольшие выгоды в абсолютном выражении будут получены благодаря повышению конкурентоспособности маршрутов между Азией и восточным побережьем Северной Америки. Полностью морской маршрут через Панамский канал становится более конкурентоспособным по сравнению с основными альтернативными маршрутами, а именно маршрутом, включающим "наземный мост" через Северную Америку, и маршрутом через Суэцкий канал. Среди грузовладельцев основными бенефициарами, вероятно, являются импортеры и экспортеры стран западного побережья Южной Америки, поскольку у них появится больше возможностей для транспортного сообщения с Европой и Северной Америкой через Панамский канал. И наконец, дополнительные возможности возникают также для портов Карибского бассейна и Латинской Америки, поскольку они могут рассчитывать на привлечение определенных перевалочных грузов в связи с появлением гораздо более крупных судов на маршрутах, проходящих вблизи Колумбии, Кубы, Ямайки и других стран. В связи с увеличением разницы в размере между крупнейшими и самыми мелкими контейнеровозами становится также более экономически оправданной перевалка грузов в целях обеспечения использования судов оптимального размера на каждом участке торгового маршрута.

Е. РЕГИСТРАЦИЯ СУДОВ

Общий тоннаж судов, зарегистрированных под иностранным флагом (в случае которых страна базирования судовладельца отличается от флага страны, под которым плавают судно), составляет 70,2% мирового флота (см. таблицу 2.3). Система открытых регистров (т.е. регистров, в которых страна базирования судовладельца отличается от страны регистрации судна) позволяет многим развивающимся странам, включая многие малые островные развивающиеся государства, такие как Маршалловы Острова, и наименее развитым странам, таким как Либерия, оказывать услуги, связанные с регистрацией судов. В то же время большинство судовладельцев по-прежнему базируются в развитых странах, но благодаря системе открытых регистров они могут оставаться конкурентноспособными по сравнению с судовладельческими компаниями, базирующимися в развивающихся странах. Например, регистрируя суда под флагами Либерии, Маршалловых Островов или Панамы, судовладелец из Германии или Японии может нанимать моряков из третьих стран, например из Индонезии или Филиппин, за более низкую заработную плату по сравнению с их германскими или японскими коллегами. По состоянию на 1 января 2016 года самый крупный флот по флагу регистрации был по-прежнему у Панамы, Либерии и Маршалловых Островов. В общей сложности на них приходилась 41,0% мирового тоннажа, при этом среди основных регистров наиболее значительный прирост флота в 2015 году был отмечен у Маршалловых Островов, в частности на 12% (см. таблицу 2.6). На десять крупнейших регистров приходится 76,8% совокупного дедвейта мирового флота.

Более 76% мирового флота зарегистрировано в развивающихся странах (включая многочисленные открытые регистры), причем этот показатель увеличился по сравнению с 2015 годом (см. таблицу 2.7). В некоторых случаях суда, плавающие под национальным флагом, принадлежат также национальным судовладельцам. В частности, в странах с протяженным побережьем и значительными каботажными перевозками и перевозками между островами национальное законодательство во многих случаях ограничивает возможности судовладельцев для регистрации судов под иностранными флагами. Например, многие суда, плавающие под флагами Китая, Индии, Индонезии и Соединенных Штатов, используются в каботажных перевозках (полный список см. <http://stats.unctad.org/fleet>). Что касается доли отдельных региональных групп в структуре мирового флота, то можно отметить, что по показателю совокупного дедвейта 11,42% из 12,97% флота, зарегистрированного в Африке, плавают под флагом Либерии, а 11,07%

из 11,49% флота, зарегистрированного в странах Океании, плавают под флагом Маршалловых Островов (см. таблицу 2.7). Другими словами, 88% флота, зарегистрированного в Африке, плавают под флагом Либерии, и более 96% флота, зарегистрированного в странах Океании, плавают под флагом Маршалловых Островов.

Различные регистры специализируются на различных типах судов. Регистр Антигуа и Барбуды является крупнейшим на рынке многоцелевых судов для генеральных грузов, регистр Либерии – в секторе контейнеровозов, регистр Маршалловых Островов – на рынке нефтяных танкеров и регистр Панамы – в секторе балкеров. Одна из причин такой специализации заключается в традиционных связях со странами, которым принадлежат суда. Япония, располагающая крупным балкерным флотом, часто регистрирует свои суда в Панаме. Германия, специализирующаяся в основном на контейнеровозах, имеет тесные связи с Либерией, и между этими двумя странами существует соглашение об избежании двойного налогообложения, что отвечает интересам командного состава из Германии, работающего на судах, плавающих под флагом Либерии (German Federal Ministry of Finance, 1975).

Ф. МОРЯКИ

В международном судоходстве на судах мирового флота занято примерно 1 545 000 моряков (Baltic and International Maritime Council and International Chamber of Shipping, 2016). Из них примерно 51% приходится на лица командного состава и 49% лиц рядового состава, таких как матросы первого и второго класса; для сравнения в 2005 году это соотношение составляло соответственно 45% и 55%. Впервые в истории доля лиц командного состава превысила долю лиц рядового состава, что объясняется технологическим прогрессом и снижением спроса на ручной труд на борту судов. Занятость на борту судов может служить примером значения экономии, обусловленной ростом масштаба, в морских перевозках. Так, для обслуживания контейнеровоза или балкера вместимостью 10 000 бр. рег. т необходимо 14–15 моряков, тогда как для обслуживания судна вместимостью в 10 раз больше (100 000 бр. рег. т) не требуется экипаж в 10 раз больше, а достаточно лишь 19–20 моряков.

В 2005–2015 годах уровень мирового спроса на моряков увеличился на 45%, что примерно соответствовало росту мирового флота за тот же период. Основными поставщиками рабочей силы в мировом судоходстве являются: Китай (243 635 моряков), Филиппины (215 500), Индонезия (143 702), Российская Федерация (87 061), Индия (86 084) и Украина (69 000) (Baltic and International

Таблица 2.6 Флаги регистрации с наиболее крупным зарегистрированным флотом, 2016 год

	Количество судов	Доля в процентах от мирового флота по количеству судов	Общий дедвейт (тыс. т)	Доля в процентах от мирового флота (дедвейт)	Доля в процентах нарастающим итогом (дедвейт)	Средний размер судна (т дедвейта)	Темпы роста дедвейта в процентах 2015–2016 годы
Панама	8 153	8,97	334 368	18,51	18,51	42 768,99	-0,53
Либерия	3 185	3,50	206 351	11,42	29,93	64 869,88	2,21
Маршалловы Острова	2 942	3,24	200 069	11,07	41,00	68 073,98	12,03
Гонконг (Китай)	2 515	2,77	161 787	8,96	49,96	65 553,85	7,63
Сингапур	3 605	3,97	127 193	7,04	57,00	37 028,53	7,50
Мальта	2 101	2,31	94 992	5,26	62,26	45 867,66	8,90
Багамские Острова	1 450	1,59	79 541	4,40	66,66	55 545,18	7,61
Китай	4 052	4,46	75 850	4,20	70,86	19 845,66	-0,96
Греция	1 386	1,52	73 568	4,07	74,93	63 640,19	-2,49
Кипр	1 053	1,16	33 313	1,84	76,77	32 405,97	0,46
Япония	5 320	5,85	31 869	1,76	78,54	7 435,49	3,55
Остров Мэн	389	0,43	22 539	1,25	79,79	57 940,94	-8,36
Норвегия	1 561	1,72	20 697	1,15	80,93	15 308,45	3,00
Индонезия	7 843	8,63	18 117	1,00	81,93	3 858,78	3,41
Дания	671	0,74	17 185	0,95	82,88	27 540,26	4,57
Республика Корея	1 906	2,10	16 820	0,93	83,82	9 899,83	-5,42
Италия	1 376	1,51	16 470	0,91	84,73	14 296,63	-2,14
Индия	1 625	1,79	16 338	0,90	85,63	10 439,41	4,58
Соединенное Королевство	1 167	1,28	15 192	0,84	86,47	15 360,50	7,59
Объединенная Республика Танзания	265	0,29	13 255	0,73	87,21	54 771,44	6,84
Соединенные Штаты	3 570	3,93	11 841	0,66	87,86	5 773,27	4,16
Антигуа и Барбуда	1 080	1,19	11 506	0,64	88,50	10 723,20	-7,38
Германия	618	0,68	11 402	0,63	89,13	21 675,88	-8,37
Бермудские Острова	156	0,17	10 610	0,59	89,72	69 346,29	-3,17
Малайзия	1 662	1,83	9 612	0,53	90,25	6 787,80	2,19
Турция	1 276	1,40	8 635	0,48	90,73	8 271,34	2,37
Бельгия	200	0,22	8 479	0,47	91,20	45 103,65	-3,24
Португалия	373	0,41	8 398	0,46	91,66	25 295,14	65,12
Российская Федерация	2 546	2,80	8 390	0,46	92,13	3 364,06	5,94
Нидерланды	1 245	1,37	8 252	0,46	92,58	7 387,92	-2,80
Вьетнам	1 786	1,96	7 670	0,42	93,01	4 488,03	7,24
Франция	543	0,60	6 856	0,38	93,39	15 870,14	6,84
Филиппины	1 462	1,61	6 390	0,35	93,74	5 263,61	4,82
Таиланд	782	0,86	5 397	0,30	94,04	7 787,59	0,38
Кувейт	165	0,18	5 364	0,30	94,34	36 995,92	0,08
Итого: 35 флагов регистрации	70 029	77,03	1 704 316	94,34	94,34	27 697,39	3,70
Остальные страны мира	20 888	22,97	102 334	5,66	5,66	4 899,19	-0,18
Все страны мира	90 917	100,00	1 806 650	100,00	100,00	22 757,36	3,48

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

Примечание: Самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более по состоянию на 1 января; флаги регистрации перечислены в порядке убывания совокупного дедвейта.

Таблица 2.7 Распределение провозной способности различных типов судов по группам стран их регистрации, 2016 год (в процентах)

		Весь флот	Нефтяные танкеры	Балкеры	Суда для генеральных грузов	Контейнеровозы	Прочие суда
Развитые страны	Доля от совокупного дедвейта	22,75	18,70	27,05	28,20	25,09	25,25
	Годовые темпы роста	-0,30	-0,09	-0,14	0,11	-1,07	0,12
Страны с переходной экономикой	Доля от совокупного дедвейта	0,69	0,18	0,04	5,34	0,89	1,24
	Годовые темпы роста	-0,02	-0,03	0,00	-0,08	0,03	-0,05
Развивающиеся страны	Доля от совокупного дедвейта	76,30	81,08	72,87	65,44	73,93	72,00
	Годовые темпы роста	0,30	0,11	0,12	-0,08	1,02	-0,08
В том числе:							
Африка	Доля от совокупного дедвейта	12,97	9,91	19,47	5,87	17,03	9,52
	Годовые темпы роста	-0,45	-0,22	-1,37	-0,09	-0,52	-0,56
Америка	Доля от совокупного дедвейта	25,01	29,74	18,95	21,38	19,01	30,35
	Годовые темпы роста	-0,71	-1,07	-0,52	-0,51	-0,24	-0,51
Азия	Доля от совокупного дедвейта	26,82	29,80	28,78	35,00	22,79	20,05
	Годовые темпы роста	0,30	0,05	0,51	0,46	0,55	0,53
Океания	Доля от совокупного дедвейта	11,49	11,64	5,66	3,19	15,10	12,08
	Годовые темпы роста	0,83	1,09	0,53	0,08	0,88	0,47
Суда неизвестной регистрации и другие флаги	Доля от совокупного дедвейта	0,26	0,04	0,05	1,02	0,08	1,51
	Годовые темпы роста	0,02	0,01	0,02	0,05	0,03	0,01

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

Примечание: Самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более; по состоянию на 1 января.

Maritime Council and International Chamber of Shipping, 2016). С учетом численности населения соответствующих стран денежные переводы моряков, работающих за рубежом, имеют гораздо более существенное значение для Филиппин по сравнению с другими основными поставщиками рабочей силы. Например, по отношению к общей численности населения практически двое из каждой 1 000 филиппинских граждан работают на борту судов по сравнению с менее чем одним человеком из каждых 10 000 граждан Индии. В случае Филиппин денежные переводы моряков составили в 2015 году, по сообщениям, 5,8 млрд. долл., что на 5,3% больше по сравнению с 2014 годом (*The Seafarer Times*, 2016). Правительство осуществляет свою программу поощрения трудоустройства за рубежом, общая цель которой заключается в обеспечении социально-экономических выгод для мигрантов из Филиппин, их семей, общин и страны в целом. Денежные переводы превратились в постоянный источник доходов, превышающий по своему значению даже прямые иностранные инвестиции и иностранную помощь на цели развития, получаемую Филиппинами (De Vries,

2011). В некоторых менее крупных странах занятость в качестве моряков имеет даже еще более важное значение. Например, в Кирибати более чем 1 человек из каждых 50 граждан работает на борту судов.

Страны различаются также между собой с точки зрения доли лиц командного и рядового состава, работающих на борту судов. Например, моряки из Греции и Японии в основном заняты на командных должностях, тогда как моряки из Индонезии, Пакистана и Филиппин чаще работают в качестве лиц рядового состава (расчеты секретариата ЮНКТАД на основе Baltic and International Maritime Council and International Chamber of Shipping, 2016).

В целом рынок занятости на борту судов все больше отделяется от страны базирования судовладельца. Если судно зарегистрировано в одном из основных открытых регистров, таких как регистры Либерии, Маршалловых Островов и Панама, судовладелец может нанимать на работу иностранных граждан при заработной плате, зависящей в большей степени от гражданства моряка, чем от страны базирования судовладельца или регистрации судна.

Таблица 2.8 Поставки новых судов: основные типы судов и страны постройки, 2015 год (тыс. бр.-рег. т)

	Китай	Япония	Республика Корея	Филиппины	Остальные страны мира	Все страны мира
Нефтяные танкеры	2 872	892	4 781	—	425	8 970
Балкеры	13 310	10 767	1 588	869	226	26 760
Суда для генеральных грузов	697	200	329	—	388	1 614
Контейнеровозы	4 982	188	9 331	995	639	16 135
Суда для сжиженных газов	119	667	3 426	—	14	4 227
Танкеры для химических продуктов	150	193	185	—	116	644
Суда снабжения морских платформ	860	48	1 488	—	996	3 391
Паромы и пассажирские суда	103	28	6	—	790	926
Другие суда	47	392	838	—	193	1 470
Итого	23 140	13 375	21 971	1 865	3 787	64 137

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

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

6. СУДОСТРОЕНИЕ, СДАЧА СУДОВ НА СЛОМ И НОВЫЕ ЗАКАЗЫ

1. Поставка новых судов

В 2015 году 91,3% нового тоннажа мирового флота (в брутто-регистрационных тоннах) было построено в трех странах, а именно в Китае (36,1%), Республике Корея (34,3%) и Японии (20,9%) (см. таблицу 2.8; более подробную информацию по другим странам см. <http://stats.unctad.org/shipbuilding>). Удельный вес этих стран остался практически неизменным по сравнению с 2014 годом при незначительном увеличении доли Китая и небольшом снижении доли Японии. На Китай приходится наибольшая доля в секторе балкеров и судов для генеральных грузов, Республика Корея имеет наиболее сильные позиции в секторе контейнеровозов, газовозов и нефтяных танкеров, а Япония в основном специализируется на строительстве балкеров. Остальные страны мира, включая европейские страны, по-прежнему занимают ведущее место в строительстве паромов и пассажирских судов, включая круизные суда. Было отмечено дальнейшее увеличение доли судостроительных верфей Филиппин на рынке контейнеровозов.

2. Сдача судов на слом

Разборка старых судов на слом осуществляется главным образом в Азии (см. таблицу 2.9). В 2015 году на четыре страны, а именно Бангладеш, Китай, Индию и Пакистан, приходилось приблизительно 95% рынка разборки судов на слом (более подробную информацию по другим странам см. [\[unctad.org/shipscraping\]\(http://unctad.org/shipscraping\)\). В 2015 году основная часть тоннажа, отправленного на слом, приходилась на балкеры \(73% в бр. рег. тонн\), что касается других типов судов, то нефтяные танкеры разбирали главным образом в Пакистане, контейнеровозы в Индии и суда снабжения морских платформ – в Бангладеш.](http://stats.</p>
</div>
<div data-bbox=)

3. Заказы на новые суда

В условиях снижения активности в судостроительном секторе и ограниченных финансовых ресурсов у судовладельцев и банков мировой портфель заказов вновь снизился в 2015–2016 годах в случае большинства типов судов за исключением контейнеровозов (см. диаграмму 2.7). По сравнению с пиковым уровнем 2008–2009 годов портфель заказов на контейнеровозы снизился на 46%, а в случае нефтяных танкеров – на 51%, балкеров – на 61% и судов для генеральных грузов – на 82% (самое резкое сокращение). К настоящему времени в 2016 году было отмечено увеличение тоннажа, отправленного на слом, и замедление темпов размещения новых заказов. Однако этого недостаточно для сокращения избыточного тоннажа на рынке. При низком уровне цен на нефть операторы судов не столь заинтересованы в эксплуатации судов на пониженных скоростях в целях экономии топлива, а повышение скорости эксплуатации судов может приводить к высвобождению дополнительных судов и тем самым еще большему увеличению избыточной провозной способности. Еще одним следствием низких цен на нефть является снижение заинтересованности судовладельцев в отправке на слом старых неэффективных судов.

Таблица 2.9 Тоннаж судов, проданных, согласно сообщениям, на слом, в разбивке по основным типам судов и странам разборки, 2015 год (тыс. бр.-рег. т)

	Бангладеш	Китай	Индия	Пакистан	Неизвестные предприятия Индийского полуострова	Турция	Прочие и неизвестные предприятия	Все страны мира
Нефтяные танкеры	311	92	110	540	—	24	93	1 169
Балкеры	5 758	2 895	3 136	3 559	671	235	563	16 816
Суда для генеральных грузов	202	134	259	5	—	138	80	818
Контейнеровозы	640	415	1 008	—	—	188	35	2 285
Суда для сжиженных газов	10	203	61	—	—	7	8	289
Танкеры для химических продуктов	26	—	98	15	—	23	4	166
Суда снабжения морских платформ	386	26	147	24	—	131	229	943
Паромы и пассажирские суда	19	—	86	—	—	91	15	212
Другие суда	67	204	34	—	—	16	17	338
Итого	7 419	3 970	4 940	4 143	671	852	1 044	23 037

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

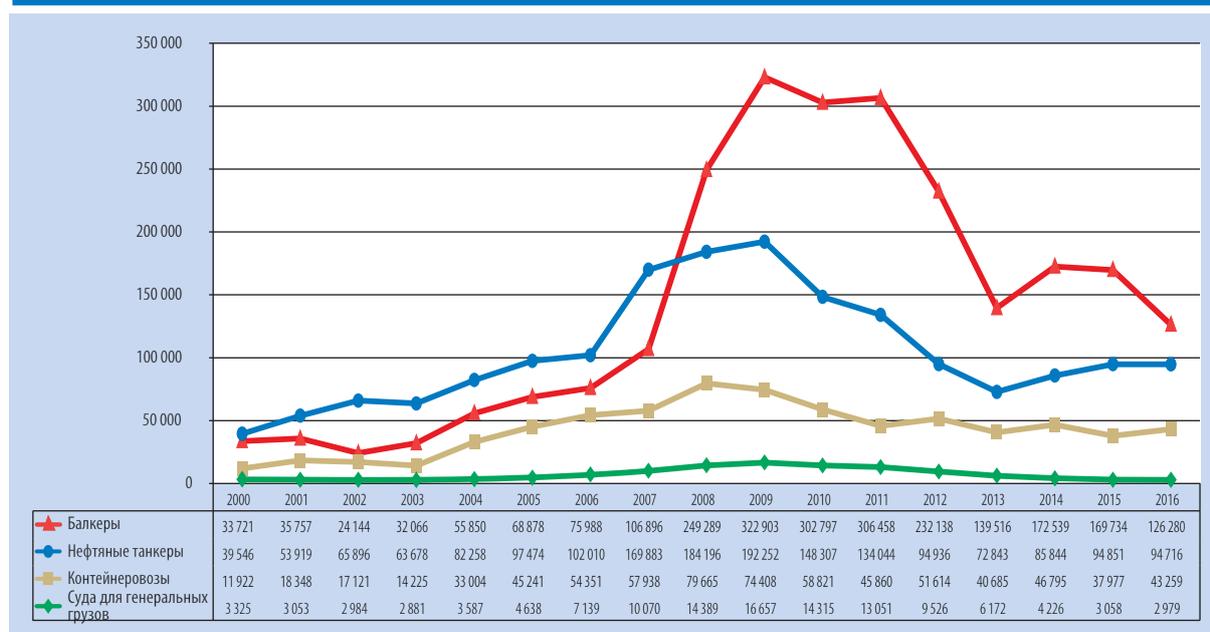
Примечание: Самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более.

Н. ПЕРСПЕКТИВЫ

Страны могут специализироваться на различных секторах морского транспорта, что приводит к процессу концентрации соответствующих видов деятельности в меньшем числе стран. Другими словами, страны участвуют в различных секторах морских перевозок, используя тем самым возможности для получения доходов и

создания рабочих мест в отдельных секторах морского транспорта. Например, в судостроении на три страны, занимающие ведущее положение в этом секторе, приходится более 90% мирового производства, а в секторе разборки судов на слом на ведущие четыре страны приходится в общей сложности 95% рынка. Что касается принадлежности судов, их регистрации, грузооборота портов и предложения рабочей силы, занятой на судах,

Диаграмма 2.7 Мировой объем заказов на новые суда, 2000–2016 годы (тыс. т дедвейта)



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

Примечание: Самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более; по состоянию 1 января.

то примерно две пятых совокупных мировых показателей приходится на три страны в каждом из упомянутых секторов.

На протяжении столетий страны, участвующие в морских перевозках, использовали синергические связи, существующие между различными секторами морского транспорта. Судовладельцы регистрировали суда под национальным флагом и, как правило, нанимали на службу своих соотечественников; они строили и ремонтировали суда на отечественных судостроительных верфях, и их суда заходили в национальные порты. Опытный капитан мог найти работу на суше рядом с домом, например в морской и портовой администрации или в классификационном обществе, занимающемся сертификацией национальных судостроительных предприятий. Впоследствии сталь от отправленных на слом судов могла повторно использоваться для строительства новых судов.

В принципе такие синергические связи сохраняют свое значение и сегодня. Вместе с тем повысилось также значение других аспектов. Например, могут существовать более сильные синергические связи между судостроением и другими промышленными секторами, такими как автомобилестроение, чем между судостроением и страной базирования судовладельца. Стоимость и квалификация рабочей силы имеют неодинаковое значение для различных секторов. Регистрация судов зачастую осуществляется в странах, которые могут быть также активны в секторе офшорных финансовых и других не связанных с морскими перевозками услуг, тогда как специализация на страховых и юридических услугах может благоприятствовать привлечению трейдинговых и других услуг, связанных с эксплуатацией судов. Как правило, различные виды деятельности редко сосредоточены в одной и той же стране.

Без существования системы открытых регистров судовладельцы, например, Германии, Греции или Японии, были бы менее конкурентоспособными, поскольку им, как правило, приходилось бы платить более высокие налоги и выплачивать заработную плату в соответствии с уровнем доходов в их странах. Поэтому система открытых регистров открывает возможности для новых участников рынка, в особенности для развивающихся стран, в соответствующих секторах морского транспорта, таких как судостроение, регистрация судов или

предложение рабочей силы для работы на судах, в то же время помогая традиционным судовладельцам из развитых стран оставаться конкурентоспособными. Участники рынка, утратившие свои позиции, являются прежде всего компаниями в развитых странах в трудоемких секторах, таких как судостроение и поставка рабочей силы для укомплектования экипажей судов.

Морской транспорт будет и впредь оставаться основным видом транспорта, обслуживающим международную торговлю, с наименьшим экологическим воздействием в расчете на тонно-милю перевозимого груза. Долгосрочные перспективы морских перевозок и различных секторов морского транспорта представляются благоприятными. Директивным органам следует выявлять те секторы морского транспорта, в которых их страны могут обладать сравнительными преимуществами, и вкладывать инвестиции в их развитие.

В заключение следует отметить, что теперь главная задача заключается не в том, чтобы поддерживать всю отрасль морского транспорта, а в том, чтобы выявлять отдельные жизнеспособные секторы и содействовать их развитию. С целью выявления возможностей для своих стран в области портов и морских перевозок директивным органам необходимо провести тщательную оценку условий конкуренции в каждом из секторов морского транспорта, которые они намереваются развивать. В отдельных секторах, таких как судоремонт, могут появиться новые возможности в связи с появлением новых мегаконтейнеровозов, которые должны проходить техническое обслуживание в сухих доках каждые семь с половиной лет. Директивным органам следует учитывать значение соответствующего сектора для экономики страны, включая возможные синергические связи и побочные последствия других секторов как в рамках морской отрасли, так и за ее пределами. Директивным органам следует также иметь в виду, что порты и морские перевозки имеют ключевое значение для развития внешней торговли страны. Помимо возможностей для получения доходов и расширения занятости в секторе морского транспорта, как правило, еще более важное значение имеет обеспечение для национальных импортеров и экспортеров доступа к быстрому, надежному и экономичному обслуживанию в портах и морских перевозках, независимо от того, кто является поставщиком таких услуг.

СПРАВОЧНАЯ ЛИТЕРАТУРА

- Baltic and International Maritime Council and International Chamber of Shipping (2016). *Manpower Report*. London.
- German Federal Ministry of Finance (1975). Agreement between the Federal Republic of Germany and the Republic of Liberia for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income and on capital. Available at http://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Steuern/Internationales_Steuerrecht/Staatenbezogene_Informationen/Laender_A_Z/Liberia/1973-09-06-Liberia-Abkommen-DBA.html (accessed 15 September 2016).
- Clarksons Research (2016). *Container Intelligence Monthly*. 18(7).
- De Vries S (2011). Mobilizing the use of remittances towards poverty reduction and economic and social development through government initiatives: The Philippine experience. Presented at the Expert Meeting on Maximizing the Development Impact of Remittances. Geneva. 14–15 February.
- DynaLiners (2016). *The Millionaires*. July.
- Murphy A (2016). 2M to become three. *Containerization International*. 49(6).
- NSB (2016). Vessel efficiency. Presented at the European Marine Engineering Conference. Amsterdam. 13–14 April.
- Sanchez R and Mouftier L (2016). The puzzle of shipping alliances in July 2016. PortEconomics. Available at <http://www.porteconomics.eu/2016/07/29/the-puzzle-of-shipping-alliances-in-july-2016/> (accessed 15 September 2016).
- The Load Star* (2016). Alliance partners abandon ship as Hanjin applies for court receivership. 31 August.
- The Seafarer Times* (2016). Seafarers' 2015 remittances top \$5.8 billion, up 5.3 per cent year on year. 21 February.

ПРИМЕЧАНИЯ

- ¹ Базовые данные о мировом флоте были получены от компании "Кларксонс ресерч". Авторы проведенного ЮНКТАД анализа учитывают все самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более, включая шельфовые буровые суда и плавучие установки для добычи, хранения и отгрузки нефти, а также флоты Канады и Соединенных Штатов Америки 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 шельфовые стационарные и мобильные платформы и баржи. Данные о принадлежности флота охватывают только суда вместимостью 1 000 бр.-рег. т и более, поскольку зачастую сведений о реальной принадлежности более мелких судов нет. Более подробную информацию о мировом флоте (регистрация, принадлежность, судостроение и сдача судов на слом), а также другую статистику, касающуюся морского транспорта, см. на веб-сайте <http://stats.unctad.org/maritime>.
- ² "Компани маритим дафретман–Компани женерал маритим".

3

ФРАХТОВЫЕ СТАВКИ И ЗАТРАТЫ НА МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

В 2015 году в большинстве секторов морских перевозок, за исключением перевозок наливных грузов, были отмечены по историческим меркам низкие фрахтовые ставки и низкий уровень доходов, что объяснялось слабым спросом и избыточным предложением нового тоннажа. Конъюнктура на рынке танкерного тоннажа оставалась хорошей, что главным образом было связано с продолжающимся беспрецедентным падением цен на нефть.

В контейнерных перевозках ставки тарифов неуклонно снижались, достигнув небывало низких уровней в условиях дальнейшего ослабления спроса на рынке и появления на нем все более крупных контейнеровозов в течение всего года. Пытаясь решить проблему низких ставок тарифов и уменьшить потери, перевозчики, как и в предыдущие годы, изучали возможности принятия мер по повышению эффективности и оптимизации своей деятельности. Такого рода меры в основном заключались в переводе все более крупных судов с магистральных направлений на второстепенные, постановке судов на прикол, эксплуатации судов на пониженной скорости и расширении практики консолидации и интеграции операций, а также реструктуризации новых альянсов.

То же самое относится и к рынку сухих массовых грузов, на конъюнктуре которого сказалось существенное замедление роста морских перевозок этих грузов и приток излишнего тоннажа. Во всех сегментах рынков ставки колебались вокруг или даже ниже эксплуатационных издержек. Как и в контейнерных перевозках, были приняты меры для уменьшения потерь и укрепления альянсов, о чем свидетельствует появление в феврале 2015 года крупнейшего альянса перевозчиков сухих массовых грузов "Кейпсайз чартеринг".

В то же время конъюнктура на рынке танкерного тоннажа была благоприятной. На протяжении всего 2015 года фрахтовые ставки на рынке танкеров для сырой нефти и нефтепродуктов оставались высокими, что в основном объяснялось резким ростом морских перевозок нефти, а также медленным увеличением совокупной провозной способности нефтеналивного флота.

А. СТАВКИ ТАРИФОВ В КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

Ставки тарифов неуклонно снижались, достигнув низких по историческим меркам уровней в условиях дальнейшего ослабления спроса на рынке и появления на нем все более крупных контейнеровозов в 2015 году. Как следует из диаграммы 3.1, рост спроса на контейнерные перевозки замедлился в 2015 году. В частности, в этом сегменте рынка были отмечены самые низкие темпы роста с 2010 года, составившие 2% по сравнению с 5% в 2014 году. В то же время вялый спрос сопровождался повсеместным ускорением роста провозной способности в международных контейнерных перевозках, которая увеличилась на 8% в 2015 году, что является самыми высокими темпами роста с 2010 года. Этот прирост чуть больше прироста, отмеченного в 2014 году, когда он составил 7%.

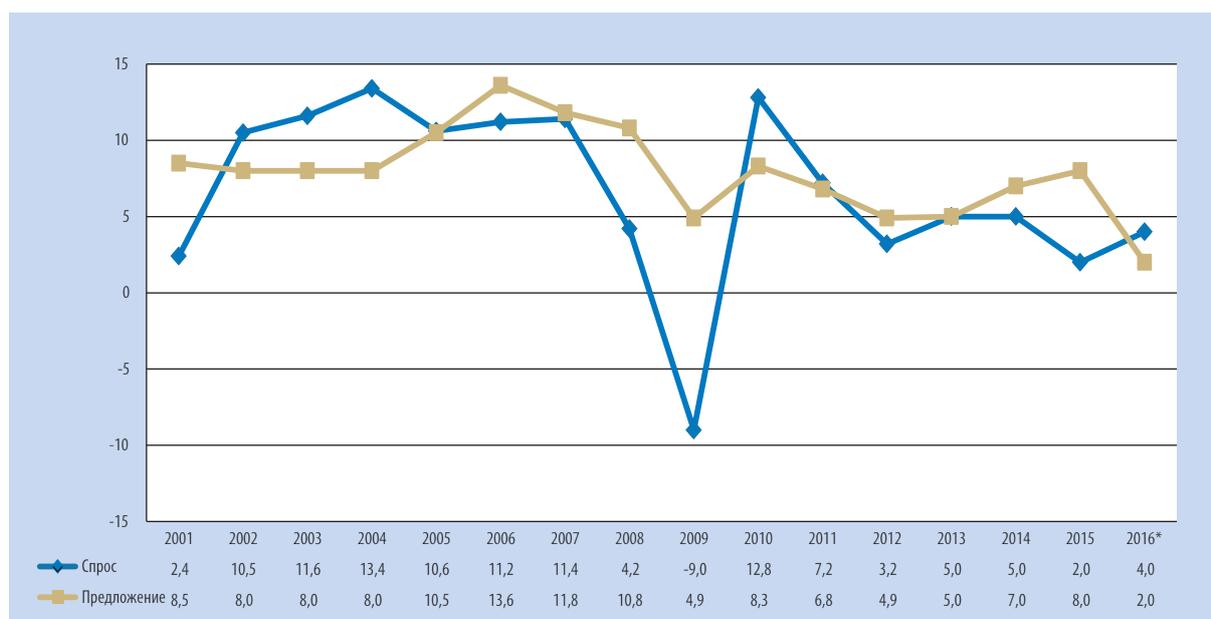
Ограниченный рост спроса на контейнерные перевозки в 2015 году объясняется рядом факторов, включая низкий спрос в Европе, который отразился на перевозках на направлениях с основным грузопотоком из Азии в Европу, и низкие цены на сырьевые товары, в частности на железную руду и сырую нефть. Это отрицательно сказалось на экономике, в частности на импорте, развивающихся стран, зависящих от сырьевых

товаров, главным образом в Африке и Латинской Америке. Дополнительным фактором стало снижение экономической активности в Китае, что также сказалось на росте торговли между азиатскими странами (Clarksons Research, 2016a) (см. главу 1).

Избыточное предложение тоннажа в основном объяснялось использованием более крупных судов основными операторами, стремящимися к повышению эффективности, достижению экономии, обусловленной эффектом масштаба, и увеличению своей доли на рынке, а также новыми требованиями ИМО по ярусу III в отношении выбросов окислов серы (SO_x) и окислов азота (NO_x), вступившими в силу с 1 января 2016 года в североамериканском районе контроля выбросов и районе контроля выбросов части Карибского моря, относящейся к Соединенным Штатам (см. главу 5). Как было отмечено в главе 2, в 2015 году мировой флот пополнился 2 211 новыми контейнеровозами совокупной вместимостью примерно 1,7 млн. ДФЭ (при этом 87% этого прироста приходилось на контейнеровозы вместимостью более 8 000 ДФЭ) (Clarksons Research, 2016b), что оказало существенное воздействие на ставки тарифов.

Как на магистральных, так и на других маршрутах фрахтовые ставки по-прежнему характеризовались неустойчивостью и сильными понижающими тенденциями и достигли в 2015 году беспрецедентно низкого уровня. Как следует из

Диаграмма 3.1 Динамика спроса и предложения на рынке морских контейнерных перевозок, 2001–2016 годы (годовые темпы прироста)



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

Примечание: Данные, касающиеся предложения, относятся ко всему контейнерному флоту, включая суда многоцелевого назначения и другие суда, оснащенные для перевозки определенного количества контейнеров. Рост спроса оценивался по объему погрузочно-разгрузочных операций в млн. ДФЭ. Данные за 2016 год представляют собой прогноз.

таблицы 3.1, средний уровень ставок тарифов на спотовом рынке существенно снизился на всех направлениях, при этом на некоторых направлениях в больше степени, чем на других. Например, на маршрутах Дальний Восток – Северная Европа в 2015 году средний уровень ставок тарифов упал до 629 долл. за ДФЭ, что почти на 46% меньше по сравнению с их средним уровнем 2014 года и на 65% по сравнению со ставками 2010 года. Для сравнения на маршрутах Дальний Восток – Средиземноморье ставки снизились до 739 долл. за ДФЭ, что на 41% ниже по сравнению с 2014 годом и почти на 58%

ниже по сравнению с 2010 годом. На маршрутах Дальний Восток – Южная Америка ставки тарифов упали в среднем до 455 долл. за ДФЭ, что на 59% ниже по сравнению с 2014 годом и ниже практически на 80% по сравнению с 2010 годом. Столь низкие ставки тарифов едва покрывали минимальные эксплуатационные издержки.

Даже на тех направлениях перевозок, где наблюдался более существенный рост спроса, ставки тарифов были низкими. Например, на транстихоокеанских маршрутах Шанхай – западное

Таблица 3.1 Рынки и ставки тарифов в секторе контейнерных перевозок, 2009–2015 годы

Рынки	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
Транстихоокеанские маршруты (в долл. за СФЭ)*							
Шанхай–западное побережье Соединенных Штатов	1 372	2 308	1 667	2 287	2 033	1 970	1 506
Изменение в процентах		68,21	-27,77	37,19	-11,11	-3,10	-23,55
Шанхай–восточное побережье Соединенных Штатов	2 367	3 499	3 008	3 416	3 290	3 720	3 182
Изменение в процентах		47,84	-14,03	13,56	-3,7	13,07	-14,45
Дальний Восток–Европа (в долл. за ДФЭ)							
Шанхай–Северная Европа	1 395	1 789	881	1 353	1 084	1 161	629
Изменение в процентах		28,24	-50,75	53,58	-19,88	7,10	-45,82
Шанхай–Средиземноморье	1 397	1 739	973	1 336	1 151	1 253	739
Изменение в процентах		24,49	-44,05	37,31	-13,85	8,86	-41,02
Север–Юг (в долл. за ДФЭ)							
Шанхай–Южная Америка (Сантус)	2 429	2 236	1 483	1 771	1 380	1 103	455
Изменение в процентах		-7,95	-33,68	19,42	-22,08	-20,07	-58,75
Шанхай–Австралия/Новая Зеландия (Мельбурн)	1 500	1 189	772	925	818	678	492
Изменение в процентах		-20,73	-35,07	19,82	-11,57	-17,11	-27,43
Шанхай–Западная Африка (Лагос)	2 247	2 305	1 908	2 092	1 927	1 838	1 449
Изменение в процентах		2,56	-17,22	9,64	-7,89	-4,62	-21,16
Шанхай–Южная Африка (Дурбан)	1 495	1 481	991	1 047	805	760	693
Изменение в процентах		-0,96	-33,09	5,65	-23,11	-5,59	-8,82
Перевозки между азиатскими странами (в долл. за ДФЭ)							
Шанхай–Юго-Восточная Азия (Сингапур)	„	318	210	256	231	233	187
Изменение в процентах			-33,96	21,84	-9,72	0,87	-19,74
Шанхай–Восточная Япония	„	316	337	345	346	273	146
Изменение в процентах			6,65	2,37	0,29	-21,10	-46,52
Шанхай–Республика Корея	„	193	198	183	197	187	160
Изменение в процентах			2,59	-7,58	7,65	-5,08	-14,44
Шанхай–Гонконг (Китай)	„	116	155	131	85	65	56
Изменение в процентах			33,62	-15,48	-35,11	-23,53	-13,85
Шанхай–Персидский залив (Дубай)	639	922	838	981	771	820	525
Изменение в процентах		44,33	-9,11	17,06	-21,41	6,36	-35,98

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

Примечание: Данные на основе среднегодовых показателей.

* СФЭ: сорокафутовый эквивалент

побережье Соединенных Штатов среднегодовой уровень ставок тарифов составил 1 506 долл. за 40-футовый эквивалент, что на 23,55% ниже по сравнению с 2014 годом и на 35% по сравнению с 2010 годом. На маршрутах Шанхай – восточное побережье Соединенных Штатов ставки тарифов на спотовом рынке снизились в 2015 году на 14,45% до в среднем 3 182 долл. за 40-футовый эквивалент по сравнению с 3 720 долл. в 2014 году (и на 9% по сравнению с 2010 годом). В условиях неблагоприятной рыночной конъюнктуры ожидавшиеся прибыли от новых крупных и более эффективных судов, появившихся в этом секторе, не материализовались, что привело к дальнейшему ухудшению финансового положения некоторых крупных перевозчиков. В результате доходы основных судоходных компаний снизились с 204 млрд. долл. в 2011 году до 173 млрд. долл. в 2015 году (AlixPartners, 2016a).

Основные тенденции, определявшие контейнерные перевозки в 2015 году

Быстрый рост флота привел к возникновению трудноразрешимых проблем, поскольку на большинстве транспортных маршрутов появилось избыточное предложение тоннажа. Новые мегасуда, сданные в эксплуатацию, были направлены на маршруты Дальний Восток – Северная Европа в условиях спада в объеме перевозок на этих направлениях. Кроме того, начало их эксплуатации вызвало каскадный эффект, в результате которого более крупные суда пришли на смену менее крупным на маршрутах, где уже существовали проблемы избыточной провозной способности. Например, крупные контейнеровозы, которые ранее эксплуатировались на маршрутах Дальний Восток – Северная Европа, были направлены на транстихоокеанские маршруты, а суда, обслуживавшие ранее последние, были в свою очередь направлены на трансатлантические маршруты. Несмотря на увеличение числа контейнеровозов, поставленных на прикол (в частности, совокупная вместимость судов, находящихся на приколе, резко возросла в 2015 году и достигла к концу года 1,36 млн. ДФЭ по сравнению с 0,23 млн. ДФЭ в начале 2016 года (BRS Group, 2016)), перевозчикам не удалось в полной мере задействовать новые дополнительные провозные мощности (см. главу 2). В 2015 году совокупная вместимость контейнеровозов, поставленных на прикол, соответствовала 6,8% общей провозной способности существующего флота, что является самым высоким уровнем с 2009 года, когда общая вместимость контейнеровозов, находившихся на приколе, достигла 1,5 млн. ДФЭ, что соответствовало 11,6% существующего контейнерного флота (BRS Group, 2016).

Пытаясь решить проблему несбалансированности предложения и спроса и низких ставок тарифов, перевозчики провели ряд раундов общего повышения ставок в 2015 году, все из которых оказались безуспешными. Несмотря на низкие цены на топливо, эксплуатация судов на пониженных скоростях остается еще одним способом, широко используемым перевозчиками для уменьшения избыточной провозной способности, поскольку он позволяет увеличить продолжительность рейсов, снизить частоту захода судов в определенный порт и оптимизировать эксплуатацию более крупных судов путем повышения степени их загрузки. Как оценивается, практика эксплуатации судов на пониженных скоростях позволила задействовать дополнительно номинальную провозную способность порядка 2,5 млн. ДФЭ с конца 2008 года (Clarksons Research, 2016c). Кроме того, списание судов на слом позволило немного компенсировать приток нового тоннажа, в частности совокупная вместимость судов, отправленных на разборку, составила 201 000 ДФЭ, что соответствовало всего лишь 11,7% совокупной вместимости судов, спущенных на воду (BRS Group, 2016).

С другой стороны, низкие цены на бункерное топливо позволили перевозчикам снизить эксплуатационные расходы и покрыть часть убытков, понесенных из-за снижения ставок тарифов в 2015 году. Цены на бункерное топливо составили в среднем 278 долл. за тонну, а в декабре 2015 года был достигнут самый низкий за последние 10 лет уровень 140 долл. за тонну. Это означает, что они снизились по сравнению со средним уровнем 2014 года (547 долл. за тонну) на 49% (BRS Group, 2016). Вместе с тем выводы, полученные благодаря низким ценам на бункерное топливо, которые позволили перевозчикам поддерживать удельные издержки ниже удельных доходов, оказались недолговечными из-за неизменного снижения ставок тарифов на протяжении 2015 года. Например, компания "Маэрс", являющаяся крупнейшим в мире контейнерным перевозчиком, столкнулась с сокращением чистой прибыли на 82% (JOC.com, 2016).

Серьезные потрясения на рынке морских контейнерных перевозок в 2015 году способствовали расширению практики консолидации, которую судоходные компании использовали для эффективного управления существующими и будущими провозными мощностями, увеличения масштабов деятельности, снижения издержек и тем самым повышения рентабельности в условиях низких доходов. Начало 2015 года ознаменовалось слиянием компаний "Компания судамерикана де вапорес" и "Хапаг-Ллойд" в декабре 2014 года и приобретением компании "Компания чилена де навегасьон интересеаника" компанией "Гамбург зюд"

в марте 2015 года. Впоследствии произошло слияние компаний "Чайна оушен шиппинг компани" и "Чайна шиппинг контейнер лайнз", а также было объявлено о приобретении базирующейся в Сингапуре компании "Нептун ориент лайнз" и ее дочерней компании "Американ президент лайнз" французской компанией КМА-КГМ в декабре 2015 года (данная сделка была завершена в июне 2016 года). Эти две сделки способствовали тому, что более крупные перевозчики стали еще крупнее. Например, компания КМА-КГМ усилила свои позиции в качестве одного из ведущих контейнерных перевозчиков с флотом примерно 540 судов совокупной провозной способностью приблизительно 2,35 млн. ДФЭ, что составляет, по оценкам, 11,7% мирового рынка (American President Lines, 2016).

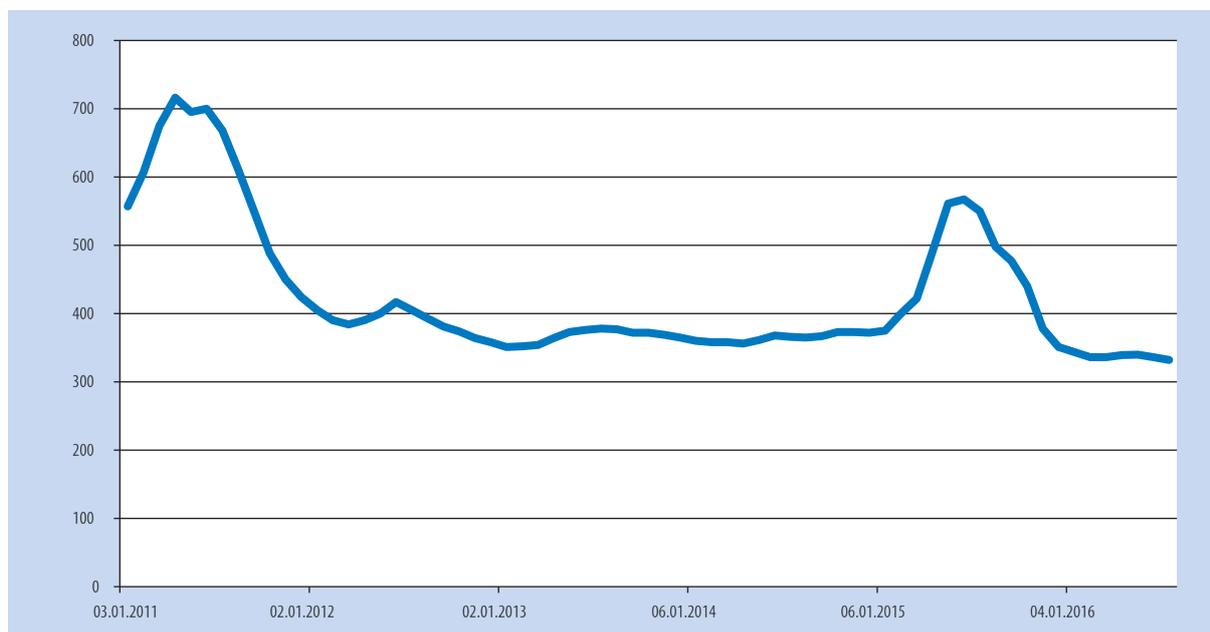
На протяжении 2015 года продолжала наблюдаться тенденция к усилению альянсов между перевозчиками. Как ожидается, к концу 2016 года пять крупнейших перевозчиков будут контролировать более 50% рынка по сравнению с всего 23% в 1996 году (BRS Group, 2016). В этом отношении в начале 2015 года наблюдался самый дальний процесс консолидации среди пяти ведущих перевозчиков в рамках двух новых альянсов (на маршрутах Восток–Запад): а именно альянса 2М ("Маэрс" и "Медитеррениан шиппинг компани") и альянса "Оушен три" (КМА-КГМ, "Чайна шиппинг контейнер лайнз" и "Юнайтед араб шиппинг компани") (BRS Group, 2016). В начале 2016 года крупная судоходная компания Республики Корея "Хёндэ мерчент марин" приступила к переговорам о присоединении к альянсу 2М (*The Wall Street Journal*, 2016).

Вместе с тем усиление процесса концентрации и консолидации в отрасли не помогло снизить масштабы диспропорций, существующих на рынке, и ограничить резкое падение ставок тарифов в 2015 году. Рынок вряд ли стабилизируется в ближайшем будущем, и поэтому можно ожидать продолжения процесса образования новых альянсов и принятия мер по реструктуризации. Кроме того, появление мегаконтейнеровозов является серьезным вызовом для инфраструктуры мирового судоходства. Для обслуживания более крупных судов требуется расширение и модернизация инфраструктуры портов и транспортных связей с внутренними районами. Для этого необходимы инвестиции в инфраструктуру (для обеспечения соответствующей высоты мостов, ширины/глубины рек, причальных стенок, контейнерных площадок) и портовое оборудование, а также привлечение более квалифицированного персонала для эффективного и безопасного управления возрастающим грузопотоком. Как оценивается,

транспортные расходы, связанные с эксплуатацией мега-судов, вероятно, увеличатся на 0,4 млрд. долл. в год, из которых одна треть связана с установкой дополнительного оборудования, одна треть – с дноуглубительными работами и одна треть – с развитием инфраструктуры портов и транспортного сообщения с внутренними районами (Organization for Economic Cooperation and Development and International Transport Forum, 2015). В связи с этим ожидается усиление процесса сотрудничества и консолидации между перевозчиками в различных формах, включая вертикальную интеграцию, например в виде совместных инвестиций в расширение площадей и развитие портов и транспортного сообщения с внутренними регионами для оптимизации коммерческих операций и предоставления всего комплекса услуг, с тем чтобы не терять конкурентоспособность. В то же время усиление концентрации может привести к вытеснению с рынка менее крупных перевозчиков и формированию олигополистических структур на рынке.

Фрахтовые ставки на контейнеровозы характеризовались такими же колебаниями и понижательными тенденциями. В начале 2015 года фрахтовые ставки возросли, но затем они вновь упали в середине года в связи с медленным ростом объема перевозок, значительным предложением фрахтуемых судов и большим объемом тоннажа, поставленного на прикол. Динамика индекса "Нью контекст", отражающего оценки тайм-чартерных ставок на контейнеровозы (см. диаграмму 3.2) свидетельствует о том, что ставки на рынке тайм-чартерного фрахтования контейнеровозов оставались низкими в 2015 году при среднем уровне, по оценкам, 460 пунктов, хотя это и выше по сравнению со средним уровнем предыдущего года (364 пункта). В первой половине 2016 года фрахтовые ставки продолжали снижаться, достигнув в некоторых секторах самого низкого за последние пять лет уровня, не покрывающего эксплуатационных затрат. Это особенно серьезно сказалось на наиболее крупных секторах тайм-чартерного рынка, а именно на рынке судов типа "панамакс" и "саб-панамакс", на которых ставки упали более чем на 50% с мая 2015 года. В конце 2015 года суда класса "панамакс" офрахтовывались в тайм-чартер сроком на один год по ставке 6 000 долл. в день по сравнению с 10 150 долл. в день в конце 2014 года и 15 000 долл. в день в середине 2015 года. Для сравнения аналогичные тайм-чартерные ставки на суда типа "саб-панамакс" упали в конце 2015 года до 6 500 долл. в день по сравнению с 8 000 долл. в день в конце 2014 года и 11 750 долл. в день в середине 2015 года (Clarksons Research, 2016с).

Диаграмма 3.2 Индекс "Нью контекст", 2011–2016 годы (2007 год = 1 000 пунктов)



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе значений индекса "Нью контекст" при Гамбургской ассоциации судовых брокеров (см. <http://www.vhss.de>).

Примечание: Индекс "Нью контекст" – индекс, отражающий оценки тайм-чартерных ставок при фрахтовании контейнеровозов, рассчитывается как эквивалентный вес процентного изменения по шести оценкам индекса "Контекст", включая суда вместимостью 1 100, 1 700, 2 500, 2 700, 3 500 и 4 250.

Заключение

Проблемы, характеризовавшие рынок контейнерных перевозок в 2015 году, объяснялись сохраняющимися противоположными тенденциями в сфере предложения и спроса и, соответственно, растущими диспропорциями. Как ожидается, эта ситуация сохранится до конца 2016 года и в 2017 году, когда на рынок выйдут суда вместимостью до 21 100 ДФЭ. Несмотря на ослабление мирового спроса и низкие ставки тарифов, перевозчики продолжали инвестировать в более крупные суда в 2015 году. Согласно прогнозам, мировой флот контейнеровозов увеличится в 2016 году на 4,6% и еще на 5,6% в 2017 году (AlixPartners, 2016a). Такие темпы роста по-прежнему будут превышать темпы роста мирового спроса на контейнерные перевозки и усиливать перекосы в основных рыночных факторах, что в свою очередь будет сказываться на конъюнктуре рынка контейнерных перевозок и ставках тарифов в краткосрочном плане, в особенности на магистральных маршрутах (Clarksons Research, 2016c). Соответственно, ожидается также сохранение низкой рентабельности, что может привести к дальнейшему усилению процесса консолидации и реструктуризации в морских контейнерных перевозках.

В. ФРАХТОВЫЕ СТАВКИ НА БАЛКЕРНЫЙ ТОННАЖ

2015 год оказался одним из самых неблагоприятных для рынка балкерного тоннажа с 2008 года. Фрахтовые ставки на балкерный тоннаж упали до беспрецедентно низкого уровня, поскольку ослабевающий спрос и значительное предложение тоннажа вызвали существенную несбалансированность на рынке. Как отмечалось в главе 1, на перевозках сухих грузов сказался прежде всего существенный спад в морских перевозках сухих массовых грузов, объем которых сократился на 0,2% в результате лишь ограниченного роста перевозок железной руды и снижения перевозок угля. В 2015 году в Китае, выступающем крупнейшим игроком на рынке, спрос на перевозки сухих массовых грузов сократился впервые со времени Великой рецессии.

С другой стороны, избыточное предложение тоннажа по-прежнему оставалось значительным, несмотря на то, что продолжали аннулироваться или откладываться на более поздние сроки заказы на поставку новых балкеров и существенно возрос объем тоннажа, отправляемого на слом. Как отмечалось в главе 2, в 2015 году на балкеры приходилось 73% совокупного тоннажа судов,

отправленных на разборку (в брутто-регистрационных тоннах). Увеличение числа аннулированных заказов и рост объема тоннажа, отправленного на слом, позволили ограничить общий рост флота до темпов, которые оказались самыми низкими за последние 15 лет (Clarksons Research, 2016b), однако этого оказалось недостаточно для устранения разрыва между предложением и спросом восстановления равновесия на рынке в этом секторе. Постановка судов на прикол выступала еще одним направлением усилий, предпринятых для ограничения предложения, хотя и в меньшей степени (совокупный дефлот судов, находившихся на приколе, составил примерно 5 млн. тонн) (Danish Ship Finance, 2016).

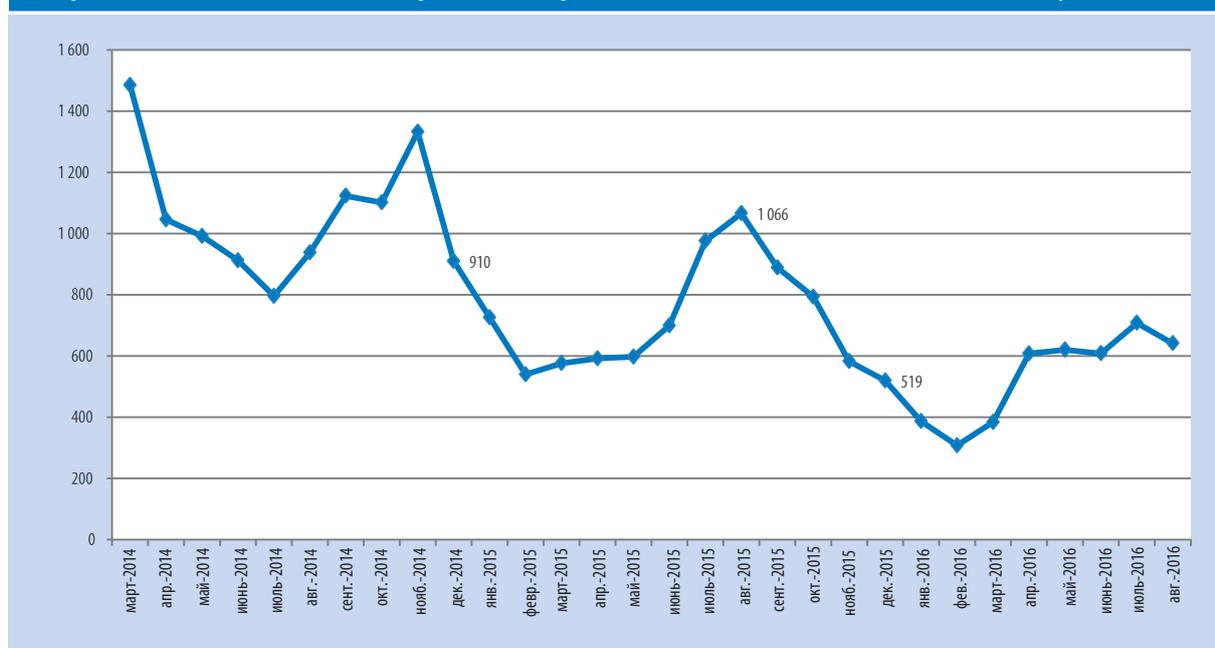
Отражая сложную ситуацию на рынке, Балтийский фрахтовый индекс сухогрузного тоннажа неоднократно снижался до низких уровней. Как следует из диаграммы 3.3, в декабре 2015 года он упал до 519 пунктов, что стало самым низким средним уровнем за год и что на 43% ниже по сравнению с его средним уровнем в декабре 2014 года. В начале 2016 года он продолжал снижаться, и в феврале его средний уровень составил 319 пунктов.

Уровень доходов на рынке балкерного тоннажа был низким, в частности он снизился на 28%. В 2015 году уровень доходности упал до 7 123 долл. в день, что является самым низким уровнем с 1999 года (Clarksons Research, 2016b). Во всех сегментах рынка

уровень доходности примерно соответствовал эксплуатационным издержкам или даже был ниже их. Как следует из диаграммы 3.4, наиболее резкое снижение доходов было отмечено в секторе судов типа "кейпсайз", в котором тайм-чартерные ставки на четырех основных маршрутах снизились в 2015 году в среднем почти на 50%, что во многом было связано со снижением экономической активности в Китае. В остальных сегментах рынка в 2015 году ставки также снизились примерно на 30%, причем в секторе судов класса "панамакс" средний уровень тайм-чартерных ставок на четырех основных маршрутах достиг в декабре 2015 года самой низкой отметки 3 450 долл. в день. В условиях дальнейшего снижения фрахтовых ставок и по-прежнему высоких эксплуатационных издержек многие перевозчики на рынке балкерного тоннажа понесли убытки в 2015 году, четыре компании задействовали процедуру объявления банкротства, чтобы защитить себя от кредиторов, а многие другие использовали внесудебные инструменты для реструктуризации (AlixPartners, 2016b).

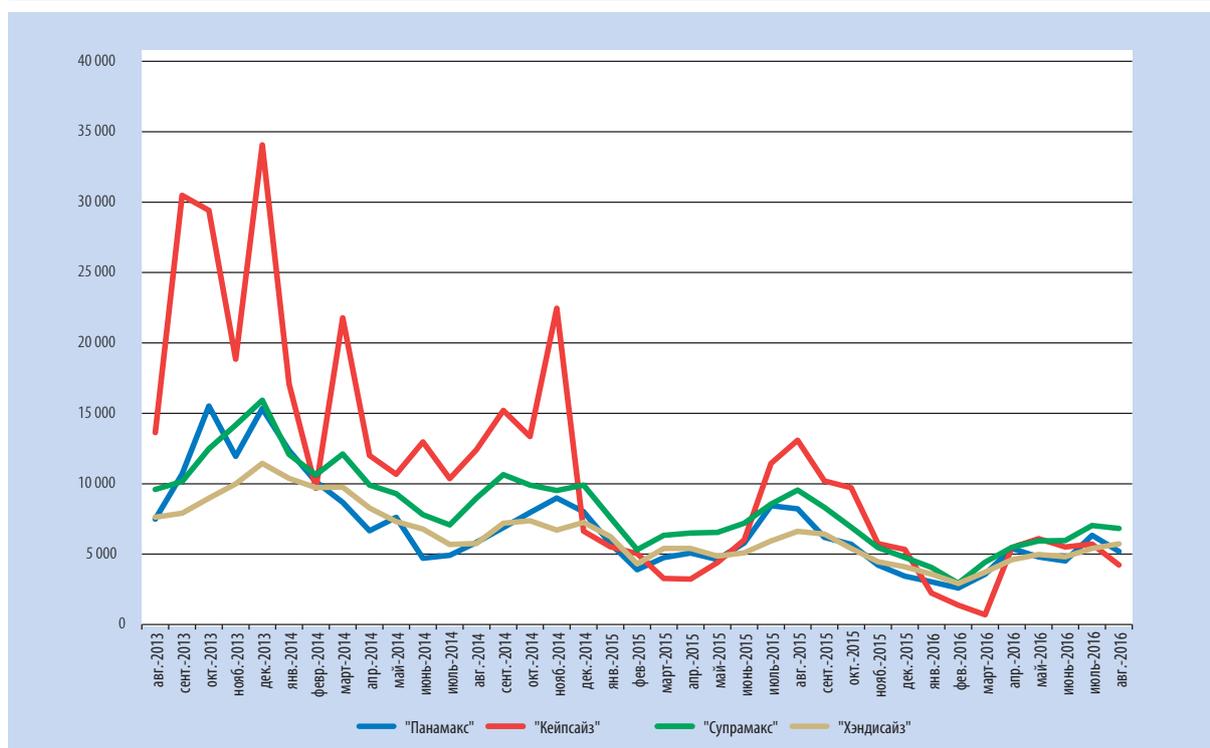
В условиях низких фрахтовых ставок перевозчики на рынке балкерного тоннажа использовали те же методы, что и компании контейнерных перевозок, усилившие свои альянсы в целях укрепления сотрудничества, координации фрахтовых операций и улучшения рыночной конъюнктуры. В этой связи в феврале 2015 года был образован крупнейший альянс в секторе балкерного тоннажа "Кейпсайз чартеринг" между компаниями "Босимар

Диаграмма 3.3 Индекс Балтийской биржи для балкерного тоннажа, 2014–2016 годы (1985 год = 1 000 пунктов)



Источник: Расчеты секретариата ЮНКАД на основе данных Балтийской биржи.

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

Диаграмма 3.4 Динамика суточных доходов в секторе балкеров, 2013–2016 годы (долл. в день)


Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных компании "Кларксон Рисерч" и Балтийской биржи.

Примечание: "Кейпсайз" и "панамакс" – средняя по четырем тайм-чартерным маршрутам; "хэндисайз" и "супрамакс" – средняя по шести тайм-чартерным маршрутам.

интернешнл", КТМ ("К-транспорт маритайм", "Голден юнион шиппинг", "Голден оушн груп" и "Стар балк керриерс") в целях обмена информацией и оптимизации распределения флота для снижения расходов (AlixPartners, 2016b).

Низкий спрос на балкерный тоннаж в сочетании с большим объемом заказов на новые суда, вероятно, сдерживает оживление рыночной конъюнктуры. В этой ситуации можно ожидать, что перевозчики будут принимать меры по таким направлениям, как дальнейшая консолидация деятельности, списание судов на слом и аннулирование заказов на новые суда, в целях уменьшения несбалансированности и стабилизации рынка.

С. ФРАХТОВЫЕ СТАВКИ НА ТАНКЕРНЫЙ ТОННАЖ

Для рынка танкерного тоннажа, включающего перевозку сырой нефти, нефтепродуктов и химических продуктов, 2015 год оказался одним из самых лучших после кризиса 2008 года. На рынке танкеров, перевозящих сырую нефть и нефтепродукты, фрахтовые ставки оставались высокими на протяжении всего 2015 года, чему

способствовало снижение цен на нефть, начавшееся в середине 2014 года, и сравнительно медленный рост предложения тоннажа в 2015 году.

Как следует из таблицы 2.3, рост индексов Балтийской биржи для танкеров был сравнительно умеренным. В 2015 году средний индекс для танкеров для перевозки нефти и темных нефтепродуктов повысился на 5,6% до 821 пункта по сравнению с 777 пунктами в 2014 году, а средний индекс для танкеров для перевозки светлых нефтепродуктов возрос на 5% до 638 пунктов по сравнению с 607 пунктами в 2014 году.

Благоприятная конъюнктура на рынке сырой нефти в 2015 году способствовала существенному увеличению морских перевозок сырой нефти, объем которых возрос на 3,8% (см. главу 1). Столь существенный рост объяснялся резким увеличением закупок нефти для пополнения ее запасов, низкими ценами на нефть и медленным ростом совокупной провозной способности танкерного флота, которая увеличилась менее чем на 1% в 2015 году (Clarksons Research, 2016b). Например, цена сырой нефти сорта "брент" упала на 47% с 98,89 долл. за баррель в 2014 году до в среднем 52,32 долл. за баррель в 2015 году (United States Energy Information Administration, 2016).

Во всех сегментах рынка танкерного тоннажа ситуация была благоприятной в связи с высокими фрахтовыми ставками и низкими ценами на бункерное топливо, что способствовало повышению доходности. Как следует из таблицы 3.3, на большинстве маршрутов фрахтовые ставки, оцениваемые по шкале "Уорлдскейл", характеризовались положительной тенденцией. Например, на направлении Персидский залив–Северо-Западная Европа спотовые ставки достигли в декабре 2015 года в среднем 59 пунктов по сравнению с 32 пунктами в декабре 2014 года, т.е. повысились на 84%. Столь же высокий уровень был характерен для ставок в перевозках на маршрутах Персидский залив–порты Соединенных Штатов в Мексиканском заливе, где они достигли 49 пунктов в декабре 2015 года, что на 44% выше по сравнению с их уровнем год назад (34 пункта), тогда как в перевозках через Средиземное море средний уровень ставок достиг в декабре 2015 года 97 пунктов по сравнению с 84 пунктами в декабре 2014 года. В отличие от этого в перевозках светлых нефтепродуктов динамика спотовых фрахтовых ставок была смещенной. В среднем за год их уровень оказался существенно ниже по сравнению с 2014 годом, несмотря на колебания среднемесячных показателей (см. таблицу 3.3).

В целом средний уровень доходов на рынке танкерного тоннажа возрос на 73% по сравнению с 2014 годом до 31 036 долл. в день, что является самым высоким уровнем с 2008 года (Clarksons Research, 2016b). Наибольший рост доходности был отмечен в секторе очень крупных нефтяных танкеров. В частности, в этом сегменте средний уровень доходов возрос в 2015 году более чем в два раза до 64 846 долл. в день, а в декабре впервые с середины 2008 года он превысил отметку 100 000 долл. в день. В секторе судов типа "суэцмакс" средний уровень доходов возрос на

68% до 46 713 долл. в день, тогда как на рынке судов класса "афрамакс" он повысился на 54% до 37 954 долл. в день. На рынке судов типа "панамакс" для перевозки темных нефтепродуктов конъюнктура также улучшилась, и средний уровень доходов достиг в 2015 году в среднем 26 548 долл. в день, что является самым высоким уровнем с 2008 года (Clarksons Research, 2016b).

На рынке танкеров для перевозки нефтепродуктов также произошли некоторые улучшения. Расширение нефтеперерабатывающих мощностей и увеличение экспорта нефтепродуктов из стран Ближнего Востока, а также устойчивый спрос на импорт лигроина в азиатских странах способствовали повышению спроса на рынке танкеров для перевозки светлых нефтепродуктов (Clarksons Research, 2016b).

Как ожидается, конъюнктура и фрахтовые ставки на рынках танкерного тоннажа останутся такими же и в 2016 году. Вместе с тем существенное увеличение запасов нефти в 2015 году, возможно, будет оказывать сдерживающее воздействие на рост спроса на наливной тоннаж. Кроме того, ожидается, что рост спроса на танкеры будет увеличиваться медленными темпами в краткосрочной перспективе, и появление на рынке новых судов (как нефтяных танкеров, так и танкеров для нефтепродуктов) к концу 2016 года может отразиться на состоянии рынка и начать оказывать понижающее давление на фрахтовые ставки. В целом 2015 год стал наилучшим для рынка нефтяных танкеров после кризиса 2008 года.

D. ПЕРСПЕКТИВЫ

В 2015 году фрахтовые ставки в большинстве секторов морских перевозок продолжали характеризоваться неустойчивостью и понижающими тенденциями и достигли

Таблица 3.2 Индексы Балтийской биржи для танкеров

	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	Изменение в процентах (2014–2015)	2016 год (первое полугодие)
Индекс для танкеров для перевозки нефти и темных нефтепродуктов	1 510	581	896	782	719	642	777	821	5,6	790
Индекс для танкеров для перевозки светлых нефтепродуктов	1 155	485	732	720	641	605	607	638	5	539

Источник: Clarkson Research, 2016d.

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

Таблица 3.3 Общий обзор рынка танкерного тоннажа: спотовые ставки на перевозку светлых и темных нефтепродуктов и нефти, 2010–2015 годы
(в качестве базы взята отметка 100 пунктов шкалы "Уорлдскейл")

Тип судна	Маршруты	2010 2011 2012 2013 2014 2015											Изменение в % дек. 2014–дек. 2015							
		Дек.	Дек.	Дек.	Дек.	Янв.	Фев.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль		Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.		
Очень крупный нефтяной танкер/сверхкрупный нефтяной танкер (200 000 и более т дедвейта)																				
	Персидский залив–Япония	61	59	48	64	77	67	61	53	63	64	66	76	37	52	70	67	90	16,9%	
	Персидский залив–Сингапур	..	..	..	..	71	69	68	54	61	66	59	36	56	71	66	83	16,9%	
	Персидский залив–порты Соединенных Штатов в Мексиканском заливе	36	37	28	37	34	39	31	27	61	38	35	35	22	30	37	42	49	44,1%	
	Персидский залив–Северо-Западная Европа	57	59	26	..	32	38	33	27	27	46	40	40	27	35	54	39	59	84,4%	
	Западная Африка–порты Соединенных Штатов в Мексиканском заливе	..	..	..	..	68	73	70	61	69	73	80	74	52	70	82	80	90	32,4%
	Западная Африка–Китай	..	58	47	61	63	59	57	52	5	65	65	66	45	54	68	69	77	22,2%	
"Уэйдмакс" (120 000–200 000 т дедвейта)																				
	Западная Африка–Северо-Западная Европа	118	86	70	102	76	86	86	91	73	90	91	83	69	63	81	89	80	5,3%	
	Западная Африка–Карибский бассейн/восточное побережье Северной Америки	103	83	65	97	79	86	72	93	77	94	87	74	67	65	80	91	81	2,5%	
	Средиземноморский бассейн–Средиземноморский бассейн	113	86	67	99	84	94	94	102	85	99	124	84	64	81	84	101	97	15,5%	
"Фрамакс" (70 000–120 000 т дедвейта)																				
	Северо-Западная Европа–Северо-Западная Европа	162	122	93	135	113	122	102	95	124	125	150	101	95	86	102	115	113	0,0%	
	Карибский бассейн–Карибский бассейн/восточное побережье Северной Америки	146	112	91	155	108	135	159	168	126	111	155	111	115	103	115	75	130	20,4%	
	Средиземноморский бассейн–Средиземноморский бассейн	138	130	85	100	106	113	137	116	106	118	134	97	101	74	91	112	97	-8,5%	
	Средиземноморский бассейн–Северо-Западная Европа	133	118	80	107	108	114	127	117	104	108	124	98	97	70	100	112	115	6,5%	
	Индонезия–Дальний Восток	111	104	90	99	116	108	104	104	99	112	167	121	98	96	93	96	126	8,6%	
"Панамакс" (40 000–70 000 т дедвейта)																				
	Средиземноморский бассейн–Средиземноморский бассейн	168	153	168	113	..	162	150	..	125	125	135	..	..	130	120	143	150	..
	Средиземноморский бассейн–Карибский бассейн/восточное побережье Северной Америки	146	121	160	105	130	..	153	125	115	120	135	158	..	87	90	150	..	..
	Северо-Западная Европа–Карибский бассейн	..	..	..	..	118	146	148	120	118	123	135	141	101	88	88	133	129	9,3%
	Карибский бассейн–восточное побережье Северной Америки	..	..	..	..	113	..	159	148	126	111	149	151	109	94	115	163	160	41,5%
Все виды танкеров для светлых нефтепродуктов																				
	70 000–80 000 т дедвейта	81	102	90	100	103	95	104	125	148	166	84	78	72	90	-11,8%
	Персидский залив–Япония	93	110	118	106	117	107	119	140	162	148	108	79	83	94	-14,5%
	Персидский залив–Япония	..	..	..	..	142	92	72	129	93	104	117	125	93	104	74	94	105	-26,1%
	35 000–50 000 т дедвейта	-26,1%
	Порты Соединенных Штатов в Мексиканском заливе–Северо-Западная Европа	-26,1%
	25 000–35 000 т дедвейта	193	..	220	167	120	123	117	123	124	149	138	148	160	134	120	115	110	-8,3%	
	Сингапур–Восточная Азия	-8,3%

Источники: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе Drewry Shipping Insight, различные выпуски.

Примечание: Приведенные цифры индексированы по ставкам рейсового фрахтования за тонну груза для танкера дедвейтом 75 000 тонн.

беспрецедентно низких уровней в контейнерных перевозках и перевозках сухих массовых грузов, в частности существенно ниже эксплуатационных издержек. Низкий спрос на тоннаж и быстрый рост флота привели к дальнейшему снижению показателей использования провозной способности флота и усилению понижательного давления на фрахтовые ставки на большинстве рынков, за исключением рынка танкерного тоннажа.

Низкий уровень ставок, вероятно, отвечал интересам грузоотправителей в результате снижения транспортных расходов. Снижение транспортных расходов, возможно, в итоге оказало определенное положительное воздействие на торговлю, в особенности в случае развивающихся стран с более высокими транспортными издержками.

Низкие фрахтовые ставки привели к увеличению случаев неплатежеспособности и ликвидации судоходных компаний, а также к расширению практики консолидации и интеграции в судоходной

отрасли, в частности в секторе контейнерных перевозок и секторе перевозок сухих массовых грузов, что в свою очередь может вызывать вытеснение с рынка менее крупных перевозчиков и приводить к формированию олигополистических рынков.

2016 год, вероятно, станет еще одним трудным годом для большинства секторов морских перевозок в связи с сохраняющимся несоответствием между предлагаемым тоннажем и спросом на него. Поэтому с учетом неопределенных перспектив дальнейшего развития мировых морских перевозок динамика фрахтовых ставок будет по-прежнему зависеть от того, каким образом будет регулироваться предложение провозной способности.

СПРАВОЧНАЯ ЛИТЕРАТУРА

- AlixPartners (2016a). *Container Shipping Outlook 2016: Overcapacity Catches Industry in Undertow. Outlook Transportation and Logistics*. Available at <http://legacy.alixpartners.com/en/LinkClick.aspx?fileticket=F8t29219hJg%3d&tabid=635> (accessed 20 September 2016).
- AlixPartners (2016b). *Dry Bulk Shipping Outlook: Already-Troubled Waters Get Rougher*. Available at <http://legacy.alixpartners.com/en/LinkClick.aspx?fileticket=CcmHGpd3EQc%3d&tabid=635> (accessed 20 September 2016).
- American President Lines (2016). CMA CGM S.A. launches all-cash voluntary conditional general offer to acquire NOL. 6 June. Available at <http://www.apl.com/wps/portal/apl/apl-home/news-media/press-releases/press-release/pressrelease-detailedpage-2016/cma+cgm+s.a.+launches+all-cash+voluntary+conditional+general+offer+to+acquire+nol> (accessed 15 September 2016).
- Baltic Exchange (2004–2016). Available at <http://www.balticexchange.com/> (accessed 5 October 2016).
- BRS Group (2016). *2016 Annual Review: Shipping and Shipbuilding Markets*. Available at http://www.brsbrokers.com/flipbook_en2016/files/downloads/BRS-ANNUAL-REVIEW.pdf (accessed 15 September 2016).
- Clarksons Research (2016a). *Container Intelligence Monthly*. 18(1).
- Clarksons Research (2016b). *Shipping Review and Outlook*. Spring.
- Clarksons Research (2016c). *Container Intelligence Quarterly*. First quarter.
- Clarksons Research (2016d). Shipping Intelligence Network – Timeseries.
- Danish Ship Finance (2016). Shipping market review. Available at <http://www.shipfinance.dk/en/SHIPPING-RESEARCH/~media/PUBLIKATIONER/Shipping-Market-Review/Shipping-Market-Review---May-2016.ashx> (accessed 10 August 2016).
- Drewry Maritime Research (2010–2015). *Shipping Insight*. Various issues.
- Hamburg Shipbrokers Association (2016). Available at <http://www.vhss.de> (accessed 4 October 2016).
- JOC.com (2016). Maersk profit plunges on freight rate, oil price collapse. 10 February. Available at http://www.joc.com/maritime-news/maersk-profits-plunge-82-per-cent-freight-rate-oil-price-collapse_20160210.html (accessed 15 September 2016).
- Organization for Economic Cooperation and Development and International Transport Forum (2015). *The Impact of Mega-Ships: Case-Specific Policy Analysis*. Available at http://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/15cspa_mega-ships.pdf (accessed 15 September 2016).
- The Wall Street Journal (2016). Hyundai Merchant Marine in talks to join 2M alliance. 23 June. Available at <http://www.wsj.com/articles/hyundai-merchant-marine-in-talks-to-join-2m-alliance-1466657851> (accessed 15 September 2016).
- United States Energy Information Administration (2016). Short-term energy outlook. 7 September. Available at <https://www.eia.gov/forecasts/steo/report/prices.cfm> (accessed 15 September 2016).

A large blue number '4' is positioned in the upper right quadrant of the page. Below it, the word 'ПОРТЫ' is written in a bold, blue, sans-serif font. The background of the top half of the page is a photograph of a port facility, showing a large gantry crane structure on the left and stacks of shipping containers in the middle ground. The sky is overcast and grey.

4

ПОРТЫ

В нынешнем выпуске Обзора морского транспорта представлена информация о работе ЮНКТАД по оказанию содействия развивающимся странам в совершенствовании работы портов в целях снижения транспортных расходов и улучшении их интеграции в мировую торговлю. В нем анализируются новые массивы статистических данных, касающихся портов, и информация, которая может быть из них получена в отношении состояния портового сектора в 2015 году.

В целом в портовом секторе, включая контейнерные порты, существенно замедлились темпы роста грузооборота, причем в случае крупнейших портов они едва оставались позитивными. В 20 крупнейших портах темпы роста грузооборота снизились на 85%, а именно с 6,3% в 2014 году до 0,9% в 2015 году. Из семи крупнейших портов, в которых объем грузооборота сократился, все находятся в Китае, за исключением Сингапура. В то же время в некоторых из 14 китайских портов, входящих в число 20 крупнейших портов мира, были отмечены впечатляющие темпы роста грузооборота, причем в одном из них (Сучжоу) даже двузначные темпы прироста. Информация по 20 крупнейшим контейнерным портам, на которые традиционно приходится примерно половина совокупного грузооборота контейнерных портов мира, позволяет получить непосредственное представление о состоянии мирового портового хозяйства в течение года. В частности, в 2015 году темпы роста их грузооборота снизились на 95% с 5,6% в 2014 году до 0,5% в 2015 году.

А. ВОЗМОЖНОСТИ РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН ДЛЯ УЛУЧШЕНИЯ РАБОТЫ ПОРТОВ

Организация морского транспорта оказывает существенное влияние на объем торговли, транспортные расходы и экономическую конкурентоспособность, что делает крайне важным адаптацию портов к все более сложным современным системам управления портовым хозяйством. В этой связи методология, которая была разработана в рамках программы по вопросу управления портами, являющейся частью рамочной программы "Трейнфортрейд"¹, и которая обеспечивает увязку показателей эффективности со стратегическими целями, может служить ценным подспорьем для портов развивающихся стран.

В настоящее время в этой программе участвуют 34 страны, 9 из которых присоединились к инициативе по повышению эффективности работы портов: Ангола, Бенин, Гана, Доминиканская Республика, Индонезия, Намибия, Объединенная Республика Танзания, Перу и Филиппины. Инициатива охватывает 21 портовую администрацию, которые объединены в рамках четырех языковых групп: английская, испанская, португальская и французская.

Показатели эффективности отражаются в оценочной ведомости эффективности работы порта по 23 параметрам. Участвующие в инициативе порты осуществляют сбор этой информации на основе ряда рекомендаций, которые были выработаны в ходе рабочих совещаний по вопросам укрепления потенциала (Philippines, 2015; Indonesia, 2016) в целях обеспечения сопоставимости данных между портами.

Обследования, проводимые среди портов, позволяют получить ценную информацию о портах, участвующих в инициативе, включая исторический контекст, законодательные рамки, функциональную модель и информацию об управлении портовыми операциями. Оценочная ведомость эффективности работы порта содержит четыре основных раздела: финансы, операции, людские ресурсы и рынок. Финансовая информация берется из балансовых отчетов, отчетов о движении денежных средств и отчетов о финансовых результатах и учитывается в разбивке по видам грузов, типам портовых сборов и категориям платежей за предоставляемые услуги. Информация о людских ресурсах основывается на финансовых показателях, связанных с трудовыми ресурсами, а также оценках производительности труда. К другой ценной информации для сторон, проявляющих интерес к работе порта, относятся данные о вместимости судов, размере причалов, доле на рынке в разбивке по видам грузов и времени ожидания.

Имеющаяся информация свидетельствует о том, что порты, участвующие в программе, обладают многими общими чертами и функционируют сравнительно хорошо с учетом их размера и характера операций. В отношении ключевых показателей эффективности работы в ходе осуществления программы было установлено, что, например, среднее время перегрузки контейнера с одного вида транспорта на другой составляет семь дней, средняя операционная рентабельность – 38%, соотношение судовых сборов к грузовым сборам составляет в среднем 1:2, а среднее время ожидания судном причала – 17 часов. Кроме того, работники порта получают в среднем 23 863 долл. в год, а на профессиональную подготовку в среднем тратится менее 1% общего фонда заработной платы. Ни одна из портовых администраций не была приватизирована, а государственные ассигнования, как правило, направляются на развитие капитальных общественных инфраструктурных объектов, таких как волноломы.

Помимо работы по укреплению потенциала, программа ЮНКТАД в области портов создает широкие возможности для проведения исследований, посвященных эффективности работы портов, в целях выявления передовой практики и ее распространения среди участников программы. ЮНКТАД начала проводить исследования по вопросам эффективности работы портов еще в 1970-х годах, и ее результаты нашли отражение в ряде публикаций (UNCTAD, 1976, 1979, 1983, 1987a и 1987b).

В 2012 году ЮНКТАД организовала совещание экспертов по вопросам оценки эффективности работы портов, в котором приняли участие ведущие специалисты в этой области (см. <http://unctad.org/en/pages/MeetingDetails.aspx?meetingid=175>). В 2016 году ЮНКТАД опубликовала отдельное исследование, содержащее подробную информацию о работе, проведенной на международном уровне по вопросам оценки эффективности работы портов (UNCTAD, 2016). В настоящей главе освещаются и другие направления работы ЮНКТАД по проблематике статистики в области портов с заострением внимания на усилиях по обеспечению взаимодополняемости этих направлений работы в целях содействия повышению эффективности работы портов и снижения издержек в международной торговле.

В. СТАТИСТИКА В ОБЛАСТИ ПОРТОВОГО ХОЗЯЙСТВА

Ученые и другие светлые головы помогли метко сформулировать истину: "не научившись измерять, невозможно управлять" и, тем более, улучшать. Галилео (1564–1642 годы) приписывается изречение

"считайте то, что поддается счету; измеряйте то, что измеримо. А то, что нельзя измерить, сделайте измеримым" (Kozak, 2004). Порты во многих случаях выступали единственными внешними воротами страны, что облегчало задачу правительств по сбору данных о внешней торговле и взиманию налогов. Портовая статистика традиционно находилась в ведении операторов терминалов, местных портовых администраций или национальных ассоциаций. Эти органы в значительной мере решали, какого рода данные должны собираться и, что более важно, каким образом и когда эти данные будут распространяться. В некоторых случаях проходили месяцы или даже годы, прежде чем соответствующая информация получала широкое распространение. В настоящее время в большинстве стран доля налогов на импорт (взимаемых в соответствии с таможенным тарифом) в национальном доходе снизилась, поскольку стало проще получать другие виды налогов. Так, во многих странах с низкими доходами доля импортных пошлин в совокупных налоговых поступлениях составляет, по оценкам, 18% (хотя в некоторых случаях она превышает 50%) (Kowalski, 2005). Например, в Индии средняя ставка таможенного тарифа снизилась с 55% в начале 1990-х годов до чуть более 25% к концу десятилетия (United Nations Department of Economic and Social Affairs, 2002). В 1912 году в Соединенных Штатах на таможенные сборы приходилось 30% правительственных поступлений, тогда как в настоящее время эта доля составляет 1% (Progressive Economy, 2013).

В настоящее время для большинства портов характерна смешанная форма собственности с участием частных операторов терминалов и государственных портовых администраций. Порты по-прежнему выступают источником различных статистических данных, касающихся занятой рабочей силы, использования оборудования, грузооборота и захода судов в порт. Однако большинство этой информации предназначено для внутреннего пользования без широкого распространения. Даже данные, собираемые государственными органами, не всегда являются общедоступными. Кроме того, имеющаяся информация по некоторым портам не всегда является однородной или сопоставимой с информацией по другим портам.

Сложно получить статистические данные о портовом секторе на глобальном и региональном уровнях, поскольку нет международной организации, которая занималась бы сбором таких данных; даже ведущие международные операторы терминалов обычно работают в одном из сегментов рынка, например в секторе контейнерных портов, и этот сектор по-прежнему характеризуется довольно значительной раздробленностью. Кроме того, частные компании обычно публикуют информацию об эффективности работы терминалов в рекламных целях, а не в рамках

беспристрастных исследований. Поэтому имеющиеся данные носят выборочный характер с ограниченным покрытием. На международном уровне не существует публикации, которая выпускалась бы какой-либо группой портовых администраций, а Международная ассоциация портов и гаваней, являющаяся единственной международной группой, объединяющей портовые администрации, не обладает необходимыми полномочиями и ресурсами для проведения ежегодных обследований для сбора статистики в области портов.

От сопоставления на международном уровне порты ничего не выигрывают, поскольку конкуренция за грузы обычно имеет место на региональном уровне. На протяжении многих лет портовые администрации настаивали на том, что каждый порт отличается от остальных, поэтому не может и не должен сравниваться с другими. В определенной степени это так, но научным кругам удалось найти различные способы, позволяющие устранить такие ограничения. Например, анализ среды функционирования позволяет учитывать различные вводимые факторы и получаемые результаты в деятельности портов, а кластерный анализ объединяет сходные аспекты для сопоставления. Основная задача международных сопоставлений заключается в выявлении передовой практики для ее распространения. У руководства порта может возникнуть вопрос, почему их порт должен сопоставляться с какими-то далекими портами с большим грузооборотом и более значительными возможностями для экономии, обусловленной эффектом масштаба, тогда как их основным конкурентом является знакомый им порт, находящийся в соседней стране.

Хотя возможно это и так, но подобное отношение не способствует внедрению все более необходимых инноваций и изменений. С одной стороны, наличие информации о мировых портах может помочь портам найти подходящих партнеров для действенного сопоставления. С другой стороны, если прямое сопоставление между портами, находящимися на различных континентах, не дает каких-либо выгод, то не должно быть никаких опасений в отношении раскрытия данных, поскольку оно не приведет к переориентации потока грузов в пользу конкурентов. На самом деле основная причина нежелания портов проявлять большую транспарентность заключается, по всей видимости, в опасении того, что они будут считаться неэффективными.

Перед исследователями, занимающимися данной проблематикой и стремящихся сопоставить эффективность работы портов на международном уровне, стоит непростая задача получения данных об используемых ресурсах и результативности работы. Важно, чтобы порты согласились на проведение исследований для сбора и анализа соответствующих

данных и публикацию полученных результатов. Но даже при наличии согласия на проведение исследований доклады по их результатам не всегда являются общедоступными. Исследования, проводимые региональными ассоциациями, например исследование, проведенное в 2015 году Постоянным комитетом по экономическому и торговому сотрудничеству Организации исламского сотрудничества (*Оценка структур собственности и управления и эффективности работы портов в странах – членах Организации исламского сотрудничества*), не всегда являются общедоступными.

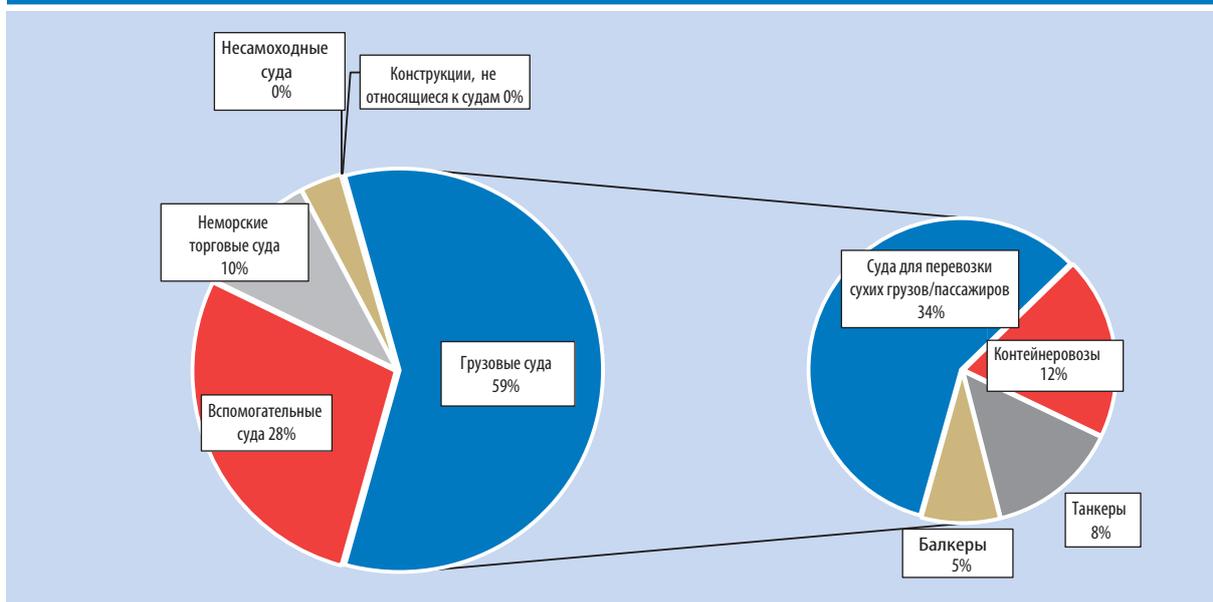
В 2015 году ЮНКТАД в сотрудничестве с Ассоциацией по вопросам управления портами в странах Западной и Центральной Африки организовала региональное рабочее совещание в Гане с целью определения ключевых показателей эффективности для портов 11 стран. Представители портов заявили о готовности проявлять транспарентность, высказав вместе с тем обеспокоенность по поводу необъективных сопоставлений. Например, любой частичный показатель, т.е. не являющийся комплексным, например временной параметр в рамках более общей операции, который включает время в пути от места ожидания причала до завершения операций, будет давать весьма значительный разброс в уровнях эффективности для морских и речных портов из-за более значительного расстояния до причала в случае последних. Кроме того, время погрузки массовых грузов, как правило, меньше времени их разгрузки, и к тому же оно различается в зависимости от вида груза, что должно учитываться при оценке эффективности работы порта. Помимо этого, не все показатели подходят для всех портов, и поэтому требуется матрица параметров, учитывающая различные характеристики портов, находящихся в различных сегментах рынка. С учетом этих требований ЮНКТАД разработала сбалансированную методологию, нашедшую отражение в вышеупомянутой оценочной ведомости.

Одна из основных причин, по которой предприятия обычно размещаются вблизи портов, заключается в стремлении снизить риски, связанные с потерей рабочей силы и поставщиков производственных ресурсов или услуг. Размещение предприятий вблизи источников рабочей силы и поставщиков других производственных ресурсов во многих случаях представляется более важным фактором, чем наличие более дешевой рабочей силы и земли во внутренних районах страны. Плохое транспортное сообщение снижает надежность, предсказуемость и определенность в доставке грузов. На национальном уровне для предприятий, обосновывающихся на долгосрочную перспективу, важное значение имеют и другие факторы, такие как верховенство права без вмешательства правительства, надежная защита

имущественных прав и возможность репатриации капитала. Вместе с тем транспарентная и общедоступная информация о торговле и транспорте может помочь снизить обеспокоенность инвесторов. Публикация данных помогает сначала количественно оценить риски, затем управлять ими и впоследствии снижать их в целях обеспечения определенности и укрепления доверия делового сообщества. Не имея информации, предприятия могут недооценивать существенные риски, что тем самым может увеличивать вероятность их банкротства, тогда как также возможно, что кредиторы могут существенно переоценивать свои возможные риски, повышая стоимость кредитования и делая предприятия нерентабельными. Любая из этих ситуаций может приводить к банкротству предприятий, и, хотя данные не являются панацеей, их надлежащее использование позволяет избежать опасностей такого рода. Проявление правительством явной готовности обеспечить транспарентность в одной области может способствовать распространению в дальнейшем такой практики и на другие аспекты деятельности правительства. Публикация данных о торговле и транспорте должна стать приоритетной задачей для директивных органов, намеревающихся содействовать развитию международной торговли. Соответствующая информация должна быть общедоступной и бесплатной. Для реализации этой задачи в глобальном масштабе подготовка данных должна осуществляться на основе партнерства с участием организации, выступающей источником данных, организации, собирающей и публикующей данные (например, ЮНКТАД), и научного учреждения, обеспечивающего интерпретацию (или первичную интерпретацию) данных. В случае свободного доступа к данным их анализ могут осуществлять и другие заинтересованные стороны.

Данные наблюдений, т.е. данные, отражающие конкретные наблюдаемые действия, являются результатом подсчета конкретных действий без их анализа, например данные о количестве и типах автомобилей, поездов или судов, прибывающих в конкретный порт или отбывающих из него. Сами по себе эти данные мало о чем говорят, но при их агрегировании и анализе могут проследиваться до этого незаметные тенденции. В настоящей главе представлены некоторые данные наблюдений из двух различных источников, с тем чтобы показать, какого рода информацию они могут дать о портовом секторе. В любом анализе данных есть свои изъяны. В связи с большим объемом требуемых данных их анализ должен быть автоматизирован с целью снижения людских и финансовых затрат, хотя при автоматизированной обработке могут возникать ошибки. В настоящем исследовании основное внимание уделяется описательным данным, а не анализу самих данных, с тем чтобы лучше

Диаграмма 4.1 Пример сигналов с данными, зарегистрированных автоматической идентификационной системой, по типам судов, 2015 год



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе необработанных данных наблюдений, представленных компанией "Марин траффик".
Примечание: Большая диаграмма отражает 2,8 млн. зарегистрированных сигналов с данными, а малая диаграмма – 1,66 млн. сигналов, касающихся грузовых судов согласно определению ЮНКТАД.

понять набор данных и проверить концепцию или определить возможные ограничения.

Информация о прибытии и отходе судов в портах, вероятно, мало о чем сама по себе говорит, однако при ее сопоставлении с метеорологическими данными или данными о числе пациентов, обращающихся с диагнозом тяжелой астмы в местные больницы, могут проследиваться тенденции, выявление которых может позволить внести незначительные изменения в организацию работы портов, позволяющие обеспечить значительные выгоды для общества. Правительствам и местным органам не следует бояться представлять данные, опасаясь, что они могут привести к судебным тяжбам, поскольку в долгосрочном плане это приведет к улучшению условий жизни большого числа людей. Пока еще не ясно, что именно позволят выявить большие данные, касающиеся международной торговли. Возможно, это будет способствовать упрощению стыковки грузов и судов и тем самым обеспечению высокой степени загрузки флота и снижению транспортных издержек. Возможно, порты смогут лучше организовывать свою работу для принятия судов без закупки дорогостоящего и не использующегося на полную мощность оборудования. Возможно, экологи смогут предсказывать периоды повышенной миграции животных, совпадающие с пиковыми периодами прибытия судов, с тем чтобы снизить

влияние возможных негативных факторов. В действительности обеспечение открытого доступа к большим данным, вероятно, будет способствовать созданию новых рабочих мест и возможностей, которое ранее было сложно даже представить себе.

ЮНКТАД получает данные наблюдений автоматической идентификационной системы (АИС) от находящейся в Лондоне частной компании "Марин траффик", выступающей поставщиком данных о морском транспорте (см. <http://www.marinetraffic.com>, 2007–2016). Во вставках 4.1 и 4.2 описывается соответственно сама АИС и механизм ее функционирования, а во вставке 4.3 анализируется достоверность собираемых данных. ЮНКТАД получила от компании "Марин траффик" информацию АИС о 2,8 млн. заходов судов в 661 порт в 151 стране в 2015 году (см. диаграмму 4.1). Этот набор данных о 2,8 млн. заходов судов в порты, безусловно, не дает полной картины о всех передвижениях судов. Как было отмечено в главе 2, мировой торговый флот насчитывает 90 917 судов, а данные АИС в представленной выборке относятся к 36 665 судам (40%). Во всем мире насчитываются тысячи портов, в частности, согласно некоторым оценкам, их число превышает 10 000, однако наблюдение за всеми из них было бы весьма трудоемкой задачей. Эксперты ЮНКТАД сузили число наблюдений до 1,66 млн. зарегистрированных сигналов с данными, на которые, по их мнению,

Вставка 4.1 Что такое автоматические идентификационные системы?

С 2002 года Конвенция СОЛАС требует, чтобы совершающие международные рейсы суда валовой вместимостью 300 бр.-рег. т и более, а также все пассажирские суда, независимо от размера, были оснащены АИС. Данные АИС автоматически передаются с судов в виде радиосигналов в диапазоне ультракоротких волн через регулярные интервалы. Структура сообщения АИС включает такую информацию, как идентификационный номер ИМО, идентификационный номер морской подвижной службы, радиопозывной и название судна, его габариты, местоположение, курс, скорость и осадка. Данные передаются постоянно через регулярные интервалы, что дает полную и подробную информацию о движении судна. Интервал передачи данных обычно составляет от примерно трех минут для судов, стоящих на якоре или находящихся в процессе швартовки, и до двух секунд для быстро движущихся и маневрирующих судов. Как правило, радиус передачи данных ограничивается мощностью сигнала ультракоротких волн и топологическими особенностями местности, такими как наличие островов и горных массивов и кривизна земного шара. Поэтому горизонтальная дальность передачи сигнала составляет примерно 75 км, тогда как вертикальная дальность может достигать до 400 км, благодаря чему размещенные на спутниках приемники АИС могут обеспечивать значительное покрытие на море. В 2010 году на Международной космической станции был успешно установлен приемник АИС, улучшивший глобальное покрытие. Вместе с тем данный сектор по-прежнему находится на начальных этапах своего развития, и продолжается изучение возможностей использования коммерческих продуктов, получаемых с помощью соответствующих данных.

Данные АИС передаются и принимаются другими судами, оснащенными соответствующим оборудованием, а также службами управления движением судов, находящимися в портах или вблизи них и на судоходных маршрутах и составляющими часть национальной системы предупреждения столкновений на море. В принципе существует два типа передающих и принимающих устройств АИС для судов: устройство класса А, которое полностью интегрировано в основные судовые системы на торговых судах валовой вместимостью более 300 бр.-рег. т, и устройство класса В, которое является более дешевым и менее интегрированным вариантом для менее крупных судов. В июне 2016 года один из поставщиков данных АИС представил информацию по 69 726 судам на обслуживаемом им рендже, из которых 84% были оснащены транспондерами класса А, а 16% – транспондерами класса В (VT Explorer, 2006–2013). Так же как и радиосигналы, информация АИС принимается многочисленными наземными и космическими станциями, и поэтому кто угодно может настроиться на соответствующий диапазон и принимать передаваемые сигналы. Дублирующая запись информации наблюдается достаточно часто в случае находящихся в соседних странах базовых станций с пересекающимися обслуживаемыми зонами, принимающими одни и те же сигналы. Дублирующие сигналы АИС служат также ценным подтверждением того, что положение судна учитывается различными источниками.

Органы, отвечающие за безопасность на море, обычно сохраняют информацию АИС для целей возможного расследования инцидентов, анализа движения судов или проведения дальнейших исследований (Xiao et al., 2015). Многие национальные органы морского транспорта сохраняют данные на региональном уровне, и нет никакой международной организации, которая осуществляла бы это в централизованном порядке на глобальном уровне. Объем данных может быть очень большим. В Соединенных Штатах национальная автоматизированная информационная система получает 92 млн. таких сообщений в день в отношении примерно 12 700 судов (United States Coast Guard, 2016). Поэтому можно предположить, что от мирового флота, насчитывающего примерно 90 000 торговых судов, ежегодно поступает несколько сотен миллиардов сигналов.

В настоящее время ряд частных компаний и по крайней мере одна организация занимаются созданием своих собственных сетей регистрирующих станций и сохранением принимаемых сигналов в своих собственных базах данных.

Например, в рыболовном секторе органы, занимающиеся сбором данных, и природоохранные органы предпринимают совместные усилия для повышения транспарентности в отношении того, где рыболовные суда осуществляют свой промысел. Вместе с тем набор данных АИС в отношении торговых судов, как правило, носит закрытый характер и не является общедоступным. Доступ к соответствующей информации либо ограничивается только участниками сети, созданной поставщиком данных, либо предоставляется отдельным пользователям, но с возможностью просмотра информации одновременно лишь в отношении одного судна или одного порта или региона. Поэтому без предварительного согласия соответствующие данные не могут анализироваться в глобальном масштабе. Частичным исключением служат сообщества отдельных энтузиастов и специалистов, которые записывают сигналы АИС, получаемые ими от устройств, установленных в их персональных компьютерах или связанных с ними, и распространяют соответствующую информацию (см. веб-сайт центра по обмену данными "АИСхаб", который получает информацию от почти 500 базовых станций во всем мире (см. www.AISHub.net)). Членство в этой сети открыто для заинтересованных сторон, обладающих своими собственными приемниками АИС и готовыми представлять свои данные. Как представляется, для заинтересованных сторон, находящихся вдали от моря в странах, не имеющих выхода к морю, или в оживленных районах, где другие участники уже представляют соответствующие данные, может быть сложно присоединиться к существующим сетям для обмена данными.

Вставка 4.2 Как функционируют автоматические идентификационные системы на практике?

Данные АИС о заходе судов в порты автоматически генерируются на основе сигналов о перемещении судов. Данные АИС компании "Марин траффик" основываются на сигналах, поступающих при получении уведомления о прибытии судна, когда оно входит в установленную условную зону, или уведомления об отходе судна при выходе из такой зоны. В случае маневрирования сигнал, поступающий от судна, может восприниматься как повторный заход в порт. Аналогичным образом, портовая администрация может учитывать в своей официальной статистике только те суда, в отношении которых осуществлялись грузовые операции, без учета судов, проходивших вблизи порта и принявших на борт человека или посылку.

Данные АИС, поступающие от портов, могут рассматриваться как минимальное число заходов судов в порты. Передаваемые с судов сигналы АИС не всегда могут улавливаться по целому ряду причин, таких как сбои в энергообеспечении передающих и принимающих устройств, технические трудности в обработке данных (например, одновременная передача многочисленных сигналов) или просто ошибки или пропуски в регистрации данных, вызванные человеческим фактором. Данные компании "Марин траффик" охватывают 69 различных типов судов, начиная с судов для установки якорей и поисково-спасательных судов и заканчивая военными судами и прогулочными яхтами. Хотя ряд типов судов с трудом поддается определению, в списках одного из ведущих классификационных обществ насчитывается более 300 различных категорий судов. Поэтому первоначальная задача при анализе данного набора данных заключается в вычлениении данных, касающихся вспомогательных судов (таких, как буксиры и суда для прокладки кабеля) и грузовых судов (т.е. осуществляющих перевозки грузов) с дальнейшей разбивкой грузовых судов на вышеупомянутые четыре категории.

Таблица 4.1 Данные о заходах судов в порты в разбивке по регионам и типам судов, 2015 год

Суда	Африка	Азия	Карибский бассейн	Европа	Северная Америка	Океания	Южная Америка	Итого
Грузовые суда								
Балкеры	9 486	69 150	3 684	17 048	10 553	14 051	13 403	137 375
Контейнеровозы	20 418	180 705	16 729	64 900	14 620	7 188	17 669	322 229
Суда для перевозки сухих грузов/пассажиров	36 915	375 134	13 035	431 849	48 834	40 651	19 780	966 198
Танкеры	9 160	127 312	6 599	62 721	10 387	3 306	10 312	229 797
Всего	75 979	752 301	40 047	576 518	84 394	65 196	61 164	1 655 599

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе необработанных данных наблюдений, представленных компаний "Марин траффик".

Примечание: Перечисленные регионы были определены ЮНКТАД для целей настоящего исследования. Регион Карибского бассейна включает также страны Центральной Америки.

приходится примерно 80% мировой товарной торговли, перевозимой морскими судами. Четырьмя учитываемыми типами грузовых судов являются: суда для перевозки сухих грузов или пассажиров, контейнеровозы, танкеры и балкеры. Необходимо осторожно подходить к толкованию этих определений, поскольку судном для перевозки сухих грузов или пассажиров может быть пассажирский паром, перевозящий местных жителей через узкий пролив, или крупное океанское грузовое судно.

В таблице 4.1 представлена информация о минимальном количестве заходов судов в порты с разбивкой по категориям судов и регионам. Наибольшее количество заходов судов приходится на Азию и Европу. В категории судов для перевозки сухих грузов/пассажиров на Австралию и развитые страны Европы и Северной Америки приходится более 50% общего количества заходов таких судов.

На диаграмме 4.2 показана география распределения 76 000 заходов судов, зарегистрированных в Африке.

В ходе предыдущих многочисленных исследований, хотя и посвященных сектору контейнерных перевозок, было установлено, что наиболее высокая активность с точки зрения морских перевозок наблюдается по углам Африканского континента, а именно в Египте, Марокко и Южной Африке. Как следует из диаграммы, отражающей данные АИС, значительное движение судов наблюдается в Гвинейском заливе. Согласно изучаемой выборке данных ангольский порт Луанда занимает второе место по количеству заходов судов после марокканского порта Танжер, в частности в нем было зарегистрировано почти 4 000 заходов судов (2 105 судов для перевозки сухих грузов/пассажиров, 1 236 танкеров, 507 контейнеровозов и 147 балкеров). Как следует из этой выборки данных, другими ведущими портами со значительным числом заходов судов являются Дурбан в Южной Африке, Лагос в Нигерии и Порт-Саид, Александрия и Суэц в Египте.

Вставка 4.3 Достоверность данных автоматических идентификационных систем

Для проверки достоверности информации АИС данные, представленные небольшим многоцелевым портом, были сопоставлены с набором данных АИС компании "Марин траффик". Для этого была выбрана портовая администрация Маврикия, поскольку она собирает данные по различным типам судов и хорошо себя зарекомендовала благодаря своевременной и регулярной публикации портовой статистики. Согласно базе данных АИС, в 2015 году в Порт-Луи было отмечено 537 заходов контейнеровозов по сравнению с 568 заходами контейнеровозов, согласно информации, приведенной на веб-сайте порта, т.е. АИС зарегистрировала 95% заходов судов в порт. В случае балкеров АИС зарегистрировала 55 сигналов по сравнению с 52 заходами судов, указанными на веб-сайте порта (106%). В отношении судов для генеральных грузов АИС зарегистрировала 131 сигнал по сравнению со 103, зарегистрированными портовой администрацией (127%). В случае круизных судов АИС зарегистрировала 24 сигнала по сравнению с 23, зарегистрированными портовой администрацией (104%). В отношении рыболовных судов АИС зарегистрировала 126 сигналов по сравнению с 953, зарегистрированными портовой администрацией (13%). Значительные расхождения в зарегистрированных данных в случае рыболовных судов объясняются тем, что многие из этих судов, вероятно, являются мелкими (валовой вместимостью менее 300 бр.-рег. т) и не оснащены передатчиками АИС. В общем сложности АИС зарегистрировала 2 090 заходов судов по сравнению с 2 947 заходами судов, согласно данным портовой администрации (71%). Если из этих сопоставлений исключить рыболовные суда, то совпадение данных из этих двух источников будет гораздо больше (98,5%).

В качестве следующего примера были изучены данные, касающиеся марокканского порта Танжер. Первоначально данные АИС указывали лишь на заходы пассажирских судов типа ро-ро. В связи с этим возникали определенные сомнения, поскольку Танжер известен как порт, используемый компаниями контейнерных линейных перевозок, о чем свидетельствует его грузооборот контейнерных грузов, составивший в 2015 году 3 млн. ДФЭ. Ошибка, вероятно, была связана с названием порта. Исходные данные АИС относятся к старому порту Танжер и не включают новый контейнерный порт "Танжер-мед" и его второй терминал "Танжер-мед II", находящиеся в 40 км к востоку от старого порта. После внесения соответствующих поправок общее число заходов судов в соответствии с сигналами, регистрируемыми АИС, увеличивается в четыре раза до 15 575. Вместе с тем данные Национального портового агентства, представленные на его веб-сайте <http://www.anp.org.ma/> и содержащие подробную информацию с разбивкой по портам и категориям грузов, в основном касаются объема грузов и его динамики без указания количества заходов судов, что не позволяет напрямую сопоставлять данные.

И наконец, для сравнения данных АИС компании "Марин траффик" был выбран крупный многоцелевой порт Роттердам. Первоначальная проблема заключалась в том, что порт Роттердам является очень крупным и фактически включает шесть портов (Ботлек, Ваалхавен, Делфсхавен, Маасвлакте, Пернис и Центрум), если в качестве его географического идентификатора использовать коды Организации Объединенных Наций для торговых и транспортных пунктов (ЛОКОД ООН). Классификатор ЛОКОД ООН был разработан в 1981 году Рабочей группой Европейской экономической комиссии по упрощению процедур торговли. Он основывается на системе кодов, созданной Экономической комиссией для Латинской Америки и Карибского бассейна и списке географических пунктов, первоначально составленном последней и доработанном ЮНКТАД в сотрудничестве с транспортными организациями при активном сотрудничестве национальных правительств и коммерческих органов. На момент составления настоящего документа не было данных в разбивке по этим шести портам. В то же время в отношении балкеров наблюдалось тесное соответствие между официальной статистикой объединенного порта, в соответствии с которой было зарегистрировано 1 177 заходов балкеров, и данными АИС, согласно которым было отмечено 1 174 захода балкеров (99,7%).

Требуется дополнительный анализ, для того чтобы понять, почему в случае портов Северной Америки информация в изучаемой базе данных является менее достоверной. Это может быть связано с более широким использованием комбинированных паромов и грузовых судов, речных перевозок и каботажных морских перевозок или просто с меньшим количеством судов, оснащенных передатчиками АИС. Согласно данным, имеющимся по порту Сиэтл в штате Вашингтон (Соединенные Штаты), было зарегистрировано 12 674 захода судов для перевозки сухих грузов или пассажиров, что в два раза превышает количество заходов, зарегистрированных в следующем по грузообороту порте Галвестон в штате Техас, но при этом составляет лишь одну шестую от числа заходов, зарегистрированных портовой группой "Нортуэст сипорт альянс" (объединяющей порты Сиэтл и Такома) (The Northwest Seaport Alliance, 2016).

Диаграмма 4.2 Количество заходов судов в порты Африки, 2015 год



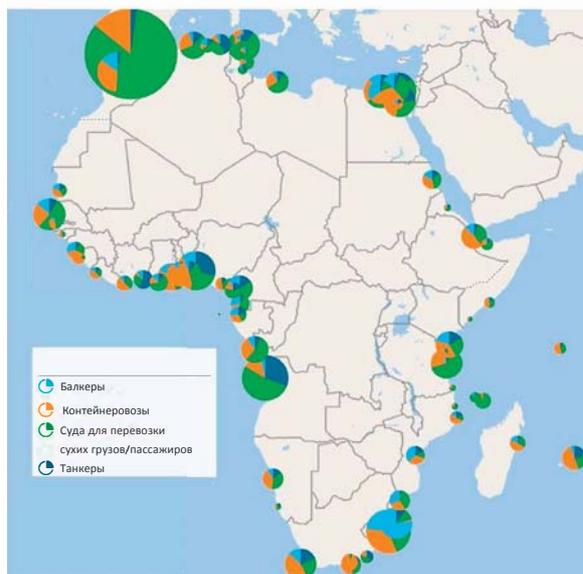
Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе необработанных данных наблюдений, представленных компанией "Марин траффик".

На диаграмме 4.3 показано количество заходов судов в порты африканских стран согласно данным АИС. Данные АИС охватывают 73 порта, находящиеся в 37 странах (диаграмма включает также информацию по портам острова Святой Елены, являющегося заморской территорией Великобритании). Диаграмма не включает 15 африканских стран, не имеющих выхода к морю, а также Кабо-Верде и Демократическую Республику Конго, по которым не были представлены данные. Данные АИС могут отражать не все заходы судов в порты, и поэтому их следует рассматривать в качестве минимального показателя, тогда как фактическое количество заходов судов будет больше. Диаграмма 4.4 иллюстрирует специализацию портов Западной Африки. Например, для порта Абиджан в Кот-д'Ивуаре характерна значительная доля танкеров, для порта Ломе в Того – большая доля контейнеровозов, а для порта Овендо в Габоне – довольно равномерное распределение между различными типами судов. Уникальная информация, содержащаяся в этой выборке данных в отношении типов судов, заходящих в порты, может быть увязана с работой ЮНКТАД над сбалансированной методологией анализа, нашедшей отражение в вышеупомянутой оценочной ведомости. Данные АИС позволяют выявить порты со сходной структурой судов и благодаря этому сравнивать ряд аналогичных портов, опровергая тем самым давний аргумент относительно того, что порты не могут сравниваться, поскольку каждый из них по-своему уникален.

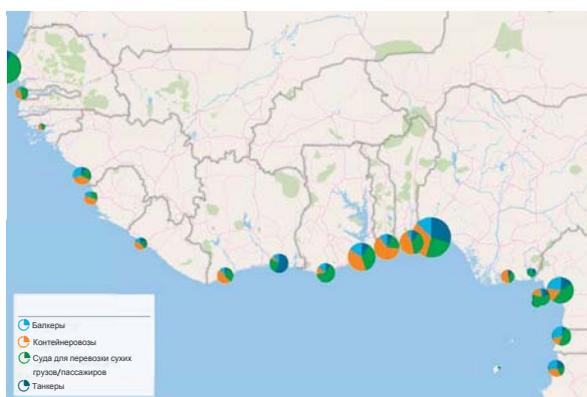
С. КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПОРТЫ

Проблема отсутствия статистических данных о портах стоит не так остро в случае контейнерных портов, поскольку они являются портами общего пользования, т.е. через них проходят грузы тысяч грузовладельцев. В таблице 4.2 приведены данные о грузообороте 20 крупнейших контейнерных портов за период 2013–2015 годов, на которые приходится 55% совокупного грузооборота 100 крупнейших портов мира. Темпы роста их грузооборота снизились на 95%, а именно с 5,6% в 2014 году до 0,5% в 2015 году, тогда как в менее крупных портах, как представляется, темпы роста были выше. Совокупный грузооборот 100 крупнейших портов мира возрос, по оценкам, примерно на 6,8% с 505 млн. ДФЭ в 2014 году до 539 млн. ДФЭ в 2015 году (Informa PLC, 2016). В список 20 крупнейших контейнерных портов входят 15 портов в развивающихся странах, все из которых, как и в прошлом году, находятся в Азии; остальные 5 портов расположены в развитых странах, 3 из которых в Европе (в Нидерландах, Бельгии и Германии) и 2 в Северной Америке (Лос-Анжелес и Лонг-Бич, Калифорния). Все 10 крупнейших портов по-прежнему находятся в Азии, 9 из 20 крупнейших контейнерных портов расположены в Китае, причем в 7 из них (в частности, за исключением портов Далянь и Гонконг) были отмечены положительные темпы роста. Совокупный грузооборот 20 крупнейших контейнерных портов

Диаграмма 4.3 Заходы судов в порты Африки, 2015 год



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе необработанных данных наблюдений, представленных компанией "Марин траффик".

Диаграмма 4.4 Заходы судов в порты Западной Африки, 2015 год


Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе необработанных данных наблюдений, представленных компанией "Марин трафик".

Китая увеличился в 2015 году на 3,7%, несмотря на снижение экономической активности в стране (JOC.com, 2016a). В 7 из 20 крупнейших контейнерных портов мира грузооборот сократился по сравнению с предыдущим годом, а в еще двух был отмечен едва заметный рост, не превышавший 1%. Наиболее резкое сокращение грузооборота наблюдалось в портах Гонконг (Китай), Гамбург (Германия) и Сингапур (соответственно на 9,5, 9,3 и 8,7%). С другой стороны, наибольший прирост был отмечен в портах Порт-Кланг (Малайзия), Антверпен (Бельгия) и Танджунг-Пелепас (Малайзия) (соответственно на 8,6, 7,5 и 7,4%). В порту Танджунг-Пелепас значительный прирост был отмечен также в 2014 году (на 11,4%) после завершения инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры. Ожидалось, что в 2015 году темпы роста снизятся до примерно 4,4%, но они оказались гораздо выше. На протяжении последних 10 лет малазийские порты неизменно

Таблица 4.2 Крупнейшие 20 контейнерных терминалов и их грузооборот в 2013–2015 годах (в тыс. ДФЭ и изменение в процентах)

Место	Страна	Порты	2013 год	2014 год	2015 год	Изменение в %, 2014–2013 годы	Изменение в %, 2015–2014 годы
1	Шанхай	Китай	33 617	35 290	36 540	4,98	3,54
2	Сингапур	Сингапур	32 579	33 869	30 922	3,96	-8,70
3	Шэньчжэнь	Китай	23 279	24 040	24 200	3,27	0,67
4	Нинбо и Чжоушань	Китай	17 351	19 450	20 630	12,10	6,07
5	Гонконг	Китай	22 352	22 200	20 100	-0,68	-9,46
6	Пусан	Республика Корея	17 686	18 683	19 467	5,64	4,20
7	Гуанчжоу	Китай	15 309	16 610	17 590	8,50	5,90
8	Циндао	Китай	15 520	16 580	17 430	6,83	5,13
9	Дубай	Объединенные Арабские Эмираты	13 641	15 200	15 590	11,43	2,57
10	Тяньцзинь	Китай	13 000	14 060	14 110	8,15	0,36
11	Роттердам	Нидерланды	11 621	12 298	12 235	5,83	-0,51
12	Порт-Кланг	Малайзия	10 350	10 946	11 887	5,76	8,60
13	Гаосюн	Тайвань	9 938	10 593	10 260	6,59	-3,14
14	Антверпен	Бельгия	8 578	8 978	9 654	4,66	7,53
15	Далянь	Китай	10 015	10 130	9 450	1,15	-6,71
16	Сямынь	Китай	8 008	8 572	9 180	7,04	7,09
17	Танджунг-Пелепас	Малайзия	7 628	8 500	9 130	11,43	7,41
18	Гамбург	Германия	9 257	9 720	8 821	5,00	-9,25
19	Лос-Анджелес	Соединенные Штаты	7 868	8 340	8 160	6,00	-2,16
20	Лонг-Бич	Соединенные Штаты	6 648	6 818	7 190	2,56	5,46
Итого, 20 крупнейших контейнерных терминалов			294 245	310 877	312 546	5,65	0,54

Источник: Различные источники, включая Port of Rotterdam (2015).

наращивали свой грузооборот, и теперь как через Порт-Кланг, так и через порт Танджунг-Пелепас проходит в два раза больше грузов по сравнению с 2005 годом.

Эффективность работы контейнерных портов

Таблица 4.3 свидетельствует об улучшении показателей эффективности работы контейнерных терминалов в некоторых развивающихся странах в 2015 году по сравнению с предыдущим годом. Наиболее значительное улучшение показателей было отмечено в оманском порту Сухар, который находится в 160 км от Дубая и в котором показатель количества перестановок контейнеров увеличилось в два раза благодаря мерам по повышению эффективности, принятым оператором порта, компанией "Хатчинсон порт холдингз" (Handy Shipping Guide, 2015). Приведенные в таблице данные свидетельствуют о возможности достижения двузначных темпов роста эффективности работы терминалов. Эти терминалы, как правило, могут воспользоваться опытом международных операторов терминалов, выступающих одновременно и собственниками, и операторами (во второй колонке таблицы указаны ведущие международные операторы терминалов). Нередко несколько конкурирующих международных операторов терминалов работают в одном порту на различных терминалах, а иногда даже на одном терминале. Например, в 2013 году терминал общего пользования "Антверпен гейтуэй", находящийся в зоне доков Дёрганк, был создан как совместное предприятие с участием компаний "ДП уорлд" (42,5%), "Зим портс" (20%), бывшей "Чайна оуш шиппинг пасифик" (20%), "Терминал линк"/КМА-КГМ (10%) и "Дуйспорт" (7,5%), при этом компания "ДП уорлд" выступает в качестве оператора терминала (DP World, 2013). Как отмечалось в предыдущих выпусках *Обзора морского транспорта*, довольно сложно поддерживать тенденцию к улучшению показателей эффективности работы терминалов из года в год.

D. ОБЩЕЕ СОСТОЯНИЕ ПОРТОВОГО ХОЗЯЙСТВА

В отличие от контейнерных портов порты для сухих массовых и наливных грузов не являются портами общего пользования и обычно представляют интерес для определенной группы грузовладельцев. Поэтому довольно сложно получить статистические данные об этих секторах. В таблице 4.4 представлена информация о грузообороте ведущих портов мира. Из 20 крупнейших портов мира 14 находятся в Китае, еще три в Азии и по одному в Австралии,

Европе и Северной Америке. В 2015 году темпы роста грузооборота этих 20 портов снизились на 85%, а именно с 6,3% в 2014 году до 0,9% годом позже. Из семи крупнейших портов, в которых в 2015 году объем грузооборота сократился, все находятся в Китае, за исключением Сингапура. Наиболее значительный рост грузооборота был отмечен в китайском порту Сучжоу, в частности на 12,5%. Второе место по темпам роста грузооборота занял порт Роттердам в Нидерландах (4,9%). В порту Роттердам рост грузооборота был связан с увеличением объема наливных грузов, в частности сырой нефти (на 8%), нефтепродуктов (на 18%) и сжиженного природного газа (на 92%) (Port of Rotterdam, 2016).

Несмотря на трудности в сборе статистических данных о портах для сухих массовых грузов, ЮНКТАД удалось получить от ведущего судоходного агентства "Вильгельмсен шипс сервис" уникальный набор данных. В таблице 4.5 представлены данные о заходах балкеров, перевозящих железную руду и уголь, в порты ряда стран. Эти данные взяты из внутренней статистики компании и отражают заходы судов в порты, которые она обслуживает или по которым она собирает информацию. База данных содержит информацию о почти 34 000 заходов судов в порты в 2014 и 2015 годах.

В эту базу данных вручную вводится информация о конкретных судах, времени их прибытия, времени нахождения у причала и времени отхода. Из-за ручного ввода данных могут возникать ошибки в силу неточной регистрации информации. В этой связи с учетом нескольких регистрируемых параметров данные были проанализированы с целью выявления очевидных ошибок и сомнительных показателей, например это касалось тех случаев, когда загрузка судна превышала 100% или была меньше 10% или номер ИМО соответствовал другому типу судна, не приспособленному для перевозки конкретного груза. Кроме того, в некоторых случаях в качестве времени были указаны даты, а не часы, поэтому приводимые временные и финансовые показатели представляют собой усредненные оценки. Зарегистрированные данные были сверены с наборами данных ИМО для проверки типа судов (по номеру ИМО) и Европейской экономической комиссии в отношении местонахождения в соответствии с Классификацией ЛОКОД ООН. В результате было исключено примерно 40% полученных данных, и для дальнейшего анализа была использована оставшаяся база данных, включающая информацию о 20 000 заходов судов в порты.

Как следует из данных выборки, содержащей информацию о почти 12 000 заходов судов в порты в 2014 году, среднее время ожидания

Таблица 4.3 Производительность контейнерных терминалов в отдельных развивающихся странах, 2015 год

Терминалы	Международные операторы терминалов	Порт	Страна	Регион	Улучшение показателей производительности (в %)
Международный контейнерный терминал Омана	ХПХ	Сухар	Оман	Ближний Восток	101
Контейнерный терминал Луанды	АПМТ	Луанда	Ангола	Африка	52
Международный контейнерный терминал Танзании	ХПХ	Дар-Эс-Салам	Объединенная Республика Танзания	Африка	37
"Нам-Хай"		Хайфон	Вьетнам	Азия	22
"ДП уорлд – Мапуту"	"ДП уорлд"	Мапуту	Мозамбик	Африка	21
Контейнерный терминал "Текон Суапе"	ИКТСИ	Суапе	Бразилия	Южная Америка	20
Южный контейнерный терминал	"ДП уорлд"	Джидда	Саудовская Аравия	Ближний Восток	20
Контейнерный терминал Аш-Шуайбы		Аш-Шуайба	Кувейт	Ближний Восток	18
Контейнерный терминал Джавахарлал Неру	"ДП уорлд"	Джавахарлал Неру	Индия	Азия	18
Контейнерный терминал "Эвергрин – ЛКБ2"	"Эвергрин"	Лаем-Чабанг	Таиланд	Азия	17
Международный терминал Мансанильо	"ССА марин"	Мансанильо	Панама	Южная Америка	16
"Панама портс компани"	ХПХ	Кристоваль	Панама	Южная Америка	16
Первый контейнерный терминал	"Глобал портс"	Санкт-Петербург	Российская Федерация	Европа	14
"Сосьете де маниотансьон дю терминаль а контейнер"	"Боллоре груп"	Котону	Бенин	Африка	13
"Петикема – Сурабая"	"ДП уорлд"	Сурабая	Индонезия	Азия	11
Контейнерный терминал "Корея экспресс Пусан"	"Чайна шиппинг груп"	Пусан	Республика Корея	Азия	9
Международный контейнерный терминал "Саут харбор" (АТИ)	ИКТСИ	Манила	Филиппины	Азия	8
Контейнерный терминал Акабы	АПМТ	Акаба	Иордания	Ближний Восток	7
Контейнерный терминал Уолфиш-Бей		Уолфиш-Бей	Намибия	Африка	6
Сингапурский терминал ПСА	ПСА	Сингапур	Сингапур	Азия	6
Контейнерный терминал "Терминал 2 – Рио мультитермаис"		Рио-де-Жанейро	Бразилия	Южная Америка	5
Контейнерный терминал "Донгбу–Пусан"	"Эвергрин"	Пусан	Республика Корея	Азия	3
Порт Акдениз	"Глобал портс холдинг"	Анталия	Турция	Азия	2
"АПМ терминалз Песем"	АПМТ	Песем	Бразилия	Южная Америка	2

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе базы данных о производительности портов JOC.com (2016b) и других источников.

Примечание: Для целей настоящего исследования производительность терминалов определяется в вышеупомянутом источнике как "среднее количество перестановок контейнеров в расчете на кран в час при нахождении судна у причала". Было рассчитано относительное улучшение показателя производительности, и значение затем было взвешено с учетом количества перегруженных контейнеров в расчете на одно судно для определения фактического улучшения показателя по сравнению с предыдущим годом.

причала составляло 4,5 дня, а среднее время нахождения у причала – 8,8 дня при совокупном объеме погруженных или выгруженных грузов 1 176 млрд. тонн, что соответствует примерно 12% совокупного объема мировых морских перевозок в год. В 2015 году сопоставимые данные в отношении 9 250 заходов судов в порты свидетельствуют о том, что среднее время ожидания причала составляло 3,5 дня, а среднее время нахождения у причала – 3,9 дня при совокупном объеме погруженных

или выгруженных грузов 1 257 млрд. тонн. Время ожидания причала может объясняться рядом причин, таких как осуществление ремонтных работ, положение продовольственных запасов, ожидание новых указаний и скопление слишком большого объема грузов или судов в порту или на подходе к нему. Наиболее значительное сокращение времени ожидания причала было отмечено в портах Бразилии (на 83%), Индии (на 66%) и Австралии (на 49%).

Таблица 4.4 Крупнейшие порты мира по общему грузообороту, 2013–2015 годы (в тыс. тонн)

Место	Порт	Страна	2013 год	2014 год	2015 год	Изменение в %, 2014–2013 годы	Изменение в %, 2015–2014 годы
1	Нинбо и Чжоушань	Китай	809 800	873 000	889 000	7,80	1,83
2	Шанхай	Китай	776 000	755 300	717 400	-2,67	-5,02
3	Сингапур	Сингапур	560 800	581 300	574 900	3,66	-1,10
4	Тяньцзинь	Китай	500 600	540 000	541 000	7,87	0,19
5	Сучжоу	Китай	454 000	480 000	540 000	5,73	12,50
6	Гуанчжоу	Китай	454 700	500 400	519 900	10,05	3,90
7	Тциндао	Китай	450 000	480 000	500 000	6,67	4,17
8	Таншань	Китай	446 200	500 800	490 000	12,24	-2,16
9	Роттердам	Нидерланды	440 500	444 700	466 400	0,95	4,88
10	Порт-Хедленд	Австралия	326 000	421 800	452 900	29,39	7,37
11	Далянь	Китай	408 400	420 000	415 000	2,84	-1,19
12	Жичжао	Китай	309 200	353 000	361 000	14,17	2,27
13	Инкоу	Китай	330 000	330 700	338 500	0,21	2,36
14	Пусан	Республика Корея	292 400	312 000	323 700	6,70	3,75
15	Южная Луизиана	Соединенные Штаты	241 500	264 700	265 600	9,61	0,34
16	Гонконг	Китай	276 100	297 700	256 600	7,82	-13,81
17	Циньхуандао	Китай	272 600	274 000	253 100	0,51	-7,63
18	Порт-Кланг	Малайзия	200 200	217 200	219 800	8,49	1,20
19	Шэньчжэнь	Китай	234 000	223 300	217 100	-4,57	-2,78
20	Сямынь	Китай	191 000	205 000	210 000	7,33	2,44
Итого, 20 крупнейших портов			7 974 000	8 474 900	8 551 900	6,28	0,91

Источник: Различные источники, включая Port of Rotterdam (2015).

Таблица 4.5 Среднее время нахождения балкеров в портах отдельных стран, 2015 год

Страны	2014 год				2015 год			
	Размер выборки	Количество груза (тыс. тонн)	Среднее время ожидания причала (в днях)	Среднее время работ (в днях)	Размер выборки	Количество груза (тыс. тонн)	Среднее время ожидания причала (в днях)	Среднее время работ (в днях)
Австралия	4 438	455 907	5,50	10,95	2 461	517 066	4,52	5,55
Бразилия	1 533	252 707	6,44	12,08	1 537	258 899	5,17	2,04
Канада	151	17 779	5,08	2,58	36	3 327	2,33	2,69
Китай	599	76 347	3,73	2,74	1 470	183 976	1,81	2,42
Тайвань	„	„	„	„	107	8 858	0,68	3,40
Колумбия	48	4 838	1,75	0,82	213	19 304	0,36	1,95
Индия	2 302	163 729	3,96	10,68	1 865	124 192	2,28	3,63
Индонезия	2 609	182 875	2,55	4,06	281	19 430	2,99	4,05
Нидерланды	51	7 416	0,12	2,78	72	8 947	1,09	2,59
Республика Корея	„	„	„	„	167	19 145	2,64	3,75
Южная Африка	„	„	„	„	994	89 376	2,32	2,33
Соединенные Штаты	188	13 819	4,74	2,31	55	5 129	1,51	1,63
Итого	11 925	1 176 315	4,53	8,80	9 258	1 257 650	3,46	3,86

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе необработанных данных наблюдений, представленных компанией "Вильгельмсен шипс сервис".

В колумбийских портах время нахождения судов в порту возросло на 137% при увеличении количества регистрируемых заходов судов в порты в два раза. Это может быть связано с увеличением перевозок энергетического угля после отмены запрета на его экспорт, который был введен в первой половине 2014 года для одного из крупнейших его экспортеров. В частности, в 2015 году экспорт энергетического угля из Колумбии возрос на 7,6%, тогда как экспорт коксующегося угля сократился на 1% (S and P Global Platts, 2016). Выборка на основе базы данных компании "Вильгельсен шипс сервис" содержит информацию о грузовых операциях в объеме 19,3 млн. тонн, что соответствует примерно четверти совокупного экспорта угля из Колумбии в 2015 году. В случае Индонезии содержащаяся в выборке информация охватывает приблизительно 40% экспорта угля из страны в 2014 году (Indonesia Investments, 2016). В 2015 году объем выборки по Индонезии сократился на 90%, хотя средние показатели времени осуществления грузовых работ остались прежними. Это может быть связано с изменением внутренних процедур сбора данных, и поэтому для выявления каких-либо тенденций требуются более длинные временные ряды.

Стоимость времени ожидания причала на основе данных выборки оценивается путем умножения средних суточных фрахтовых ставок в течение года для судов конкретного размера, перевозивших груз, на соответствующее время ожидания. Поскольку

размеры выборок за рассматриваемые два года были различными, полученные данные нельзя непосредственно сравнивать. Соответствующие издержки составляют часть цены (наряду с другими компонентами, такими как заработная плата экипажа, и снабжение продовольствием, припасами и топливом) не полностью используемого актива, что в конечном счете оборачивается для потребителей повышением стоимости конечного товара в результате увеличения транспортной составляющей.

Стоимость времени простоя судов в отдельных странах была рассчитана с учетом среднегодовых фрахтовых ставок для судов различного размера на основе финансовых данных компании "Кларксонс ресерч" (см. таблицу 4.6). В 2014 году она оценивалась в 0,9 млрд. долл., тогда как в 2015 году при другом размере выборки – в 350 млн. долларов. Финансовые показатели являются приблизительными, поскольку фрахтовые ставки колеблются в течение года. Приведенные данные относятся к погрузочным и разгрузочным операциям с углем и железной рудой. Стоимость времени ожидания причала существенно различается между двумя выборками в связи с сокращением времени ожидания и снижением средних суточных фрахтовых ставок в результате, возможно, замедления роста торговли, о чем говорилось в главе 1. Совокупные издержки представляют собой лишь оценочные показатели для экономики в целом, поскольку они могут приводить либо к сокращению прибыли

Таблица 4.6 Оценка стоимости времени простоя судов в отдельных странах, 2014–2015 годы

Страны	2014 год			2015 год		
	Размер выборки	Среднее время ожидания причала (в днях)	Оценка стоимости времени ожидания причала по выборке (в тыс. долл.)	Размер выборки	Среднее время ожидания причала (в днях)	Оценка стоимости времени ожидания причала по выборке (в тыс. долл.)
Австралия	4 438	5.50	421 352	2 461	4.52	182 815
Бразилия	1 533	6.44	188 822	1 537	5.17	73 630
Канада	151	5.08	13 594	36	2.33	702
Китай	599	3.73	43 636	1 470	1.81	26 087
Тайвань	..	..	..	107	0.68	703
Колумбия	48	1.75	1 349	213	0.36	690
Индия	2 302	3.96	128 000	1 865	2.28	33 640
Индонезия	2 609	2.55	82 442	281	2.99	6 424
Нидерланды	51	0.12	129	72	1.09	713
Республика Корея	..	..	..	167	2.64	4 470
Южная Африка	..	..	..	994	2.32	19 067
Соединенные Штаты	188	4.74	12 785	55	1.51	757
Итого	11 925	4.53	892 379	9 258	3.46	349 699

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных, представленных в публикации Clarkson Research (2016), и необработанных данных наблюдений, представленных компанией "Вильгельсен шипс сервис".

Примечание: Знак ".." означает отсутствие данных или слишком малый размер выборки.

судовладельцев или дополнительным расходам для фрахтователей при аренде судна. Независимо от того, на кого непосредственно ложатся эти расходы, в итоге они перекладываются на потребителя в виде более высокой транспортной составляющей в конечной цене товаров. В любой отрасли задача должна всегда заключаться в устранении простоя оборудования на производстве в целях повышения эффективности. Соответствующие данные могут быть использованы директивными органами для изучения возможностей повышения конкурентоспособности страны, что свидетельствует о необходимости сбора дополнительных статистических данных о работе портов.

Е. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Как следует из настоящей главы, в 2015 году в портовом секторе был отмечен дальнейший рост, но при существенном замедлении его темпов по сравнению с 2014 годом. Хотя представленный анализ основывается на ограниченной выборке, она содержит информацию о значительной части рынка. В крупнейших портах мира было отмечено беспрецедентно резкое замедление темпов роста, хотя в большинстве из них он по-прежнему оставался позитивным. В контейнерных портах снижение активности было более заметным по сравнению со всем портовым сектором в целом, что означает сохранение мощного производственного потенциала при по-прежнему вялом спросе на готовую продукцию.

Благодаря информации, получаемой от третьих сторон, теперь можно под иным ракурсом рассматривать официальную статистику и восполнять некоторые пробелы. Данные, получаемые благодаря казались бы не связанной с этим необходимостью оснащения судов системой предотвращения столкновений, могут использоваться для изучения перевозок в регионе, стране или порту. Как и в большинстве новаторских исследований, полученные данные ставят больше вопросов, чем дают ответов. По-прежнему продолжается анализ этих данных с целью получения информации, например о времени нахождения судов в порту, грузоместимости судов и производительности портов.

В тех случаях, когда компании вряд ли могут гордиться показателями роста, например в отношении доли на рынке, грузооборота или пропускной способности, они заостряют

внимание на других факторах, таких как производительность или эффективность. В этой связи дальнейшие понижающие тенденции в торговле могут заставлять порты заботиться о том, чтобы создавалось впечатление о повышении эффективности их работ. Это означает, что, возможно, все шире будет публиковаться статистическая информация, которая ранее считалась маловажной. Кроме того, опубликование третьими сторонами данных, которые могут использоваться для оценки эффективности работы портов, может побуждать порты представлять свои собственные данные, с тем чтобы не делались отрицательные выводы.

Важно, чтобы статистические данные публиковались не только лишь ради самой статистики, а для того, чтобы понять, как функционирует мир и как его можно улучшить. Любые дополнительные данные о показателях работы портов могут оказывать влияние на решения грузоотправителей или перевозчиков при выборе порта, и возникающая конкуренция за привлечение грузов и судов может способствовать улучшению работы портов. Если бы эти данные были в свободном доступе и собирались в централизованном порядке для анализа исследователями, то можно было бы получить лучшее представление о работе портов. В свою очередь это способствовало бы повышению их эффективности и тем самым снижению транспортных издержек и удешевлению международной торговли для всех.

Одним из факторов, ускоривших процесс глобализации, стало повышение определенности в отношении квот и торговых тарифов среди членов Всемирной торговой организации. Постепенное снижение торговых тарифов в сочетании с совершенствованием технологий и практики в отрасли, включая, например, расширение использования контейнеров, коммуникационных и банковских технологий, также содействовало этому процессу. Повышение эффективности работы портов благодаря наличию соответствующих данных способствовало бы дальнейшему снижению транспортных издержек и позволило бы придать столь необходимый импульс международной торговле.

В современном мире, характеризующемся все большим распространением технологий, люди и предприятия все чаще оцениваются третьими сторонами. С учетом этого портовая администрация должна быть заинтересована в распространении все большей собственной информации.

СПРАВОЧНАЯ ЛИТЕРАТУРА

- Agence nationale des ports. Available at <http://www.anp.org.ma/> (accessed 14 October 2016).
- Clarksons Research (2016). *Shipping Review and Outlook*. Spring.
- DP World (2013). Press release. 17 May. Available at <http://www.npgenergy.be/assets/Uploads/Press-release-DPW-17052013.pdf> (accessed 17 October 2016).
- JOC.com (2016a). China port volume set for slowdown after 2015 growth. Available at http://www.joc.com/port-news/asian-ports/port-hong-kong/china-ports-data-shows-slowing-growth-2015_20160122.html (accessed 16 September 2016).
- JOC.com (2016b). Port productivity. Available at <http://www.joc.com/special-topics/port-productivity> (accessed 13 October 2016).
- Handy Shipping Guide (2015). Container handling facility plans for 6 million TEU following significant investment. 25 April. Available at http://www.handyshippingguide.com/shipping-news/container-handling-facility-plans-for-6-million-teu-following-significant-investment_6334 (accessed 7 June 2016).
- Informa PLC (2016). Lloyd's List. Top 100 container ports 2015. 26 August. Available at <https://www.lloydlist.com/II/incoming/article504618.ece#country> (accessed 6 October 2016).
- Kozak M (2004). *Destination Benchmarking: Concepts, Practices and Operations*. CABI Publishing. Oxon, United Kingdom and Cambridge, United States.
- Kowalski P (2005). Impact of changes in tariffs on developing countries' government revenue. Working Party of the Trade Committee. Organization for Economic Cooperation and Development Trade Policy Working Paper No. 18.
- Indonesia Investments (2016). Production and export down, coal consumption in Indonesia up. 18 January. Available at <http://www.indonesia-investments.com/news/todays-headlines/production-export-down-coal-consumption-in-indonesia-up/item6392> (accessed 6 October 2016).
- MarineTraffic.com (2007–2016). Available at <http://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:25/centery:37/zoom:7> (accessed 6 October 2016).
- Progressive Economy (2013). Tariffs raised 30 per cent of government revenue in 1912, and now raise 1 per cent. April 10. Available at http://www.progressive-economy.org/trade_facts/tariffs-raised-30-percent-of-government-revenue-in-1912-and-now-raise-1-percent/ (accessed 16 September 2016).
- Port of Rotterdam (2015). *Port Statistics. A Wealth of Information. Make it Happen*. Rotterdam Port Authority. Rotterdam.
- Port of Rotterdam (2016). The Port of Rotterdam achieves a record throughput thanks to a growth of 4.9%. 15 January. Available at <https://www.portofrotterdam.com/en/news-and-press-releases/the-port-of-rotterdam-achieves-a-record-throughput-thanks-to-a-growth-of-49> (accessed 6 October 2016).
- S and P Global Platts (2016). Colombian 2015 thermal coal exports rise 7.6% on year to 80.64 million mt. 11 January. Available at <http://www.platts.com/latest-news/shipping/london/colombian-2015-thermal-coal-exports-rise-76-on-26334265> (accessed 16 September 2016).
- Standing Committee for Economic and Commercial Cooperation of the Organization of Islamic Cooperation (2015). *Evaluating the Ownership, Governance Structures and Performances of Ports in the OIC Member Countries* (Ankara). Available at <http://www.comcec.org/wp-content/uploads/2015/12/5-Transport-Report.pdf> (accessed 13 October 2016).
- The Northwest Seaport Alliance (2016). Cargo stats. Available at <https://www.nwseaportalliance.com/stats-stories/cargo-stats> (accessed 16 September 2016).
- UNCTAD (2007–2015). *Review of Maritime Transport*. United Nations publications. Sales Nos. E.07.II.D.14, E.08.II.D.26, E.09.II.D.11, E.10.II.D.4, E.11.II.D.4, E.12.II.D.17, E.13.II.D.9, E.14.II.D.5 and E.15.II.D.6, respectively. New York and Geneva.
- UNCTAD (1976). *Port Performance Indicators*. United Nations publication. Sales No. E.76.II.D.7. Geneva.
- UNCTAD (1979). *Manual on a Uniform System of Port Statistics and Performance Indicators*. First edition. United Nations publication. Geneva.
- UNCTAD (1983). *Manual on a Uniform System of Port Statistics and Performance Indicators*. Second edition. United Nations publication. Geneva.

- UNCTAD (1987a) Manual on a Uniform System of Port Statistics and Performance Indicators. Third edition. United Nations publication. Geneva.
- UNCTAD (1987b). *Measuring and Evaluating Port Performance and Productivity*. Monograph No. 6. UNCTAD/SHIP(494(6)). United Nations publication. Geneva.
- UNCTAD (2016). *Port Performance: Linking Performance Indicators to Strategic Objectives*. Port Management Series. Vol. 4. United Nations publication. New York and Geneva.
- United Nations Department of Economic and Social Affairs (2002). *Improving Resource Mobilization in Developing Countries and Transition Economies*. ST/ESA/PAD/SER.E/30 (New York, United Nations publication).
- United States Coast Guard (2016). Nationwide automatic identification system. Available at <http://www.uscg.mil/acquisition/nais/> (accessed 3 October 2016).
- VT Explorer (2006–2013). Coverage. Vessel statistics. Available at <http://www.vtexplorer.com/vessel-tracking-coverage.php> (accessed 3 October 2016).
- Xiao F, Han Ligteringen H, van Gulijk C and Ale B (2015). Comparison study on AIS data of ship traffic behaviour. *Ocean Engineering*. 95:84–93.

ПРИМЕЧАНИЕ

- ¹ Программа по вопросам управления портами, осуществляемая секцией ЮНКТАД по развитию людских ресурсов Отдела технологий и логистики, является частью рамочной программы "Трейнфортрейд", находящейся в ведении сектора по развитию знаний. В рамках этой программы оказывается поддержка портовому сектору развивающихся стран в целях повышения его эффективности и конкурентоспособности.

5

ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ И ИЗМЕНЕНИЯ В ОБЛАСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ

К важным событиям в течение рассматриваемого периода относится принятие Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года в сентябре 2015 года и Парижского соглашения, касающегося Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата, в декабре 2015 года. Ожидается, что их осуществление наряду с реализацией Аддис-Абебской программы действий, принятой в июле 2015 года и представляющей собой глобальную рамочную основу для финансирования развития на период после 2015 года, обеспечит более широкие возможности для развивающихся стран.

Среди нормотворческих инициатив следует отметить вступление в силу 1 июля 2016 года поправок к Конвенции СОЛАС, касающихся обязательной проверки массы брутто контейнера, что будет способствовать повышению устойчивости и безопасности судов и предотвращению морских аварий. В Международной морской организации (ММО) продолжали обсуждаться вопросы о сокращении выбросов парниковых газов от международного судоходства и о техническом сотрудничестве и передаче технологий, в частности развивающимся странам. Кроме того, был достигнут прогресс и в других областях, непосредственно связанных с устойчивым развитием. В частности, это касается работы по техническим вопросам в связи с предстоящим вступлением в силу и осуществлением Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими 2004 года и разработки на базе Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву международного юридически обязательного документа о сохранении и устойчивом использовании морского биологического разнообразия в районах за пределами действия национальной юрисдикции.

Были предприняты дальнейшие усилия по укреплению регулирующих мер в области безопасности морских перевозок и цепей поставок и обеспечению их осуществления. Был достигнут также прогресс в реализации программ, касающихся уполномоченных экономических операторов (УЭО), а увеличивающееся число двусторонних соглашений о взаимном признании в свое время позволит заложить основу для обеспечения взаимного признания УЭО на многостороннем уровне. Что касается борьбы с пиратством и вооруженным разбоем на море, то в 2015 году было отмечено лишь незначительное увеличение (на 4,1%) числа инцидентов, о которых было доведено до сведения ММО, по сравнению с 2014 годом. Существенно снизилось по сравнению с 2014 годом число членов экипажа, которые были взяты в заложники, похищены или подверглись нападению, а также количество захваченных судов. В этой связи ММО одобрила циркуляр о борьбе с опасной для жизни смешанной миграцией по морю и временное руководство по управлению киберрисками на морском транспорте. В рамках конвенций Международной организации труда (МОТ) был также достигнут прогресс в отношении признания удостоверений личности моряков и улучшения условий их жизни и работы.

ВВЕДЕНИЕ

В сентябре 2015 года на саммите Организации Объединенных Наций, созванном для принятия повестки дня в области развития на период после 2015 года, была принята Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, отражающая консенсус международного сообщества в отношении плана действий, включающего 17 целей в области устойчивого развития и 169 связанных с ними задач, которые "носят комплексный и неделимый характер и являются по своей сути глобальными и повсеместно применимыми" (см. резолюцию 70/1 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций)¹. Цели в области устойчивого развития являются гораздо более широкими и всеобъемлющими, чем предыдущие цели в области развития, сформулированные в Декларации тысячелетия. Они направлены на искоренение, а не сокращение масштабов глобальной нищеты, а также на согласование повесток дня в области развития и охраны окружающей среды и решение проблемы неравенства, чтобы никто не был забыт. Развитие экологических и устойчивых транспортных сетей относится к междисциплинарным вопросам, имеющим актуальное значение для достижения ряда целей и задач в области устойчивого развития, например цели 9 по "созданию стойкой инфраструктуры, содействию всеохватывающей и устойчивой индустриализации и инновациям" и цели 13 по "принятию срочных мер по борьбе с изменением климата и его последствиями".

Особое значение применительно к морским перевозкам, загрязнению от судоходства и рациональному использованию прибрежной зоны имеет также цель в области устойчивого развития 14, касающаяся "сохранения и рационального использования океанов, морей и морских ресурсов в интересах устойчивого развития". Задача 14.1 предусматривает существенное сокращение любого загрязнения морской среды к 2025 году, а задача 14.2 касается обеспечения рационального использования и защиты морских и прибрежных экосистем уже к 2020 году. Другие задачи предусматривают минимизацию и ликвидацию последствий закисления океана (задача 14.3), и обеспечение охвата к 2020 году природоохранными мерами по крайней мере 10% прибрежных и морских районов в соответствии с национальным законодательством и международным правом и на основе наилучшей имеющейся научной информации (задача 14.5); обеспечение к 2020 году эффективного регулирования добычи и прекращения перелова, незаконного, несообщаемого и нерегулируемого рыбного промысла и губительной рыболовственной практики (задача 14.4); и запрещение некоторых форм субсидий для рыбного промысла,

содействующих такой практике (задача 14.6). Задача 14.7 непосредственно предусматривает увеличение к 2030 году экологических выгод, получаемых малыми островными развивающимися государствами и наименее развитыми странами от экологически рационального использования морских ресурсов, в том числе благодаря экологически рациональной организации рыбного хозяйства, аквакультуры и туризма. Кроме того, в соответствии с задачей 14.a необходимо увеличить объем научных знаний, расширить научные исследования и обеспечить передачу морских технологий с целью улучшения экологического состояния океанской среды и повышения вклада морского биоразнообразия в развитие развивающихся стран, особенно малых островных развивающихся государств и наименее развитых стран, а задача 14.b предусматривает обеспечение доступа мелких хозяйств, занимающихся кустарным рыбным промыслом, к морским ресурсам и рынкам.

Особое значение для нормативно-правового регулирования морского транспорта имеет задача 14.c, в соответствии с которой необходимо "улучшить работу по сохранению и рациональному использованию океанов и их ресурсов путем соблюдения норм международного права, закрепленных в Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву, которая, как отмечено в пункте 158 документа "Будущее, которого мы хотим", закладывает юридическую базу для сохранения и рационального использования мирового океана и его ресурсов"². Следует отметить широкую и емкую формулировку этой цели, что позволяет ориентировать усилия международного сообщества на осуществление норм международного права, нашедших отражение в Конвенции по морскому праву. Как представляется, это охватывает, в частности, широкий круг международно-правовых документов, принятых под эгидой ИМО, например в области безопасности судоходства, защиты морской среды и борьбы с загрязнением.

ЮНКТАД вносит вклад в осуществление Повестки дня на период до 2030 года, и в частности цели в области устойчивого развития 14, содействуя укреплению норм, регулирующих использование океанов, включая вопросы, касающиеся международного судоходства, загрязнения морской среды, охраны и безопасности, энергоэффективности, рыболовства и экономических и экологических проблем, в том числе с учетом соображений, высказываемых развивающимися странами. Исследовательская и аналитическая работа ЮНКТАД по вопросам транспортного права, результаты которой находят отражение в *Обзоре морского транспорта* и отдельных исследованиях и докладах, и соответствующая техническая и консультативная помощь ЮНКТАД призваны помочь директивным

органам и другим заинтересованным сторонам лучше понять существующие нормативные рамки и оценить преимущества присоединения к соответствующим международно-правовым документам, а также обеспечить их эффективное осуществление и применение на национальном уровне³.

После почти десяти лет переговоров в декабре 2015 года на двадцать первой сессии Конференции Сторон Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата всеми 196 участниками было принято Парижское соглашение, ставшее новым всеобъемлющим глобальным договором по вопросам климата. Парижское соглашение⁴ применяется ко всем странам и включает долгосрочные цели. Оно отражает новый тип договоренностей без обязательных целевых показателей по сокращению выбросов, но с национальными планами и механизмом для обеспечения транспарентности усилий и продвижения к поставленной цели. Парижское соглашение конкретно касается выбросов в странах, тогда как выбросы от международных воздушных и морских перевозок непосредственно не охватываются в контексте определяемых на национальном уровне вкладов, находящихся отражение в национальных целевых показателях и действиях. Парижское соглашение вступит в силу после того, как его ратифицируют не менее 55 Сторон Конвенции, на долю которых в совокупности приходится не менее 55% глобальных выбросов парниковых газов.

А. ВАЖНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ПРАВОВЫХ НОРМАХ, КАСАЮЩИХСЯ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Вступление в силу поправок к главе VI/2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море, касающихся обязательной проверки массы брутто контейнера

В 2016 году важным событием в правовом регулировании стало вступление в силу поправок к главе VI/2 Конвенции СОЛАС, касающихся обязательной проверки массы брутто контейнера, что будет иметь существенные последствия для всей транспортной цепочки. Хотя новые требования стали обязательными с 1 июля 2016 года⁵, возник целый ряд проблем, связанных с их применением и соблюдением, и ИМО рекомендовала прагматично

подходить к их применению, в частности в течение первых трех месяцев после 1 июля 2016 года, пока заинтересованные стороны будут совершенствовать свои процедуры, касающиеся документации, каналов связи и электронного обмена электронными данными (ИМО, 2016а). Ниже представлен общий обзор основных правил, а также потенциальных проблем, которые были выявлены, и усилий, предпринятых к настоящему времени для применения поправок на практике.

История вопроса

Обеспечение устойчивости любого судна во время морской перевозки имеет важнейшее значение для безопасности судна, его экипажа и груза. При загрузке судна ответственное должностное лицо судна должно принимать решение о размещении на нем каждого конкретного груза. Эта задача усложняется в случае контейнеровозов в отличие от танкеров или балкеров, поскольку вес каждого контейнера с грузом различается в зависимости от типа находящегося в нем груза. Грузоотправители всегда должны были указывать в контейнерной накладной заявленный вес, который, однако, зачастую был лишь приблизительным или неточным. Несмотря на существование ряда документов ИМО⁶, регулирующих вопросы устойчивости и безопасной эксплуатации судов, включая безопасную загрузку, перестановку и транспортировку контейнеров, не было требования о проверке фактического веса контейнера с грузом перед его погрузкой на судно.

В случае неправильно заявленного веса и перегруженности судна контейнерами с чрезмерным весом или неправильно размещенными контейнерами создается опасность для структурной устойчивости и целостности судна, а контейнеры могут упасть за борт, и могут произойти серьезные аварии, о чем свидетельствует ряд инцидентов, получивших широкое освещение⁷. Хотя во многих случаях разница между заявленным и фактическим весом контейнеров не была названа среди установленных причин аварий, она была сопутствующим фактором. Поэтому взвешивание контейнеров может помочь предотвратить аварии, а также возможное неправильное декларирование экспортных грузов.

Усилия по повышению безопасности контейнерных перевозок

После аварии судна "МСК Наполи" в 2007 году Всемирный совет судоходства и Международная палата судоходства разработали рекомендации по передовой практики для обеспечения безопасных операций с контейнерами в отрасли⁸. Однако эти рекомендации носили лишь добровольный характер⁹. После нескольких лет исследований и обсуждений ИМО приняла в ноябре 2014 года

поправки к правилу 2 (информация о грузе) части А главы VI Конвенции СОЛАС, касающиеся обязательной проверки массы брутто контейнера¹⁰ (ИМО, 2014а, приложение I); они должны были вступить в силу 1 июля 2016 года. Комитет по безопасности на море принял также практическое руководство по проверке массы брутто контейнера с грузом (ИМО, 2014b). В соответствии с поправками к Конвенции СОЛАС, касающимися проверенной массы брутто (ПМБ) контейнера, грузоотправитель несет ответственность за проверку массы брутто контейнера с грузом до его погрузки на судно с помощью одного из двух методов. Грузоотправитель может либо а) произвести взвешивание загруженного контейнера при помощи откалиброванного и сертифицированного оборудования (метод 1) или б) осуществить взвешивание всех упаковок и грузовых мест и добавить массу тары контейнера с применением сертифицированного метода, одобренного компетентным органом государства, где была проведена укладка груза в контейнер (метод 2). Кроме того, грузоотправитель контейнера должен обеспечить, чтобы ПМБ была указана в отгрузочном документе (например, коносаменте), подписанном лицом, надлежащим образом уполномоченным грузоотправителем и представленным капитану или его представителю достаточно заблаговременно, чтобы его можно было использовать при подготовке грузового плана судна. Если информация о ПМБ контейнера не предоставляется в соответствии с вышеуказанными процедурами, то контейнер не должен погружаться на судно, если только капитан или его представитель или представитель терминала не получили информацию о ПМБ другими способами.

Возможные проблемы, связанные с применением поправок

Высказывалась обеспокоенность, что не все грузоотправители смогут обеспечить соблюдение требований, предусмотренных в поправках, к 1 июля 2016 года. Понимая важность правил в отношении ПМБ, многие грузоотправители указывали на отсутствие достаточной информации со стороны поставщиков услуг (*Journal of Commerce*, 2016а; INTTRA, 2015). Выявленные проблемы заключались, в частности, в следующем:

Отсутствие надлежащей инфраструктуры и оборудования

Точный вес контейнера должен быть проверен до его погрузки на судно. Суды не имеют возможностей для взвешивания контейнеров, поэтому проверка веса должна осуществляться на берегу и ее результаты должны сообщаться оператору терминала до погрузки контейнера на борт судна.

Эта также зависит от того, оснащен ли терминал оборудованием для взвешивания контейнеров и было ли такое оборудование откалибровано и освидетельствовано в соответствии с национальным законодательством.

Высказывалась обеспокоенность относительно того, что в более затрудненном положении могут оказаться менее крупные экспортеры и могут возникнуть трудности в случае отправки в одном контейнере упакованных товаров с различным крепежным оборудованием или товаров без тары, в частности в связи с отсутствием у экспортеров соответствующей инфраструктуры, оборудования для взвешивания, информационных технологий и других соответствующих процедур (*Lloyd's List*, 2016а).

Способы сообщения информации о проверенной массе брутто

В Конвенции СОЛАС нет положений, предписывающих какую-либо конкретную форму связи между сторонами, обменивающимися информацией о ПМБ. Вместе с тем важно обеспечить, чтобы такая информация правильно сообщалась перевозчику и терминалу и использовалась ими при принятии решения о том, грузить ли контейнер на борт судна или нет. При обоих методах проверки массы, указанных в поправках, от грузоотправителя требуется одна и та же информация, а именно информация о ПМБ загруженного контейнера, заверенная подписью грузоотправителя или лица, должным образом уполномоченного грузоотправителем. Информация и подпись могут быть отправлены по каналам электронной связи. Для сообщения информации о ПМБ обычно используется обмен электронными сообщениями. Однако конкретная форма обмена информацией и ее содержание, как правило, должны согласовываться между коммерческими сторонами (*Lloyd's List*, 2016b)¹¹.

Трудности в практическом применении на национальном уровне

Определенная обеспокоенность высказывалась в связи с трудностями в практическом применении поправок к Конвенции СОЛАС, касающихся ПМБ, на национальном уровне. Хотя в поправках указано, что именно и как должно быть сделано, и они вступили в силу с 1 июля 2016 года, компетентные органы государств-членов и отраслевые организации должны дать по поводу них соответствующие разъяснения с помощью соответствующих инструкций для обеспечения последовательного применения требований. В соответствии с рекомендациями, опубликованными в январе 2016 года одной из групп транспортно-экспедиторских компаний (European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services,

2016), в таких инструкциях должны, в частности, уточняться следующие аспекты: как судоходные компании должны рассматривать информацию о ПМБ, поступающую от транспортно-экспедиторских компаний, выступающих в качестве перевозчиков¹²; как информация о ПМБ должна сообщаться перевозчикам; какой уровень допусков разрешает правительство; и какие программы сертификации признаются эквивалентными.

В циркулярном письме, выпущенном ИМО в феврале 2016 года (ИМО, 2016b), отмечается, что информация о поправках, касающихся ПМБ, должна быть распространена среди всех соответствующих сторон заблаговременно до их вступления в силу. В нем говорится, что, хотя руководство по проверке массы брутто закладывает основу для последовательного применения требований, "тем не менее договаривающимся сторонам Конвенции СОЛАС необходимо сообщить на национальном уровне всем участникам морских контейнерных перевозок (например, грузоотправителям, портовой администрации, контейнерным терминалам, судовым агентам и перевозчикам) о том, каким образом будут применяться на практике методы 1 и 2, а также о любых мерах, которые будут приняты для обеспечения соблюдения требований".

На веб-сайтах Всемирного совета судоходства¹³ и Клуба ТТ¹⁴ были размещены национальные практические рекомендации, выпущенные компетентными органами ряда стран. Тем не менее, как сообщается, по состоянию на 1 июля 2016 года примерно 80% договаривающихся сторон Конвенции СОЛАС еще не опубликовали таких рекомендаций (Lloyd's List, 2016d). Отраслевые ассоциации также выпустили совместные рекомендации по отдельным аспектам, касающимся новых обязательных требований (European Chemical Industry Council and others 2016; TT Club, 2015). В любом случае для обеспечения эффективного применения новых требований на национальном уровне неизменно важное значение имеет внесение соответствующих изменений в механизмы взаимодействия между контрагентами с учетом этих требований и механизмы связи между регулирующими органами, портовой администрацией, судоходными компаниями, терминалами, грузоотправителями и экспортирующими компаниями.

Нарушение конкуренции

В тех странах, которые раньше начали подготовку к применению требований, предусмотренных в поправках к Конвенции СОЛАС, касающихся ПМБ, заинтересованные стороны, включая порты, терминалы и перевозчиков, могут получить конкурентные преимущества по сравнению с коммерческими сторонами в других странах, где не была проведена такая подготовительная работа.

Полностью поддерживая новые правила, ряд европейских отраслевых ассоциаций, представляющих различные заинтересованные стороны, предложили принять унифицированные правила взвешивания контейнеров в государствах – членах ИМО, поскольку расхождения в практическом применении требований могут привести к нарушению конкуренции. Например, в случае европейских стран единообразное практическое применение требований могло бы, в частности, включать: установление общих правил освидетельствования оборудования для взвешивания; принятие сходных стандартов сертификации, не нарушающих функционирование логистической цепочки и не являющихся слишком ограничительными; установление пятипроцентного допуска для ПМБ с целью снижения риска возникновения заторов в порту благодаря возможности использования большего количества существующего оборудования; и направление информации о ПМБ как можно раньше и, по возможности, до доставки загруженного контейнера в порт во избежание возникновения проблем (European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services and others, 2016). Аналогичные методы и процедуры могли бы применяться и в развивающихся странах.

Последствия в случае неполного соблюдения требований к 1 июля 2016 года

В соответствии с поправками к Конвенции СОЛАС, касающимися ПМБ, грузоотправитель, указанный в морском коносаменте¹⁵, обязан представить перевозчику и оператору терминала информацию о ПМБ загруженного контейнера. Грузоотправителем может выступать, например, производитель товара, судовой агент или транспортно-экспедиторская компания, а с учетом сложного характера международных транспортных операций лицо, указанное в коносаменте в качестве "перевозчика", может не контролировать непосредственно или физически процесс, с помощью которого устанавливается ПМБ, или даже может не являться договорным перевозчиком в соответствии с договором перевозки. Тем не менее указанный в коносаменте перевозчик по-прежнему несет соответствующую ответственность и должен обеспечить, чтобы были приняты меры для точного определения и декларирования ПМБ в соответствии с требованиями Конвенции СОЛАС. Как правило, стороны договора купли-продажи должны определить, с помощью какого метода будет устанавливаться ПМБ¹⁶ и как эта информация будет сообщаться перевозчику грузоотправителем, указанным в коносаменте (TT Club, 2015, sections A.1, C.1, C.2).

С другой стороны, в соответствии с поправками к Конвенции СОЛАС, касающимися ПМБ, перевозчик и оператор терминала не должны погружать на судно контейнер, в отношении которого не была представлена или получена информация о ПМБ. Любые расходы, связанные с отказом в погрузке, хранением, демаршем или возможным возвратом контейнера перевозчику, должны оговариваться в договорах между коммерческими сторонами. Кроме того, в разделе 13 руководства, касающегося ПМБ, предусматривается, что с целью содействия бесперебойной отправки контейнеров, полученных без информации о заявленной ПМБ, капитан судна или его представитель и представитель терминала могут от имени грузоотправителя устанавливать ПМБ контейнера с грузом. Это может быть сделано путем взвешивания контейнера с грузом на терминале или в другом месте, однако коммерческие стороны должны договориться о том, делать ли это и каким образом, включая распределение возникающих расходов. Если при взвешивании контейнеров на терминале будет установлено, что их вес превышает заявленную ПМБ, такие контейнеры также могут быть не допущены к погрузке, а на грузоотправителей могут быть наложены штрафы и санкции в соответствии с национальным законодательством государства порта. Кроме того, если порты не будут оснащены оборудованием для взвешивания к 1 июля 2016 года, что фактически не является требованием в соответствии с Конвенцией СОЛАС, то контейнеры могут просто не допускаться на территорию порта, что вызовет проблемы, в том числе в результате еще большей перегрузки транспортных объектов¹⁷.

Позиция Соединенных Штатов

Возникла не совсем понятная ситуация в связи с позицией Соединенных Штатов в отношении поправок к Конвенции СОЛАС, касающихся ПМБ. Грузоотправители, в частности Коалиция по вопросам транспортировки сельскохозяйственной продукции, членами которой являются большинство экспортеров сельскохозяйственной и лесной продукции Соединенных Штатов, опубликовали в феврале 2016 года документ с изложением позиции (Agriculture Transportation Coalition, 2016) с призывом отложить вступление в силу правил, касающихся ПМБ, до тех пор, пока все стороны не согласуют применяемую передовую практику в отрасли. В документе высказывалась обеспокоенность, в частности, по поводу отрицательных последствий для конкурентоспособности экспортеров Соединенных Штатов, к которым могут привести поправки, а также по поводу того, что грузоотправитель знает лишь вес груза, а не контейнера, тогда как

в соответствии с правилами, как представляется, грузоотправитель обязан обеспечить сертификацию оборудования, которое принадлежит перевозчикам или арендуется или контролируется ими. Высказывалась также обеспокоенность по поводу того, что вес тары, указанный на контейнере, вовсе не обязательно является точным и что в поправках не предусматривается допусков в отношении веса контейнера или груза, а также что в связи с новыми правилами возникают существенные дополнительные расходы для всех участников экспортной цепочки в Соединенных Штатах.

В ответ на это Всемирный совет судоходства, представляющий мировых контейнерных перевозчиков, поддержал поправки к Конвенции СОЛАС, касающиеся ПМБ, и указал, в частности, что вес тары контейнера можно легко выяснить и он указан на двери контейнера и что грузоотправитель не обязан сертифицировать точность веса тары, указанной на контейнере, за что по-прежнему отвечает оператор контейнера. Всемирный совет судоходства также отметил, что сообщение точного веса контейнера с уложенным в него грузом относится к уже существующим требованиям в соответствии с Конвенцией СОЛАС и поэтому нет оснований утверждать, что требования, касающиеся ПМБ, приводят к дополнительным расходам, связанным со взвешиванием. Фактически эти расходы уже должны были быть предусмотрены в цепочке поставок (World Shipping Council, 2016).

Береговая охрана Соединенных Штатов установила, что существующие законодательные и регулирующие положения Соединенных Штатов, касающиеся представления информации о ПМБ контейнеров, равнозначны требованиям, предусмотренным в поправках к Конвенции СОЛАС, касающихся ПМБ. В письме, адресованном ИМО, Береговая охрана Соединенных Штатов пояснила, что некоторые альтернативные методы, используемые для установления ПМБ контейнеров, могут считаться равнозначными методам, предусмотренным в поправках к Конвенции СОЛАС, и отметила, что грузоотправители, перевозчики, терминалы и ассоциации морского транспорта указали многочисленные приемлемые способы определения ПМБ, заключающиеся, в частности, в следующем: а) "терминал взвешивает контейнер и при надлении надлежащими полномочиями проверяет ПМБ от имени грузоотправителя", и б) "грузоотправитель и перевозчик договариваются о том, что грузоотправитель проверяет вес груза, крепежных приспособлений и других защитных материалов, а информация о весе тары контейнера представляется и проверяется перевозчиком" (United States Coast Guard, 2016). Незадолго до даты вступления поправок

к Конвенции СОЛАС, касающихся ПМБ, Федеральная морская комиссия Соединенных Штатов заявила о том, что шаги, предпринятые морскими перевозчиками в сотрудничестве с операторами терминалов, позволяют надеяться на принятие гибкого, практического и прагматичного подхода к применению поправок (United States, 2016a).

Перспективы

Во избежание задержек и других отрицательных коммерческих последствий заинтересованным сторонам в государствах – членах ИМО следует наладить взаимодействие для скорейшей разработки четких процедур практического применения поправок к Конвенции СОЛАС, касающихся ПМБ. Как представляется, пока нет общего понимания среди грузоотправителей и перевозчиков по поводу того, каким образом осуществлять проверку веса контейнеров на местах, и есть расхождения во мнениях в отношении всех последствий применения новых требований. Кроме того, среди грузоотправителей, похоже, наблюдается определенное разочарование по поводу возможно спорных и неуточненных конкретно административных сборов и других платежей за услуги, установленных некоторыми терминалами и перевозчиками (*Journal of Commerce*, 2016b). Дополнительные расходы вызывают особую обеспокоенность у развивающихся стран, многие из которых уже сталкиваются с непропорционально большими транспортными издержками. В то же время, как уже кратко упоминалось выше, ИМО рекомендовала в своем циркуляре (ИМО, 2016a), чтобы инспекторы государства порта проявляли прагматичный подход в течение первых трех месяцев после 1 июля 2016 года, пока заинтересованные стороны будут совершенствовать свои процедуры, касающиеся документации, каналов связи и электронного обмена данными о ПМБ. Ряд государств уже последовали рекомендации ИМО¹⁸. В этой связи следует также отметить, что, по информации Международной федерации транспортно-экспедиторских ассоциаций, в течение первых двух недель после вступления в силу поправок к Конвенции СОЛАС, касающихся ПМБ, никаких серьезных сбоев не было выявлено, хотя было отмечено некоторое увеличение времени перевозок (*Lloyd's List*, 2016e).

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

Сокращение выбросов парниковых газов от международного судоходства и энергоэффективность

Как отмечалось в предыдущих выпусках *Обзора морского транспорта*, в 2011 году ИМО приняла новый комплекс технических и эксплуатационных мер в целях повышения энергоэффективности судов и сокращения выбросов парниковых газов от международного судоходства (ИМО, 2011, приложение 19)¹⁹. К ним относится введение конструктивного коэффициента энергоэффективности для новых судов и плана управления энергоэффективностью судна для всех судов, что было сделано в форме внесения поправок в приложение VI²⁰ к Конвенции МАРПОЛ (Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года и Протокол к ней 1978 года) путем включения новой главы 4 "Правила энергоэффективности для судов", которые вступили в силу с 1 января 2013 года. Впоследствии в 2012–2015 годах ИМО приняла ряд руководств и унифицированных толкований в целях содействия практическому осуществлению этого пакета технических и эксплуатационных мер. Кроме того, ИМО продолжает предпринимать усилия по реализации положений принятой ею в 2013 году "Резолюции о содействии техническому сотрудничеству и передаче технологий, относящихся к повышению энергоэффективности судов". Вопрос о возможных рыночных мерах, направленных на сокращение выбросов парниковых газов от международного судоходства, не рассматривался на последних четырех сессиях Комитета ИМО по защите морской среды (КЗМС), на каждой из которых принималось решение о переносе обсуждения данного вопроса на более поздний срок. Ниже представлена информация о соответствующих обсуждениях в ходе шестидесятой девятой сессии КЗМС (18–22 апреля 2016 года) и результатах ее работы.

Сокращение выбросов парниковых газов от международного судоходства

Вопросы, связанные с Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций об изменении климата

КЗМС рассмотрел документ ИМО, 2016с, содержащий информацию об итогах конференций Организаций Объединенных Наций по изменению климата, состоявшихся в 2015 году. Комитет приветствовал принятие Парижского соглашения²¹ на двадцать первой сессии Конференции Сторон Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата, которая состоялась в Париже в декабре 2015 года, и признал сохраняющуюся роль ИМО в смягчении последствий выбросов парниковых газов от международного судоходства.

Парижское соглашение

Парижское соглашение было открыто для подписания 22 апреля 2016 года на церемонии подписания высокого уровня, проведенной Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке, Соединенные Штаты, и с тех пор было ратифицировано 60 государствами²². В этом соглашении государства обязались сокращать выбросы достаточно быстро, чтобы достичь цели "удержания прироста глобальной средней температуры намного ниже 2 °C сверх доиндустриальных уровней и приложения усилий в целях ограничения роста температуры до 1,5 °C" (статья 2). Государства должны взять на себя обязательства в отношении целей по смягчению последствий изменения климата путем предложения и осуществления все более масштабных действий в качестве определяемых на национальном уровне вкладов в рамках пятилетних циклов. Для рассмотрения хода реализации определяемого на национальном уровне вклада были созданы "расширенные рамки для обеспечения транспарентности", включающие обзоры, проводимые техническими экспертами, и многосторонние обзоры (статья 13). "Для оценки коллективного прогресса в выполнении задачи настоящего Соглашения и в достижении его долгосрочных целей" раз в пять лет будет проводиться глобальное подведение итогов (статья 14), которому будет предшествовать проведение в 2018 году стимулирующего диалога по вопросам смягчения последствий "для подведения итогов коллективных усилий стран в связи с прогрессом в деле достижения долгосрочных целей" соглашения (пункт 20 решения)²³. В соглашении предусматривается также создание механизма

"для содействия осуществлению и поощрения соблюдения положений" соглашения в виде "комитета, носящего экспертный и стимулирующий характер и функционирующего транспарентно, невраздечно и без наложения санкций" (статья 15). Вместе с тем дополнительные детали каждого из этих процессов будут определены в будущих решениях.

Кроме того, в соглашении признается необходимость усилий по адаптации, "закрывающихся в укреплении адаптационных возможностей, повышении сопротивляемости и снижении уязвимости к изменению климата, в целях содействия устойчивому развитию" (пункт 1 статьи 7)²⁴. В соглашении содержатся также положения, касающиеся потерь и ущерба и призванные помочь уязвимым странам в создании систем раннего предупреждения, механизмов страхования рисков и других средств борьбы с последствиями изменения климата (статья 8). В соглашении содержится призыв к развитым странам оказывать поддержку, включая финансовые ресурсы, для смягчения последствий изменения климата и адаптации к ним в развивающихся странах в соответствии с Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций об изменении климата (статья 9). Кроме того, Стороны, являющиеся развитыми странами, взяли на себя обязательство сообщать "количественную и качественную информацию ... включая прогнозируемые уровни государственных финансовых ресурсов, при наличии таковых, которые будут предоставлены Сторонам, являющимся развивающимися странами. К другим предоставляющим ресурсы Сторонам обращается призыв сообщать такую информацию раз в два года на добровольной основе" (пункт 5 статьи 9). Стороны договорились также, что к 2025 году Конференция Сторон установит новую "коллективную и выраженную количественно цель начиная с минимального уровня в 100 млрд. долл. США в год с учетом потребностей и приоритетов развивающихся стран" (пункт 53 решения).

Целевые показатели сокращения выбросов для международного судоходства

Ни в Парижском соглашении, ни в соответствующем решении двадцать первой сессии Конференции Сторон не упоминаются международные морские и воздушные перевозки. Несмотря на это, ожидается, что каждый из этих секторов достигнет прогресса в сокращении выбросов. В качестве справки следует напомнить, что в соответствии с Киотским протоколом 1997 года²⁵ к Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата ответственность за ограничение и сокращение выбросов от международных воздушных и морских перевозок возлагалась на Международную организацию гражданской авиации и ИМО в качестве двух специализированных

учреждений Организации Объединенных Наций, отвечающих за регулирование этих секторов.

Оба учреждения на протяжении ряда лет предпринимали усилия с целью принятия мер по сокращению международных выбросов от двух секторов, относящихся к их компетенции, хотя прогресс в этом направлении был довольно медленным. По оценкам, представленным в третьем исследовании ИМО по парниковым газам 2014 года (ИМО, 2014с), объем выбросов CO₂ от международного судоходства составил в 2012 году 796 млн. т по сравнению с 885 млн. т в 2007 году. Это составляло 2,2% глобальных выбросов CO₂ в 2012 году по сравнению с 2,8% в 2007 году. Согласно прогнозу, приведенному в исследовании, объем выбросов CO₂ от морского транспорта увеличится к 2050 году на 50–250%. Аналогичный сценарий существует и для воздушного транспорта (International Civil Aviation Organization, 2013). Таким образом оба учреждения при нынешнем подходе, вероятно, не смогут принять достаточных мер для сокращения выбросов в этих секторах, соответствующих целям Парижского соглашения по ограничению роста глобальной температуры в пределах 1,5 °C/2 °C. Недавно Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций напомнил обоим учреждениям о безотлагательной необходимости решения проблемы роста выбросов в секторах, относящихся к их компетенции (ИМО, 2016d; International Civil Aviation Organization, 2016). Как ожидается, Ассамблея Международной организации гражданской авиации на своей следующей сессии в сентябре–октябре 2016 года одобрит решение о принятии глобальных рыночных мер в области международных воздушных перевозок, которые должны быть полностью осуществлены в 2020 году²⁶.

На своей шестьдесят девятой сессии КЗМС ИМО рассмотрел ряд документов, касающихся возможного целевого показателя сокращения выбросов для международного судоходства, в частности, в этих документах:

- a) организации было предложено подготовить документ о "предполагаемом вкладе, определяемом ИМО", в сокращение выбросов CO₂ для сектора международного судоходства в целом с учетом Парижского соглашения, принятого на двадцать первой сессии Конференции Сторон Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (ИМО, 2016e)²⁷;
- b) Комитету было предложено разработать план работы по определению справедливой доли сектора международного судоходства в общих усилиях международного сообщества, направленных на ограничение выбросов парниковых газов (ИМО, 2016f);
- c) было предложено четыре основных направления, по которым необходимо добиться прогресса на текущей сессии, для того чтобы ИМО могла сохранить свою значимость и своевременно отреагировать на Парижское соглашение надлежащим образом, а именно согласовать план работы по определению справедливой доли судоходства в сокращении выбросов парниковых газов, продолжить работу по подготовке пересмотренных требований к конструктивному коэффициенту эффективности этапа 2, договориться о том, как достичь прогресса в определении мер для существующих судов, включая рыночные механизмы, а также одобрить прозрачную глобальную систему сбора данных (ИМО, 2016g);
- d) были высказаны замечания в отношении выраженных в документе МЕРС 69/7/2 (ИМО, 2016f) суждений о роли международного судоходства в сокращении глобальных выбросов углерода (ИМО, 2016h).

В документе Международной палаты судоходства, представляющей мировую судоходную отрасль, предлагается подготовить документ о "предполагаемом вкладе, определяемом ИМО", и отмечается, что, как указано в *Обзоре морского транспорта ЮНКТАД за 2015 год*, в настоящее время более половины международных морских перевозок обслуживает внешнюю торговлю развивающихся стран и ожидается дальнейшее увеличение этой доли в будущем. Далее в документе говорится, что было бы несовместимо с духом Парижского соглашения и принципом общей, но дифференцированной ответственности, закрепленном в его статье 2, ожидать от международного судоходства таких же темпов сокращения выбросов углерода, какие указаны в обязательствах развитых стран в рамках их предполагаемых определяемых на национальном уровне вкладов. Международная палата судоходства также высказала мнение о том, что, поскольку концепция целевых показателей сокращения выбросов еще не применяется отдельными договаривающимися сторонами в рамках Парижского соглашения или в какой-либо другой отрасли, термин "предполагаемый вклад, определяемый ИМО" является уместным. Благодаря этому не будет создаваться впечатление того, что недостижение какого-либо целевого показателя по сокращению выбросов может повлечь за собой определенные санкции. Именно этот подход стал одной из главных причин успеха двадцать первой сессии Конференции Сторон и позволил достичь консенсуса между всеми странами (ИМО, 2016e).

По итогам обсуждений²⁸ КЗМС:

1. приветствовал Парижское соглашение, касающееся Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата, и признал заключение данного соглашения важным достижением международного сообщества;
2. дал высокую оценку текущей деятельности и проделанной ИМО работе по повышению энергоэффективности судов;
3. в целом согласился с тем, что дальнейшее улучшение ситуации, связанной с выбросами судоходства, возможно и необходимо;
4. признал роль ИМО в деле смягчения последствий выбросов парниковых газов от международного судоходства;
5. согласился с общим мнением о том, что одобрение на текущей сессии и последующее утверждение системы сбора данных является приоритетной задачей;
6. подтвердил свою приверженность трехэтапному подходу, предусматривающему сбор данных, их анализ и принятие решений;
7. постановил образовать рабочую группу в рамках данного пункта повестки дня на семидесятой сессии КЗМС с целью углубленного обсуждения путей достижения прогресса в данной сфере с учетом всех документов, представленных на текущей сессии, и высказанных в ходе ее замечаний, а также любых предложений по данному вопросу, которые могут поступить в будущем.

Энергоэффективность судов

Как упоминалось выше, с вступлением в силу в 2013 году соответствующих поправок к приложению VI Конвенции МАРПОЛ стали обязательными положения, касающиеся конструктивного коэффициента энергоэффективности для новых судов и связанных с этим мер по повышению эксплуатационной энергоэффективности существующих судов. В соответствии с действующими правилами ИМО должна проводить обзор состояния технологических разработок и при необходимости пересматривать сроки, параметры базовых линий конструктивного коэффициента энергоэффективности²⁹ для соответствующих типов судов и редуцированные коэффициенты.

На своей шестьдесят девятой сессии КЗМС рассмотрел промежуточный доклад своей корреспондентской группы, которой было поручено провести обзор состояния технологических разработок, связанных с осуществлением этапа 2 внедрения правил, касающихся конструктивного коэффициента энергоэффективности. Он поручил рабочей группе продолжить рассмотрение состояния технологических разработок для грузовых и пассажирских судов типа ро-ро и представить на семидесятой сессии КЗМС рекомендации относительно того, следует ли оставить сроки, параметры базовых линий конструктивного коэффициента энергоэффективности для соответствующих типов судов и редуцированные коэффициенты, указанные в правиле 21 приложения VI к Конвенции МАРПОЛ, в неизменном виде или же, если это окажется необходимым, их следует изменить (ИМО, 2016i, стр. 30).

Техническое сотрудничество и передача технологий

КЗМС обсудил важность осуществления резолюции о содействии техническому сотрудничеству и передаче технологий, относящихся к повышению энергоэффективности судов (ИМО, 2013, приложение 4). Он рассмотрел доклад (ИМО, 2015a), в котором представлена оценка потенциальных последствий и результатов выполнения "Правил энергоэффективности для судов", содержащихся в главе 4 приложения VI к Конвенции МАРПОЛ, в особенности для развивающихся стран, с точки зрения определения их потребностей в передаче технологий и финансировании. Например, в докладе отмечается, что, как и в случае любых новых правил, возможно, потребуется пересмотреть соответствующее национальное морское законодательство и организовать подготовку для соответствующих инспекторов государства флага и государства порта. В нем также отмечаются различия в степени информированности как между регионами, так и внутри регионов между странами (ИМО, 2015a, приложение 1). Кроме того, в докладе выявлены препятствия на пути передачи технологий, в особенности развивающимся странам, включая возникающие затраты и возможные источники финансирования для содействия передаче технологий, направленных на повышение энергоэффективности судов (ИМО, 2015a, приложение 3). В нем также отмечается, что предварительный документ о составлении перечня технологий по обеспечению энергоэффективности судов (ИМО, 2015a, приложение 2) был направлен участникам проекта глобального партнерства морской транспортной отрасли по повышению

энергоэффективности. В рамках данного проекта был также создан информационный портал, посвященный энергоэффективным технологиям для судов³⁰.

Комитет одобрил типовое соглашение о техническом сотрудничестве, направленном на выполнение правил главы 4 приложения VI к Конвенции МАРПОЛ (ИМО, 2015а, приложение 4), и просил секретариат ИМО выпустить его в виде циркуляра (MERC.1/Circ.861) с целью поощрения использования данного соглашения государствами-членами. Он также одобрил ряд рекомендаций, призванных помочь государствам-членам, отраслевым организациям и другим органам в государствах в выполнении правил, содержащихся в главе 4 приложения VI к Конвенции МАРПОЛ (ИМО, 2015а, приложение 5).

Дальнейшие технические и эксплуатационные меры по повышению энергоэффективности международного судоходства

КЗМС одобрил проект поправок к главе 4 приложения VI к Конвенции МАРПОЛ (система сбора данных по расходу топлива судами) (ИМО, 2016i, приложение 7), призванных, в частности, содействовать оценке выбросов CO₂, с целью их утверждения на семидесятой сессии. Эти поправки содержат обязательные требования о сборе и представлении данных о расходе топлива в отношении судов валовой вместимостью 5 000 бр.-рег.т и более наряду с дополнительными данными о косвенных показателях, касающихся транспортной работы судов.

КЗМС вновь подтвердил свое согласие с тем, что сбор данных является первым шагом трехэтапного подхода, анализ данных является вторым этапом, а третий этап состоит в принятии решения о том, какие требуются дополнительные меры, если они необходимы (ИМО, 2016i, стр. 31–39).

Загрязнение от судов и охрана окружающей среды

Загрязнение воздушной среды с судов

КЗМС продолжил разработку правил по сокращению выбросов других токсичных веществ, образующихся в результате сжигания топлива, в частности NO_x и SO_x. Наряду с выбросами CO₂ выбросы этих веществ являются существенным фактором загрязнения воздушной среды с судов и подпадают под положения приложения VI к Конвенции МАРПОЛ,

в которое в 2008 году были внесены поправки, предусматривающие введение более жесткого контроля за выбросами.

Выбросы окислов азота

Как отмечалось в предыдущих выпусках *Обзора морского транспорта*, ИМО приняла меры, предусматривающие постепенное сокращение выбросов NO_x с судов ниже установленных пороговых уровней. 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. Предельно допустимые уровни выбросов по ярусу III в районах контроля выбросов для судов, построенных начиная с 1 января 2016 года, почти на 70% ниже соответствующих уровней по предыдущему ярусу II. Поэтому применение этих ограничений делает необходимым использование дополнительных дорогостоящих технологий, включая системы каталитического восстановления и очистки отработавших газов. За пределами районов контроля выбросов NO_x применяются нормы выбросов по ярусу II, которым должны соответствовать судовые дизельные двигатели, установленные на судах постройки начиная с 1 января 2011 года.

КЗМС продолжил рассмотрение вопросов, связанных с постепенным сокращением выбросов NO_x от судовых двигателей, и, в частности, принял поправки к Конвенции МАРПОЛ и Техническому кодексу по NO_x 2008 года, которые должны вступить в силу 1 сентября 2017 года, а именно:

- поправки к правилу 13 приложения VI к Конвенции МАРПОЛ (требования к ведению документации о соблюдении эксплуатационных требований в районах контроля выбросов NO_x по ярусу III) (ИМО, 2016i, приложение 2);
- поправки к Техническому кодексу по NO_x 2008 года (испытания работающих на газе и двухтопливных двигателей) (ИМО, 2016i, приложение 3).

Выбросы окислов серы

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) за пределами районов контроля выбросов. В 2020 году максимально допустимое содержание серы в топливе в глобальном масштабе будет дополнительно снижено до 0,5%

(5 000 млн.⁻¹). В зависимости от результатов обзора с целью определения наличия соответствующего жидкого топлива, который должен быть завершен к 2018 году, вступление в силу этого требования может быть отложено до 2025 года. В районах контроля выбросов, где действуют еще более жесткие ограничения для выбросов SO_x, с 1 января 2015 года содержание серы в судовом топливе не должно превышать 0,1% (1 000 млн.⁻¹)³¹. Для соблюдения этих новых требований судовладельцы и операторы судов используют различные стратегии, включая установку скрубберов и переход на сжиженный природный газ и другие виды топлива с низким содержанием серы.

Эксперты рекомендуют судовладельца подготовиться к предельному сроку, намеченному на 2020 год. Например, независимо от результатов работы ИМО, Европейский союз уже принял правила, ограничивающие содержание серы в топливе до 0,5% для судов в европейских водах начиная с 1 января 2020 года (European Parliament and Council of the Euroopean Union, 2012). Кроме того, по сообщениям, в некоторых основных портах Китая на добровольной основе применяется ограничение содержания серы в топливе на уровне 0,5%, которое станет обязательным в акватории портов с 1 января 2017 года и затем будет распространено на районы контроля выбросов к 1 января 2019 года (*Lloyd's List*, 2016f; Fairplay, 2016a).

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 2013–2015 годов, составляет 2,45% для остаточного жидкого топлива и 0,11% для дистиллятного топлива (ИМО, 2014d, 2015b, 2016j). По итогам обсуждений КЗСМ:

- принял поправки к Руководству 2010 года по мониторингу мирового среднего показателя содержания серы в жидком топливе, поставляемом для использования на судах (ИМО, 2016i, приложение 6);
- согласился приступить к пересмотру руководства по одобрению систем удаления серы из отработавших газов (скрубберов) (ИМО, 2016i, стр. 67).

Качество жидкого топлива

КЗСМ рассмотрел доклад корреспондентской группы по качеству жидкого топлива (ИМО, 2016k; 2016l), которая была создана для изучения возможных мер по контролю качества жидкого топлива, поставляемого для использования на судах. КЗСМ обсудил три раздела возможного

проекта рекомендаций по передовой практике для поставщиков жидкого топлива, для его покупателей/пользователей и для государств-членов/прибрежных государств и поручил группе продолжить свою работу.

КЗСМ обсудил также вопрос о проводимой секретариатом ИМО оценке наличия жидкого топлива, соответствующего глобальному требованию, согласно которому уровень содержания серы в жидком топливе, используемом на борту судов, не должен превышать 0,5% с 1 января 2020 года. КЗСМ в принципе согласился с тем, что окончательное решение о дате вступления в силу³² максимально допустимого предела содержания серы в размере 0,5% на глобальном уровне должно быть принято на семидесятой сессии КЗСМ, с тем чтобы морские администрации и отрасль могли подготовиться соответствующим образом.

Управление балластными водами

В связи с дальнейшим ростом морских перевозок ежегодно более 50 000 торговых судов, участвующих в международных перевозках переносят в общей сложности примерно 3–5 млрд. т балластной воды во всем мире (*The Maritime Executive*, 2015). В связи с этим ростом увеличивается также опасность внедрения и распространения неместных биологических видов в результате сброса с судов необработанных балластных вод, что представляет собой одну из четырех наиболее серьезных угроз для мирового океана и одну из основных угроз для биологического разнообразия³³. Хотя использование балластной воды необходимо для обеспечения безопасных условий эксплуатации и остойчивости судов, в ней зачастую содержится множество морских видов, которые могут выживать, создавая репродуктивные популяции в принимающей среде, и становиться инвазивными, вытесняя местные виды и размножаясь в огромных количествах с возможными губительными последствиями.

В феврале 2004 года под эгидой ИМО была принята Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими (Конвенция УБВ) в целях предотвращения, сведения к минимуму и окончательного устранения опасности для окружающей среды, здоровья человека, имущества и ресурсов, связанной с переносом вредных водных организмов в балластных водах судов из одного региона в другой. Был принят также ряд соответствующих резолюций³⁴, и в дальнейшем ИМО подготовила несколько руководств и других документов, призванных содействовать единообразному осуществлению положений Конвенции³⁵. Как отмечается в недавно опубликованной статье (UNCTAD, 2015a)³⁶, многие страны в одностороннем порядке уже разработали или разрабатывают национальное и местное

законодательство, которое в целом по-прежнему соответствует этим руководствам. Такие меры, принимаемые странами, будут способствовать последовательному применению Конвенции УБВ после ее вступления в силу с учетом того, что ИМО не обладает непосредственно правоприменительными полномочиями. Вместе с тем в некоторых случаях национальные правила могут устанавливать обязательства, отличающиеся от норм ИМО или носящие дополнительный характер.

После вступления в силу Конвенции УБВ судовладельцы должны будут устанавливать системы управления балластными водами для соблюдения ее требований. Вместе с тем судоходные компании обеспокоены тем, что новое дорогостоящее очистное оборудование, которое им придется установить, даже если оно будет соответствовать одобренным типам оборудования, указанным в руководствах ИМО, возможно, не будет рассматриваться некоторыми правительствами как полностью отвечающее предъявляемым требованиям. Например, в Соединенных Штатах нормы, применяемые Береговой охраной Соединенных Штатов, соответствуют стандарту качества балластных вод ИМО, в отличие от соответствующего практического руководства. Как представляется, по мнению Береговой охраны Соединенных Штатов, руководство ИМО по одобрению типов систем очистки, известное как "P8", является недостаточным, и поэтому она приняла свои собственные правила в одностороннем порядке. В этих условиях судоходные компании, осуществляющие перевозки в Соединенные Штаты и сталкивающиеся с необходимостью соблюдения требований, установленных Береговой охраной Соединенных Штатов, обеспокоены тем, что, если они примут решение установить систему, одобренную в соответствии с руководством ИМО, она может считаться приемлемой Береговой охраной Соединенных Штатов лишь в течение ограниченного времени. После этого им придется установить систему, полностью отвечающую требованиям Береговой охраны Соединенных Штатов, что может быть связано с дополнительными расходами. Вместе с тем в настоящее время на рынке нет технологий очистки, которые получили бы окончательное одобрение Береговой охраны Соединенных Штатов. Кроме того, нет никакой уверенности в том, что система управления балластными водами, одобренная в соответствии с руководством ИМО, будет впоследствии окончательно одобрена Береговой охраной Соединенных Штатов и/или сочтена как соответствующая ее требованиям. Пока эти вопросы не будут окончательно урегулированы, некоторые государства, возможно, будут продолжать воздерживаться от ратификации Конвенции УБВ. Однако следует также отметить, что тем временем были приняты временные процедуры, позволяющие

судам входить в воды Соединенных Штатов, в частности: а) им разрешается устанавливать допускаемую Береговой охраной Соединенных Штатов систему, одобренную в соответствии с действующим руководством ИМО (P8), а также б) они могут получать отсрочки для установки требуемых систем управления балластными водами. В то же время ИМО согласилась с тем, что, хотя действующее руководство ИМО в настоящее время пересматривается и в него могут быть внесены изменения, суда, оснащенные системами управления балластными водами, одобренными в соответствии с действующим руководством (P8), не должны подпадать под санкции.

В сентябре 2016 года после ратификации Конвенции УБВ Финляндией было наконец выполнено оставшееся требование (по тоннажу) для ее вступления в силу³⁷. По состоянию на 20 сентября 2016 года сторонами Конвенции были 52 государства, на которые приходилось 35,14% валовой вместимости мирового торгового флота, что чуть больше требуемых для ее вступления 35%. В результате Конвенция УБВ вступит в силу 8 сентября 2017 года.

На своей шестьдесят девятой сессии КЗМС предоставил окончательное одобрение еще трем³⁸ системам управления балластными водами, в которых используются активные вещества, и отметил, что общее число типов систем, одобренных ИМО, составляет в настоящее время 65. Он также принял решение возобновить деятельность корреспондентской группы по пересмотру руководства по одобрению систем управления балластными водами (P8).

КЗМС одобрил два проекта, которые будут распространены и впоследствии приняты после вступления в силу Конвенции УБВ, а именно:

- проект поправок к правилу В-3 Конвенции УБВ (ИМО, 2016i, приложение 4), предусматривающих предоставление надлежащих сроков для соблюдения судами стандарта качества балластных вод, предусмотренного правилом D-2 Конвенции;
- проект резолюции об определении даты, упомянутой в правиле В-3, с поправками, Конвенции УБВ (ИМО, 2016i, приложение 5).

Вопросы управления балластными водами, безусловно, связаны с устойчивым развитием, о чем свидетельствуют различные международные документы³⁹. Как часть общей стратегии ИМО в нормативно-правовой области, касающейся безопасности судов, улучшения экологического состояния морей и согласованных на международном уровне стандартов, Конвенция УБВ вносит вклад в осуществление цели в области устойчивого развития 14⁴⁰. Кроме того,

распространение инвазивных видов было признано в качестве одной из самых серьезных угроз биоразнообразию и экологическому и экономическому благополучию на планете⁴¹. Поэтому принятие мер по предотвращению, регулированию и искоренению инвазивных чужеродных видов к 2020 году также конкретно оговаривается в задаче 15.8 в рамках цели в области устойчивого развития 15⁴².

Юридически обязательный документ на основе Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву

Следует отметить продолжающуюся работу⁴³ по разработке на базе Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву международного юридически обязательного документа о сохранении и устойчивом использовании биологического разнообразия в районах за пределами действия национальной юрисдикции. В ходе переговоров будут рассмотрены темы, которые были определены в пакете вопросов, согласованном в 2011 году, включая "сохранение и устойчивое использование морского биоразнообразия в районах за пределами действия национальной юрисдикции, включая, в частности, в совокупности и в целом морские генетические ресурсы, в том числе вопросы совместного использования выгод, такие меры, как зонально привязанные инструменты хозяйствования, включая охраняемые районы моря, и экологические экспертизы, наращивание потенциала и передачу морской технологии"⁴⁴. Все эти вопросы представляют интерес для развивающихся стран. Один из важных принципов, закрепленный в Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву, являющийся глобальной правовой основой для всей деятельности, связанной с мировым океаном, заключается в свободе открытого моря (т.е. той части моря, которая находится за пределами действия национальной юрисдикции) как для прибрежных государств, так и для государств, не имеющих выхода к морю. Однако свобода открытого моря осуществляется в соответствии с условиями, определяемыми нормами международного права, включая Конвенцию Организации Объединенных Наций по морскому праву. Например, занимаясь различной деятельностью в открытом море, государства должны учитывать, среди прочего, позиции других заинтересованных государств и иные интересы, включая устойчивое использование живых ресурсов и охрану окружающей среды⁴⁵. Кроме того, согласно Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву, режим общего наследия человечества распространяется на морское дно за пределами действия национальной юрисдикции. Это означает, что находящиеся там ресурсы, должны использоваться на благо всего

человечества с уделением особого внимания интересам и нуждам развивающихся стран⁴⁶. Генетические ресурсы представляют коммерческую ценность, и их использование может в ближайшем будущем стать перспективным видом деятельности в районах за пределами действия национальной юрисдикции. Вместе с тем ни в Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву, ни в Конвенции Организации Объединенных Наций о биологическом разнообразии 1992 года не определяется каких-либо конкретных правовых рамок, регулирующих международный режим в отношении генетических ресурсов в районах за пределами действия национальной юрисдикции. Поэтому требуется разработка соответствующего нового правового документа. Кроме того, что касается совместного использования благ и укрепления потенциала, важно, чтобы при разработке такого правового документа были учтены особые проблемы и потребности развивающихся стран, в частности малых островных развивающихся государств и наименее развитых стран⁴⁷.

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

С учетом того, что ежегодно танкерами перевозится более 200 млн. т химических веществ, количество судов, транспортирующих опасные грузы, неизменно возрастает и, соответственно, связанный с этим риск аварий. Хотя, безусловно, важно обеспечить, чтобы те, кто пострадал от ущерба, вызванного перевозимыми опасными и вредными веществами, могли воспользоваться международным режимом ответственности и компенсации за ущерб (ИМО, 2016n), до сих пор не действует ни одна международная конвенция в этой сфере. Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ (Конвенция ОВВ) первоначально была принята в 1996 году, а в 2010 году в нее были внесены поправки с целью преодоления трудностей, возникших в процессе ее ратификации. Вместе с тем, несмотря на признаваемое значение международного режима ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ, до настоящего времени ни одно из государств не ратифицировало Конвенцию ОВВ с поправками, внесенными в 2010 году, и не ясно, вступит ли она в силу и когда⁴⁸. Поэтому в глобальном механизме, регулирующем вопросы ответственности и компенсации, сохраняется серьезный пробел, хотя в случае ущерба, причиненного загрязнением нефтью с танкеров, существует всеобъемлющий

и действенный международный режим ответственности и возмещения ущерба (режим Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью)⁴⁹ так же, как и в случае ущерба от загрязнения бункерным топливом с судов, помимо танкеров (Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года).

На своей сто третьей сессии (8–10 июня 2016 года) Юридический комитет ИМО призвал все государства рассмотреть вопрос о как можно скорейшем присоединении к Конвенции ОВВ 2010 года, с тем чтобы обеспечить ее вступление в силу (ИМО, 2016m).

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

Как отмечалось в выпуске *Обзора морского транспорта за 2015 год*, разработка нефтяных месторождений в море связана с особыми техническими и эксплуатационными трудностями и проблемами безопасности, которые особенно возрастают в районах, подверженных землетрясениям. Связанные с этим инциденты, вызывающие загрязнение нефтью, могут приводить к катастрофическим последствиям с точки зрения как экономического ущерба, так и последствий для морского биоразнообразия и состояния экосистем, в особенности в чувствительной морской среде, как, например, в Арктике. Однако в настоящее время не существует международно-правового инструмента, регулирующего режим ответственности и компенсации за ущерб от разлива нефти в результате аварий или эксплуатации.

Недавние аварии на морских платформах, такие как в августе 2009 года на платформе "Монтара", находившейся в исключительной экономической зоне Австралии, с разливом нефти, достигшим берегов Австралии и Индонезии, и на платформе "Глубоководный горизонт" в Мексиканском заливе в апреле 2010 года, из-за взрыва на которой погибли 11 рабочих, а другие получили ранения и разлив нефти составил 4 млн. баррелей, свидетельствуют о настоятельной необходимости эффективного регулирования соответствующих вопросов ответственности. С учетом отсутствия соответствующего международно-правового инструмента вопрос о его разработке рассматривается Юридическим комитетом ИМО с 2011 года, и он вновь был поднят на сто третьей сессии Комитета.

Комитет напомнил о том, что он рекомендовал государствам-членам направлять примеры действующих двусторонних и региональных соглашений в секретариат ИМО. В этом контексте

он принял к сведению представленный одним из государств-членов документ (ИМО, 2016o), в котором приводятся два примера региональных соглашений, а также пересмотренный проект рекомендаций по двусторонним и региональным договоренностям или соглашениям, касающимся вопросов ответственности и компенсации за ущерб от трансграничного загрязнения в результате деятельности по разведке и добыче нефти в море (ИМО 2016p, приложение). Проект рекомендаций содержит введение и примеры положений, которые могут быть включены и/или учтены при разработке двусторонних/региональных договоренностей или соглашений или разработке или пересмотре национального законодательства.

По итогам проведенных обсуждений Юридический комитет пришел к выводу о том, что в настоящее время нет насущной необходимости в разработке международного документа по вопросам ответственности и компенсации, связанным с ущербом от трансграничного загрязнения в результате деятельности по разведке и добыче нефти в море. Вместе с тем должна быть продолжена работа по подготовке рекомендаций в отношении двусторонних или региональных соглашений (ИМО, 2016m, стр. 22–23).

Хотя в соответствии с Конвенцией Организации Объединенных Наций по морскому праву, являющейся глобальной рамочной конвенцией, прибрежные государства должны, как правило, принимать надлежащее законодательство, регулирующее вопросы загрязнения, вызываемого деятельностью на морском дне⁵⁰, значительные риски, связанные с разведкой нефтяных месторождений в море, и обусловленная этим существенная опасность серьезного трансграничного загрязнения подчеркивают необходимость создания международного режима ответственности и компенсации за ущерб. Хотя нежелание ИМО заниматься этим вопросом, как представляется, связано с ее мандатом, в котором основное внимание уделяется вопросам загрязнения с судов (ИМО, 2014e), из-за отсутствия международного механизма, регулирующего вопросы ответственности в данной сфере, сохраняется серьезный пробел в международной правовой системе, что является предметом обеспокоенности, в частности для развивающихся стран, которые могут пострадать от этого.

Резюме основных изменений

В течение рассматриваемого периода произошел ряд важных событий, включая, в частности, принятие Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и Парижского соглашения, касающегося Рамочной конвенции

Организации Объединенных Наций об изменении климата, осуществление которых, как ожидается, будет способствовать расширению возможностей для развивающихся стран. Среди нормотворческих инициатив следует отметить вступление в силу с 1 июля 2016 года поправок к Конвенции СОЛАС, касающихся проверки массы брутто контейнеров и призванных содействовать повышению остойчивости и безопасности судов и предотвращению морских аварий. В ИМО продолжали обсуждаться вопросы о сокращении выбросов парниковых газов от международного судоходства, а также о техническом сотрудничестве и передаче технологий, в частности развивающимся странам. Кроме того, был достигнут прогресс и в других областях, непосредственно связанных с устойчивым развитием. В частности, это касается работы над техническими вопросами в связи с предстоящим вступлением в силу и осуществлением Конвенции УБВ 2004 года, а также разработки на базе Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву международного юридически обязательного документа о сохранении и устойчивом использовании морского биологического разнообразия в районах за пределами действия национальной юрисдикции.

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

В настоящем разделе затрагиваются некоторые основные вопросы безопасности и охраны в области морских перевозок, которые могут представлять особый интерес для сторон, связанных с международной торговлей и перевозками. К их числу относятся изменения, касающиеся безопасности морских перевозок и цепей поставок, а также вопросы пиратства на море, опасной для жизни миграции по морю, кибербезопасности на морском транспорте и вопросы, касающиеся моряков.

Безопасность морских перевозок и цепей поставок

Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли Всемирной таможенной организации

Как отмечалось в предыдущих выпусках *Обзора морского транспорта*, Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли (Рамочные стандарты безопасности) были приняты в 2005 году и получили широкое распространение

в качестве документа, который служит важным ориентиром как для таможенных служб, так и для участников экономической деятельности и который с годами динамично развивается⁵¹. Продолжают приниматься – главным образом на двусторонней основе – соглашения о взаимном признании соответствующих уполномоченных экономических операторов (УЭО), в соответствии с которыми две таможенные администрации соглашаются признавать сертификацию УЭО, произведенную в рамках соответствующей программы каждой из сторон, и предоставлять выгоды УЭО на взаимной основе. Вместе с тем следует надеяться, что в свое время такие двусторонние соглашения станут основой для заключения многосторонних соглашений на субрегиональном и региональном уровнях. В течение рассматриваемого периода увеличилось число подписанных и разрабатываемых соглашений о взаимном признании, что свидетельствует о все более активном участии всех соответствующих заинтересованных сторон. По состоянию на май 2016 года было заключено 40 двусторонних соглашений о взаимном признании, и еще 30 находились на стадии переговоров. Кроме того, были созданы 69 программ УЭО в 79 странах⁵², и в ближайшем будущем планируется принятие еще 16 таких программ⁵³.

Изменения в Европейском союзе и Соединенных Штатах

Ниже представлен краткий обзор изменений в области обеспечения безопасности морских перевозок и цепей поставок в Европейском союзе и Соединенных Штатах, которые выступают важными торговыми партнерами для многих развивающихся стран.

9 октября 2013 года был принят Таможенный кодекс Европейского союза с целью совершенствования, упрощения и актуализации таможенного законодательства, правил и процедур и повышения определенности, единообразия и прозрачности правовых рамок для предприятий и таможенных органов на всей территории Европейского союза (European Parliament and Council of the European Union, 2013). Он также призван способствовать окончательному переходу таможенных органов на безбумажный и полностью электронный и функционально совместимый документооборот и ускорить прохождение таможенных процедур для отвечающих предъявляемым требованиям и надежных УЭО⁵⁴.

Хотя большинство основных положений Таможенного кодекса Европейского союза вступило в силу 1 мая 2016 года, до его полного вступления в силу, что, как ожидается, должно произойти не позднее 31 декабря 2020 года, предусмотрен переходный период, главным образом для того, чтобы разработать и/или модернизировать системы

информационных технологий, необходимые для полного соблюдения правовых требований⁵⁵. Подробные правила, призванные обеспечить плавный и постепенный переход от существующей системы к новому Таможенному кодексу Европейского союза, содержатся в соответствующем подзаконном акте переходного периода (European Commission, 2016a) и программе работы, касающейся Таможенного кодекса (European Commission, 2016b). Их практическое применение осуществляется на основе директивных документов⁵⁶, включая руководство по вопросам УЭО (European Commission, 2016c), которое было принято с целью обеспечения общего понимания и правильного и унифицированного применения правовых положений, касающихся УЭО.

В руководстве по вопросам УЭО содержится общая информация о программе УЭО Европейского союза, включая выгоды, связанные со статусом УЭО и взаимным признанием (часть 1); описываются критерии получения статуса УЭО и различные аспекты требований в отношении безопасности, в частности безопасности цепочки поставок (часть 2); изложен общий процесс принятия решений как для таможенных органов, так и для экономических операторов (часть 3); описываются различные аспекты обмена информацией между таможенными органами, включая консультации (часть 4); изложены все аспекты процедур, касающихся уже предоставленного статуса, включая мониторинг, переоценку, изменение, приостановление и аннулирование статуса (часть 5); и затрагиваются вопросы взаимного признания программ УЭО (часть 6).

Согласно информации генерального директората Европейской комиссии по налогообложению и таможенному союзу по состоянию на 10 июня 2016 года было подано в общей сложности 19 512 заявлений с просьбой выдать свидетельство УЭО, и было выдано 16 791 свидетельство. К 10 июня 2016 года было отклонено 2 031 заявление и отозвано 1 775 заявлений⁵⁷. К настоящему времени Европейский союз заключил шесть соглашений о взаимном признании УЭО с третьими странами, включая основных торговых партнеров, и уже ведутся или будут начаты в ближайшем будущем переговоры с другими наиболее важными торговыми партнерами⁵⁸.

Что касается изменений в Соединенных Штатах, то следует отметить законодательное требование о 100-процентном сканировании отправляемых в Соединенные Штаты контейнеров, которое было принято в рамках Закона об опасных портах 2006 года (см. предыдущие выпуски *Обзора морского транспорта*) и которое должно было вступить в силу в 2012 году. Однако в ходе реализации трехлетнего экспериментального проекта было

установлено, что применение такого требования приведет к сбоям в цепи поставок и значительным затратам. Поэтому министерство национальной безопасности Соединенных Штатов в 2012 и 2014 годах принимало решение о переносе срока введения данного требования в действие каждый раз еще на два года⁵⁹. 2 мая 2016 года в Конгресс был направлен запрос о третьем перенесении срока введения требования в действие на май 2018 года (Fairplay, 2016b).

В мае 2016 года министерство внутренней безопасности обратилось с запросом (United States, 2016b) с целью получения информации, касающейся новых программ, возможностей, моделей, стратегий и подходов, которые могли бы быть использованы для достижения прогресса в обеспечении 100-процентного сканирования как контейнерных, так и неконтейнерных грузов, отправляемых морским транспортом в Соединенные Штаты. Особый интерес представляют решения, используемые в существующих программах, таких как Таможенно-торговое партнерство по борьбе с терроризмом, и обеспечивающие привлечение ресурсов и опыта частного сектора. Ставится задача увеличить объем сканируемых грузов, направляемых в Соединенные Штаты морским путем, улучшить общие возможности и условия для проведения дозиметрического контроля и обнаружения ядерных материалов и сократить количество ядерных и других радиоактивных материалов, не подпадающих под нормативное регулирование в мировых морских перевозках. Документы и другие материалы, которые должны были быть представлены в июне 2016 года, будут изучены в течение следующих месяцев (с возможным последующим запросом дополнительной информации), с тем чтобы в дальнейшем продолжить обсуждения на основе ограниченного числа качественных документов в конце 2016 года.

Кроме того, ряд организаций, представляющих производителей, фермеров, предприятия оптовой и розничной торговли, импортеров, сельскохозяйственные, дистрибьютерские, транспортные и логистические компании, направили совместное письмо⁶⁰ министру внутренней безопасности, в котором они подтвердили свою позицию относительно неприемлемости требования о 100-процентном сканировании как практически нереализуемом и неэффективном требовании, создающем препятствия для мировой торговли, о чем свидетельствуют результаты ряда экспериментальных проектов. В письме также высказывалась обеспокоенность по поводу некоторых вопросов, затронутых в запросе министерства внутренней безопасности Соединенных Штатов о представлении информации, в частности относительно возможного распространения мандата на

неконтейнеризированные грузы и стремления получения незамедлительных результатов. В письме полностью поддерживается предложение об отсрочке введения требования о 100-процентном сканировании еще на два года и настоятельно предлагаются администрации обратиться в Конгресс с рекомендацией провести всестороннюю переоценку требования о 100-процентном сканировании вместо использования процедуры отсрочек каждые два года и сосредоточить усилия на поиске практических решений, обеспечивающих безопасность цепочки поставок.

Продолжают осуществляться такие программы, как Инициатива по обеспечению безопасности контейнерных перевозок и Таможенно-торговое партнерство по борьбе с терроризмом, в целях повышения безопасности цепочки поставок⁶¹. В настоящее время Инициатива по обеспечению безопасности контейнерных перевозок охватывает 58 портов Северной Америки, Европы, Азии, Африки, Ближнего Востока и Латинской и Центральной Америки, при этом предварительное сканирование проходит более 80% всех контейнерных грузов, ввозимых в Соединенные Штаты морским транспортом⁶², а программа Таможенно-торгового партнерства по борьбе с терроризмом в настоящее время насчитывает более 10 000 сертифицированных партнеров среди торговых кругов. Так же, как и УЭО, участники Торгово-таможенного партнерства по борьбе с терроризмом рассматриваются в качестве компаний с низким риском, и поэтому меньше вероятность того, что они подвергаются проверке. Первое соглашение о взаимном признании с участием Торгово-таможенного партнерства по борьбе с терроризмом было подписано в июне 2007 года, и с тех пор аналогичные соглашения были подписаны с девятью странами/территориями и Европейским союзом⁶³.

С июня 2002 года осуществляется также добровольная программа самооценки импортеров, которая предоставляет заинтересованным импортерам, участвующим в программе Таможенно-торгового партнерства по борьбе с терроризмом, возможность взять на себя проверку своего соответствия установленным требованиям в обмен на получение определенных выгод⁶⁴. Кроме того, программа надежных торговых операторов, которая уже находится на экспериментальном этапе, призвана объединить существующие программы Таможенно-торгового партнерства по борьбе с терроризмом и самооценки импортеров, с тем чтобы интегрировать и оптимизировать процедуры по обеспечению безопасности цепи поставок и проверке соответствия участниками торговли представляемым требованиям в рамках одной программы партнерства⁶⁵. В этой связи следует отметить Инициативу по безопасности в борьбе с распространением оружия массового уничтожения,

которая направлена на предотвращение незаконного оборота оружия массового уничтожения и связанных с ним материалов и которую к настоящему времени одобрили более 100 стран во всем мире⁶⁶.

Международная организация по стандартизации

В предыдущих выпусках *Обзора морского транспорта* была представлена информация о разработке стандартов Международной организации по стандартизации (ИСО) серии 28000 "Система менеджмента безопасности цепи поставок", которые призваны помочь предприятиям отрасли успешно планировать свои действия на случай каких-либо сбоев и мероприятия на восстановительном этапе. 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 служит также основой для сертификации УЭО и организаций в рамках программы Таможенно-торгового партнерства по борьбе с терроризмом. Внедряя такие стандарты, различные организации могут разрабатывать конкретные подходы, совместимые с существующими у них операционными системами.

В течение рассматриваемого периода не было отмечено никаких новых изменений. Вместе с тем для удобства пользования во вставке 5.1 представлена информация о нынешнем статусе стандартов серии ИСО 28000.

Борьба с пиратством и вооруженным разбоем на море

Как следует из доклада по вопросам морского пиратства, который недавно был выпущен ЮНКТАД в двух частях (UNCTAD 2014b; 2014c), морское пиратство превратилось из локальной проблемы, затрагивавшей морской транспорт, в глобальную межсекторальную угрозу с рядом серьезных последствий для перспектив развития стран затрагиваемых регионов, а также для мировой торговли. Так же как для пиратов судно выступает движущейся мишенью, морское пиратство остается "движущейся целью". С учетом затрагиваемых вопросов и различного рода издержек и связанных с торговлей последствий морского пиратства как на региональном, так и на глобальном уровне совершенно очевидно, что по-прежнему

Вставка 5.1 Действующий статус стандартов серии 28000 Международной организации по стандартизации**Опубликованные стандарты**

- **ИСО 28000:2007** – "Технические условия для систем менеджмента безопасности цепи поставок".

Общий, "зонтичный" стандарт. Он носит общий характер, предусматривает оценку рисков и возможность сертификации и рассчитан на любые организации, любые случаи сбоев и любые секторы. Он широко применяется и служит ступенькой к сертификации УЭО и участников Таможенно-торгового партнерства по борьбе с терроризмом.

- **ИСО 28001:2007** – "Система менеджмента безопасности цепи поставок – Наилучшие методы обеспечения безопасности в цепи поставок, оценки и планы".

Стандарт призван помочь предприятиям отрасли выполнять требования, установленные для получения статуса УЭО.

- **ИСО 28002:2011** – "Система менеджмента безопасности цепи поставок – обеспечение устойчивости в цепи поставок – Требования и руководства по применению".

В этом стандарте повышенное внимание уделяется вопросам обеспечения устойчивости и подчеркивается необходимость непрерывной интерактивной процедуры предупреждения сбоев, принятия мер реагирования в случае их возникновения и обеспечения продолжения осуществления организацией основных операций после серьезного разрушительного сбоя.

- **ИСО 28003:2007** – "Система менеджмента безопасности цепи поставок – Требования к органам аудита и сертификации систем менеджмента безопасности цепи поставок".

В этом стандарте содержатся рекомендации для аккредитующих и сертифицирующих органов.

- **ИСО 28004-1:2007** – "Система менеджмента безопасности цепи поставок – Руководство по внедрению ИСО 28000 – Часть 1: Общие принципы".

В этом стандарте содержатся общие рекомендации в отношении применения стандарта ИСО 28000:2007. В нем разъясняются базовые принципы ИСО 28000 и описываются цели, типовые вводные, процедуры и обычно получаемые результаты по каждому требованию ИСО 28000. Это должно способствовать пониманию и внедрению ИСО 28000. ИСО 28004-1:2007 не предусматривает дополнительных требований сверх оговоренных в ИСО 28000 и не предписывает обязательных подходов в рамках внедрения ИСО 28000.

- **ИСО/ПАС 28004-2:2014** – "Система менеджмента безопасности цепи поставок – Руководство по внедрению ИСО 28000 – Часть 2: Руководство по принятию ИСО 28000 для использования в операциях средних и мелких портов".

В этом стандарте содержатся рекомендации для средних и мелких портов, намеревающихся принять ИСО 28000. В нем описаны сценарии рисков и угроз для цепи поставок, процедуры проведения оценки рисков/угроз и критерии оценки для определения степени соответствия и эффективности документально оформленных планов обеспечения безопасности в соответствии с руководствами по внедрению ИСО 28000 и ИСО 28004.

- **ИСО/ПАС 28004-3:2014** – "Системы менеджмента безопасности цепи поставок – Руководство по внедрению ИСО 28000 – Часть 3: Дополнительные специальные рекомендации по принятию ИСО 28000 для использования в операциях среднего и малого бизнеса (кроме морских портов)".

Документ призван дополнить ИСО 28004-1 и содержит дополнительные рекомендации для средних и малых предприятий (помимо морских портов), которые намереваются принять ИСО 28000. Дополнительные рекомендации, содержащиеся в ИСО/ПАС 28004-3:2012, подкрепляя общие рекомендации, содержащиеся в основной части ИСО 28004-1, не противоречат этим общим рекомендациям и не вносят изменений в ИСО 28000.

- **ИСО/ПАС 28004-4:2014** – "Системы менеджмента безопасности цепи поставок – Руководство по внедрению ИСО 28000 – Часть 4: Дополнительные специальные рекомендации по внедрению ИСО 28000, если соответствие ИСО 28001 является задачей менеджмента".

В документе содержатся дополнительные рекомендации для организаций, внедряющих ИСО 28000 и стремящихся при этом включить описанную в ИСО 28001 передовую практику в качестве задачи менеджмента в рамках своих международных 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** – "Система менеджмента безопасности цепи поставок – Электронный допуск в порт (ЕРС) – Часть 2: Основные элементы данных".

В этом стандарте содержатся технические требования, облегчающие эффективный обмен электронной информацией между судами и береговыми службами по вопросам транзитного прохода вдоль побережья или захода в порты, а также определения основных элементов данных, охватывающие все требования в отношении обмена сообщениями "судно–берег" и "берег–судно", как это определено в Международном кодексе по охране судов и портовых сооружений, Конвенции ИМО по облегчению международного морского судоходства 1965 года и соответствующих резолюциях ИМО.

Вставка 5.1 Существующий статус стандартов серии 28000 Международной организации по стандартизации (продолжение)

- **ISO/PAS 28007-1:2015** – "Суда и морские технологии – Руководство для частных морских охранных компаний, предоставляющие на контрактной основе персонал частной вооруженной охраны на суда (и типовые условия договоров) – Часть 1: Общие положения".

В этом руководстве содержатся дополнительные рекомендации с учетом специфики данного сектора, которые могут выполняться компаниями (организациями), отвечающими требованиям ИСО 28000, с тем чтобы продемонстрировать, что они предоставляют на контрактной основе персонал частной вооруженной охраны на суда.

- **ISO 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 Международного кодекса по охране судов и портовых сооружений. 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.

стратегическое значение имеют неустанные и долгосрочные усилия по борьбе с пиратством и его пресечению. Для эффективной борьбы с пиратством требуется тесное сотрудничество на политическом, экономическом, правовом, дипломатическом и военном уровнях, а также сотрудничество между различными государственными и частными заинтересованными сторонами различных регионов.

На своей девяносто шестой сессии (11–20 мая 2016 года) Комитет по безопасности на море отметил, что число актов пиратства и вооруженного разбоя против судов, которые были совершены или предприняты в 2015 году и которые были доведены до его сведения, составило 303, что на 12 инцидентов (4,1%) больше по сравнению с 291 инцидентом, о которых сообщалось в 2014 году. В наибольшей степени подвержены таким актам районы Малаккского пролива и вблизи Сингапура (134 инцидента), Южно-Китайского моря (81), западной части Индийского океана (38), вблизи Западной Африки (35), а также в меньшей степени Южной Америки и Карибского бассейна (5), Северной Атлантики и Тихого океана (4), Желтого моря (4) и Средиземного моря (2). Число инцидентов, связанных с базирующимися в Сомали пиратами (в Аравийском море), увеличилось с 12 в 2014 году до 15, что тем не менее по-прежнему существенно ниже по сравнению с 78 инцидентами, о которых сообщалось в 2007 году, когда акты пиратства наблюдались в основном у берегов Сомали. В 2015 году не было сообщений о захвате судов сомалийскими пиратами.

Кроме того, приблизительно 46,5% нападений во всем мире приходилось, по сообщениям, на акты пиратства или попытки их совершения в территориальных водах, что объяснялось прежде всего увеличением случаев вооруженного разбоя

в Малаккском проливе. В 141 случае (46,5%) из 303 зарегистрированных инцидентов экипажи судов подверглись нападению с применением силы со стороны групп численностью до четырех человек, которые, согласно сообщениям, в 109 случаях (77,3%) из этих 141 инцидента были также вооружены холодным или огнестрельным оружием. Имеющиеся данные свидетельствуют о том, что в течение рассматриваемого периода так же, как и в 2014 году, погиб один член экипажа в Западной Африке. 71 член экипажа был, по сообщениям, взят в заложники или похищен, что существенно меньше по сравнению с 137, как сообщалось в 2014 году. В 2015 году в 25 случаях члены экипажа подверглись нападению, что почти наполовину меньше 49 случаев, о которых сообщалось в 2014 году. Согласно сообщениям, во всем мире было захвачено 5 судов по сравнению с 21 в 2014 году. Общее число зарегистрированных актов пиратства и вооруженного разбоя против судов или попыток их совершения за период с 1984 года до конца декабря 2015 года увеличилось до 7 346 (ИМО, 2016г).

Комитет по безопасности на море отметил также, что центр обмена информацией Регионального соглашения о сотрудничестве в борьбе с пиратством и вооруженным разбоем против судов в Азии выпустил новое региональное руководство по борьбе с пиратством и вооруженным разбоем против судов в Азии и что был официально открыт региональный учебный центр в Джибути, предназначенный для оказания содействия в организации профессиональной подготовки по вопросам охраны на море и борьбы с пиратством в этом регионе. Кроме того, он поддержал расширение использования системы опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии для автоматического представления получаемой с

помощью этой системы информации о государствах флага в центр обмена информацией по морским вопросам Гвинейского залива в связи с ростом числа пиратских нападений в Гвинейском заливе и с учетом положительных результатов использования данной системы в Аденском заливе и западной части Индийского океана (ИМО, 2016r).

Опасная для жизни смешанная миграция по морю

Комитет по безопасности на море одобрил циркуляр (ИМО, 2016s), призванный содействовать улучшению информированности и сотрудничества среди государств – членов ИМО, с тем чтобы они могли принимать более эффективные меры по борьбе с опасной для жизни практикой международного масштаба, связанной с торговлей и контрабандой мигрантами или их транспортировкой по морю. Государствам было рекомендовано принять меры, в частности, по следующим направлениям: обеспечение соблюдения международных обязательств, включая соблюдение положений Конвенции СОЛАС⁶⁷ и принятие надлежащих мер в отношении капитанов, лиц командного состава и членов экипажа, занимающихся опасной практикой; максимально возможное сотрудничество в целях предупреждения и пресечения опасной практики, связанной с торговлей и контрабандой мигрантами или их транспортировкой по морю, в соответствии с нормами международного морского права и всеми общепризнанными соответствующими международными документами; а также осуществление мер и процедур, которые могут быть использованы в тех случаях, когда у государств есть разумные основания полагать, что судно причастно к опасной практике, связанной с торговлей и контрабандой мигрантами или их транспортировкой морем.

Меры по укреплению кибербезопасности на морском транспорте

В условиях все более широкого использования программного обеспечения, Интернета и соответствующих технологий неизменно возрастает значение укрепления кибербезопасности. Признавая этот факт, Комитет по безопасности на море на своей девяносто шестой сессии одобрил временное руководство по управлению киберрисками на морском транспорте (ИМО, 2016t). В руководстве содержатся рекомендации по защите судоходного сектора от существующих и новых киберугроз и устранению факторов уязвимости в связи с все более широким использованием программного обеспечения, Интернета и соответствующих технологий на борту судов и возможными кибератаками против них. Поэтому должны быть созданы надлежащие технические инструменты

и процедуры для обеспечения защиты компаний и судовых систем, а также информации и данных, касающихся судна и его экипажа, пассажиров и груза. Руководство охватывает также функциональные аспекты, способствующие эффективному управлению киберрисками. Для ознакомления с более подробными рекомендациями в руководство были включены также ссылки на требования, установленные правительствами государств – членов ИМО и администрациями государств флага, а также на соответствующие международные и отраслевые нормы и передовую практику⁶⁸.

Вопросы, касающиеся моряков

На судах мирового флота занято более 1,2 млн. моряков⁶⁹, подавляющее большинство из которых являются выходцами из развивающихся стран. Установление согласованных на международном уровне стандартов, касающихся условий их труда, обеспечение необходимой подготовки для них и защита их благосостояния имеют важное значение не только для самих моряков, но и для устойчивого развития, поскольку это способствует улучшению возможностей мировой судоходной отрасли обеспечить безопасную эксплуатацию судов на основе принципов экологической ответственности.

Поправки к Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года

Конвенция о труде в морском судоходстве 2006 года, 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. По состоянию на 23 сентября 2016 года она насчитывала 79 договаривающихся сторон, на которых приходилось более 91% совокупного тоннажа мирового флота⁷⁰. Она рассматривается в качестве четвертого важного компонента международного режима, регулирующего вопросы морского транспорта.

Иногда некоторые судовладельцы, не принимающие всерьез свои обязанности и оказывающиеся в сложном финансовом положении, оставляют моряков в портах вдали от их дома без топлива, продовольствия, воды, медицинского обслуживания и жалования в течение многих месяцев. Юридический комитет ИМО отметил, что по состоянию на март 2016 года база данных МОТ по случаям оставления моряков без помощи содержала информацию о 192 случаях брошенных торговых судов, причем некоторые из них произошли еще в 2006 году и до сих пор остаются неурегулированными. Поэтому Комитет принял решение продолжать заниматься этой проблемой⁷¹.

С целью улучшения защиты оставленных без помощи моряков и предоставления финансовых гарантий возмещения морякам и их семьям в случае смерти или длительной нетрудоспособности моряков⁷² Международная конференция труда приняла в июне 2014 года соответствующие поправки к Конвенции о труде в морском судоходстве, которые должны вступить в силу 18 января 2017 года.

Справедливое обращение с моряками в случае морской аварии

Международная федерация работников транспорта представила дополнительную информацию (ИМО, 2016u) Юридическому комитету ИМО с анализом законодательства государств – членов ИМО, обеспечивающего введение в действие руководства по справедливому обращению с моряками в случае морской аварии 2006 года (ИМО, 2015c). Как показал анализ, государства-члены используют различные подходы к осуществлению положений руководства, в том числе что касается сферы его действия, масштабов применения правовых принципов, содержащихся в руководстве, и видов применяемых правовых инструментов. Расхождения в подходах, как представляется, объясняются различиями в толкованиях среди государств-членов; различным анализом существующих пробелов, с помощью которого устанавливается, что правовые принципы, содержащиеся в руководстве, уже в той или иной степени присутствуют в национальном законодательстве государств-членов; различными правовыми системами и законодательной практикой государств-членов; и различными государственными министерствами и/или независимыми юридическими лицами в государствах-членах, отвечающими за осуществление, применение и/или соблюдение руководства (ИМО, 2015u).

Юридический комитет пришел к выводу о том, что различные подходы к осуществлению руководства могут быть упорядочены путем разработки соответствующих рекомендаций.

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

Как отмечалось в выпуске *Обзора морского транспорта за 2015 год*, Конвенция № 185 2003 года об удостоверениях личности моряков касается вопросов выдачи и признания удостоверений личности моряков, облегчающих временное нахождение моряков на иностранной территории для обеспечения их благополучия в порту, доступа к расположенным на берегу социально-бытовым объектам или кратковременного увольнения на берег, а также для транзита по территории страны, связанного с эксплуатацией судов. Все эти вопросы имеют важнейшее значение для обеспечения

достойных условий труда для моряков, что относится к основному мандату МОТ.

С целью содействия выдаче государствами-членами удостоверений личности моряков были предложены поправки к Конвенции № 185. Обсуждение поправок было проведено на совещании Специального трехстороннего морского комитета МОТ 10–12 февраля 2016 года. Эти поправки направлены на выявление затратоэффективных технических и административных путей решения проблем, возникших в процессе осуществления Конвенции и увеличения числа государств – членов МОТ со значительными интересами в секторе морских перевозок. Следует отметить, что, хотя Конвенция № 185 была принята в 2003 году, по состоянию на 30 июня 2016 года⁷³ лишь 32 из 187 государств – членов МОТ ратифицировали ее или применяют ее на временной основе, причем среди их числа насчитывается немного государств порта. Поэтому страны, вложившие значительные средства для обеспечения надлежащего применения Конвенции № 185, могут рассчитывать лишь только на ряд других стран, признающих удостоверение личности моряков, выданные в соответствии с ее положениями. Кроме того, лишь некоторые страны, ратифицировавшие Конвенцию № 185, могут фактически выдавать удостоверения личности моряков в соответствии с ее положениями. Процесс применения Конвенции сдерживается в результате того, что технология, основанная на отпечатках пальцев и биометрических элементах, предусмотренных в приложении I к Конвенции, уже считается устаревшей и не используется пограничными службами многих соответствующих стран. Многие из этих стран используют стандарты Международной организации гражданской авиации в отношении проездных документов, биометрическим элементом которых выступает только изображение лица человека в бесконтактном чипе, а не отпечатки пальцев в двухмерном штрих-коде.

После обсуждений Комитет принял предлагаемые поправки к приложениям I, II и III к Конвенции № 185. Поправки предусматривают, что удостоверения личности моряков должны соответствовать обязательным требованиям, которые указаны в документе 9303 Международной организации гражданской авиации в отношении машиночитываемой зоны проездных документов и которые в настоящее время применяются во всем мире в отношении проездных и аналогичных документов. Вместе с тем для государств-членов, которые уже применяют Конвенцию № 185, было предоставлено достаточное время для внесения необходимых изменений в национальные процедуры выдачи удостоверений личности моряков в соответствии с предложенными поправками⁷⁴.

Резюме основных изменений

В рассматриваемый период был достигнут дальнейший прогресс в укреплении и практической реализации регулирующих мер в области безопасности морских перевозок и цепи поставок. В частности, был достигнут прогресс по таким направлениям, как осуществление программ УЭО и увеличение числа двусторонних соглашений о взаимном признании, что в свое время заложит основу для признания УЭО на многостороннем уровне. Что касается борьбы с пиратством и вооруженным разбоем на море, то число таких актов или попыток их совершения в 2015 году, о которых было доведено до сведения ИМО, составило 303, что на 4,1% больше по сравнению с 2014 годом. Число членов экипажа, которые были взяты в заложники или похищены, количество случаев нападения на

членов экипажа и количество захваченных судов существенно снизились по сравнению с 2014 годом. Кроме того, был выпущен циркуляр о борьбе с опасной для жизни смешанной миграцией по морю и временное руководство по управлению киберрисками на морском транспорте. В рамках конвенций МОТ был также достигнут прогресс в отношении признания удостоверений личности моряков и улучшения условий их жизни и работы.

D. СТАТУС КОНВЕНЦИЙ

Под эгидой ЮНКТАД был подготовлен и принят ряд международных конвенций в области морского транспорта. В таблице 5.1 представлена информация о положении дел в связи с ратификацией каждой из этих конвенций по состоянию на 30 июня 2016 года.

Таблица 5.1 Договаривающиеся стороны ряда международных конвенций по морскому транспорту, по состоянию на 30 июня 2016 года

Название Конвенции	Дата вступления в силу или условия для вступления в силу	Договаривающиеся государства
Конвенция Организации Объединенных Наций о Кодексе поведения линейных конференций, 1974 год	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, Чехия, Чили, Швеция, Шри-Ланка, Эфиопия, Ямайка (76)
Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов, 1978 год (Гамбургские правила)	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, Чехия, Чили (34)
Международная конвенция о морских залогах и ипотеках, 1993 год	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% общемирового тоннажа согласно приложению III к Конвенции	Албания, Болгария, Венгрия, Гаити, Гана, Грузия, Египет, Ирак, Кот-д'Ивуар, Либерия, Ливия, Марокко, Мексика, Оман, Сирийская Арабская Республика (15)
Международная конвенция об аресте судов, 1999 год	14 сентября 2011 года	Албания, Алжир, Бенин, Болгария, Испания, Конго, Латвия, Либерия, Сирийская Арабская Республика, Эквадор, Эстония (11)

Источник: Официальную информацию о статусе конвенций см. на веб-сайте собрания международных договоров Организации Объединенных Наций <http://treaties.un.org>.

СПРАВОЧНАЯ ЛИТЕРАТУРА

- Agriculture Transportation Coalition (2016). Agriculture Transportation Coalition Position Paper: Safety of Life at Sea (SOLAS) Container Weight Documentation. Available at <http://agtrans.org/wp-content/uploads/2016/02/AgTC-SOLAS-position-paper.pdf> (accessed 29 July 2016).
- European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services (CLECAT) (2016). CLECAT guidelines on the implementation of the SOLAS amendments on container weighing. January. Available at http://www.clecat.org/media/CLECAT_guidelines_on_container_weighing.pdf (accessed 29 September 2016).
- European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services, European Shippers' Council, European Seaports Organization, Federation of European Private Port Operators and Terminals (2016). SOLAS requirements for weighing of containers: European organizations representing shippers, freight forwarders, terminal operators and port authorities call on national authorities to take action in coordination to preserve level playing field. 20 April. Available at https://www.espo.be/media/espoviews/2016.04.20_Joint_Statement_-_Weighing_of_Containers_-_CLECAT_ESC_ESPO_FEPORT.pdf (accessed 29 September 2016).
- European Chemical Industry Council, European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services, European Shippers' Council and Global Shippers' Forum (2016). Industry guidance for the implementation of SOLAS chapter VI, regulation 2 and the associated IMO guidelines regarding the verified gross mass of a container carrying cargo. Available at <http://www.otmbe.org/infotheek/downloads/informatie/658-joint-industry-guidance-mandatory-weighing-of-containers-cefic-esc-clecat-gsf/file> (accessed 29 July 2016).
- European Commission (2016a). Commission Delegated Regulation (EU) 2016/341 of 17 December 2015 supplementing Regulation (EU) No. 952/2013 of the European Parliament and of the Council as regards transitional rules for certain provisions of the Union Customs Code where the relevant electronic systems are not yet operational and amending Delegated Regulation (EU) 2015/2446. Available at <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2016:069:FULL&from=NL> (accessed 29 July 2016).
- European Commission (2016b). Commission Implementing Decision (EU) 2016/578 of 11 April 2016 establishing the work programme relating to the development and deployment of the electronic systems provided for in the Union Customs Code. Available at <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016D0578&from=EN> (accessed 29 July 2016).
- European Commission (2016c). Authorized Economic Operators Guidelines. 11 March. TAXUD/B2/047/2011, Rev. 6. Available at http://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_guidelines_en.pdf (accessed 14 October 2016).
- European Parliament and Council of the European Union (2012). Directive 2012/33/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012, amending Council Directive 1999/32/EC as regards the sulphur content of marine fuels. Available at <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32012L0033> (accessed 29 July 2016).
- European Parliament and Council of the European Union (2013). Regulation (EU) No. 952/2013 of the European Parliament and of the Council of 9 October 2013 laying down the Union Customs Code. Available at <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0952&rid=1> (accessed 29 July 2016).
- Fairplay* (2016a). China investigates shore power to reduce emissions in port area. 14 July. Available at <http://fairplay.ihs.com/ports/article/4271701/china-investigates-shore-power-to-reduce-emissions-in-port-areas> (accessed 12 October 2016).
- Fairplay* (2016b). United States seeks "quick wins" towards 100 per cent container scanning. 12 May. Available at <http://fairplay.ihs.com/safety-regulation/article/4268041/us-seeks-%E2%80%9Cquick-wins%E2%80%9D-towards-100-container-scanning> (accessed 12 October 2016).
- International Civil Aviation Organization (2013). *International Civil Aviation Organization Environmental Report 2013*. Available at <http://cfapp.icao.int/Environmental-Report-2013/> (accessed 29 July 2016).
- International Civil Aviation Organization (2016). United Nations Secretary-General underscores aviation's vital role in sustainable development and climate change. 12 February. Available at <http://www.icao.int/Newsroom/Pages/United-Nations-Secretary-General-Underscores-Aviation%E2%80%99s-Vital-Role-in-Sustainable-Development-and-Climate-Change.aspx> (accessed 29 July 2016).
- IMO (2010). Report of the Marine Environment Protection Committee at its sixty-first session. MEPC 61/24. London.
- IMO (2011). Report of the Marine Environment Protection Committee at its sixty-second session. MEPC 62/24. London.

- IMO (2013). Report of the Marine Environment Protection Committee at its sixty-fifth session. MEPC 65/222. London.
- IMO (2014a). Report of the Maritime Safety Committee on its ninety-fourth session. MSC/94/21. London.
- IMO (2014b). Guidelines regarding the verified gross mass of a container carrying cargo. MSC.1/Circ.1475. London.
- IMO (2014c). Third IMO Greenhouse Gas Study 2014. Final report. MEPC 67/INF.3. London. Available at <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/Third%20Greenhouse%20Gas%20Study/GHG3%20Executive%20Summary%20and%20Report.pdf> (accessed 13 October 2016).
- IMO (2014d). Sulphur monitoring for 2013. MEPC 67/4. London.
- IMO (2014e). Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization. Study by the secretariat of the International Maritime Organization. LEG/MISC.8. London.
- IMO (2015a). Final report of the Ad Hoc Expert Working Group on Facilitation of Transfer of Technology for Ships. Note by the Chair of the Ad Hoc Expert Working Group. MEPC 69/5. London.
- IMO (2015b). Air pollution and energy efficiency. Sulphur monitoring for 2014. MEPC 68/3/2. London.
- IMO (2015c). Fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident. Analysis of the questionnaire on the implementation of the 2006 Guidelines on fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident. Submitted by the International Transport Workers' Federation, the International Federation of Shipmasters' Associations, Comité Maritime International and InterManager. LEG 102/4. London.
- IMO (2016a). Advice to administrations, port State control authorities, companies, port terminals and masters regarding the SOLAS requirements for verified gross mass of packed containers. MSC.1/Circ.1548. London.
- IMO (2016b). IMO Circular Letter No. 3624. 10 February. London.
- IMO (2016c). Outcomes of the United Nations Climate Change Conferences held in Bonn in June, August and October 2015 and Paris in December 2015. Note by the Secretariat. MEPC 69/7. London.
- IMO (2016d). United Nations Secretary-General visits IMO. 3 February. Available at <http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/04-UNSG-visit-.aspx> (accessed 29 July 2016).
- IMO (2016e). Proposal to develop an Intended IMO Determined Contribution on CO₂ reduction for international shipping. Submitted by the International Chamber of Shipping. MEPC 69/7/1. London.
- IMO (2016f). International shipping's share in international efforts to limit the rise of global average temperature. Submitted by Belgium, France, Germany, the Marshall Islands, Morocco and Solomon Islands. MEPC 69/7/2. London.
- IMO (2016g). An appropriate IMO response to the Paris Agreement. Submitted by the Clean Shipping Coalition. MEPC 69/7/3. London.
- IMO (2016h). Establishing a process for considering shipping's appropriate contribution to reducing CO₂ emissions. Submitted by World Shipping Council, Cruise Lines International Association, Intertanko and International Parcel Tankers Association. MEPC 69/7/4. London.
- IMO (2016i). Report of the Marine Environment Protection Committee on its sixty-ninth session. MEPC 69/21. London.
- IMO (2016j). Sulphur monitoring for 2015. MEPC 69/5/7. London.
- IMO (2016k). Report of the Correspondence Group on fuel oil quality. Submitted by the United States. MEPC 69/5/3. London.
- IMO (2016l). Report of the Correspondence Group on fuel oil quality – Collation of comments. Submitted by the United States. MEPC 69/INF.7. London.
- IMO (2016m). Report of the Legal Committee on the work of its 103rd session. LEG 103/14. London.
- IMO (2016n). Address of the Secretary-General at the opening of the 103rd session of the Legal Committee. 8 June. Available at <http://www.imo.org/en/MediaCentre/SecretaryGeneral/Secretary-GeneralsSpeechesToMeetings/Pages/LEG-103-opening.aspx> (accessed 29 July 2016).
- IMO (2016o). Liability and compensation issues connected with transboundary pollution damage from offshore exploration and exploitation activities. Note by the secretariat. LEG 103/INF.2. London.
- IMO (2016p). Liability and compensation issues connected with transboundary pollution damage from offshore exploration and exploitation activities. Guidance for bilateral/regional arrangements or agreements on liability and compensation issues connected with transboundary oil pollution damage resulting from offshore exploration and exploitation activities. Submitted by Indonesia and Denmark. LEG 103/13/1. London.

- IMO (2016q). Reports on acts of piracy and armed robbery against ships. Annual Report – 2015. MSC.4/Circ.232. London.
- IMO (2016r). Report of the Marine Safety Committee on its ninety-sixth session. MSC/96/25. London.
- IMO (2016s). Interim measures for combating unsafe practices associated with the trafficking, smuggling or transport of migrants by sea. MSC.1/Circ.896/Rev.2. London.
- IMO (2016t). Interim guidelines on maritime cyber risk management. MSC.1/Circ.1526. London.
- IMO (2016u). Fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident. Submitted by the International Transport Workers' Federation. LEG 103/5. London.
- IMO (2016v). Guidelines on the Facilitation Aspects of Protecting the Maritime Transport Network from Cyberthreats. The Guidelines on Cybersecurity On Board Ships. Submitted by the International Chamber of Shipping, International Union of Marine Insurance, Baltic and International Maritime Council, International Association of Independent Tanker Owners, Cruise Lines International Association and International Association of Dry Cargo Shipowners. MSC 96/4/1. London.
- INTTRA (2015). INTTRA survey finds widespread fears of disruption and lack of preparedness for new SOLAS container weight requirements. 2 December. Available at <http://www.intra.com/pr/article/inttra-survey-finds-widespread-fears-of-disruption-and-lack-of-preparedness-for-new-solas-container-weight-requirements> (accessed 29 July 2016).
- Journal of Commerce* (2016a). Shippers, forwarders still confused over container weight rule. 23 May. Available at http://www.joc.com/regulation-policy/transportation-regulations/international-transportation-regulations/survey-finds-shippers-forwarders-fazed-over-container-weight-rule_20160523.html (accessed 29 July 2016).
- Journal of Commerce* (2016b). Shipper frustration with VGM fees intensifies. 1 July. Available at http://www.joc.com/regulation-policy/transportation-regulations/international-transportation-regulations/global-solas-disruption-minimal-shipper-frustration-over-fees-intensifies_20160701.html (accessed 29 July 2016).
- Lloyd's List* (2016a). Supply chain at risk as box weight rules approach. 29 January. Available at <https://www.lloydslist.com/ll/sector/containers/article512218.ece> (accessed 29 July 2016).
- Lloyd's List* (2016b). Containers – A weight on their minds. 9 February.
- Lloyd's List* (2016c). International Federation of Freight Forwarders' Associations calls for clarity on new box weight data requirements. 23 February.
- Lloyd's List* (2016d). The weight is over. 30 June.
- Lloyd's List* (2016e). VGM disruption limited in first two weeks, say forwarders. 19 July.
- Lloyd's List* (2016f). Outlook 2016: Environmental wrangling kicks a political football into play. 7 January.
- Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (2016). Paris Memorandum of Understanding agrees on a concentrated inspection campaign on MARPOL annex VI in 2018. 30 May. Available at <https://www.parismou.org/paris-mou-agrees-concentrated-inspection-campaign-marpol-annex-vi-2018> (accessed 29 July 2016).
- Rajamani L (2016). Ambition and differentiation in the 2015 Paris Agreement: Interpretative possibilities and underlying politics. *International and Comparative Law Quarterly*. 65(2):493–514.
- The Maritime Executive* (2015). Ballast Water Management Convention So Close... 24 November. Available at <http://maritime-executive.com/article/ballast-water-management-convention-so-close> (accessed 12 October 2016).
- TT Club (2015). Verified gross mass. Industry FAQs. Available at http://www.ttclub.com/fileadmin/uploads/tt-club/Publications___Resources/New_Document_Store_2015/1SOLAS_VGM___Industry_FAQs_Dec_2015_A4_WEB.pdf (accessed 29 July 2016).
- UNCTAD (2004). Container security: Major initiatives and related international developments. UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1. Available at http://unctad.org/en/Docs/sdtetlb20041_en.pdf (accessed 29 July 2016).
- UNCTAD (2007). Maritime security: International Ship and Port Facilities Security ISPS code implementation, costs and related financing. UNCTAD/SDTE/TLB/2007. Available at http://unctad.org/en/Docs/sdtetlb20071_en.pdf (accessed 29 July 2016).
- UNCTAD (2011a). *Review of Maritime Transport 2011*. United Nations publication. Sales No. E.11.II.D.4. New York and Geneva.
- UNCTAD (2011b). The 2004 Ballast Water Management Convention – with international acceptance growing, the Convention may soon enter into force. Transport Newsletter No. 50, Second Quarter. Available at http://unctad.org/en/Docs/webdtl1b20113_en.pdf (accessed 4 July 2016).

- UNCTAD (2012a). *Review of Maritime Transport 2012*. United Nations publication. Sales No. E.12.II.D.17. New York and Geneva.
- UNCTAD (2012b). *Liability and Compensation for Ship-source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers*. Studies in Transport Law and Policy 2012 No. 1. United Nations publication. New York and Geneva.
- UNCTAD (2013). *Review of Maritime Transport 2013*. United Nations publication. Sales No. E.13.II.D.9. New York and Geneva.
- UNCTAD (2014a). *Review of Maritime Transport 2014*. United Nations publication. Sales No. E.14.II.D.5. New York and Geneva.
- UNCTAD (2014b). *Maritime Piracy. Part I: An Overview of Trends, Costs and Trade-related Implications*. United Nations publication. New York and Geneva. Available at http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtl1b2013d1_en.pdf (accessed 29 July 2016).
- UNCTAD (2014c). *Maritime Piracy. Part II: An Overview of the International Legal Framework and of Multilateral Cooperation to Combat Piracy*. United Nations publication. New York and Geneva. Available at http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtl1b2013d3_en.pdf (accessed 29 July 2016).
- UNCTAD (2015a). The International Ballast Water Management Convention 2004 is set to enter into force in 2016. Transport and Trade Facilitation Newsletter No. 68. Available at http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/webdt1b2015d4_en.pdf (accessed 29 July 2016).
- UNCTAD (2015b). *Review of Maritime Transport 2015*. United Nations publication. Sales No. E.15.II.D.6. New York and Geneva.
- United States, Federal Maritime Commission (2016a). Announcements about gate weights are encouraging sign for smooth VGM implementation. 29 June. Available at http://www.fmc.gov/announcements_about_gate_weights_are_encouraging_sign_for_smooth_vgm_implementation/ (accessed 29 July 2016).
- United States, Department of Homeland Security (2016b). Request for Information. Strategies to Improve Maritime Supply Chain Security and Achieve 100% Overseas Scanning. 2 May. Available at http://www.usfashionindustry.com/pdf_files/DHS-Request-for-Information-100-Percent-Overseas-Container-Scanning.pdf (accessed 14 October 2016).
- United States Coast Guard (2016). United States declares an equivalency to regulation VI/2 of SOLAS. Marine Safety Information Bulletin. No. 009/16. Available at https://www.uscg.mil/msib/docs/009_16_4-28-2016.pdf (accessed 29 July 2016).
- World Customs Organization (2011). The customs supply chain security paradigm and 9/11: Ten years on and beyond September 2011. World Customs Organization Research Paper No. 18. Available at http://www.wcoomd.org/~media/WCO/Public/Global/PDF/Topics/Research/Research%20Paper%20Series/18_CSCSP_911.ashx?db=web (accessed 4 July 2016).
- World Customs Organization (2015). SAFE Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade. June. Available at <http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~media/2B9F7D493314432BA42BC8498D3B73CB.ashx> (accessed 29 July 2016).
- World Customs Organization (2016). *Compendium of Authorized Economic Operator Programmes*. Available at <http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/~media/WCO/Public/Global/PDF/Topics/Facilitation/Instruments%20and%20Tools/Tools/Safe%20Package/AEO%20Compendium%20EN%20%202016.ashx> (accessed 29 July 2016).
- World Shipping Council (2014). History of the IMO effort to improve container security. Available at http://www.worldshipping.org/History_of_IMO_Effort_to_Improve_Container_Safety_May_2014.pdf (accessed 29 July 2016).
- World Shipping Council (2016). Comments on Agriculture Transportation Coalition Position Paper: Safety of Life at Sea (SOLAS) Container Weight Documentation. 11 February. Available at http://www.worldshipping.org/public-statements/Comments_on_AgTC_Position_Paper_for_Release.pdf (accessed 29 July 2016).

ПРИМЕЧАНИЯ

- ¹ Резолюция "Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года". Более подробную информацию о целях и задачах см. веб-сайте <http://www.un.org/sustainabledevelopment/sustainable-development-goals/> (по состоянию на 29 июля 2016 года).
- ² См. пункт 158 итогового документа Конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию, содержащегося в приложении к резолюции 66/288 Генеральной Ассамблеи: "Мы признаем, что океаны, моря и прибрежные районы составляют неотъемлемый и существенный компонент экосистемы Земли и играют критически важную роль в ее сохранении и что международное право, как это зафиксировано в Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву, закладывает юридическую базу для сохранения и рационального использования Мирового океана и его ресурсов. Мы подчеркиваем важность сохранения и рационального использования Мирового океана и его ресурсов для целей устойчивого развития, в том числе благодаря их вкладу в ликвидацию нищеты, обеспечение поступательного экономического роста, продовольственной безопасности, создание устойчивых источников средств к существованию и обеспечение достойной работой при одновременной охране биоразнообразия и морской среды и противодействию последствиям изменения климата. В этой связи мы обязуемся защищать и восстанавливать благополучие, продуктивность и жизнестойкость океанических и морских экосистем, поддерживать их биологическое разнообразие, обеспечивая возможность их сохранения и рационального использования в интересах нынешнего и будущих поколений, и эффективно применять экосистемный подход и осмотрительность при организации в соответствии с нормами международного права деятельности, сказывающейся на морской среде, в целях реализации всех трех компонентов устойчивого развития".
- ³ Более подробную информацию и документацию см. на странице веб-сайта ЮНКТАД, посвященной вопросам транспортной политики и законодательства <http://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Legal.aspx> (по состоянию на 29 июля 2016 года).
- ⁴ Более подробную информацию см. Rajamani (2016).
- ⁵ Для государств, являющихся договаривающимися сторонами Конвенции СОЛАС 1974 года. Первая версия Конвенции была принята в 1914 году после гибели "Титаника", вторая – в 1929 году, третья – в 1948 году и четвертая – в 1960 году. В настоящее время действует Конвенция СОЛАС 1974 года, которая неоднократно пересматривалась и дополнялась поправками и которая является широко признанным правовым документом. Она вступила в силу в 1980 году и по состоянию на 31 июля 2016 года насчитывала 162 государства-участника, на которые приходилось 98,53% совокупного тоннажа мирового флота. В отношении поправок к Конвенции СОЛАС 1974 года используется процедура молчаливого принятия, в соответствии с которой поправка вступает в силу с определенной даты, если до этой даты определенное число договаривающихся сторон не заявит о своем возмущении. Более подробную информацию см. на веб-сайте [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx) (по состоянию на 19 августа 2016 года).
- ⁶ Включая правила VI/2.1, VI/2.2 и VI/2.3 Конвенции СОЛАС.
- ⁷ Включая инциденты с судами "МСК Наполи" (2007 год), "Аннабелла" (2007 год), "МОЛ комфорт" (2013 год) и "Свенборг Маэрс" (2014 год).
- ⁸ Представленные Комитету ИМО по безопасности на море в декабре 2008 года. Более подробную информацию об этих рекомендациях (*Safe Transport of Containers by Sea: Guidelines on Industry Best Practices*) см. на веб-сайте Всемирного совета судоходства <http://www.worldshipping.org/industry-issues/safety/cargo-weight> (по состоянию на 29 июля 2016 года).
- ⁹ Исторический обзор усилий ИМО, направленных на повышение безопасности контейнерных перевозок, см. World Shipping Council (2014).
- ¹⁰ Полный текст поправок имеется на веб-сайте http://www.worldshipping.org/industry-issues/safety/SOLAS_CHAPTER_VI_Regulation_2_Paragraphs_4-6.pdf (по состоянию на 29 июля 2016 года).
- ¹¹ См. также TT Club (2015). Более подробную информацию см. на веб-сайте Группы по разработке электронных сообщений для подготовки грузового плана судна <http://www.smdg.org> (по состоянию на 4 июля 2016 года).

- ¹² Аспекты, в отношении которых Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций высказала обеспокоенность по поводу данного вопроса, а также ответ одной из компаний контейнерных линейных перевозок в этой связи см. *Lloyd's List (2016c)*.
- ¹³ См. <http://www.worldshipping.org/industry-issues/safety/global-container-weight-verification-rule-effective-july-1-2016> (по состоянию на 29 июля 2016 года).
- ¹⁴ См. <http://www.ttclub.com/loss-prevention/container-weighing/stakeholder-digests/> (по состоянию на 4 июля 2016 года).
- ¹⁵ В руководстве, касающемся ПМБ, грузоотправитель определяется как "юридическое или физическое лицо, указанное в коносаменте, морской накладной или аналогичном документе смешанной перевозки в качестве грузоотправителя и/или лица, заключившего договор перевозки с судоходной компанией (или от имени или по поручению которого был заключен такой договор)".
- ¹⁶ Из числа разрешенных государством, в котором осуществляется укладка груза в контейнер.
- ¹⁷ Более подробную информацию см. на веб-сайте <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/container/Pages/default.aspx> (по состоянию на 29 июля 2016 года).
- ¹⁸ См., например, сообщения компетентных органов Индии на веб-сайте http://dgshipping.gov.in/WriteReadData/News/201606240423183653668m_s_notice_no_07_of_2016.pdf (по состоянию на 4 июля 2016 года) и Гонконга (Китай) на веб-сайте <http://www.mardep.gov.hk/en/notices/pdf/mdn16087.pdf> (по состоянию на 4 июля 2016 года), согласно которым они намерены использовать практический и прагматический подход к применению требований в период с 1 июля 2016 года до 30 сентября 2016 года.
- ¹⁹ Краткое изложение содержания этих правил см. UNCTAD (2012a), стр. 119–121; обзор обсуждения различных категорий мер см. UNCTAD (2011a), стр. 139–142.
- ²⁰ Приложение VI к Конвенции МАРПОЛ вступило в силу 19 мая 2005 года, и по состоянию на 20 сентября 2016 года его договаривающимися сторонами были 87 государств, на которые приходилось 96,14% тоннажа мирового флота.
- ²¹ См. FCCC/CP/2015/L.9/Rev.1, приложение, имеется на веб-сайте http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=FCCC/CP/2015/L.9/Rev.1 (по состоянию на 3 октября 2016 года).
- ²² На этой церемонии 174 государства и Европейский союз подписали Парижское соглашение, а 15 государств сдали также на хранение свои ратификационные грамоты. В соответствии с пунктом 1 статьи 21 для вступления в силу соглашения требуется, чтобы число договаривающихся сторон было не менее 55, на которые приходилось бы в общей сложности не менее 55% совокупных выбросов парниковых газов. По состоянию на 23 сентября 2016 года соглашение подписал 191 участник, из которых 60 стали договаривающимися сторонами соглашения, на долю которых приходится 47,76% совокупных глобальных выбросов парниковых газов. Более подробную информацию о статусе Парижского соглашения см. на веб-сайте http://unfccc.int/paris_agreement/items/9485.php (по состоянию на 23 сентября 2016 года).
- ²³ См. документ FCCC/CP/2015/L.9/Rev.1; имеется на веб-сайте http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=FCCC/CP/2015/L.9/Rev.1 (по состоянию на 3 октября 2016 года).
- ²⁴ В этой связи следует отметить роль ЮНКТАД в рамках ее мандата, которая недавно была подтверждена государствами-членами на четырнадцатой сессии Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (Найроби, 17–22 июля 2016 года) и которая заключается в том, чтобы "продолжать оказывать помощь развивающимся странам в деле повышения экологической и климатической устойчивости их транспортных систем и инфраструктуры, включая береговую транспортную инфраструктуру и операции и транспортные коридоры" (см. Найробийское маафикиано, TD/519/Add.2, пункт 55 k); а также "вносить вклад в диалог по вопросам политики и в работу механизмов взаимодействия в целях устойчивого развития транспорта, адаптации к изменению климата и снижения риска бедствий для транспортной инфраструктуры и услуг и операций в транспортном секторе, включая совместные усилия для поддержки и укрепления деятельности по сохранению и рациональному использованию океанов и их ресурсов" (TD/519/Add.2, пункт 55 l).
- ²⁵ См. пункт 2 статьи 2. Протокол был принят в 1997 году и вступил в силу 16 февраля 2005 года. В настоящее время он насчитывает 192 договаривающиеся стороны. Он имеется на веб-сайте <http://unfccc.int/resource/docs/convkp/kpeng.pdf> (по состоянию на 29 июля 2016 года).
- ²⁶ Более подробную информацию см. на веб-сайте <http://www.icao.int/environmental-protection/Pages/market-based-measures.aspx> (по состоянию на 29 июля 2016 года).

- ²⁷ Это предложение Международной палаты судоходства в принципе поддерживает рекомендацию Маршалловых Островов, высказанную на шестьдесят восьмой сессии КЗМС, относительно того, что КЗМС следует изучить возможность определения обязательств ИМО по сокращению выбросов CO₂ от имени всего международного судоходного сектора. Это соответствовало бы обязательствам или предполагаемым определяемым на национальном уровне вкладам стран в соответствии с Парижским соглашением, которое в настоящее время не охватывает международное судоходство.
- ²⁸ Резюме замечаний, высказанных в ходе обсуждений, см. ИМО (2016i)), стр. 39–44.
- ²⁹ Базовая линия определяется как кривая, представляющая среднее значение показателя, основанное на множестве отдельных значений показателей для определенной группы судов. Величина базовой линии формируется следующим образом: величина базовой линии = $a(100\% \text{ дедвейта})^{-c}$, где "a" и "c" – параметры, определяемые путем подбора кривой регрессии. Более подробную информацию см. ИМО (2013), приложение 14.
- ³⁰ См. <http://glomeer.imo.org/> (по состоянию на 17 августа 2016 года).
- ³¹ Правило 14 приложения VI к Конвенции МАРПОЛ "Окислы серы (SO_x) и твердые частицы". Первые два района контроля выбросов SO_x – районы Балтийского моря и Северного моря – были созданы в Европе соответственно в 2006 и 2007 годах. Режим третьего района – Североамериканского района контроля выбросов – действует с 1 августа 2012 года. В июле 2011 года был определен четвертый район контроля выбросов – часть Карибского моря, относящаяся к Соединенным Штатам. Этот район охватывает воды, омывающие берега Пуэрто-Рико (Соединенные Штаты) и Виргинских островов Соединенных Штатов; режим регулирования в этом районе вступил в силу с 1 января 2014 года.
- ³² 1 января 2020 года или 1 января 2025 года.
- ³³ См. <http://globallast.imo.org> (по состоянию на 29 июля 2016 года).
- ³⁴ Резолюция Конференции 1: Будущая работа организации, относящаяся к Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими; резолюция Конференции 2: Использование инструментов принятия решений при пересмотре стандартов в соответствии с правилом D5; резолюция Конференции 3: Поощрение технического сотрудничества и помощи; резолюция Конференции 4: Пересмотр приложения к Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими.
- ³⁵ Перечень этих документов по состоянию на октябрь 2015 года см. на веб-сайте <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/BallastWaterManagement/Documents/Compilation%20of%20relevant%20Guidelines%20and%20guidance%20documents%20-%20October%202015.pdf> (по состоянию на 29 июля 2016 года).
- ³⁶ См. также UNCTAD (2011b), стр. 8–13 текста на английском языке.
- ³⁷ Конвенция вступает в силу через 12 месяцев после даты, на которую не менее 30 государств, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее 35% валовой вместимости судов мирового торгового флота, станут ее договаривающимися сторонами. После последней сессии КЗМС сторонами Конвенции стали Бельгия, Гана, Индонезия, Марокко, Перу, Сент-Люсия, Фиджи и Финляндия. Некоторые другие страны заявили о своем намерении ратифицировать Конвенцию, в частности Австралия (ИМО, 2016m).
- ³⁸ Две системы были предложены Республикой Корея и одна – Японией.
- ³⁹ Следует отметить, например, что в преамбуле Конвенции упоминается Конференция Организации Объединенных Наций по окружающей среде и развитию 1992 года и ее предложение о том, чтобы ИМО разработала правила сброса балластных вод; необходимость принятия мер предосторожности в соответствии с принципом 15 Рио-де-жанейрской декларации по окружающей среде и развитию; обязательства государств в соответствии с Конвенцией Организации Объединенных Наций по морскому праву, касающиеся предотвращения распространения чуждых видов организмов; необходимость сохранения и устойчивого использования биологического разнообразия морской среды и морских и прибрежных экосистем в соответствии с Конвенцией о биологическом разнообразии и связанными с ней документами; и Всемирный саммит по устойчивому развитию 2002 года.
- ⁴⁰ В частности, задач 14.1, 14.2, 14.3, 14.5, 14.a, 14.b и 14.c. Более подробную информацию см. в первом разделе главы 5.
- ⁴¹ См. <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/BallastWaterManagement/Pages/Default.aspx>. См. также <http://globallast.imo.org> (по состоянию на 29 июля 2016 года).

- 42 Задача 15.8 касается как наземных, так и водных экосистем: "К 2020 году принять меры по предотвращению проникновения чужеродных инвазивных видов и по значительному уменьшению их воздействия на наземные и водные экосистемы, а также принять меры по регулированию или искоренению приоритетных видов".
- 43 В соответствии с резолюцией 69/292 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций от 19 июня 2015 года.
- 44 Там же.
- 45 Статья 87 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву.
- 46 Статья 150 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву.
- 47 Более подробную информацию см. на веб-сайте <http://www.un.org/Depts/los/biodiversity/prepcom.htm> (по состоянию на 29 июля 2016 года).
- 48 Как отмечается также в UNCTAD (2013), стр. 128–129.
- 49 Конвенция о гражданской ответственности 1992 года и Международная конвенция о создании международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1992 года. Аналитический обзор соответствующих международно-правовых рамок см. UNCTAD (2012b).
- 50 Статья 208 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву.
- 51 По состоянию на октябрь 2015 года намерение применять Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли изъявили 169 из 180 членов Всемирной таможенной организации. Последний обновленный вариант Рамочных стандартов безопасности (World Customs Organization, 2015) был выпущен в июне 2015 года. Последняя версия Рамочных стандартов безопасности, объединяющая все документы и руководства Всемирной таможенной организации по вопросам применения этих стандартов, имеется на веб-сайте http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/safe_package.aspx (по состоянию на 29 июля 2016 года). Более подробную информацию о содержании последних пересмотренных вариантов, а также о концепции УЭО см. UNCTAD (2015b).
- 52 Поскольку 28 стран Европейского союза имеют одну общую унифицированную программу УЭО.
- 53 Более подробную информацию см. World Customs Organization (2016).
- 54 Более подробную информацию см. на веб-сайте http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/customs_code/union_customs_code/ucc/introduction_en.htm (по состоянию на 29 июля 2016 года).
- 55 Там же.
- 56 Имеются на веб-сайте http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/customs_code/union_customs_code/ucc/guidance_en.htm (по состоянию на 29 июля 2016 года).
- 57 Выданные свидетельства распределялись следующим образом по их видам: УЭО/упрощенное таможенное оформление – 7 726; УЭО/охрана и безопасность – 661; и УЭО/упрощенное таможенное оформление – УЭО/охрана и безопасность – 9 916.
- 58 Европейский союз уже заключил соглашение о взаимном признании с Андоррой, Китаем, Норвегией, Соединенными Штатами, Швейцарией и Японией. В настоящее время ведутся переговоры с Канадой. Более подробную информацию об УЭО см. на веб-сайте http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/policy_issues/customs_security/aeo/index_en.htm (по состоянию на 29 июля 2016 года).
- 59 Более подробную информацию и анализ см. UNCTAD (2014a), стр. 98–99.
- 60 Письмо имеется на веб-сайте <https://www.sfia.org/img/files/Final%20Multi%20Association%20DHS%20Letter%20on%20100%20Percent%20Maritime%20Cargo%20Scanning%20%20.pdf> (по состоянию на 29 июля 2016 года).
- 61 Более подробную информацию о различных инициативах в области безопасности см. UNCTAD (2004).
- 62 Более подробную информацию об Инициативе по обеспечению безопасности контейнерных перевозок см. на веб-сайте <http://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/csi/csi-brief> (по состоянию на 29 июля 2016 года).
- 63 Этими девятью странами и территориями являются Израиль, Иордания, Канада, китайская провинция Тайвань, Мексика, Новая Зеландия, Республика Корея, Сингапур и Япония.
- 64 Более подробную информацию см. на веб-сайте <http://www.cbp.gov/trade/isa/importer-self-assessment> (по состоянию на 29 июля 2016 года). Информацию о преимуществах для участников см. на веб-сайте <http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/FR-2002-06-17/pdf/02-15308.pdf> (по состоянию на 29 июля 2016 года).

- ⁶⁵ Более подробную информацию см. на веб-сайте <http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/FR-2014-06-16/pdf/2014-13992.pdf> (по состоянию на 29 июля 2016 года).
- ⁶⁶ Более подробную информацию см. на веб-сайте <http://www.state.gov/t/isn/c10390.htm> (по состоянию на 29 июля 2016 года).
- ⁶⁷ Имеется на веб-сайте [http://www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/IMO-Conventions%20\(copies\)/SOLAS.pdf](http://www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/IMO-Conventions%20(copies)/SOLAS.pdf). Краткую информацию об истории Конвенции СОЛАС и список действующих поправок к ней, а также ссылки на них см. на веб-сайте <http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/HistoryofSOLAS/Documents/SOLAS%201974%20-%20Brief%20History%20-%20List%20of%20amendments%20to%20date%20and%20how%20to%20find%20them.html> (по состоянию на 20 сентября 2016 года).
- ⁶⁸ Включая ИМО (2016v).
- ⁶⁹ См. <http://www.ilo.org/global/standards/subjects-covered-by-international-labour-standards/seafarers/lang--en/index.htm> (по состоянию на 18 августа 2016 года).
- ⁷⁰ Обновленную информацию о статусе конвенции см. на веб-сайте <http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang--en/index.htm> (по состоянию на 16 октября 2016 года).
- ⁷¹ Условия жизни и работы моряков были также одним из приоритетных вопросов на сорок девятом совещании Комитета Парижского меморандума о взаимопонимании по контролю судов государством порта в мае 2016 года, в ходе которого большое значение придавалось инспекционной кампании с заострением внимания на Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года, намеченной на сентябрь–ноябрь 2016 года (Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, 2016).
- ⁷² Более подробную информацию о поправках см. UNCTAD (2014a), стр. 103–104.
- ⁷³ Обновленную информацию о статусе конвенции см. на веб-сайте http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312330 (по состоянию на 16 октября 2016 года).
- ⁷⁴ Более подробную информацию см. на веб-сайте http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/events/WCMS_411197/lang--en/index.htm (по состоянию на 29 июля 2016 года).



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

Обзор морского транспорта, 2016 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>