

КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

ЮНКТАД



ОБЗОР МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

2017 год



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

ЮНКТАД



ОБЗОР
МОРСКОГО
ТРАНСПОРТА

2017 год



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Нью-Йорк и Женева, 2017 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/2017). Экземпляр издания, содержащего цитируемый или перепечатываемый материал, следует направлять в секретариат ЮНКТАД по адресу Palais des Nations, 1211 Geneva 10, Switzerland.

UNCTAD/RMT/2017

ИЗДАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

В продаже под № R.17.II.D.10

eISBN 978-92-1-362813-3

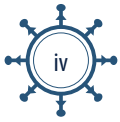


ВЫРАЖЕНИЕ ПРИЗНАТЕЛЬНОСТИ

Обзор морского транспорта, 2017 год, был подготовлен ЮНКТАД. Координатором работы был Ян Хоффманн, а общее руководство осуществляла Шамика Н. Сариманне. Административную поддержку и форматирование обеспечила Венди Хуан. Авторами являются Регина Асариотис, Марк Ассаф, Хассиба Бенамара, Марко Фугацца, Ян Хоффман, Анила Премти, Луиса Родригес, Памела Угас, Матис Веллер и Фрида Юсеф.

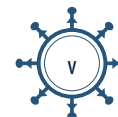
Редактирование публикации осуществили Дениз Барки и Люси Делез-Блэк. Дизайн обложки и инфографика – Надеж Хаджемьян и Магали Студер. Компьютерную верстку текста обеспечивали Стефан Ботуа и Натали Лорио.

Составители выражают искреннюю признательность за ценные замечания и предложения, представленные следующими рецензентами: Сесиль Барайр, Гаил Брадфорд, Алекс Чарвалиас, Вирджиния Крам-Мартос, Тревор Кроу, Михель Домс, Махин Фагфури, Ханс Й. Гетьенс, Ансгар Кауф, Николас-Джозеф Лазару, Стивен Молби, Джеймс Милн, Димитрис Митродимас, Жерар Поль Олливиье, Карин Орсел, Киеран Ринг, Бен Шеперд, Антонелла Теодоро, Милуше Тичавска, Кейтлин Вон, Франс Ваальс и Гордон Вилмсмейер. Кроме того, составители выражают благодарность Владиславу Шувалову за рецензирование всего текста публикации.



СОДЕРЖАНИЕ

Примечание	ii
Выражение признательности.....	iii
Сокращения.....	vii
Пояснения.....	viii
Резюме.....	x
1. РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК	1
A. Мировое экономическое положение	3
B. Мировые морские перевозки.....	5
C. Перспективы и стратегические соображения.....	16
2. СТРУКТУРА, ПРИНАДЛЕЖНОСТЬ И РЕГИСТРАЦИЯ МИРОВОГО ФЛОТА.....	23
A. Структура мирового флота.....	25
B. Принадлежность и эксплуатация мирового флота.....	29
C. Регистрация судов.....	32
D. Судостроение, сдача судов на слом и новые заказы	32
E. Будущие тенденции в морских перевозках и связанные с ними потребности	33
F. Перспективы и стратегические соображения.....	44
3. ФРАХТОВЫЕ СТАВКИ И РАСХОДЫ НА МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ	47
A. Ставки тарифов в контейнерных перевозках	49
B. Фрахтовые ставки на балкерный тоннаж	55
C. Фрахтовые ставки на танкерный тоннаж	58
D. Расходы на международные перевозки	61
E. Перспективы и стратегические соображения.....	63
4. ПОРТЫ	67
A. Контейнерные порты мира.....	69
B. Контейнерные порты мира и тенденции на рынке линейных перевозок	74
C. Участие частного сектора в работе портов.....	79
D. Перспективы и стратегические соображения.....	86
5. ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ И ИЗМЕНЕНИЯ В ОБЛАСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ	93
A. Технологические вызовы и возможности в мировом судоходстве	95
B. Изменения в области регулирования, касающиеся сокращения выбросов парниковых газов от международного судоходства, и другие природоохранные вопросы.....	101
C. Другие правовые вопросы и изменения в области регулирования, касающиеся перевозок.....	103
D. Стратегические соображения	105
6. УЛУЧШЕНИЕ МОРСКОГО СООБЩЕНИЯ	111
A. Распределение контейнерного флота и обслуживание линейным судоходством.....	113
B. Морские каботажные перевозки: транспортное сообщение внутри страны и глобальные сети морских перевозок.....	118
C. Упрощение процедур торговли и морских перевозок	123
D. Перспективы и стратегические соображения.....	125



Таблицы

1.1.	Мировой экономический рост, 2015–2017 годы.....	4
1.2.	Динамика физического объема торговли товарами, 2013–2016 годы	4
1.3.	Динамика международных морских перевозок, отдельные годы.....	6
1.4.	Мировые морские перевозки в разбивке по экономическим группам, регионам и видам грузов, 2015 и 2016 годы	7
1.5.	Нефть и природный газ: основные производители и потребители, 2016 год	9
1.6.	Перевозки нефти и газа, 2015 и 2016 годы	12
1.7.	Основные сухие массовые грузы и сталь: крупнейшие производители, потребители, экспортеры и импортеры, 2016 год.....	12
1.8.	Перевозки сухих массовых грузов, 2015 и 2016 годы.....	13
1.9.	Оценка контейнерных грузопотоков на основных направлениях перевозок Восток–Запад, 2014–2017 годы	14
1.10.	Контейнерные перевозки на второстепенных направлениях, 2015–2017 годы.....	15
1.11.	Прогнозы развития морских перевозок, 2017–2030 годы	18
2.1.	Структура мирового флота по основным типам судов, 2016–2017 годы.....	26
2.2.	Возрастная структура мирового торгового флота в разбивке по типам судов, 2017 год	28
2.3.	Принадлежность мирового флота, 2017 год.....	31
2.4.	Принадлежность мирового контейнерного флота, 2017 год.....	34
2.5.	50 крупнейших компаний линейных перевозок, 2017 год.....	34
2.6.	Флаги регистрации с наиболее крупным зарегистрированным флотом (по дедевейту), 2017 год.....	36
2.7.	Флаги регистрации с наиболее крупным зарегистрированным флотом (по стоимости), 2017 год.....	37
2.8.	Распределение провозной способности различных типов судов в тоннах дедевейта по группам стран их регистрации, 2017 год.....	37
2.9.	Поставки новых судов: основные типы судов и страны постройки, 2016 год	38
2.10.	Тоннаж судов, проданных, согласно сообщениям, на слом, в разбивке по основным типам судов и странам разборки, 2016 год.....	38
2.11.	Поставки новых судов, способных использовать сжиженный природный газ в качестве топлива, 2000–2018 годы.....	42
3.1.	Рынки и ставки тарифов в секторе контейнерных перевозок, 2009–2016 годы.....	50
3.2.	Индексы Балтийской биржи для танкеров, 2007–2017 годы	58
3.3.	Общий обзор рынка танкерного тоннажа: спотовые ставки на перевозку светлых и темных нефтепродуктов и нефти, 2010–2016 годы	59
4.1.	Грузооборот контейнерных портов мира в разбивке по регионам, 2014–2016 годы.....	69
4.2.	40 крупнейших контейнерных терминалов и их грузооборот, 2015 и 2016 годы	71
4.3.	10 крупнейших глобальных и международных операторов терминалов, 2015 год.....	73
4.4.	Среднее время нахождения в порту: все суда, 2016 год.....	77
4.5.	Среднее время нахождения в порту: контейнеровозы, 2016 год	77
4.6.	Среднее время нахождения в порту: танкеры, 2016 год	77
4.7.	Среднее время нахождения в порту: балкеры, 2016 год.....	77
4.8.	Среднее время нахождения в порту: суда для сжиженных газов, 2016 год	78
4.9.	Участие частного сектора в инфраструктурных проектах портов в странах с формирующейся рыночной экономикой и развивающихся странах, 2000–2016 годы.....	84
4.10.	Ведущие мировые инвесторы в портовом секторе, 2000–2016 годы.....	86
4.11.	Отдельные проекты в портовом секторе, 2016 год.....	87
6.1.	Распределение контейнеровозов по отдельным странам, май 2017 года.....	116
6.2.	Распределение контейнеровозов в двустороннем сообщении, отдельные пары стран, май 2017 года.....	119
6.3.	25 пар стран с наиболее высоким уровнем индекса обслуживания линейным судоходством в двустороннем сообщении, 2006, 2010 и 2016 годы.....	120
6.4.	Использование контейнерного флота на внутренних маршрутах стран: 30 стран с наиболее высоким показателем, май 2017 года	121



Диаграммы

1.1.	Индекс промышленного производства, рассчитываемый Организацией экономического сотрудничества и развития, и индексы мирового валового внутреннего продукта, мировой торговли товарами и международных морских перевозок, 1975–2016 годы	3
1.2.	Международные морские перевозки, отдельные годы	8
1.3.	Грузооборот морского транспорта в разбивке по видам грузов, 2000–2017 годы	8
1.4 а).	Мировые морские перевозки в разбивке по группам стран, 2016 год	10
1.4 б).	Участие развивающихся стран в мировых морских перевозках, отдельные годы	10
1.4 с).	Мировые морские перевозки в разбивке по регионам, 2016 год	11
1.5.	Мировые контейнерные перевозки, 1996–2017 годы	14
1.6.	Оценка контейнерных грузопотоков на основных направлениях перевозок Восток–Запад, 1995–2017 годы	15
2.1.	Рост мирового флота, 2000–2016 годы	25
2.2.	Структура мирового флота по основным типам судов, 1980–2017 годы	26
2.3.	Структура мирового флота по основным типам судов, 2017 год	27
2.4.	Поставки контейнеровозов, 2005–2016 годы	30
2.5.	Средний размер новых контейнеровозов, 2005–2016 годы	30
2.6.	Десять стран с крупнейшим флотом судов под национальным флагом в разбивке по основным типам судов, 2017 год	33
2.7.	Мировой объем заказов на новые суда, 2000–2017 годы	39
2.8.	Доля судов, способных использовать сжиженный природный газ в качестве топлива, среди новых судов начиная с 2001 года	43
3.1.	Динамика спроса и предложения на рынке морских контейнерных перевозок, 2006–2017 годы	49
3.2.	Индекс «Нью контекст», 2011–2016 годы	51
3.3.	Балтийский фрахтовый индекс сухогрузного тоннажа, 2007–2017 годы	56
3.4.	Динамика суточных доходов в секторе балкеров, 2007–2017 годы	57
3.5.	Транспортные расходы и расходы на страхование в международной торговле, 2006–2016 годы	61
4.1.	Грузооборот контейнерных портов мира в разбивке по регионам, 2016 год	69
4.2.	Рост грузооборота контейнерных портов, 2016–2018 годы	70
4.3.	Время нахождения судов в контейнерных портах, 1996 и 2011 годы	78
4.4.	Среднее время нахождения грузов в портах африканских стран к югу от Сахары, 2011 год	79
4.5.	Участие частного сектора в инвестиционных проектах по развитию инфраструктуры портов и количество таких проектов в разбивке по регионам и типам, 2000–2016 год	85
4.6.	Участие частного сектора в инфраструктурных проектах портов в разбивке по регионам и подтипам, 2000–2016 год	85
6.1.	Карта интенсивности движения контейнеровозов	113
6.2.	Индекс обслуживания линейным судоходством, 2004–2017 годы:	115
	а) западное побережье Южной Америки; б) восточное побережье Южной Америки; с) африканские страны с крупными перевалочными портами; д) Восточная Африка; е) Западная Азия; ф) Южная Азия; г) Юго-Восточная Азия; и) Восточная Азия	
6.3.	Динамика индекса обслуживания линейным судоходством в двустороннем сообщении:	119
	а) 2006–2010 годы и б) 2010–2016 годы	
6.4.	Провозная способность контейнерных судов на внутренних и на всех маршрутах (ДФЭ), май 2017 года	122
6.5.	Общее количество контейнерных линий и количество внутренних линий, май 2017 года	122

Вставки

2.1.	Каботажные перевозки в торговых соглашениях: сценарии, условия и примеры	40
3.1.	Операционная прибыль и убытки отдельных компаний линейного судоходства, 2015 и 2016 годы	53
3.2.	Судоходные альянсы	54
4.1.	Портовые информационные системы, достижения в области информационных технологий и механизмы сотрудничества	80
4.2.	Возможные модели управления портами и структур собственности	82



СОКРАЩЕНИЯ

АИС	автоматическая идентификационная система
ВВП	валовой внутренний продукт
ДФЭ	двадцатифутовый эквивалент
ИМО	Международная морская организация
ИСО	Международная организация по стандартизации
ОЭСР	Организация экономического сотрудничества и развития
СФЭ	сорокафутовый эквивалент
NO _x	оксиды азота
SO _x	окиси серы



ПОЯСНЕНИЯ

В *Обзоре морского транспорта, 2017 год*, представлены данные и события за период с января 2016 года по июнь 2017 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 процентных показателей может быть не равна 100% вследствие округления
- – (дефис) означает «не применимо».

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 обеспечения морских платформ, буксирные суда, земснаряды, пассажирские суда, паромы и другие негрузовые суда
Все суда	Все вышеуказанные типы судов вместе взятые

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

Нефтяные танкеры

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

Балкеры и рудовозы

Балкер класса «кейпсайз»	дедвейтом 100 000 т и более
Балкер класса «панамакс»	дедвейтом 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 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 могли 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 валовой 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

С учетом того, что более 80% мировой торговли по физическому объему и более 70% по стоимости перевозится морем и проходит через морские порты мира, невозможно переоценить значение морского транспорта для торговли и развития. Признавая стратегическую роль морской отрасли, в глобальных программах действий, включая Аддис-Абебскую программу действий и Повестку дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, подчеркивается роль торговли – и, соответственно, морских перевозок – как одной из движущих сил инклюзивного и устойчивого роста и развития.

В *Обзоре морского транспорта за 2017 год* анализируются основные тенденции в мировой экономике и международной торговле и их влияние на спрос и предложение на рынке морских перевозок, а также тенденции на рынках линейных и чартерных перевозок в 2016 году и в начале 2017 года. В нем также представлена информация о состоянии портового хозяйства и изменениях, касающихся регулирования и нормативно-правовой базы. Кроме того, в этом году в *Обзор* была включена специальная глава, посвященная вопросам морского сообщения с учетом того, что проблематика транспортного сообщения и электронной связи занимает центральное место в повестке дня в области торговли и развития.

Рост морских перевозок

В 2016 году спрос на морские перевозки увеличился, хотя и незначительно. Темпы роста мировых морских перевозок возросли до 2,6% по сравнению с 1,8% в 2015 году, хотя они по-прежнему были ниже средних показателей за последние четыре десятилетия, когда они составляли примерно 3%. Общий объем перевозок возрос более чем на 260 млн т и достиг 10,3 млрд т, при этом примерно половина отмеченного прироста приходилась на перевозки наливных грузов.

По прогнозам ЮНКТАД, в 2017 году объем мировых морских перевозок возрастет на 2,8% до 10,6 млрд тонн. Прогнозы на среднесрочную перспективу также указывают на дальнейшее увеличение объема перевозок, в частности в 2017–2022 годах совокупные среднегодовые темпы его роста составят, по оценкам, 3,2%. Рост перевозок ожидается во всех секторах при наиболее динамичном росте в перевозках контейнерных и основных сухих массовых грузов.

Перспективы мировой экономики и торговли товарами характеризуются неопределенностью и различными позитивными и негативными факторами риска. К положительным моментам относятся Соглашение об экономическом партнерстве, заключенное между Европейским союзом и Японией в июле 2017 года. Оно может способствовать расширению торговли так же, как Всеобъемлющее экономическое и торговое соглашение между Европейским союзом и Канадой, которое, вероятно, вступит в силу в 2017–2021 годах. В долгосрочной перспективе расширение трансграничной электронной торговли также может способствовать увеличению спроса на контейнерные перевозки. К негативным факторам риска относятся продолжающаяся переориентация экономики Китая на внутренний спрос, новый курс торговой политики Соединенных Штатов Америки, а также неопределенность, связанная с решением Соединенного Королевства Великобритании и

Северной Ирландии о выходе из Европейского союза. Эта неопределенность требует решительной политики и мер на всех уровнях, включая согласованные и скоординированные многосторонние стратегии, для обеспечения устойчивого роста спроса на международные морские перевозки.

Возможности в различных секторах морской отрасли

Мировой флот обеспечивает не только транспортное сообщение, необходимое для мировой торговли, но и средства к существованию для тех, кто работает в различных секторах морской отрасли. Мировой торговый флот увеличился в 2016 году на 3,2% по сравнению с 3,5% в 2015 году. По состоянию на начало 2017 года совокупная провозная способность мирового коммерческого флота достигла 1,86 млрд т дедвейта, а его коммерческая стоимость оценивалась в 829 млрд долларов.

Продолжает наблюдаться процесс усиления консолидации в отрасли, при этом страны специализируются на различных секторах морского транспорта. Страны получают выгоды благодаря национальным судостроительным предприятиям, национальным судовладельцам, компаниям, занимающимся регистрацией или эксплуатацией судов или их утилизацией. В условиях такой специализации в морской отрасли директивным органам необходимо тщательно анализировать возможности нахождения нишевых рынков для своих стран и делать выбор между, казалось бы, противоположными решениями. Например, им, возможно, придется выбирать между защитой национальных судоводительных компаний от иностранных конкурентов или повышением конкурентоспособности торговли благодаря улучшению транспортного сообщения и снижению торговых издержек. В последнем случае, вероятно, потребуются пойти на либерализацию рынков внутренних морских перевозок и портовых услуг.



В судоходном секторе, включая работу на берегу и на судах, в основном заняты мужчины. Женщины составляют 1% от общего числа моряков, работающих на судах. В мировом судоходстве доля женщин среди персонала, занятого на берегу, зависит от уровня должностей: 55% на младших должностях и 9% на уровне высшего руководства. Содействуя расширению занятости женщин, предприятия морского транспорта могли бы содействовать не только решению проблемы нехватки кадров, но и достижению ключевых целей в области устойчивого развития.

Обеспечение экологической устойчивости, в том числе в секторе морских перевозок, является императивом Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. В этой связи следует отметить растущее значение сжиженного природного газа. Расширение торговли сжиженным природным газом способствовало увеличению инвестиций в суда для его перевозки, совокупный дефайт которых возрос за 12 месяцев до января 2017 года примерно на 10%. Одновременно увеличивается использование сжиженного природного газа в качестве топлива. В портфеле заказов на новые суда с поставкой в 2018 году и в дальнейшем доля судов, способных использовать сжиженный природный газ в качестве топлива, составляет в настоящее время 13,5%. Это более чем в два раза превышает соответствующий показатель в 2017 году и более чем в три раза портфель заказов в 2016 году. Поощрение использования сжиженного природного газа в качестве судового топлива может способствовать снижению расходов, расширению использования менее загрязняющих источников энергии и тем самым решению задач, связанных с изменением климата, в соответствии с целями 7 (энергетика) и 13 (изменение климата) в области устойчивого развития.

Равновесие между спросом и предложением

Вот уже пятый год подряд наблюдается замедление темпов роста мирового флота. Тем не менее предложение провозной способности судов увеличивается более быстрыми темпами, чем спрос, в результате чего на мировом рынке по-прежнему сохраняется избыток тоннажа, что отрицательно сказывается на фрахтовых ставках и доходах. В условиях нынешней конъюнктуры, характеризующейся низким спросом и избыточным предложением тоннажа, фрахтовые ставки и уровень доходности были низкими в большинстве сегментов рынка морских перевозок. В 2016 году общий объем операционных убытков в секторе контейнерных перевозок достиг, по оценкам, 3,5 млрд долларов.

В 2017 году увеличение спроса на морские перевозки и дальнейшие меры по регулированию предложения провозной способности, по всей видимости, будут способствовать улучшению основных факторов рынка и тем самым повышению фрахтовых ставок. Однако для этого необходимо сократить избыточную провозную способность путем уменьшения поставок новых судов и увеличения тоннажа, отправляемого на

слом, и расширить совместное использование провозной способности, например, с помощью альянсов.

В секторе контейнерных перевозок недавние слияния и появление новых мегаальянсов могут способствовать более эффективному регулированию предложения тоннажа и повышению степени загрузки судов, что в свою очередь может содействовать улучшению финансовой ситуации в этом секторе. В то же время существует опасность того, что растущая концентрация рынка может привести к формированию олигополистических структур. Регулирующим органам необходимо следить за развитием ситуации в связи со слияниями и альянсами в секторе контейнерных перевозок с целью обеспечения конкуренции на рынке. Кроме того, возможно, следует проанализировать существующие регулирующие правила в отношении консорциумов и альянсов, с тем чтобы определить, нужно ли внести в них изменения с целью обеспечения баланса интересов грузоотправителей, портов и перевозчиков и недопущения злоупотребления рыночным влиянием.

По оценкам ЮНКТАД, в 2016 году по всем странам затраты на международные перевозки и страхование составляли в среднем около 15% стоимости импорта. Этот показатель значительно выше в менее крупных странах и странах с уязвимой в структурном отношении экономикой, в частности он достигает в среднем 22% в малых островных развивающихся государствах, 19% в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и 21% в наименее развитых странах. К основным факторам, объясняющим неизменно высокие транспортные издержки во многих развивающихся странах, относятся более низкая эффективность работы портов, ненадлежащая инфраструктура, дополнительные расходы, связанные с ростом размера судов, и менее конкурентные рынки транспортных услуг. В связи с ростом размера судов и дальнейшей консолидацией существует опасность того, что ситуация будет ухудшаться и далее в случае малых стран и стран со слабой в структурном отношении экономикой.

Морские порты: транспортные узлы, поддерживающие морское и наземное сообщение

В 2015, 2016 и 2017 годах темпы роста грузооборота портов были одними из самых низких за весь период между 2000 и 2016 годами, за исключением 2009 года. В то же время контейнерным портам мира приходится сталкиваться с необходимостью решения проблем, связанных с такими тенденциями, как появление все более крупных судов, перевод крупных судов с магистральных направлений на второстепенные, рост концентрации и консолидации в линейном судоходстве, перегруппировка в составе альянсов между компаниями линейных перевозок и растущие угрозы кибербезопасности.

Усиливающаяся конкуренция среди портов делает необходимым повышение эффективности их работы, что выходит за рамки таких критериев, как оптимизация операций, сокращение затрат и времени и содействие развитию торговли. Все чаще от портов ожидается принятие мер по улучшению показателей в других областях, таких как высокая надежность и качество портовых услуг, безопасность, охрана, финансовая рентабельность, сохранение ресурсов, охрана окружающей среды и социальная интеграция, многие из которых связаны с ключевыми целями в области устойчивого развития.

Портам следует разработать стратегии и планы в отношении того, как наилучшим образом адаптироваться к меняющимся условиям на рынке линейных перевозок. Портам и их партнерам необходимо укрепить сотрудничество с целью смягчения негативных последствий, связанных с ростом расходов. В современных условиях портам не всегда удается конкурировать за привлечение перевалочных грузов, ориентируясь лишь на потребности морских перевозок. Портам следует пересмотреть и расширить набор предлагаемых клиентам услуг, что также способствовало бы увеличению их доходов. Необходимо содействовать внедрению соответствующих технологий и решений в портах, в том числе для автоматизации таможенных процедур и создания комплексных портовых систем. Следует также поощрять усилия по оценке эффективности работы порта, позволяющей получить ценную информацию для планирования транспортных потоков, управления портовыми операциями и разработки стратегий и регулирующих положений. В этой связи для продолжения работы над совершенствованием показателей эффективности работы портов необходимы дополнительные инвестиции с целью расширения возможностей для сбора данных и создания платформ с использованием информационно-коммуникационных технологий, позволяющих снизить затраты на сбор и анализ данных.

Всё более настоятельная необходимость в создании современных портов и перегрузочных мощностей с соответствующими системами управления терминалами и обеспечения их безопасности привела в последние годы к значительному увеличению потребностей в инвестициях и техническом оснащении портов. В этой связи еще более актуальной стала задача расширения сотрудничества между частным и государственным секторами. В 2000–2016 годах было выделено примерно 68,8 млрд долл. частных инвестиций на реализацию 292 проектов, включающих создание портовой инфраструктуры, объектов, терминалов и подходящих каналов для контейнерных, балкерных, наливных и многоцелевых терминалов. Правительства могут использовать различные модели государственно-частного партнерства в качестве успешного и эффективного инструмента для обеспечения устойчивого развития портового сектора. Важными компонентами успешного государственно-частного партнерства являются: тщательно проработанные соглашения,

предусматривающие четкое распределение функций, ролей и рисков и гибкие возможности, ясная стратегия, нормативно-правовая система, обеспечивающая эффективное осуществление соглашений и их соблюдение, и институциональный механизм, позволяющий надлежащим образом регулировать этот процесс. Такое партнерство должно быть нацелено не только на повышение эффективности работы порта, но и на улучшение качества услуг и снижение расходов для грузоотправителей.

Однако не все инвестиции в портовое хозяйство могут быть оправданы. Давление, оказываемое компаниями линейного судоходства на морские порты с целью заставить их пойти на осуществление инвестиций в расширение портовых мощностей и углубление акватории портов для обслуживания всё более крупных судов, включая, в частности, перевалочные операции, возможно, не оправдывает дополнительных расходов. Рост размера судов без соответствующего увеличения объема перевозок приводит к сокращению фактически имеющихся портовых мощностей, поскольку требуются более крупные контейнерные площадки и дополнительное оборудование для обработки такого же объема грузов.

Правовые вопросы и изменения в области регулирования

В 2017 году вступили в силу две важные международные конвенции, касающиеся морской отрасли. Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими 2004 года вступила в силу 8 сентября, а 16 ноября вступила в силу Конвенция Международной организации труда о труде в рыболовном секторе 2007 года (№ 188). Кроме того, следует отметить решение Международной морской организации (ИМО) о введении общего требования, согласно которому уровень содержания серы в жидком топливе, используемом на борту судов, не должен превышать 0,5% с 1 января 2020 года, что имеет важное значение для охраны здоровья людей и защиты окружающей среды.

Наблюдается прогресс на переговорах, ведущихся в Организации Объединенных Наций с целью разработки на базе Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года международного юридически обязательного документа о сохранении и устойчивом использовании биологического разнообразия в районах за пределами действия национальной юрисдикции. В этом контексте, и в частности в связи с вопросами, касающимися совместного использования выгод от морских генетических ресурсов, наращивания потенциала и передачи морских технологий, важно при разработке документа обеспечить учет особых потребностей развивающихся стран, в особенности наименее развитых стран, развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, государств, находящихся в географически неблагоприятном положении, и малых островных

развивающихся государств, а также прибрежных африканских государств.

Новые технологии приводят к изменениям в морской отрасли и создают возможности для повышения экономической эффективности, оптимизации операций и систем управления логистикой и расширения сетей связей, в том числе цифровых связей. В то же время использование новых технологий сопряжено с возникновением новых проблем, в частности связанных с ростом угроз и рисков кибербезопасности. Для обеспечения безопасности мореплавания и защиты важной информации на борту судов и на берегу государственные и частные компании и другие заинтересованные стороны должны приложить совместные усилия в целях улучшения понимания, оценки, регулирования и внедрения соответствующих новых технологий.

Кроме того, несмотря на широкие возможности, которые могут предложить новые технологии, такие как технология блокчейна, для создания идентификационных кодов и управления ими, существуют риски, связанные с их использованием в прикладных программах, обеспечивающих установление подлинности идентификационных данных или защиту конфиденциальной информации и финансовых данных. Поэтому необходимо продолжать следить за развитием этих технологий и изучать связанные с ними правовые вопросы, финансовые аспекты, инфраструктурные решения и возможные последствия.

Нормативно-правовые положения, регулирующие сектор морских перевозок, должны охватывать вопросы кибербезопасности, и необходимо поощрять и поддерживать соблюдение соответствующих норм. Важное значение имеет обеспечение соблюдения действующих нормативных положений, касающихся кибербезопасности, а также разработка дополнительных стандартов и стратегий. Кроме того, важно использовать передовую практику и уже принятые руководящие принципы и стандарты, а также пять функциональных компонентов, которые указаны в Руководстве ИМО по вопросам управления рисками кибербезопасности в морской отрасли (2017 года) как определение, защита, выявление, реагирование и восстановление.

Регулярное морское сообщение: понимание и укрепление сетей контейнерных перевозок

Плохое транспортное сообщение стран с небольшой и слабой экономикой по-прежнему выступает фактором, ограничивающим их доступ к глобальным рынкам. С этой проблемой сталкиваются прежде всего многие развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, малые островные развивающиеся государства и наименее развитые страны, поскольку их транспортное сообщение является менее надежным с меньшим объемом перевозок и менее частыми рейсами судов при более высоких транспортных расходах. Как показывают исследования ЮНКТАД, включение

данных, касающихся морских транспортных сетей, в соответствующие стратегические процессы, например, связанные с разработкой торговых соглашений или подготовкой планов развития транспортной инфраструктуры, может способствовать существенному улучшению процессов планирования и составления прогнозов.

По возможности следует содействовать налаживанию связей между внутренними, региональными и межконтинентальными морскими перевозками. В настоящее время во многих странах внутренние морские перевозки каботажных грузов защищены от конкуренции со стороны иностранных перевозчиков. Такие ограничения на рынке могут приводить к неоправданному снижению эффективности и ухудшению морского транспортного сообщения. Хорошо продуманная политика, позволяющая – на четко определенных условиях – международным компаниям линейных перевозок перевозить также грузы внутренней торговли и грузы, доставляемые фидерными судами, может способствовать повышению конкурентоспособности морских портов страны и улучшению доступа импортеров и экспортеров к международным морским перевозкам.

Усиление конкуренции между портами побуждает операторов порта повышать эффективность своей деятельности и делиться получаемыми выгодами со своими клиентами. При этом конкуренция между портами не должна ограничиваться морскими портами одной страны, а распространяться также на порты соседних стран. Улучшение морского транспортного сообщения зависит также от налаживания хорошего сообщения с внутренними районами страны, то есть от эффективной организации наземных и смешанных перевозок. Действенными инструментами для стимулирования конкуренции между портами являются эффективно функционирующие рынки автомобильных перевозок, хорошая железнодорожная и автомобильная инфраструктура и надлежащие режимы транзитных перевозок. Упрощение процедур транзитных перевозок может осуществляться в соответствии с международными стандартами и рекомендациями, в частности принятыми Организацией Объединенных Наций, Всемирной таможенной организацией и Всемирной торговой организацией.

Таможенным и другим органам, осуществляющим контроль на границах, следует неустанно прилагать усилия для совершенствования и упрощения процедур торговли и перевозок. Ведущая уже на протяжении многих лет по линии технического сотрудничества работа ЮНКТАД по вопросам автоматизации таможенных процедур и интеграции внешнеторговых и других формальностей государственных ведомств в рамках автоматизированной системы обработки таможенных данных свидетельствует о том, что эти усилия могут способствовать снижению операционных издержек, сокращению времени простоя грузов, повышению транспарентности и, следовательно, подотчетности всех



заинтересованных сторон. В соответствии с Соглашением Всемирной торговой организации об упрощении процедур торговли и Конвенцией ИМО по облегчению международного морского судоходства страны-участники должны создать комитеты или другие механизмы сотрудничества для обеспечения координации и взаимодействия

между заинтересованными сторонами в деле осуществления реформ по упрощению процедур торговли и перевозок. Такие механизмы сотрудничества должны выходить за рамки вопросов соблюдения соглашений и охватывать все необходимые реформы в целях облегчения международной торговли и перевозок.

Морской транспорт будет и впредь оставаться основным видом транспорта, обслуживающим международную торговлю. Министерства транспорта и планирования, а также морские и портовые власти должны понимать факторы, влияющие на морское транспортное сообщение, а также соответствующие возможности и риски в целях принятия обоснованной политики и решений и надлежащих инвестиционных планов, касающихся морских перевозок, портов и их связей с внутренними районами стран.

1

В 2016 году в секторе морских перевозок по-прежнему ощущались длительные последствия экономического спада 2009 года. Неизменно медленный рост мирового спроса и значительная неопределенность, связанная с такими факторами, как торговая политика и низкие цены на сырьевые товары и нефть, продолжали сдерживать рост морских перевозок. Кроме того, некоторые тенденции, напрямую затрагивающие морской транспорт, постепенно набирали силу, привлекая всё большее внимание, включая, в частности, развитие цифровых технологий, быстрое расширение электронной торговли и рост концентрации рынка в линейном судоходстве.

Отражая общее состояние мировой экономики, спрос на морские перевозки немного возрос в 2016 году. Темпы роста мировых морских перевозок повысились до 2,6% по сравнению с 1,8% в 2015 году, хотя они по-прежнему были ниже средних показателей за последние четыре десятилетия, когда они составляли примерно 3%. Общий объем перевозок возрос более чем на 260 млн т и достиг 10,3 млрд т, при этом примерно половина отмеченного прироста приходилась на перевозки наливных грузов.

В 2017 году ожидается некоторое улучшение перспектив для мировой экономики и торговли товарами. Однако неопределенность и другие факторы, как позитивные, так и негативные, продолжают оказывать свое влияние на эти перспективы. По прогнозам ЮНКТАД, в 2017 году объем мировых морских перевозок возрастет на 2,8% до 10,6 млрд тонн. Прогнозы на среднесрочную перспективу также указывают на дальнейшее увеличение перевозок, в частности в 2017–2022 годах совокупные среднегодовые темпы их роста составят, по оценкам, 3,2%. Увеличение перевозок ожидается во всех секторах при наиболее динамичном росте в перевозках контейнерных и основных сухих массовых грузов.

РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

МИРОВЫЕ МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

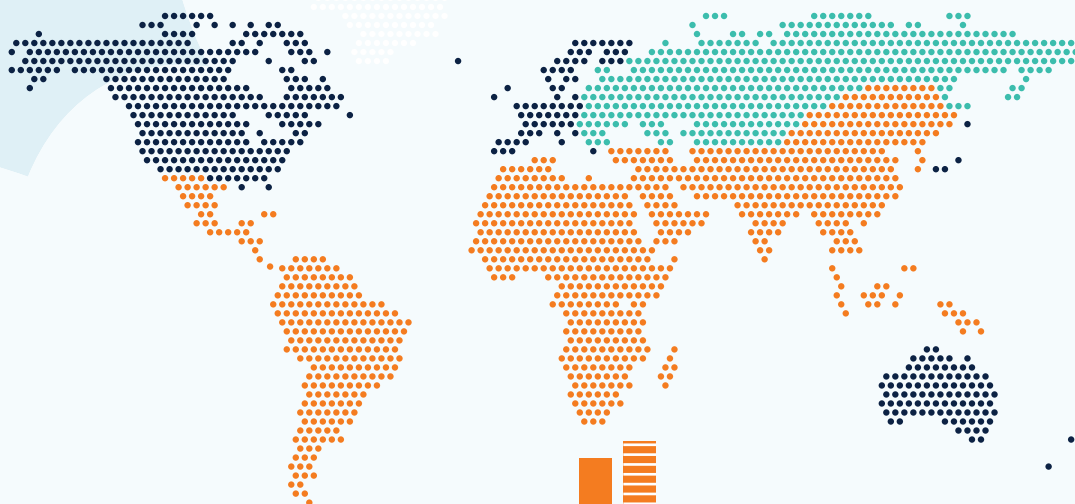
(доля в процентах от мирового объема грузов)

Общий объем перевозок
10,3 млрд т

возрос более чем на
260 млн т и достиг

+2,6% в 2016 году

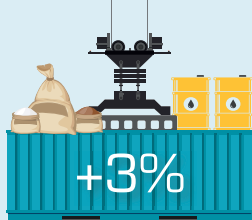
+1,8% в 2015 году



	Развитые страны	Развивающиеся страны	Страны с переходной экономикой
Погружено (экспортные грузы)	35%	59%	6%
Выгружено (импортные грузы)	35%	64%	1%

ДИНАМИКА МИРОВЫХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

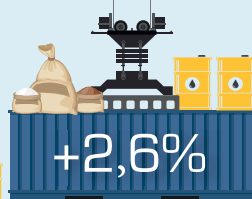
1974–2014



2015



2016



По прогнозам ЮНКТАД, в 2017–2022 годах совокупные среднегодовые темпы роста мировых морских перевозок составят 3,2%

2017–2022



А. МИРОВОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ

1. Мировой экономический рост

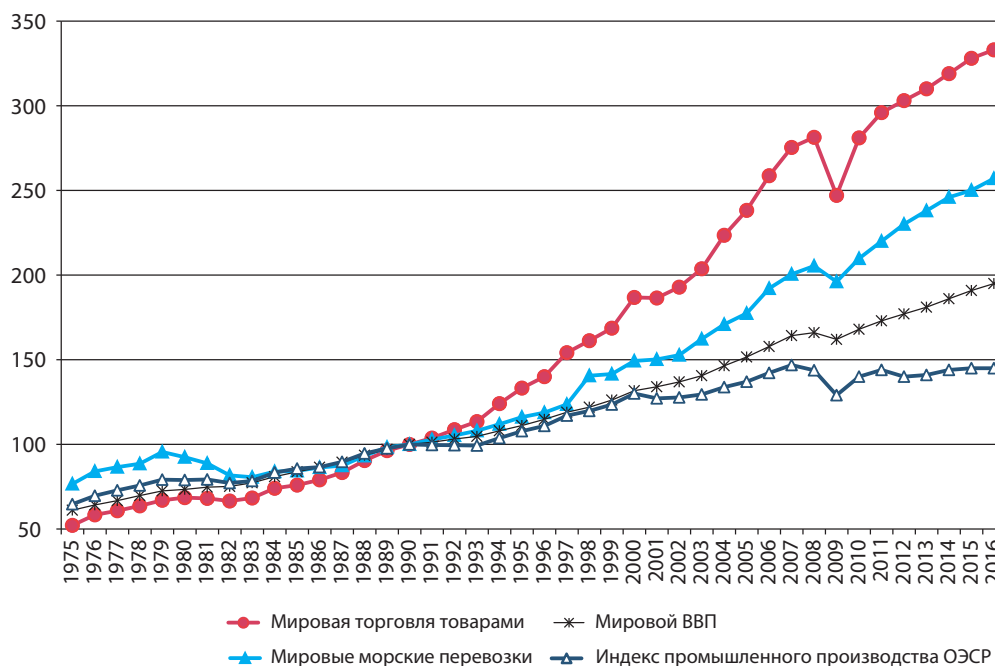
Мировые морские перевозки по-прежнему в значительной степени зависят от тенденций в мировой экономике и торговле. Хотя взаимосвязи между показателями производства и торговли товарами, как представляется, меняются, что, в частности, находит отражение в снижении в последние годы показателя соотношения темпов роста торговли и валового внутреннего продукта (ВВП)¹, спрос на морские перевозки по-прежнему во многом зависит от состояния мировой экономики.

Даже если между показателями роста промышленного производства, валового внутреннего продукта, торговли товарами и морских перевозок могут наблюдаться различия, между ними существует прямая зависимость, как видно на диаграмме 1.1, на которой показана динамика индекса промышленного производства, рассчитываемого Организацией экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), и трех других мировых индексов.

В 2016 году рост мировой экономики замедлился, в частности темпы роста ВВП снизились с 2,6% в 2015 году до 2,2%, что ниже среднегодовых темпов роста на уровне 3,2% в 2001–2008 годах (см. таблицу 1.1). Это объяснялось такими факторами, как низкая общая инвестиционная активность, ограниченный рост мировой торговли товарами, усиление неопределённости в торговой политике и сохраняющееся негативное влияние низких цен на сырьевые товары на объем инвестиций и экспортные поступления стран-экспортеров сырья.

В развитых странах темпы роста объема производства также снизились с 2,2% в 2015 году до 1,7% в 2016 году, что отражало замедление роста в Европейском союзе (1,9%), Соединенных Штатах (1,6%) и Японии (1,0%). В развивающихся странах темпы роста ВВП замедлились с 3,8% в 2015 году до 3,6%. В Китае, несмотря на высокие темпы роста ВВП на уровне 6,7% благодаря мерам, которые были приняты в течение года для стимулирования экономической активности, продолжался процесс постепенной переориентации экономики на потребительский спрос в качестве внутреннего источника экономического роста. В Индии темпы роста ВВП также были по-прежнему высокими на уровне 7%, несмотря на их некоторое замедление по сравнению с 2015 годом.

Диаграмма 1.1. Индекс промышленного производства, рассчитываемый Организацией экономического сотрудничества и развития, и индексы мирового валового внутреннего продукта, мировой торговли товарами и международных морских перевозок, 1975–2016 годы (1990 год = 100)



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе OECD, 2017; United Nations, 2017; ЮНКТАД, *Обзор морского транспорта* (различные выпуски); World Trade Organization (2012).

Примечание: Индексы ВВП и торговли товарами рассчитаны в долларах, а индекс морских перевозок в метрических тоннах.

Таблица 1.1. Мировой экономический рост, 2015–2017 годы (изменение в процентах к предыдущему году)

Регион или экономическая группа	2001–2008	2015	2016	2017
Все страны мира	3,2	2,6	2,2	2,6
Развитые страны	2,2	2,2	1,7	1,9
в том числе				
Соединенные Штаты	2,5	2,6	1,6	2,1
Европейский союз (28 стран)	2,2	2,3	1,9	1,9
Япония	1,2	1,2	1,0	1,2
Развивающиеся страны	6,2	3,8	3,6	4,2
в том числе				
Африка	5,7	3,0	1,5	2,7
Азия	7,3	5,2	5,1	5,2
Китай	10,9	6,9	6,7	6,7
Индия	7,6	7,2	7,0	6,7
Западная Азия	5,8	3,7	2,2	2,7
Латинская Америка и Карибский бассейн	3,9	-0,3	-0,8	1,2
Бразилия	3,7	-3,8	-3,6	0,1
Наименее развитые страны	7,2	3,6	3,7	4,4
Страны с переходной экономикой	7,1	-2,2	0,4	1,8
Российская Федерация	6,8	-2,8	-0,2	1,5

Источник: UNCTAD, 2017а.

Примечание: Данные за 2017 год основаны на оценках.

Низкая экономическая активность в странах-экспортерах нефти в Африке, Латинской Америке и Карибском бассейне и Западной Азии и в странах с переходной экономикой, а также экономический спад в Бразилии и Российской Федерации продолжали сдерживать экономический рост в развивающихся странах и странах с переходной экономикой. В наименее развитых странах в 2016 году ВВП увеличился на 3,7%, что гораздо ниже целевого показателя роста на уровне не менее 7%, установленного в целях в области устойчивого развития, в частности с учетом цели 8, касающейся содействия поступательному, инклюзивному и устойчивому экономическому росту, полной и производительной занятости и достойной работе для всех.

2. Мировая торговля товарами

В 2016 году темпы роста мировой торговли товарами были скромными, в частности ее физический объем (который рассчитывается на основе объема торговли в стоимостном выражении с поправкой на инфляцию и колебания обменных курсов) увеличился на 1,9% (средние темпы роста импорта и экспорта) по сравнению с приростом на 1,7% в 2015 году (см. таблицу 1.2). Медленный рост торговли является одновременно причиной и следствием низкой мировой экономической активности с учётом тесных взаимосвязей, существующих между инвестициями, экономическим ростом и торговлей. В 2016 году ускорился рост как мирового экспорта, так и импорта по сравнению

Таблица 1.2. Динамика физического объема торговли товарами, 2013–2016 годы (изменение в процентах к предыдущему году)

Экспорт				Страны или регионы	Импорт			
2013	2014	2015	2016		2013	2014	2015	2016
3,1	2,0	1,4	1,7	Все страны мира	2,3	2,5	1,9	2,1
2,1	1,7	2,1	1,0	Развитые страны	0,0	2,8	3,3	2,7
2,6	3,3	-1,1	-0,2	Соединенные Штаты	0,8	4,7	3,7	3,6
1,9	1,6	3,3	1,1	Европейский союз	-1,0	3,2	4,1	2,8
-1,5	0,6	-1,0	0,3	Япония	0,3	0,6	-2,8	-0,3
4,4	2,5	0,6	2,8	Развивающиеся страны	5,5	2,7	1,1	1,1
2,4	2,3	3,2	2,3	Латинская Америка и Карибский бассейн	3,8	0,0	-2,0	-4,2
-1,6	-2,0	0,6	2,9	Африка	6,8	3,6	0,7	-4,6
6,7	4,9	-0,6	0,6	Восточная Азия	7,0	3,4	-1,1	2,2
8,5	5,6	-0,9	0,0	Китай	9,1	2,9	-1,8	3,1
0,0	1,1	-1,4	18,1	Южная Азия	-0,4	4,7	7,4	8,9
8,5	3,5	-2,1	6,7	Индия	-0,3	3,2	10,1	7,3
5,0	3,7	3,7	3,9	Юго-Восточная Азия	4,2	2,4	5,7	4,4
3,7	-3,2	-0,6	3,5	Западная Азия	6,7	2,2	3,1	-2,4
2,0	0,5	1,0	-1,6	Страны с переходной экономикой	-0,4	-7,9	-19,9	7,3

Источник: UNCTAD, 2017а.

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

с предыдущим годом. Темпы роста экспорта возросли с 1,4% в 2015 году до 1,7% в 2016 году, а темпы роста импорта повысились соответственно с 1,9% до 2,1%.

Низкие темпы роста торговли были характерны как для развитых, так и для развивающихся стран при, однако, определенных различиях между регионами. В развитых странах в 2016 году темпы роста экспорта замедлились по сравнению с предыдущим годом, снизившись соответственно с 2,1% до 1%. Темпы роста импорта также снизились с 3,3% в 2015 году до 2,7% в 2016 году.

В развивающихся регионах в 2016 году показатели роста торговли были ниже обычных значений. Хотя темпы роста экспорта повысились до 2,8% по сравнению с 0,6% в 2015 году, они по-прежнему были ниже уровня 4,4%, отмеченного в 2013 году. В 2016 году импорт в развивающихся странах увеличился на скромные 1,1%, что объяснялось, в частности, снижением покупательной способности многих стран-экспортеров сырьевых товаров из-за ухудшения условий торговли вследствие падения цен на сырьевые товары (это касается, например, Африки и Латинской Америки и Карибского бассейна). Сокращение импорта в странах Латинской Америки и Карибского бассейна было в значительной степени связано с экономическим спадом в Бразилии.

В 2016 году в странах с переходной экономикой объем экспорта снизился, что объяснялось, в частности, негативными последствиями экономической рецессии в Российской Федерации. С другой стороны, эти страны увеличили свой импорт после резкого сокращения в 2015 году из-за ухудшения условий торговли в результате снижения цен на сырьевые товары и нефть. Рост импорта стал возможен благодаря тому, что в 2016 году цены на нефть немного повысились и странам с переходной экономикой удалось смягчить отрицательные последствия, связанные с ухудшением их условий торговли.

В целом рост торговли товарами является низким также по сравнению с ростом мирового ВВП, причем эта тенденция усиливается с 2008 года. Наряду с циклическими факторами, такими как медленный рост мирового спроса и низкая экономическая активность, явный сдвиг в традиционных связях между ВВП и торговлей объясняется и структурными факторами, такими как замедление темпов глобализации и фрагментации производственно-сбытовых цепочек (UNCTAD, 2016; Vems et al., 2013). Например, доля импортируемых деталей и компонентов в экспорте товаров из Китая снизилась с 60% в 2000 году до менее 35% в последние годы (United Nations, 2017). Эти изменения, вероятно, способствовали снижению показателя эластичности торговли по ВВП. Согласно оценкам, 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 годах².

Изменения в структуре мирового спроса также, по всей видимости, способствовали ослаблению связи между ВВП и торговлей. В последние годы снизилась инвестиционная активность, являющаяся компонентом мирового спроса, наиболее сильно влияющим на торговлю. Кроме того, есть и другие сдерживающие факторы, такие как замедление процесса либерализации торговли в рамках Всемирной торговой организации, неопределенность в отношении будущего региональных торговых соглашений, в том числе Соглашения о транстихоокеанском партнерстве, и усиливающиеся протекционистские тенденции, о чем, в частности, свидетельствует увеличение числа торговых ограничений. Помимо неопределенности, связанной с торговой политикой новой администрации в Соединенных Штатах, вызывает также обеспокоенность рост общего числа мер по ограничению торговли начиная с экономического спада 2008–2009 годов. Из 1 671 меры по ограничению торговли, введенных в странах Группы двадцати начиная с 2008 года, к середине октября 2016 года было отменено лишь 408 мер. В настоящее время общее число ограничительных мер по-прежнему, по оценкам, превышает 1 250 (World Trade Organization, OECD and UNCTAD, 2016).

В. МИРОВЫЕ МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

1. Общее состояние

Отражая общее состояние мировой экономики, спрос на морские перевозки возрос в 2016 году, хотя и ненамного. Темпы роста мировых морских перевозок повысились до 2,6% по сравнению с 1,8% в 2015 году, хотя они по-прежнему были ниже средних показателей за последние четыре десятилетия, когда они составляли примерно 3%. Общий объем перевозок возрос более чем на 260 млн т и достиг 10,3 млрд т, при этом примерно половина отмеченного прироста приходилась на перевозки наливных грузов (см. таблицы 1.3 и 1.4, а также диаграмму 1.2). В 2016 году значительное увеличение объема импорта в Китае способствовало расширению мировых морских перевозок, тогда как ограниченный рост импорта в других регионах развивающихся стран оказывал сдерживающее воздействие.

В 2016 году объем перевозок сухих грузов увеличился по сравнению с предыдущим годом на 2% до 7,23 млрд т (см. таблицу 1.4). Как следует из диаграммы 1.2 и таблицы 1.3, на основные массовые грузы (уголь, железная руда, зерно, бокситы/глинозем и фосфатная руда) приходилось примерно 43,9% всех перевозок сухих грузов, на контейнерные грузы – 23,8% и на другие массовые грузы – 23,7%. Остальная часть приходилась на другие сухие грузы³, к которым относятся генеральные грузы.

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

Год	Нефть и газ	Основные массовые грузы ^а	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	2 932	3 121	3 971	10 023
2016	3 055	3 172	4 059	10 287

Источник: Расчеты секретариата ЮНКАД на основе данных, полученных от представляющих отчетность стран, с веб-сайтов соответствующих государственных органов и портовых организаций и из специализированных источников. Данные начиная с 2006 года были пересмотрены и обновлены в свете улучшенной отчетности, включая более свежие цифры и более полную информацию о распределении по видам грузов. Данные за 2016 год представляют собой оценки, основанные на предварительной информации или на показателях последнего года, за который имеются данные.

^а Железная руда, зерно, уголь, бокситы/глинозем и фосфатная руда.

В 2016 году объем перевозок основных массовых грузов возрос на 1,6%, а перевозки других сухих грузов увеличились на 2,2%.

В 2016 году объем морских перевозок по показателю грузооборота в тонно-милях, учитывающему также расстояние перевозок, увеличился в чуть большей степени, чем объем перевозок в тоннах. Грузооборот морского транспорта возрос по сравнению с предыдущим годом на 3,2% до 55 057 млрд тонно-миль, тогда как в 2015 году он увеличился на 1,1% (см. диаграмму 1.3).

Несмотря на весьма слабый импортный спрос и ограниченный рост экспорта во многих странах, в 2016 году основная часть мировых морских грузовых перевозок по-прежнему приходилась на группу развивающихся стран. В частности, как показано на диаграмме 1.4 а), на развивающиеся страны приходилось 59% мирового объема погруженных (экспортных) грузов и почти две третьих выгруженных (импортных).

На диаграмме 1.4 б) показана доля развивающихся стран в мировом объеме погруженных и выгруженных грузов.

С 1970-х годов произошли изменения с точки зрения участия развивающихся стран в мировых морских перевозках, что отражает повышение их роли в качестве крупных импортеров и экспортеров. На протяжении более четырех десятилетий доля развивающихся стран в общем объеме выгруженных грузов заметно увеличилась, тогда как их доля в общем объеме погруженных грузов также возрастала, хотя и менее быстрыми темпами, а начиная с 2010 года она стабилизировалась на уровне примерно 60%.

Развивающиеся страны больше не являются лишь поставщиками сырья и ископаемых видов топлива, а выступают также ключевыми игроками в глобализованных производственных процессах и все более важным источником импортного спроса, в том числе на сырьевые товары, такие как нефть (см. диаграмму 1.4 б)). Что касается удельного веса отдельных регионов, то в 2016 году основным районом погрузки и выгрузки грузов по-прежнему оставалась Азия (см. диаграмму 1.4 с)).

2. Морские перевозки отдельных видов грузов

Наливные грузы

В 2016 году мировые перевозки наливных грузов – сырой нефти, нефтепродуктов и газа – продолжали увеличиваться в условиях избыточного предложения на нефтяном рынке и низких цен на нефть. Общий объем перевозок возрос по сравнению с предыдущим годом на 4,2% до 3,1 млрд тонн. Продолжали увеличиваться закупки сырой нефти и нефтепродуктов для пополнения запасов, объем которых достиг рекордных уровней. Эти позитивные тенденции объяснялись высоким спросом на импорт сырой нефти в Китае, Индии и Соединенных Штатах и большим объемом экспорта нефтепродуктов из Китая и Индии. Общая информация об основных производителях и потребителях нефти и газа в мире, а также об объеме перевозок представлена в таблицах 1.5 и 1.6.

Благодаря устойчивому импортному спросу в Китае, Индии и Соединенных Штатах второй год подряд наблюдается существенный рост перевозок сырой нефти, объем которых увеличился в 2016 году на 4,3% до, по оценкам, 1,8 млрд тонн. В Северной Америке импорт возрос в связи с сокращением внутреннего производства, тогда как в Китае это объяснялось расширением нефтеперерабатывающих мощностей.

Наблюдался устойчивый рост экспорта из стран Западной Азии в связи с увеличением поставок из Исламской Республики Иран после отмены экономических санкций. В Соединенных Штатах отгрузки сырой нефти возросли после отмены

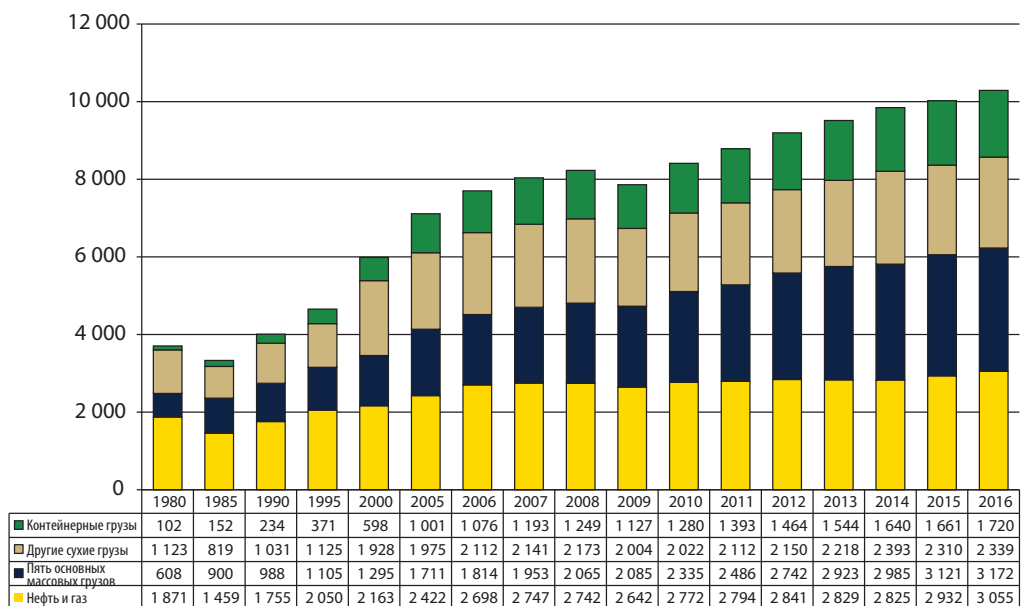
Таблица 1.4. Мировые морские перевозки в разбивке по экономическим группам, регионам и видам грузов, 2015 и 2016 годы (млн тонн и доля в процентах)

Экономические группы	Погруженные грузы					Выгруженные грузы			
	Год	Все грузы	Сырая нефть	Нефтепродукты и газ	Сухие грузы	Все грузы	Сырая нефть	Нефтепродукты и газ	Сухие грузы
Млн тонн									
Все страны мира	2015	10 023,5	1 761,0	1 170,9	7 091,6	10 016,4	1 910,2	1 187,2	6 919,0
	2016	10 286,9	1 837,6	1 217,9	7 231,4	10 281,6	1 990,0	1 233,3	7 058,3
Развитые страны	2015	3 417,4	129,6	467,2	2 820,6	3 733,7	994,3	530,9	2 208,5
	2016	3 594,7	143,5	505,0	2 946,3	3 633,0	990,8	533,5	2 108,7
Страны с переходной экономикой	2015	632,3	164,4	43,1	424,7	58,6	0,3	4,3	54,0
	2016	646,5	176,3	48,2	421,9	61,5	0,3	4,5	56,7
Развивающиеся страны	2015	5 973,8	1 466,9	660,6	3 846,3	6 224,0	915,6	651,9	4 656,5
	2016	6 045,7	1 517,7	664,7	3 863,2	6 587,1	998,9	695,4	4 892,8
Африка	2015	755,1	293,7	58,6	402,8	485,6	39,4	72,1	374,2
	2016	745,3	290,1	50,2	405,0	506,2	40,1	78,7	387,4
Америка	2015	1 327,6	223,5	83,8	1 020,3	589,6	65,8	102,1	421,7
	2016	1 369,0	270,7	69,7	1 028,6	594,3	58,2	123,1	413,1
Азия	2015	3 882,9	948,0	517,3	2 417,7	5 136,3	809,6	473,6	3 853,1
	2016	3 923,0	955,1	543,9	2 424,0	5 473,9	899,7	489,4	4 084,8
Океания	2015	8,2	1,7	0,9	5,5	12,5	0,9	4,1	7,5
	2016	8,4	1,8	1,0	5,6	12,7	0,9	4,3	7,5
Экономические группы	Погруженные грузы					Выгруженные грузы			
	Год	Все грузы	Сырая нефть	Нефтепродукты и газ	Сухие грузы	Все грузы	Сырая нефть	Нефтепродукты и газ	Сухие грузы
Доля в процентах									
Все страны мира	2015	100,0	17,6	11,7	70,7	100,0	19,1	11,9	69,1
	2016	100,0	17,9	11,8	70,3	100,0	19,4	12,0	68,6
Развитые страны	2014	34,1	7,4	39,9	39,8	37,3	52,1	44,7	31,9
	2015	34,9	7,8	41,5	40,7	35,3	49,8	43,3	29,9
Страны с переходной экономикой	2015	6,3	9,3	3,7	6,0	0,6	0,0	0,4	0,8
	2016	6,3	9,6	4,0	5,8	0,6	0,0	0,4	0,8
Развивающиеся страны	2015	59,6	83,3	56,4	54,2	62,1	47,9	54,9	67,3
	2016	58,8	82,6	54,6	53,4	64,1	50,2	56,4	69,3
Африка	2015	7,5	16,7	5,0	5,7	4,8	2,1	6,1	5,4
	2016	7,2	15,8	4,1	5,6	4,9	2,0	6,4	5,5
Америка	2015	13,2	12,7	7,2	14,4	5,9	3,4	8,6	6,1
	2016	13,3	14,7	5,7	14,2	5,8	2,9	10,0	5,9
Азия	2015	38,7	53,8	44,2	34,1	51,3	42,4	39,9	55,7
	2016	38,1	52,0	44,7	33,5	53,2	45,2	39,7	57,9
Океания	2015	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,3	0,1
	2016	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,3	0,1

Источник: Расчеты секретариата ЮНКАД на основе данных, полученных от представляющих отчетность стран, с веб-сайтов соответствующих государственных органов и портовых организаций и из других специализированных источников. Данные начиная с 2006 года были пересмотрены и обновлены в свете улучшенной отчетности, включая более свежие цифры и более полную информацию о распределении по видам грузов. Данные за 2016 год представляют собой оценки, основанные на предварительной информации или на показателях последнего года, за который имеются данные.

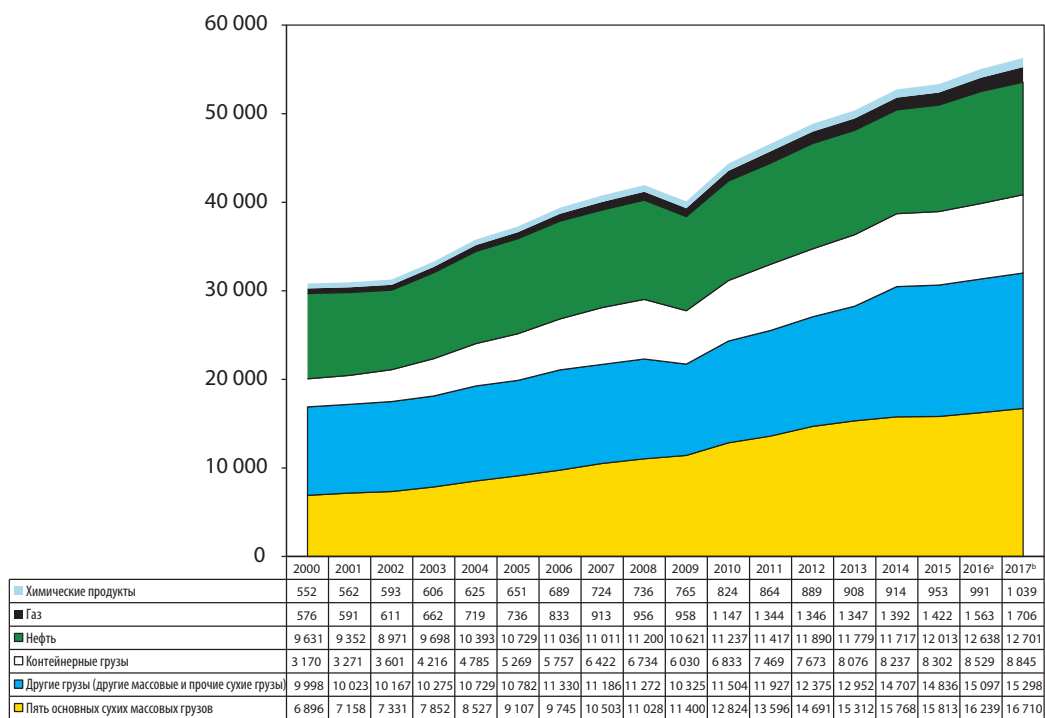
Примечание: Более длинные временные ряды и данные до 2015 года см. UNCTAD, 2017b.

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



Источник: ЮНКТАД, *Обзор морского транспорта*, различные выпуски. В данные за 2006–2016 годы в разбивке по видам грузов на основе Clarkson Research, Shipping Review and Outlook; Seaborne Trade Monitor, различные выпуски.

Диаграмма 1.3. Грузооборот морского транспорта в разбивке по видам грузов, 2000–2017 годы (млрд тонно-миль)



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе Clarkson Research, 2017а.

^a Оценка.
^b Прогноз.

действовавшего 40 лет запрета на экспорт нефти. Нигерия резко сократила экспорт из-за сбоев в производстве.

В совокупности объем перевозок нефтепродуктов и газа возрос в 2016 году на 4% до 1,2 млрд тонн. В условиях низких цен на нефть увеличился объем перевозок нефтепродуктов, что объяснялось прежде всего ростом экспортных поставок из Западной Азии, Китая и Индии, а также оживлением импортного спроса в Европе. Несмотря на повышение спроса на нефтепродукты в Китае, Индии и Соединенных Штатах, низкий экономический рост в Японии и развивающихся странах Америки сдерживал общий рост мирового импорта нефтепродуктов. Рост перевозок объяснялся увеличением спроса на бензин, тогда как спрос на дизельное топливо снизился в результате вялой активности в мировой промышленности. Спрос на дизельное топливо существенно возрос только в Индии, Республике Корея и Европе, главным образом для удовлетворения потребностей транспортного сектора.

В 2016 году поставки сжиженного природного газа возросли, по оценкам, на 7,2% до 268 млн т (Clarksons Research, 2017b). Увеличение перевозок объяснялось прежде всего расширением поставок из Австралии и Соединенных Штатов, где были введены в эксплуатацию новые терминалы по сжижению газа. Наблюдался стабильный рост импорта в Китае, Индии и других развивающихся странах Азии, в особенности в Западной Азии. Эти позитивные тенденции помогли компенсировать сокращение импорта в Республике Корея и Японии.

В 2016 году объем перевозок сжиженного нефтяного газа возрос на 10,1% до 87 млн тонн (Clarksons Research, 2017b). Этот рост объяснялся дальнейшим быстрым увеличением экспортных поставок из Соединенных Штатов и Западной Азии и устойчивым импортным спросом в Китае и Индии. Растущие потребности нефтехимической промышленности и сектора домашних хозяйств выступали основным источником спроса в обеих странах. Для сектора перевозок сжиженного нефтяного газа важное значение имело открытие в июне 2016 года расширенного Панамского канала, что позволило газозовам, работающим на направлении Соединенные Штаты–Китай, использовать его вместо более длинных маршрутов вокруг мыса Доброй Надежды.

Перевозки сухих грузов

Основные и другие сухие массовые грузы

В целом низкая инвестиционная и промышленная активность во всём мире отрицательно сказалась на перевозках сухих массовых грузов⁴, которые по-прежнему в значительной степени зависят от экономических тенденций в Китае. В 2016 году объем мировых перевозок сухих массовых грузов возрос на скромные 1,3% до 4,9 млрд тонн. Китай оставался основным источником роста благодаря позитивному воздействию мер,

которые были приняты в течение года для стимулирования экономической активности. Принятые правительством меры поддержки способствовали увеличению инвестиций в инфраструктуру и жилищный сектор, что в свою очередь привело к повышению спроса на сырьевые товары и сталь. Вместе с тем эти тенденции компенсировались снижением импорта в Латинской Америке и Карибском бассейне, Северной Америке и Индии. Общая информация об основных производителях и потребителях, а также об объеме перевозок сухих массовых грузов в 2016 году представлена в таблицах 1.7 и 1.8.

В 2016 году перевозки основных сухих массовых грузов увеличились на 1,6%, при этом наиболее значительный рост был отмечен в перевозках железной руды, объем которых возрос на 3,4% до 1,4 млрд тонн. В Китае импорт возрос более чем на 7%, что объяснялось быстрым ростом производства стали в стране, сокращением собственного производства железной руды, увеличением запасов и приемлемыми ценами на высококачественную железную руду в Австралии и Бразилии. С другой стороны, другие азиатские страны и европейские страны сократили импорт железной руды из-за низких цен на сталь.

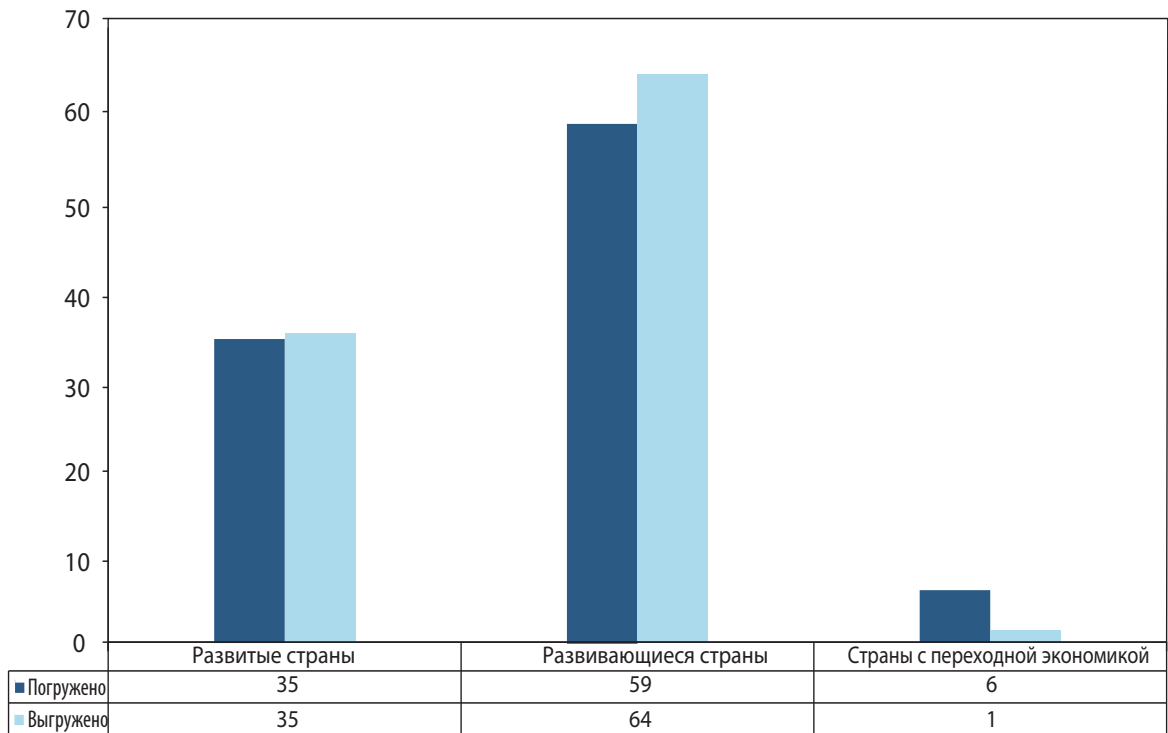
Таблица 1.5. Нефть и природный газ: основные производители и потребители, 2016 год (доля мирового рынка в процентах)

Мировая добыча нефти		Мировое потребление нефти	
Западная Азия	35	Азиатско-Тихоокеанский регион	35
Северная Америка	18	Северная Америка	23
Страны с переходной экономикой	15	Европа	14
Развивающиеся страны Америки	11	Западная Азия	11
Африка	9	Развивающиеся страны Америки	9
Азиатско-Тихоокеанский регион	9	Страны с переходной экономикой	4
Европа	4	Африка	4
Нефтеперерабатывающие мощности		Производство нефтепродуктов	
Азиатско-Тихоокеанский регион	34	Азиатско-Тихоокеанский регион	34
Северная Америка	21	Северная Америка	22
Европа	15	Европа	15
Западная Азия	10	Западная Азия	11
Страны с переходной экономикой	9	Страны с переходной экономикой	9
Развивающиеся страны Америки	7	Развивающиеся страны Америки	7
Африка	4	Африка	2
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	18	Страны с переходной экономикой	16
Азиатско-Тихоокеанский регион	16	Западная Азия	15
Европа	6	Европа	12
Развивающиеся страны Америки	6	Развивающиеся страны Америки	8
Африка	6	Африка	4

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе British Petroleum, 2017.

Примечание: Сумма процентных показателей может быть неравной 100% вследствие округления. 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.

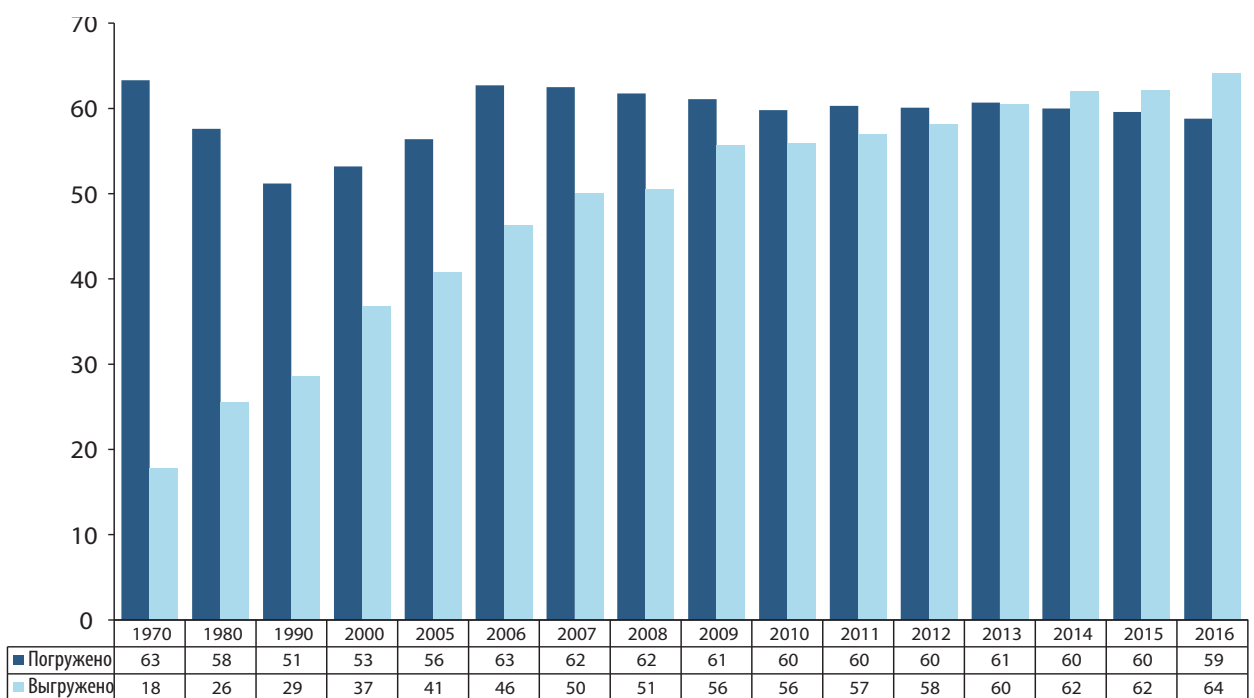
Диаграмма 1.4 а). Мировые морские перевозки в разбивке по группам стран, 2016 год (доля в процентах от мирового объема грузов)



Источник: Расчеты секретариата ЮНКАД на основе данных, полученных от представляющих отчетность стран, с веб-сайтов соответствующих государственных органов и портовых организаций и из специализированных источников.

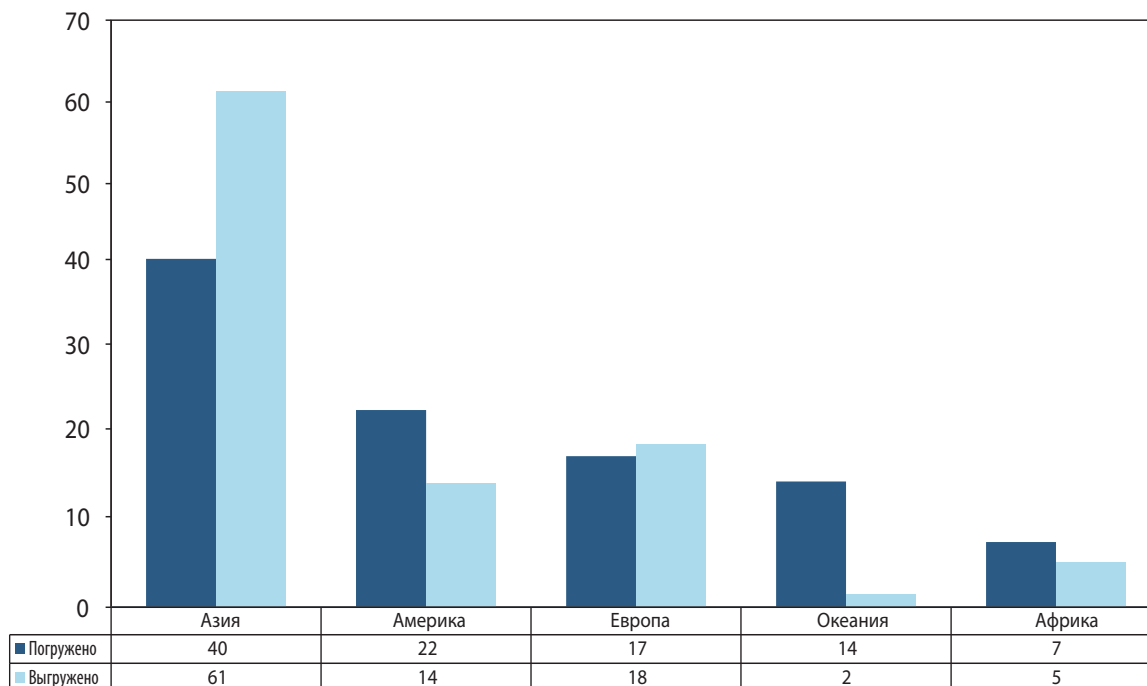
Примечание: Приведенные цифры представляют собой оценки, основанные на предварительной информации или на показателях последнего года, за который имеются данные.

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



Источник: ЮНКАД, Обзор морского транспорта, различные выпуски.

Диаграмма 1.4 с). Мировые морские перевозки в разбивке по регионам, 2016 год
(доля в процентах от мирового объема грузов)



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

В 2016 году перевозки угля сократились в условиях отсутствия роста спроса на него. Общий объем перевозок составил, по оценкам, 1,14 млрд т, при этом объем перевозок как коксующегося, так и энергетического угля сохранился примерно на прежнем уровне соответственно 249 и 890 млн тонн. Незначительное увеличение перевозок коксующегося угля объяснялось ростом импорта в Китае и Японии. Этот рост компенсировался сокращением импорта в Индии, Республике Корея и Европе.

Снижение импорта энергетического угля в Индии, Японии, Республике Корея и Европе компенсировалось увеличением его закупок на 4% в других азиатских странах, в первую очередь в Китае, где объем импорта возрос более чем на 28%.

В 2016 году объем перевозок зерна возрос, по оценкам, на 3,7% благодаря резкому увеличению импорта в Европейском союзе из-за плохого урожая в ряде стран-членов. Китай сократил импорт зерна в связи с решением правительства использовать собственные запасы зерна, чтобы поддержать местных фермеров. В Соединенных Штатах импорт снизился в связи с большим объемом внутреннего производства, а Бразилия увеличила экспортные поставки кукурузы и сои.

Объем перевозок других массовых грузов практически не увеличился и, по оценкам, остался на уровне 1,7 млрд тонн. Это было связано с сокращением перевозок металлургической продукции, а также бокситов и никелевой руды в результате введенного запрета на добычу бокситов в Малайзии и закрытия никелевого рудника на Филиппинах.

В тоже время перевозки некоторых других сухих массовых грузов, таких как цемент, нефтяной кокс и сахар, увеличились и немного компенсировали сокращение поставок никелевой руды и бокситов.

Другие сухие грузы

Контейнерные перевозки

Как показано на диаграмме 1.5, после умеренного увеличения на 1,2% в 2015 году мировой объем контейнерных перевозок возрос в 2016 году на 3,1% до, по оценкам, 140 млн ДФЭ (20-футовый эквивалент) (MDS Transmodal, 2017).

Ускорение роста объяснялось прежде всего увеличением перевозок на маршрутах из Азии в Европу, где в 2015 году было отмечено их сокращение. Этому также способствовало ускорение роста перевозок между азиатскими

странами, а также на транстихоокеанских направлениях. В совокупности эти тенденции способствовали увеличению совокупного объема контейнерных перевозок. В то же время ограниченный рост перевозок на маршрутах Север–Юг в связи с сокращением импорта в странах, являющихся крупными экспортерами топлива и других сырьевых товаров, сдерживал общий рост объема перевозок.

В таблице 1.9 и на диаграмме 1.6 представлена краткая информация о динамике контейнерных перевозок на основных маршрутах Восток–Запад. В 2016 году объем перевозок на этих маршрутах возрос на 4,4% по сравнению с приростом на 1,2% в 2015 году. Среди всех маршрутов Восток–Запад в 2016 году наибольший объем контейнерных перевозок

Таблица 1.6. Перевозки нефти и газа, 2015 и 2016 годы (млн тонн и изменение в процентах к предыдущему году)

	2015	2016	Изменение в процентах 2015–2016
Сырая нефть	1 761	1 838	4,3
Нефтепродукты и газ	1 171	1 218	4,0
в том числе:			
Сжиженный природный газ	250	268	7,2
Сжиженный нефтяной газ	79	87	10,1
Все наливные грузы	2 932	3 055	4,2

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе таблицы 1.4 выше. Данные, касающиеся сжиженного природного газа и сжиженного нефтяного газа, взяты из Clarkson's Research, 2017a.

Примечание: Расхождение в данных с таблицей 1.4 связано с округлением.

приходился на тихоокеанские маршруты, на которых совокупный грузопоток превысил 25 млн ДФЭ. На маршрутах Азия–Европа объем перевозок возрос на 3,1% после его сокращения в 2015 году. На трансатлантических маршрутах перевозки увеличились в 2016 году на 2,9% до 7 млн ДФЭ.

Как следует из таблицы 1.10, в 2016 году наблюдался стабильный рост перевозок на внутрирегиональных маршрутах, объем которых увеличился на 5,1%. Повышение доли внутрирегиональных перевозок в значительной мере объясняется быстрым расширением контейнерных перевозок между азиатскими странами, что связано с перевозками промежуточной продукции, в частности в рамках производственно-сбытовых цепочек с участием Китая и соседних с ним азиатских стран. Перевозки на направлениях Юг–Юг сократились в 2015 и 2016 годах соответственно на 3,1% и 2,9%.

Таблица 1.7. Основные сухие массовые грузы и сталь: крупнейшие производители, потребители, экспортеры и импортеры, 2016 год (доля мирового рынка в процентах)

Производители стали		Потребители стали	
Китай	50	Китай	45
Япония	6	Соединенные Штаты	6
Индия	6	Индия	6
Соединенные Штаты	5	Япония	4
Российская Федерация	4	Республика Корея	4
Республика Корея	4	Германия	3
Германия	3	Российская Федерация	3
Турция	2	Турция	2
Бразилия	2	Мексика	2
Прочие	18	Прочие	25
Экспортеры железной руды		Импортеры железной руды	
Австралия	57	Китай	71
Бразилия	26	Япония	9
Южная Африка	5	Европа	7
Канада	3	Республика Корея	5
Швеция	2	Прочие	8
Прочие	7		
Экспортеры угля		Импортеры угля	
Австралия	33	Китай	18
Индонезия	32	Индия	17
Российская Федерация	9	Япония	16
Колумбия	8	Европа	12
Южная Африка	6	Республика Корея	11
Соединенные Штаты	4	Китайская провинция Тайвань	5
Канада	2	Малайзия	3
Прочие	6	Прочие	18
Экспортеры зерна		Импортеры зерна	
Соединенные Штаты	22	Восточная и Южная Азия	34
Российская Федерация	19	Африка	22
Европейский союз	14	Развивающиеся страны Америки	19
Украина	11	Западная Азия	16
Аргентина	9	Европа	6
Канада	8	Страны с переходной экономикой	3
Прочие	17		

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе World Steel Association, 2017a; 2017b; Clarkson's Research, 2017d.

Эта тенденция, возможно, частично объясняется тем, что снижение цен на сырьевые товары отрицательно сказалось на покупательной способности развивающихся стран. В то же время с учётом небольшого объёма контейнерных перевозок на маршрутах Юг–Юг, данная тенденция, как представляется, не оказала значительного воздействия на общий рост мировых перевозок.

Снижение цен на сырьевые товары продолжало отрицательно сказываться на перевозках Север–Юг и сдерживать рост грузопотока на второстепенных маршрутах Восток–Запад.

Было отмечено сокращение импорта в странах Западной Азии в связи с отрицательным влиянием низких цен на нефть на покупательную способность стран региона. Вместе с тем эта тенденция компенсировалась существенным ростом импорта в странах Южной Азии.

Проблемы, с которыми сталкивается сектор линейных перевозок с 2008–2009 годов, отражают трудный процесс его адаптации к тому, что, как представляется, стало «новой нормой», когда темпы роста торговли товарами отстают от темпов роста ВВП. В условиях рынка, характеризующегося избыточным предложением провозной способности, появлением мегасудов (вместимостью свыше 18 000 ДФЭ) и в целом медленным ростом мирового спроса, судоходные компании используют консолидацию и рационализацию в качестве инструментов, позволяющих оптимизировать загрузку судов и снизить затраты. В 2016 году и в первой половине 2017 года в секторе контейнерных перевозок усилился процесс консолидации в результате новых слияний и поглощений, а также изменений в составе альянсов между компаниями линейного судоходства и ухода с рынка крупной компании контейнерных перевозок «Ханджин» после объявления банкротства. Появление новых мегасудов, активизация процесса консолидации и формирование новых и более крупных альянсов между судоходными компаниями вызывает изменения в общей расстановке и динамике сил в линейном судоходстве.

Пока ещё неясно, является ли это временным циклическим явлением или постоянным структурным изменением.

Эти тенденции могут привести к изменению соотношения сил на переговорах между крупными перевозчиками и грузовладельцами и отрицательно сказаться на грузоотправителях в результате повышения цен и издержек, а также на конкурентоспособности торговли вследствие ограниченного доступа к рынкам, если стратегии, используемые компаниями линейных перевозок и их альянсами приведут к изменению конфигурации их сетей перевозок и районов, обслуживаемых портами, в которые заходят их суда.

Увеличение размера судов и перевод всё более крупных судов с магистральных направлений на второстепенные приводят к изменениям в контейнерных перевозках так же, как и распределение контейнерного флота, связанное с открытием расширенного Панамского канала. Во втором квартале 2017 года примерно 40 судов класса «панамакс» эксплуатировались на маршрутах, связывающих Азию и восточное побережье Соединенных Штатов через Панамский канал. Для сравнения можно отметить, что в начале июня 2016 года на этих маршрутах насчитывалось более 150 таких судов. Их сменили судами вместимостью 8 000–12 000 ДФЭ (Clarksons Research, 2017c). Перевод всё более крупных судов с магистральных направлений на второстепенные приводит к изменениям

Таблица 1.8. Перевозки сухих массовых грузов, 2015 и 2016 годы (млн тонн и изменение в процентах к предыдущему году)

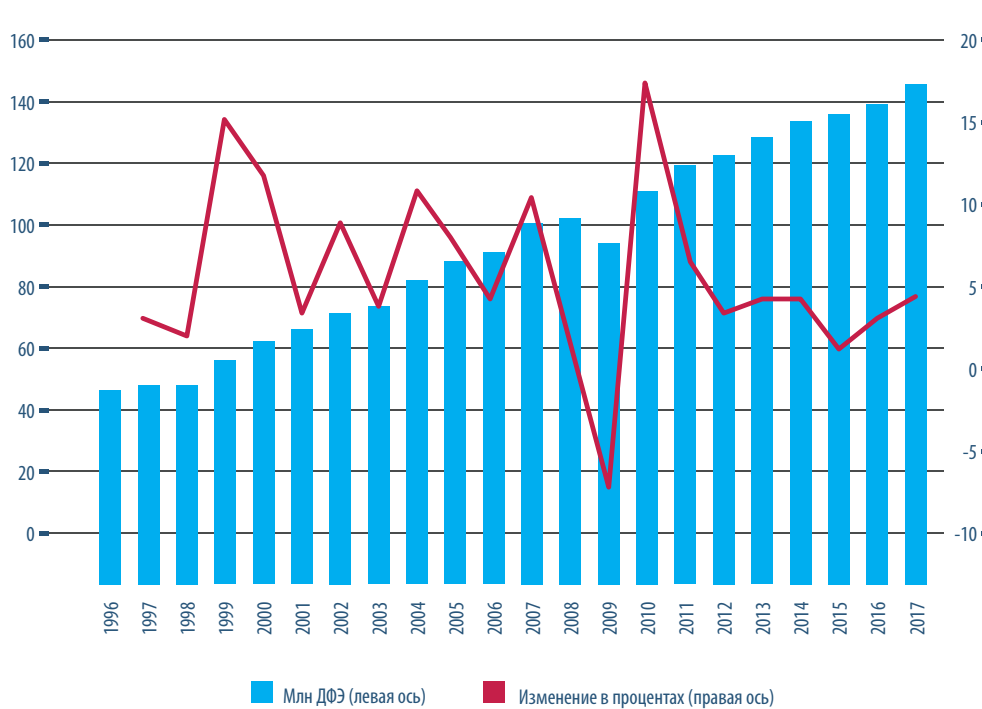
	2015	2016	Изменение в процентах 2015–2016
Пять основных массовых грузов	3 121	3 172	1,6
в том числе:			
Железная руда	1 364	1 410	3,4
Уголь	1 142	1 140	–0,2
Зерно	459	476	3,7
Бокситы/глинозем	126	116	–7,9
Фосфатная руда	30	30	1,0
Другие массовые грузы	1 706	1 716	0,6
в том числе:			
Металлургическая продукция	406	404	–0,5
Лесная продукция	346	354	2,3
Все сухие массовые грузы	4 827	4 888	1,3

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе Clarkson's Research, 2017d.

в сложившейся сети базовых портов захода с осуществлением перевалочных операций, при этом данная тенденция, по всей видимости, сохранится, поскольку перевозчики стремятся ограничить количество портов захода для своих мегасудов (Lloyd's List, 2017).

Появление стандартных контейнеров считается важной вехой в технологическом развитии, ознаменовавшей радикальные изменения в судоходстве и морских перевозках, когда они начали впервые использоваться более 60 лет назад. В настоящее время получают развитие новые технологии, которые могут привести к изменениям не только в контейнерных перевозках, но и во всём секторе морского транспорта. К ним относятся, среди прочего, цифровые технологии, электронная торговля, облачная обработка компьютерных данных, большие данные, Интернет вещей и трехмерная печать (известная также как аддитивная технология) (UNCTAD, готовится к выпуску). Согласно оценкам некоторых экспертов, использование технологии трехмерной печати может привести к сокращению контейнерных перевозок и связанного с ними грузопотока на 37% (PricewaterhouseCoopers, 2015). Хотя другие эксперты ставят под сомнение эти прогнозы. Они считают, что трехмерная печать будет играть лишь специфическую роль в логистике, например, это касается разработки опытных образцов, поставки запасных частей или оказания логистических услуг в тех случаях, когда требуется своевременное получение запасных деталей в труднодоступных районах или при отсутствии надежных цепочек поставок, в особенности в отдаленных регионах развивающихся стран.

Диаграмма 1.5. Мировые контейнерные перевозки, 1996–2017 годы (млн ДФЭ и изменение в процентах к предыдущему году)



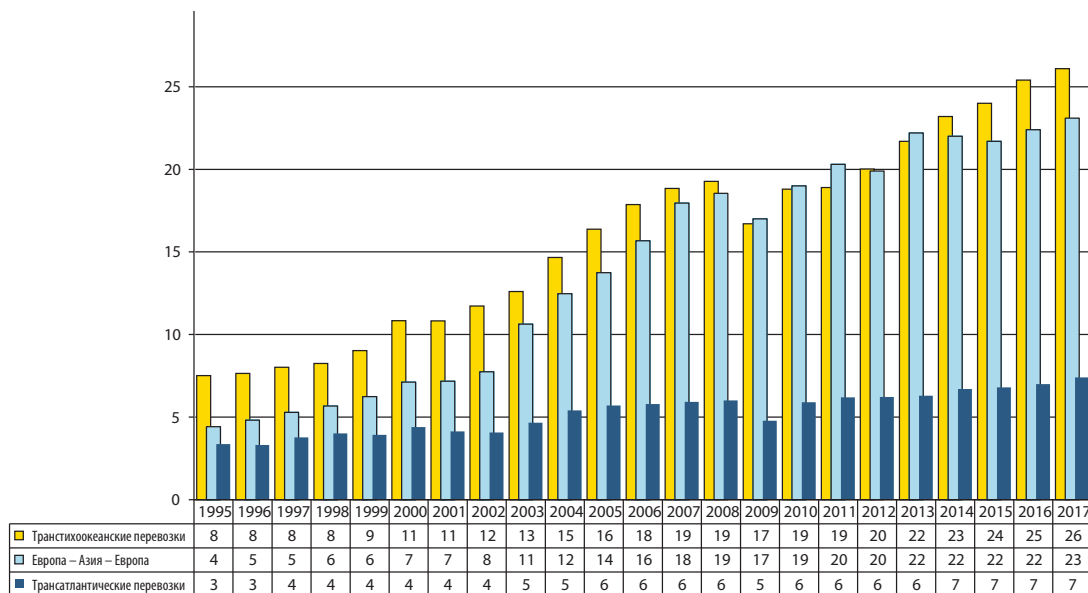
Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе MDS Transmodal, 2017.
Примечание: Данные за 2017 год основаны на оценках.

Таблица 1.9. Оценка контейнерных грузопотоков на основных направлениях перевозок Восток–Запад, 2014–2017 годы (млн ДФЭ и изменение в процентах к предыдущему году)

Год	Транстихоокеанские перевозки		Азия–Европа		Трансантлантические перевозки	
	В восточном направлении	В западном направлении	В восточном направлении	В западном направлении	В восточном направлении	В западном направлении
	Восточная Азия – Северная Америка	Северная Америка – Восточная Азия	Северная Европа и Средиземноморье – Восточная Азия	Восточная Азия – Северная Европа и Средиземноморье	Северная Америка – Северная Европа и Средиземноморье	Северная Европа и Средиземноморье – Северная Америка
2014	15,8	7,4	6,8	15,2	2,8	3,9
2015	16,8	7,2	6,8	14,9	2,7	4,1
2016	17,7	7,7	7,1	15,3	2,7	4,3
2017	17,9	8,2	7,6	15,5	2,9	4,5
Изменение в процентах к предыдущему году						
2014–2015	6,6	–2,9	0,0	–2,4	–2,4	5,6
2015–2016	5,2	7,3	4,0	2,8	0,5	3,3
2016–2017	1,0	6,4	7,3	1,8	6,7	4,5

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе MDS Transmodal, 2017.
Примечание: Данные за 2017 год основаны на оценках.

Диаграмма 1.6. Оценка контейнерных грузопотоков на основных направлениях перевозок Восток–Запад, 1995–2017 годы (млн ДФЭ и изменение в процентах к предыдущему году)



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе United Nations Economic Commission for Latin America and the Caribbean, 2010 (база данных Global Insight). Данные начиная с 2009 года на основе MDS Transmodal, 2017 и данных, представленных компанией «Кларксон ресерч».

Примечание: Данные за 2017 год основаны на оценках.

Таблица 1.10. Контейнерные перевозки на второстепенных направлениях, 2015–2017 годы (млн ДФЭ и изменение в процентах к предыдущему году)

	Внутрирегиональные перевозки	Юг–Юг	Второстепенные маршруты Восток – Запад	Север–Юг
Изменение в процентах к предыдущему году				
2015	3,2	–3,1	5,1	0,3
2016	5,1	–2,9	2,6	0,7
2017	6,1	–1,7	4,3	2,0

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе Clarksons Research, 2017e.

Примечание: Данные за 2017 год основаны на оценках.

Второстепенные маршруты Восток–Запад: перевозки из портов Ближнего Востока и полуострова Индостан в порты Европы, Дальнего Востока и Северной Америки. Север–Юг: перевозки между регионами Южного полушария (Латинская Америка, Океания и страны Африки к югу от Сахары), а также между регионами Северного полушария (Европа, Дальний Восток и Северная Америка). Внутрирегиональные перевозки: в основном в Азиатском регионе (перевозки между странами Азии, исключая полуостров Индостан). Юг–Юг: перевозки между регионами в Южном полушарии.

Кроме того, эта технология не повлечет за собой больших сбоев в работе морского сектора (Lloyd's Loading List, 2016). Предстоит еще выяснить, как эти тенденции будут развиваться и будут ли они находить практическое применение и как быстро.

Стремительный рост электронной торговли стал возможен во многом благодаря цифровым технологиям и использованию электронных платформ. Рынок электронной торговли значительно расширился за последние десять лет и продолжает расти. Хотя в мировой электронной торговле все еще доминируют развитые страны, наиболее быстрый рост наблюдается в развивающихся странах, особенно в Азии. Согласно оценкам ЮНКТАД, в 2015 году объем продаж между коммерческими предприятиями и потребителями и между самими коммерческими предприятиями достиг 25,3 трлн долл., что на 9 трлн долл. больше, чем в 2013 году. На операции между коммерческими предприятиями приходится наибольшая доля электронной торговли, хотя сектор операций между коммерческими предприятиями и потребителями растет более быстрыми темпами. Крупнейшим в мире рынком электронной торговли между коммерческими предприятиями и потребителями является Китай с объемом продаж 617 млрд долл., за которым следуют Соединенные Штаты с объемом продаж 612 млрд долларов. Вместе с тем Соединенные Штаты занимают первое место по объему продаж между коммерческими предприятиями (UNCTAD, 2017c).

Эксперты, участвовавшие в работе третьей «Недели электронной торговли» ЮНКТАД, проведенной в апреле 2017 года, подчеркнули масштабы возможностей и проблем, которые электронная торговля создает для транспортного сектора и торговли, и отметили существование

«вполне достаточного потенциала на морском и воздушном транспорте для удовлетворения потребностей в перевозках в связи с ожидаемым и прогнозируемым увеличением числа отправок благодаря электронной торговле» (UNCTAD, 2017d). Данные Всемирного почтового союза об объеме международными почтовыми отправлениями позволяют получить представление о росте трансграничной электронной торговли в последнее время. В 2011–2016 годах международные отправления небольших пакетов, посылок и бандеролей увеличились более чем в два раза, по всей вероятности, в значительной степени в связи с расширением электронной торговли (OECD and World Trade Organization, 2017).

Эти тенденции затрагивают морские перевозки, в частности морские контейнерные перевозки. Для участников транспортной отрасли, таких как компании линейного судоходства, поставщики логистических услуг и воздушные перевозчики, электронная торговля, вероятно, окажет радикальное влияние на организацию перевозок и цепочек поставок (Business Insider, 2016). Хотя изменения продолжаются, уже наметилась одна важная тенденция, свидетельствующая о значении морских перевозок для электронной торговли. Наблюдается рост стратегических центров распределения и поддержки, обслуживающих как трансграничные, так и внутренние операции электронной торговли, и распространение бизнес-моделей, способствующих повышению роли морского транспорта как основного вида транспорта (JOC.com, 2016). Товары, для которых время между производством и доставкой имеет крайне важное значение, поскольку они могут быстро обесцениться, будут по-прежнему перевозиться преимущественно воздушным транспортом. Вместе с тем в случае товаров, для которых сроки доставки не столь важны и которые распределяются через сети с размещением запасов вблизи рынков сбыта, – что, как представляется, является предпочтительной моделью поставок в рамках электронной торговли, – морские перевозки будут оставаться основным способом доставки (JOC.com, 2016). Такая модель цепочки поставок в рамках электронной торговли является более экономичной и позволяет эффективно интегрировать услуги, ориентированные на электронную торговлю, в логистические системы.

С. ПЕРСПЕКТИВЫ И СТРАТЕГИЧЕСКИЕ СООБРАЖЕНИЯ

1. Экономическое положение

Согласно прогнозам ЮНКТАД, в 2017 году темпы роста мирового ВВП составят 2,6% по сравнению с 2,2% в 2016 году. Этот рост, как предполагается, будет связан не с устойчивым оживлением мирового спроса, а скорее с такими

факторами, как завершение цикла сокращения товарно-материальных запасов в Соединенных Штатах, повышение цен на сырьевые товары, влияние мер поддержки, в частности по стимулированию экономической активности, например в Китае, и постепенный экономический подъем в Бразилии и Российской Федерации. Ожидается ускорение экономического роста в Восточной и Южной Азии, причем развитие экономической ситуации в Китае остаётся ключевым фактором, определяющим эти перспективы. Прогнозируемые темпы роста в наименее развитых странах (4,4%) по-прежнему ниже целевого показателя, намеченного в целях в области устойчивого развития. В связи с ростом ВВП ожидается также увеличение мировой торговли товарами, в частности, согласно прогнозам Всемирной торговой организации, в 2017 году темпы её роста достигнут 2,4% по сравнению с 1,9% в 2016 году. Согласно другим различным прогнозам, темпы её роста составят от 1,8% до 3,6%.

Положительным моментом является заключенное между Европейским союзом и Японией в июле 2017 года Соглашение об экономическом партнерстве, которое может способствовать расширению торговли. Как предполагается, это соглашение приведет к отмене большинства пошлин, которыми облагаются компании Европейского союза и сумма которых составляет, по оценкам, 1 млрд евро в год (Financial Times, 2017). Ожидается также, что оно приведет к открытию японского рынка для экспорта ключевых сельскохозяйственных продуктов, отмене таможенных тарифов на автомобили и запасные части к ним и дальнейшей либерализации торговли услугами (European Commission, 2017). Всеобъемлющее экономическое и торговое соглашение между Европейским союзом и Канадой тоже, вероятно, вступит в силу в 2017–2021 годах (Economist Intelligence Unit, 2017).

Кроме того, стратегии, направленные на устранение сохраняющихся пробелов в транспортной инфраструктуре развивающихся стран и создание надлежащего потенциала в секторе морских перевозок, также могут содействовать расширению торговли. Цель 9 в области устойчивого развития по «созданию стойкой инфраструктуры, содействию всеохватывающей и устойчивой индустриализации и инновациям», и в частности поставленная в рамках её задача 9.1, касающаяся создания устойчивой инфраструктуры, служат ориентиром для соответствующих усилий. Межучрежденческая группа экспертов Организации Объединенных Наций по показателям достижения целей в области устойчивого развития предложила использовать объем грузовых перевозок, в том числе по видам транспорта, для оценки прогресса в реализации задачи 9.1.

В то же время ожидаемое постепенное оживление мировой экономики и торговли по-прежнему

сопряжено с факторами неопределенности и рисками. К их числу относятся продолжающаяся перебалансировка экономики Китая, новый курс торговой политики в Соединенных Штатах, исход переговоров между Соединенным Королевством и остальными странами Европейского союза и их будущие экономические и торговые отношения после выхода Соединенного Королевства из Европейского союза. Согласно оценкам, приведённым в одном из исследований, как «жесткий» вариант выхода Соединенного Королевства с потерей преференциального доступа на единый европейский рынок, так и установление различных торговых барьеров в Соединенных Штатах приведет к сокращению стоимостного объёма мирового товарного экспорта почти на 3% ниже уровня базового тренда в 2030 году. В стоимостном выражении потеря составит 1,2 трлн долл. (Shipping and Finance, 2017).

Существует целый ряд факторов, которые могут препятствовать быстрому оживлению торговли товарами: опасения по поводу возможного усиления торгового протекционизма, перенесение производства ближе к рынкам сбыта, сокращение цепочек поставок, растущее непринятие либерализации торговли и провал региональных торговых соглашений, таких как Трансатлантическое торговое и инвестиционное партнерство и Соглашение о транстихоокеанском партнерстве.

2. Прогнозы развития морских перевозок

С учетом ожидаемого роста мирового ВВП и торговли товарами, а также отрицательных рисков в мировой экономике и торговой политике были подготовлены различные прогнозы относительно перспектив развития морских перевозок, при этом все они указывают на дальнейший рост перевозок в 2017 году. Как показано в таблице 1.11, ЮНКТАД прогнозирует увеличение мировых морских перевозок в 2017–2022 годах. Прогнозы роста основываются на эластичности объема морских перевозок по доходу, в том числе в разбивке по отдельным видам грузов, на основе результатов регрессионного анализа за 2000–2016 годы. С учетом произведенных оценок эластичности и последних прогнозов Международного валютного фонда в отношении динамики ВВП в 2017–2022 годах можно предположить, что мировые морские перевозки будут увеличиваться во всех секторах при наиболее быстрых темпах роста в контейнерных перевозках и перевозках основных сухих массовых грузов.

По прогнозам ЮНКТАД, в 2017 году объем мировых морских перевозок возрастет на 2,8% до 10,6 млрд т (в 2016 году темпы роста составили 2,6%). Улучшение перспектив отражает расширение спроса на перевозки сухих массовых грузов, при этом перевозки основных массовых грузов должны, согласно прогнозам,

увеличиться в 2017 году на 5,4%. В контейнерных перевозках ожидается рост на 4,5%, главным образом благодаря расширению перевозок между азиатскими странами и на магистральных маршрутах Восток–Запад. В перевозках наливных грузов ожидается замедление темпов роста в результате сокращения объемов добычи нефти основными производителями с начала 2017 года и некоторого повышения цен на нефть. Согласно прогнозам, перевозки сырой нефти увеличатся менее чем на 1%, тогда как перевозки нефтепродуктов и газа в совокупности возрастут на 2%.

Как показано в таблице 1.11, среднесрочный прогноз также является позитивным. В 2017–2022 годах совокупные среднегодовые темпы роста мировых морских перевозок составят, по прогнозам ЮНКТАД, 3,2%. Это согласуется с рядом существующих прогнозов, в том числе компании «Кларксон ресерч» и соответствует долгосрочным средним темпам роста, которые, по оценкам ЮНКТАД, составили 3% в 1970–2016 годах.

В 2017–2022 годах перевозки основных сухих массовых грузов и контейнерных грузов будут, согласно прогнозам, в среднем увеличиваться соответственно на 5,6% и 5%. Расширению перевозок, вероятно, будет также способствовать реализация проектов по развитию инфраструктуры в рамках таких инициатив, как «Один пояс – один путь» (Китай), международный транспортный коридор Север–Юг (Индия, Российская Федерация и Центральная Азия) и Партнерство для развития качественной инфраструктуры (Япония). Например, реализация инициативы «Один пояс – один путь», в рамках которой уже осуществляется или находится на стадии переговоров примерно 900 проектов, может способствовать росту спроса на сырье и увеличению экспортных перевозок оборудования и промышленных товаров из Китая морским путем. Это содействовало бы росту перевозок сухих массовых грузов, развитию портов и расширению сети контейнерных перевозок (Gordon, 2017). Однако важным соображением по-прежнему остается финансирование этой инициативы. Китай выделил первоначальное финансирование, однако требуются более значительные ресурсы. Инициатива предусматривает мобилизацию финансовых средств по различным каналам (United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, 2017). Тем не менее перспективы проектов, связанных с углём, остаются неопределёнными с учетом глобальных стратегий, направленных на охрану окружающей среды и смягчение последствий изменения климата, и постепенного вытеснения угля возобновляемыми источниками энергии.

В 2017–2022 годах в перевозках наливных грузов ожидается довольно умеренный рост. Согласно прогнозам, в течение этого периода перевозки сырой нефти и в совокупности нефтепродуктов и газа будут в среднем увеличиваться соответственно на 1,2% и 1,7%.

Дальнейшие перспективы развития перевозок нефти остаются неопределёнными в связи с тенденциями, касающимися производства сланцевой нефти и импорта сырой нефти в Соединенных Штатах. В перевозках газа перспективы являются более позитивными.

3. Стратегические соображения

С учетом того, что более 80% мировой торговли по физическому объему и более 70% по стоимости перевозится морем сектор морских перевозок имеет стратегическое экономическое значение. Ожидаемое увеличение мировых морских перевозок по-прежнему сопряжено с факторами неопределенности и некоторыми отрицательными рисками. Крайне важно учитывать эти риски и факторы неопределенности и принимать соответствующие меры. Необходимо подготовиться к ожидаемому увеличению мировых морских перевозок, что предполагает определение и четкое понимание

связанных с этих последствий с точки зрения провозной способности флота, морского транспортного сообщения, эффективности работы портов и потребностей в укреплении потенциала. В этой связи и с учетом новых тенденций, которые в настоящее время формируют перспективы развития морских грузовых перевозок, возникает ряд важных вопросов, охватывающих такие области, как торговая политика, развитие инфраструктуры, технологии и электронная торговля.

С учетом общих стратегических задач, предусмотренных в Аддис-Абебской программе действий и Повестке дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, в торговой политике следует избегать мер, направленных на ограничение торговли. Необходимо продолжать отслеживать и оценивать процессы, связанные с региональными торговыми соглашениями, и их последствия для торговли и морских перевозок. В качестве примера можно отметить

Таблица 1.11. Прогнозы развития морских перевозок, 2017–2030 годы

	Темпы роста	Годы	Морские перевозки	Источник
«Ллойдс лист интеллидженс»	3,1	2017–2026	Объем морских перевозок	<i>Lloyd's List Intelligence research, 2017</i>
	4,6	2017–2026	Объем контейнерных перевозок	
	3,6	2017–2026	Сухие массовые грузы	
	2,5	2017–2026	Наливные грузы	
«Кларксонс рисерч сервисез»	3,1	2017	Объем морских перевозок	<i>Seaborne Trade Monitor, June 2017</i>
	4,8	2017	Объем контейнерных перевозок	
	5,1	2018	Объем контейнерных перевозок	
	3,4	2017	Сухие массовые грузы	
«Друри маритайм рисерч»	2,1	2017	Наливные грузы	<i>Seaborne Trade Monitor, June 2017</i>
	1,9	2017	Объем контейнерных перевозок	
«Маритайм стратеджис интернэшнл»	3,7	2017	Объем контейнерных перевозок	<i>Dynamar B.V, Dynaliners Monthly, May 2017</i>
	4,5	2018	Объем контейнерных перевозок	
	4,5	2019	Объем контейнерных перевозок	
«Макинзи»	3,0	2017	Объем контейнерных перевозок	<i>Dynamar B.V, Dynaliners Monthly, May 2017</i>
«ИХС маркит»	в 2,7 раза	2016–2030	Объем морских перевозок	<i>IHS Markit research, 2016</i>
ЮНКТАД	2,8	2017	Объем морских перевозок	<i>Обзор морского транспорта, 2017 год</i>
	4,5	2017	Объем контейнерных перевозок	
	5,4	2017	Пять основных массовых грузов	
	0,9	2017	Сырая нефть	
	2,0	2017	Нефтепродукты и газ	
ЮНКТАД	3,2	2017–2022	Объем морских перевозок	<i>Обзор морского транспорта, 2017 год</i>
	5,0	2017–2022	Объем контейнерных перевозок	
	5,6	2017–2022	Пять основных массовых грузов	
	1,2	2017–2022	Сырая нефть	
	1,7	2017–2022	Нефтепродукты и газ	

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе собственных данных и прогнозы, опубликованные указанными учреждениями и информационными агентствами (колонка 5 таблицы).

Примечание: Показатели агентства «Ллойдс лист интеллидженс» и ЮНКТАД представляют собой совокупные среднегодовые темпы роста. Показатели из других источников представляют собой среднегодовые темпы роста.

потенциальный рост перевозок, который может стать результатом недавно заключенного соглашения о свободной торговле между Европейским союзом и Японией с учётом значительного расстояния и товарообмена между ними и соответствующих потребностей в тоннаже (Baltic and International Maritime Council, 2017). Кроме того, эффективное осуществление Соглашения Всемирной торговой организации об упрощении процедур торговли, которое вступило в силу в феврале 2017 года, может содействовать увеличению торговли благодаря устранению препятствий и сокращению операционных издержек, особенно в развивающихся странах.

Наряду с этим необходимо поощрять усилия, направленные на устранение сохраняющихся пробелов в транспортной инфраструктуре развивающихся стран и создание надлежащего потенциала в секторе морских перевозок в целях повышения эффективности транспортных услуг и стимулирования торговли.

Кроме того, инициативы, включающие существенный компонент, касающийся развития транспортной инфраструктуры (например, инициатива «Один пояс – один путь»), тоже

могут стимулировать торговлю и спрос на услуги морского транспорта.

Следует также поощрять развитие моделей трансграничной электронной торговли, благоприятствующих использованию морского транспорта в качестве основного вида транспорта. Усилия в этом направлении могут включать, в частности, оказание помощи соответствующим участникам электронной торговли в освоении технологий, осуществление мер по упрощению процедур торговли и реформ в таможенной сфере и разработку общих стандартов и процедур. Следует также улучшить понимание масштабов использования цифровых технологий и их последствий для промышленного производства, цепочек поставок, судоходства и морских перевозок с целью разработки надлежащих мер реагирования.

Необходимо следить за развитием рынков линейного судоходства, включая влияние консолидации и концентрации этих рынков на тарифы и ставки, с тем чтобы рост расходов на морские перевозки в долгосрочной перспективе не подрывал торговлю, о чём говорится в следующих главах.

СПРАВОЧНАЯ ЛИТЕРАТУРА

- Bems R, Johnson RC and Yi K-M (2013). The great trade collapse. *Annual Review of Economics*. 5:375–400.
- Baltic and International Maritime Council (2017). Macro economics: Economic indicators have been pointing up in recent months. 20 April. Available at https://www.bimco.org/news/market_analysis/2017/20170420_marcosmoo_2017-02 (accessed 6 September 2017).
- British Petroleum (2017). *British Petroleum Statistical Review of World Energy: June 2017* (Pureprint Group, London).
- Business Insider (2016). Here's how shipping companies are responding to increasing e-commerce pressure. Available at <http://uk.businessinsider.com/heres-how-shipping-companies-are-responding-to-increasing-e-commerce-pressure-2016-10?r=US&IR=T>. 14 October.
- Clarksons Research, *Shipping Review and Outlook* and *Seaborne Trade Monitor*, various issues.
- Clarksons Research (2017a). *Seaborne Trade Monitor*. Volume 4. No. 5. May.
- Clarksons Research (2017b). *Seaborne Trade Monitor*. Volume 4. No. 6. June.
- Clarksons Research (2017c). *Container Intelligence Quarterly*. First Quarter.
- Clarksons Research (2017d). *Dry Bulk Trade Outlook*, Volume 23. No. 5. May.
- Clarksons Research (2017e). *Container Intelligence Monthly*. Volume 19, No. 5. May 2017.
- Economist Intelligence Unit (2017). Global Forecasting Service. Few major deals will come into force in 2017–21. Global Forecasting. 18 May. Available at <http://gfs.eiu.com/Article.aspx?articleType=wt&articleid=1215435905&seclid=4> (accessed 6 September 2017).
- European Commission (2017). EU and Japan reach agreement in principle on Economic Partnership Agreement. Press release. 6 July. Available at <http://trade.ec.europa.eu/doclib/press/index.cfm?id=1686> (accessed 6 September 2017).
- Financial Times* (2017). EU–Japan trade deal poses risks for post-Brexit UK, 6 July. Available at <https://www.ft.com/content/4ab03ba8-6267-11e7-8814-0ac7eb84e5f1?mhq5j=e1> (accessed 6 September 2017).
- Gordon S (2017). Shipping market update. Presented at the Maritime HR Association Annual Conference. London. 18 May.
- JOC.com (2016). Ocean freight to be a critical link in e-commerce supply chains. 17 May. Available at https://www.joc.com/international-logistics/logistics-providers/ocean-freight-be-critical-link-e-commerce-supply-chains_20160517.html (accessed 6 September 2017).
- Lloyd's List (2017). The best kind of alliance. 11 June.
- Lloyd's Loading List (2016). 3D [three-dimensional] printing “destined for a niche role in logistics”. 22 December. Available at <http://www.lloydsloadinglist.com/freight-directory/news/3D-printing-%E2%80%98destined-for-a-niche-role-in-logistics%E2%80%99/68264.htm#.Wa-vJthLfGg> (accessed 6 September 2017).
- MDS Transmodal (2017). World cargo database. 25 May.
- OECD (2017). *Main Economic Indicators*, Volume 2017, Issue 6 (Paris).
- OECD and World Trade Organization (2017). *Aid for Trade at a Glance 2017: Promoting Trade, Inclusiveness and Connectivity for Sustainable Development*. Geneva and Paris.
- PricewaterhouseCoopers (Strategy&) (2015). 2015 commercial transportation trends: Disruption and anticipation. Available at <https://www.strategyand.pwc.com/trends/2015-commercial-transportation-trends> (accessed 6 September 2017).
- Shipping and Finance* (2017). If protectionist trade policies are imposed, \$1.2 trillion of merchandise goods will be lost by 2030. January.
- United Nations (2017). *World Economic Situation and Prospects 2017*. United Nations publication. Sales No. E.17.II.C.2. New York.
- UNCTAD. *Review of Maritime Transport*, various issues.
- UNCTAD (2015). *Review of Maritime Transport 2015*. United Nations publication. Sales No. E.15.II.D.6. New York and Geneva.

- UNCTAD (2016). *Review of Maritime Transport 2016*. United Nations publication. Sales No. E.16.II.D.7. New York and Geneva.
- UNCTAD (2017a). *Trade and Development Report 2017: Beyond Austerity – Towards a Global New Deal*. United Nations publication. Sales No. E.17.II.D.5. New York and Geneva.
- UNCTAD (2017b). UNCTADstat. Data Centre. Available at <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx?ReportId=32363> (accessed 4 September 2017).
- UNCTAD (2017c). Ministers to discuss opportunities and challenges of e-commerce with Jack Ma, eBay, Jumia, Huawei, Etsy, PayPal, Vodafone and more. 21 April.
- UNCTAD (2017d). UNCTAD E-commerce Week 2017: “Towards inclusive e-commerce”. Geneva, Switzerland, 24–28 April. Summary report. Available at http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dt1stict2017d7_en.pdf (accessed 6 September 2017).
- UNCTAD (forthcoming). *Information Economy Report 2017: Digitalization, Trade and Development*.
- United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (2017). *The Belt and Road Initiative and the Role of ESCAP* [United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific]. United Nations publication. Bangkok.
- United Nations Economic Commission for Latin America and the Caribbean (2010). *Bulletin FAL* (Facilitation of Transport and Trade in Latin America and the Caribbean). Issue No. 288. Number 8/2010.
- World Steel Association (2017a). World crude steel output increases by 0.8% in 2016. 25 January. Available at <https://www.worldsteel.org/media-centre/press-releases/2017/world-crude-steel-output-increases-by-0.8--in-2016.html> (accessed 5 September 2017).
- World Steel Association (2017b). Steel recovery strengthens, but geopolitical uncertainty clouds outlook, 21 April. Available at <https://www.worldsteel.org/en/dam/jcr:04d72319-4763-46ee-acd9-f56add3b5189/Short+Range+Outlook+2017-2018.pdf> (accessed 5 September 2017).
- World Trade Organization (2012). International trade statistics 2012. Table A1a. Available at https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2012_e/its12_appendix_e.htm (accessed 8 September 2017).
- World Trade Organization (2017). Trade statistics and outlook: Trade recovery expected in 2017 and 2018, amid policy uncertainty. Press/791. 12 April.
- World Trade Organization, OECD and UNCTAD (2016). Reports on G20 [Group of 20] Trade and Investment Measures. 10 November.

ПРИМЕЧАНИЯ

1. Анализ структурных и циклических факторов, лежащих в основе этой тенденции, см. *Обзор морского транспорта, 2015 год*.
2. Более подробную информацию см. *Обзор морского транспорта, 2016 год*.
3. Другие сухие грозы включают все сухие грузы, за исключением основных и других массовых грузов.
4. Подробные данные о перевозках сухих массовых грузов взяты из Clarkson's Research, 2017d.

2

Мировой торговый флот обеспечивает не только транспортное сообщение, необходимое для международной торговли, но и средства к существованию для людей, работающих в различных секторах морского транспорта в развитых и развивающихся странах. По состоянию на начало 2017 года коммерческая стоимость мирового флота оценивалась в 829 млрд долл., при этом различные страны получают выгоды благодаря своим национальным судостроительным предприятиям, национальным судовладельцам, компаниям, занимающимся регистрацией или эксплуатацией судов или их разборкой на слом.

Крупнейшим флотом (по грузовой провозной способности в тоннах дедвейта) располагали судовладельцы Греции, Японии, Китая, Германии и Сингапура. В общей сложности на эти пять стран приходилось 49,5% совокупного дедвейта мирового флота. В число 35 стран с крупнейшим флотом входит только одна страна из Латинской Америки, а именно Бразилия, и среди них нет африканских стран. С точки зрения флага регистрации судов крупнейший флот был у Панамы, Либерии, Маршалловых Островов, Гонконга (Китай) и Сингапура; в совокупности на них приходилось 57,8% мирового флота. В судостроительной промышленности ведущую роль играют три страны – Республика Корея, Китай и Япония, на которые приходилось 91,8% совокупного тоннажа судов, построенных в 2016 году; среди них Республика Корея имела наибольшую долю на рынке судостроения (38,1%). В 2016 году на четыре страны, а именно на Индию, Бангладеш, Пакистан и Китай, приходилось в общей сложности 94,9% рынка разборки судов на слом. Данные ЮНКТАД подтверждают сохраняющуюся тенденцию к усилению консолидации в отрасли, при этом страны специализируются на различных секторах морского транспорта. Имеющиеся данные свидетельствуют также о расширении участия развивающихся стран во многих из этих секторов.

Пятый год подряд было отмечено замедление темпов роста мирового флота. В 2016 году мировой торговый флот увеличился на 3,15% по сравнению с 3,5% в 2015 году. Несмотря на дальнейшее снижение темпов роста предложения провозной способности мирового флота, они по-прежнему превышали темпы роста спроса на его услуги, что означало сохранение избытка провозной способности на мировом рынке и оказывало понижающее давление на уровень фрахтовых ставок.

Структура мирового флота с точки зрения типов судов, тоннажа, коммерческой стоимости и возраста анализируется в разделе А. Вопросы принадлежности и регистрации рассматриваются соответственно в разделах В и С, а данные о судостроении, сдаче судов на слом и портфеле заказов представлены в разделе D. В разделе E рассматриваются три вопроса, которые считаются актуальными для будущего развития отрасли, а именно: каботажные перевозки, гендерные аспекты и тенденции, связанные с бункерным топливом. Общие перспективы отрасли и стратегические соображения представлены в разделе F.

СТРУКТУРА, ПРИНАДЛЕЖНОСТЬ И РЕГИСТРАЦИЯ МИРОВОГО ФЛОТА

МИРОВОЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ФЛОТ



Германия Китай Греция



Германии, Китаю и Греции принадлежит

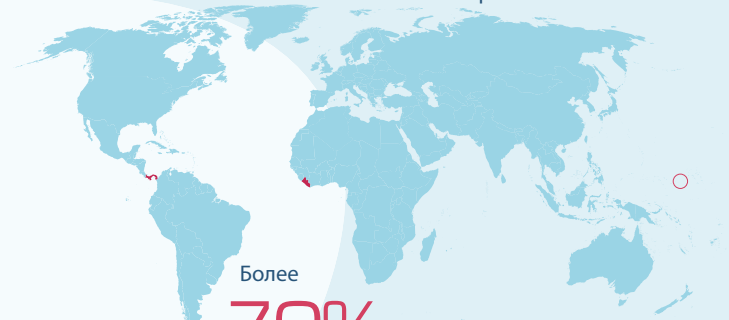
39%

мирового контейнерного флота

ТРИ ФЛАГА РЕГИСТРАЦИИ С КРУПНЕЙШИМ ФЛОТОМ



Панама Либерия Маршалловы Острова



Более

70%

торгового флота зарегистрировано под иностранным флагом, т.е. не под флагом страны базирования судовладельца

ЛИДЕРЫ В СУДОСТРОЕНИИ



Китай Республика Корея Япония



В судостроительной промышленности ведущую роль играли Республика Корея, Китай и Япония, на которые приходилось

92%

совокупного тоннажа судов, построенных в 2016 году

СТРАНЫ УТИЛИЗАЦИИ СУДОВ



Бангладеш Индия Пакистан Китай



В 2016 году на Индию, Бангладеш, Пакистан и Китай приходилось

94%

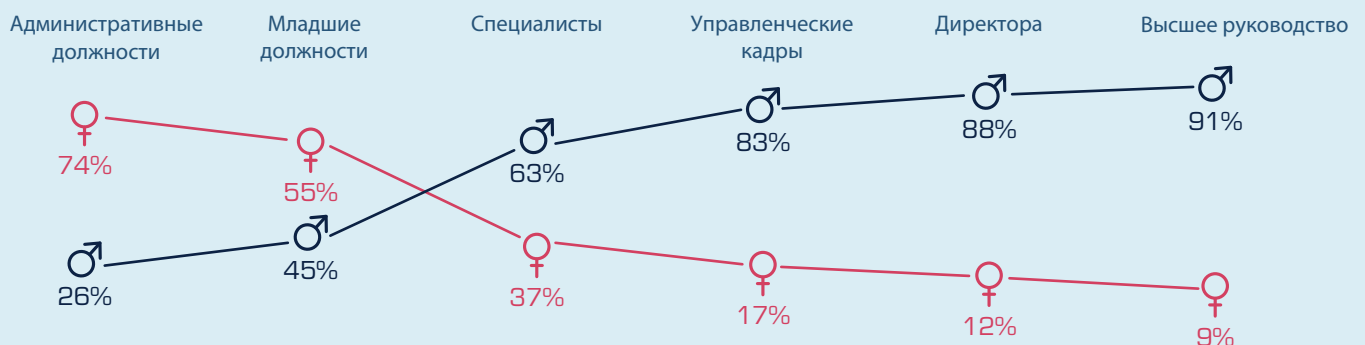
рынка разборки судов на слом

ГЕНДЕРНАЯ СТРУКТУРА ЗАНЯТОСТИ БЕРЕГОВЫХ СЛУЖБ



2016

Хотя доля женщин выше на административных и младших должностях, в морской отрасли еще не полностью используется их потенциал на руководящих должностях



А. СТРУКТУРА МИРОВОГО ФЛОТА

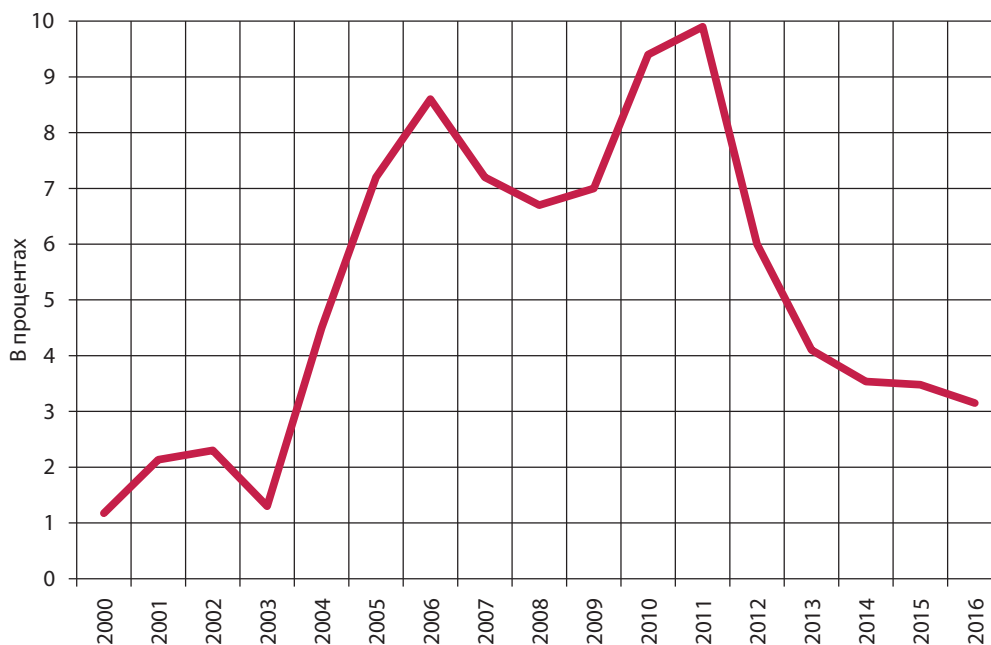
1. Рост мирового флота и основные типы судов

Рост провозной способности

Пятый год подряд было отмечено замедление темпов роста мирового флота¹. К 1 января 2017 года мировой торговый флот увеличился за 12 месяцев на 3,15% (см. диаграмму 2.1). Несмотря на дальнейшее снижение годовых темпов роста предложения провозной

способности мирового флота, они по-прежнему превышали темпы роста спроса на его услуги (2,6%), что означало сохранение избытка провозной способности на мировом рынке и оказывало понижающее давление на уровень фрахтовых ставок. С точки зрения количества судов темпы роста мирового флота составили 2,47%, то есть меньше по сравнению с его приростом в тоннах дедвейта, что отражает дальнейшее увеличение средних размеров судов. В общей сложности мировой торговый флот по состоянию на 1 января 2017 года насчитывал 93 161 судно совокупной провозной способностью 1,86 млрд т дедвейта.

Диаграмма 2.1. Рост мирового флота, 2000–2016 годы (среднегодовые темпы роста в процентах)



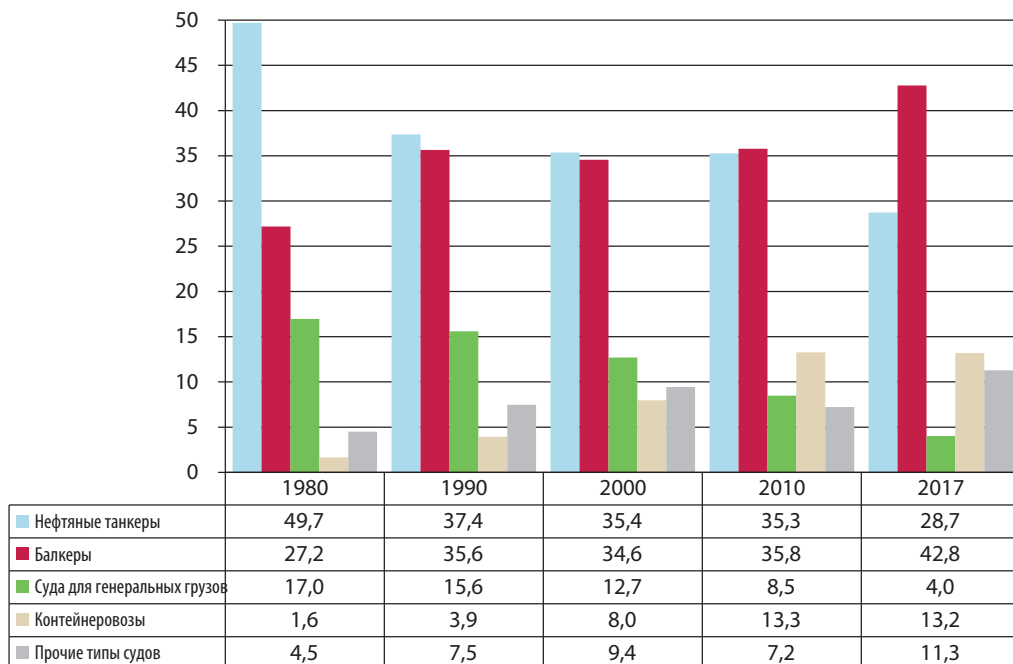
Источник: ЮНКТАД, Обзор морского транспорта, различные выпуски.

Типы судов

По-прежнему высокие темпы роста (9,7%) наблюдались в секторе судов для сжиженного природного газа и других газов; рост был также отмечен в секторах нефтяных танкеров (5,8%) и танкеров для химических продуктов (4,7%) (см. таблицу 2.1). В отличие от этого продолжала наблюдаться долгосрочная тенденция к сокращению флота судов для генеральных грузов, совокупный дедвейт которых снизился на 0,2% и доля которых в мировом флоте в настоящее время составляет всего 4% по сравнению с 17% в 1980 году (см. диаграмму 2.2). Углубление специализации мирового флота создает проблемы для малых стран и стран с более слабой экономикой, поскольку им, как правило, труднее обеспечить достаточный объем грузов для заполнения

специализированных судов и требуются большие затраты для создания необходимых специализированных портовых сооружений. Если суда для генеральных грузов, оснащенные собственным погрузочно-разгрузочным оборудованием, обладают гибкими возможностями и могут обслуживать небольшие порты, не имеющих береговых перегружателей, все более крупные контейнеровозы требуют наличия контейнерных кранов на причалах. Для приема танкеров, перевозящих химические продукты, и оффшорных судов для разработки нефтяных и газовых месторождений также требуются значительные инвестиции в терминалы и складские мощности.

В условиях медленного роста спроса и низких и неустойчивых фрахтовых ставок морские порты неохотно идут на осуществление инвестиций

Диаграмма 2.2. Структура мирового флота по основным типам судов, 1980–2017 годы (доля в процентах от совокупного дедвейта)

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных, представленных компанией «Кларксонс рисерч» и *Обзора морского транспорта*, различные выпуски.

Примечание: Все самоходные морские торговые суда валовой 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); данные на начало года.

Таблица 2.1. Структура мирового флота по основным типам судов, 2016–2017 годы (тыс. т дедвейта и доля в процентах)

Основные типы судов	2016	2017	Изменение в процентах, 2016–2017
Нефтяные танкеры	505 736	534 855	5,76
	28,0	28,7	
Балкеры	779 289	796 581	2,22
	43,2	42,8	
Суда для генеральных грузов	74 992	74 823	-0,23
	4,2	4,0	
Контейнеровозы	244 339	245 609	0,52
	13,5	13,2	
Прочие типы судов:	200 923	209 984	4,55
	11,1	11,3	
Суда для сжиженных газов	54 530	59 819	9,70
	3,0	3,2	
Танкеры для химических продуктов	41 295	43 225	4,68
	2,3	2,3	
Суда снабжения морских платформ	75 696	77 490	2,48
	4,2	4,2	
Паромы и пассажирские суда	5 757	5 896	2,43
	0,3	0,3	
Другие суда/суда, по которым нет данных	23 645	23 554	-0,08
	1,3	1,3	
Итого, мировой флот	1 805 279	1 861 852	3,15

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

Примечание: Самоходные морские торговые суда валовой вместимостью 100 бр.-рег. т и более; данные на начало года; доля в процентах выделена курсивом.

в новые терминалы. Тем не менее нынешние тенденции, касающиеся типов и размеров судов, свидетельствуют о том, что давление со стороны судоходного сектора сохранится и что портовой администрации и органам морского транспорта следует тщательно планировать возможности и способы приема более крупных и специализированных судов.

Еще одна тенденция, затрагивающая многие развивающиеся страны, особенно экспортеров фруктов, рыбы и мяса, состоит в продолжающемся замещении рефрижераторных судов созданием на контейнеровозах возможностей для перевозки рефрижераторных контейнеров. Причина такой тенденции заключается не столько в экономии затрат на морском участке перевозки, сколько в улучшении и повышении надежности всей транспортной цепочки «от двери до двери» и возможности перегрузки контейнеров между различными видами транспорта по сравнению с перевозками с использованием рефрижераторных балкеров (Arduino et al., 2015).

Тоннаж и стоимость²

Анализ коммерческой стоимости мирового флота позволяет иначе взглянуть на его структуру в отличие от традиционного анализа по показателю

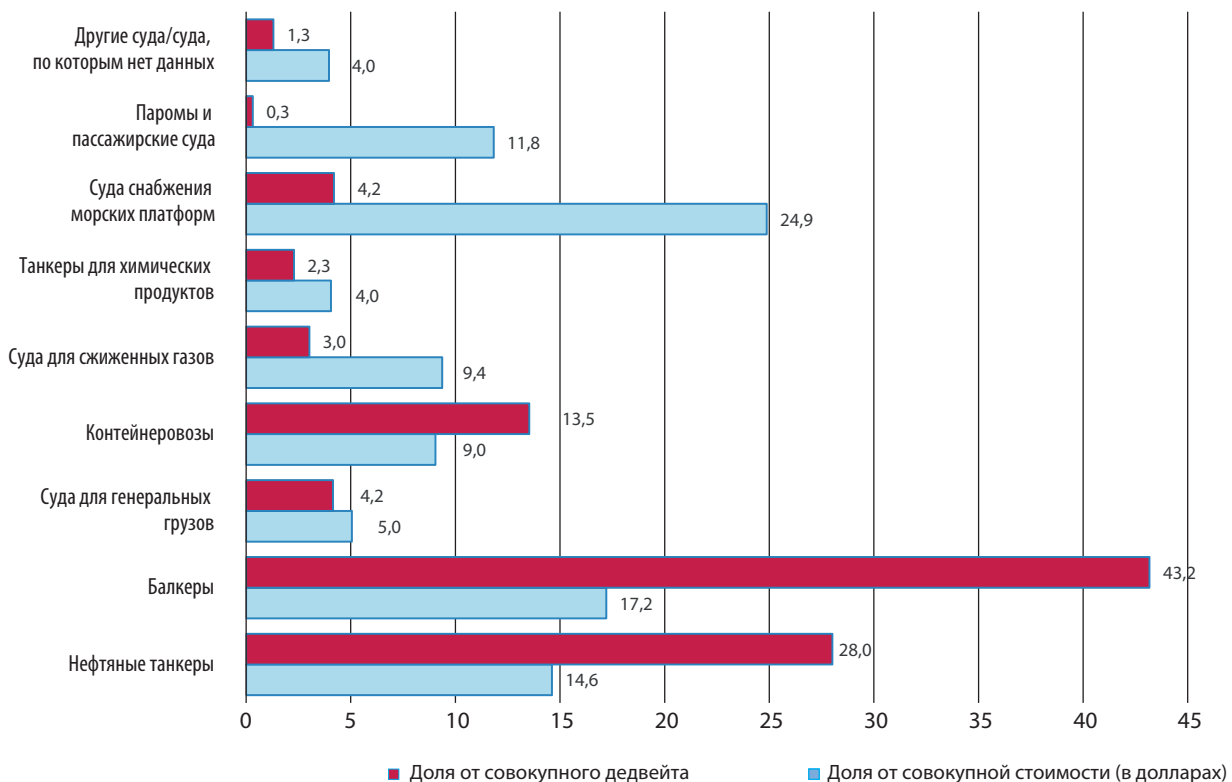
провозной способности в тоннах дедвейта. В целом дедвейт считается надлежащим показателем применительно к морским перевозкам, поскольку он отражает значение морского транспорта для перевозки грузов международной торговли. С точки зрения провозной способности в тоннах дедвейта основную часть мирового флота составляют балкеры, перевозящие железную руду или уголь, нефтяные танкеры и контейнеровозы.

Тем не менее с точки зрения коммерческой стоимости значительная часть флота приходится на суда снабжения морских платформ, паромы и суда для перевозки сжиженного газа (см. диаграмму 2.3). Эти суда являются более дорогостоящими, и удельная стоимость транспортируемых ими грузов выше по сравнению с нефтью или железной рудой, перевозимой судами для наливных или насыпных массовых грузов.

Контейнерные перевозки

После многих лет чрезмерно больших инвестиций, вкладывавшихся в строительство контейнерных судов, последние данные о поставках контейнеровозов (см. диаграмму 2.4) и портфеле заказов на них (см. диаграмму 2.7) дают основания надеяться на некоторое улучшение положения в этом секторе. В 2016 году было поставлено

Диаграмма 2.3. Структура мирового флота по основным типам судов, 2017 год
(доля в процентах от совокупного дедвейта и стоимости в долларах)



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

Примечание: Доля от совокупного дедвейта для всех судов валовой вместимостью 100 бр.-рег. т и более. Доля, по оценкам, от совокупной рыночной стоимости для всех торговых судов валовой вместимостью 1 000 бр.-рег. т и более.

Таблица 2.2. Возрастная структура мирового торгового флота в разбивке по типам судов, 2017 год

Экономические группы стран и типы судов		Годы					Средний возраст		Изменение в процентах
		0–4	5–9	10–14	15–19	20+	2017	2016	
Все страны мира									
Балкеры	В процентах от общего числа судов	35,77	33,80	12,05	9,33	9,05	8,80	8,80	0,00
	В процентах от общего дедвейта	38,66	34,88	11,91	7,55	7,01	7,95	7,94	0,01
	Средний размер судна (т дедвейта)	79 099	75 525	72 283	59 244	56 673			
Контейнеровозы	В процентах от общего числа судов	18,63	30,50	22,72	15,66	12,50	11,55	11,10	0,45
	В процентах от общего дедвейта	31,51	32,57	20,82	10,17	4,92	8,72	8,39	0,33
	Средний размер судна (т дедвейта)	80 624	50 891	43 679	30 961	18 751			
Суда для генеральных грузов	В процентах от общего числа судов	7,68	16,50	10,20	7,54	58,08	25,21	24,44	0,76
	В процентах от общего дедвейта	14,98	24,70	12,23	10,24	37,85	18,29	17,83	0,46
	Средний размер судна (т дедвейта)	8 118	6 081	5 086	5 630	2 561			
Нефтяные танкеры	В процентах от общего числа судов	16,03	22,51	15,46	7,74	38,26	18,76	18,36	0,40
	В процентах от общего дедвейта	22,07	34,74	24,44	12,67	6,09	9,90	9,54	0,36
	Средний размер судна (т дедвейта)	73 274	82 242	84 610	89 498	8 777			
Прочие типы судов	В процентах от общего числа судов	14,37	18,65	10,60	8,43	47,96	22,73	22,25	0,48
	В процентах от общего дедвейта	19,40	26,43	14,21	10,29	29,67	15,58	15,65	-0,07
	Средний размер судна (т дедвейта)	7 777	7 907	8 004	7 144	3 954			
Все суда	В процентах от общего числа судов	11,75	17,97	10,13	7,00	53,15	20,57	19,92	0,65
	В процентах от общего дедвейта	29,80	33,16	16,95	9,78	10,31	9,90	9,55	0,34
	Средний размер судна (т дедвейта)	42 207	34 948	32 847	25 991	5 917			
Развивающиеся страны: все суда									
	В процентах от общего числа судов	16,92	21,01	11,29	7,92	42,86	29,03	28,33	0,70
	В процентах от общего дедвейта	31,40	30,60	12,74	9,75	15,50	16,72	15,91	0,81
	Средний размер судна (т дедвейта)	34 624	27 025	22 137	23 195	6 733			
Развитые страны: все суда									
	В процентах от общего числа судов	16,15	23,86	14,08	10,76	35,15	19,05	18,51	0,54
	В процентах от общего дедвейта	29,25	35,13	19,73	9,76	6,12	9,15	9,04	0,11
	Средний размер судна (т дедвейта)	53 396	43 538	42 708	28 695	6 589			
Страны с переходной экономикой: все суда									
	В процентах от общего числа судов	6,32	8,82	6,02	3,19	75,66	29,39	28,93	0,46
	В процентах от общего дедвейта	12,58	28,76	21,23	11,20	26,22	15,59	16,03	-0,43
	Средний размер судна (т дедвейта)	14 835	24 533	26 714	25 028	2 447			

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

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

127 новых контейнеровозов, что на 70% меньше по сравнению с рекордно большим объемом поставок в 2008 году (436 судов). Их совокупная провозная способность составила менее 904 тыс. ДФЭ, что почти в два раза меньше по сравнению с совокупной вместимостью судов, спущенных на воду в 2015 году. Продолжала наблюдаться тенденция к увеличению доли судов, не оборудованных грузоподъемными устройствами. В частности, на суда, способные обслуживать порты, не имеющие собственных береговых контейнерных перегружателей, приходилось всего 4,1% общей провозной способности спущенных на воду судов.

В 2016 году несколько улучшился показатель среднего размера новых судов: средняя вместимость в ДФЭ в расчете на одно судно была несколько ниже, чем в 2015 году. Тем не менее вводимые в эксплуатацию новые

суда крупнее существующего флота, и порты продолжают сталкиваться с необходимостью адаптации своей инфраструктуры для приема все более крупных судов. Это касается не только основных транзитных портов мира в Восточной Азии и Европе, но в такой же или даже еще большей мере менее крупных портов во всех регионах вследствие перевода всё более крупных судов с магистральных направлений на второстепенные.

На диаграмме 2.5 показаны различия в размерах судов между контейнеровозами, оборудованными и не оборудованными грузоподъемными устройствами. Если средняя контейнеровместимость новых судов, не оборудованных грузоподъемными устройствами, удвоилось с 2005 года, то средняя провозная способность судов с собственным грузоподъемным оборудованием практически осталась неизменной.

2. Возрастная структура мирового торгового флота

В начале 2017 года средний возраст торговых судов достиг 20,6 года, что чуть больше по сравнению с предыдущим годом (см. таблицу 2.2). Сокращение поставок новых судов по сравнению с началом десятилетия в сочетании со снижением активности в секторе по разборке судов на слом привели к старению флота. Тем не менее по сравнению со средними показателями предыдущих десятилетий существующий мировой флот по-прежнему является относительно молодым, особенно в секторе балкеров и контейнеровозов.

Суда, плавающие под флагами развивающихся стран, в среднем на 10 лет старше, чем суда, зарегистрированные в развитых странах. Среди различных типов судов наиболее старыми являются суда для перевозки генеральных грузов со средним возрастом более 25 лет, а наиболее молодыми – балкеры со средним возрастом менее девяти лет.

Возрастная структура мирового флота отражает также рост размеров судов. В частности, за последние десятилетия увеличилась провозная способность контейнеровозов: Контейнеровозы, построенные 15–19 лет назад, значительно меньше типичных балкеров и танкеров, построенных в то же время, тогда как в настоящее время контейнерный флот опережает другие группы судов по показателю среднего размера судов (в т.д. дедвейта среди судов, построенных за последние четыре года).

Если наблюдавшийся ранее рост размеров судов в секторе балкеров и танкеров и затем его постепенное прекращение использовать в качестве ориентира применительно к контейнерному флоту, то можно предположить, что размеры контейнеровозов вряд ли будут существенно увеличиваться в дальнейшем. По дедвейту контейнеровозы в настоящее время достигли такого же размера, как и крупнейшие балкеры и танкеры. Для приёма судов вместимостью более 20 000–22 000 ДФЭ потребуется существенное расширение каналов подхода к портам и увеличение судоремонтных мощностей. Это предположение согласуется с представленными в главе 4 данными, согласно которым эффект масштаба оборачивается дополнительными расходами для морских портов.

В. ПРИНАДЛЕЖНОСТЬ И ЭКСПЛУАТАЦИЯ МИРОВОГО ФЛОТА

1. Страны, имеющие флот

Греция по-прежнему обладает крупнейшим флотом с точки зрения общей провозной способности, за которой по этому показателю следуют Япония, Китай, Германия и Сингапур. В общей сложности эти пять стран контролируют более половины мирового тоннажа (по дедвейту)

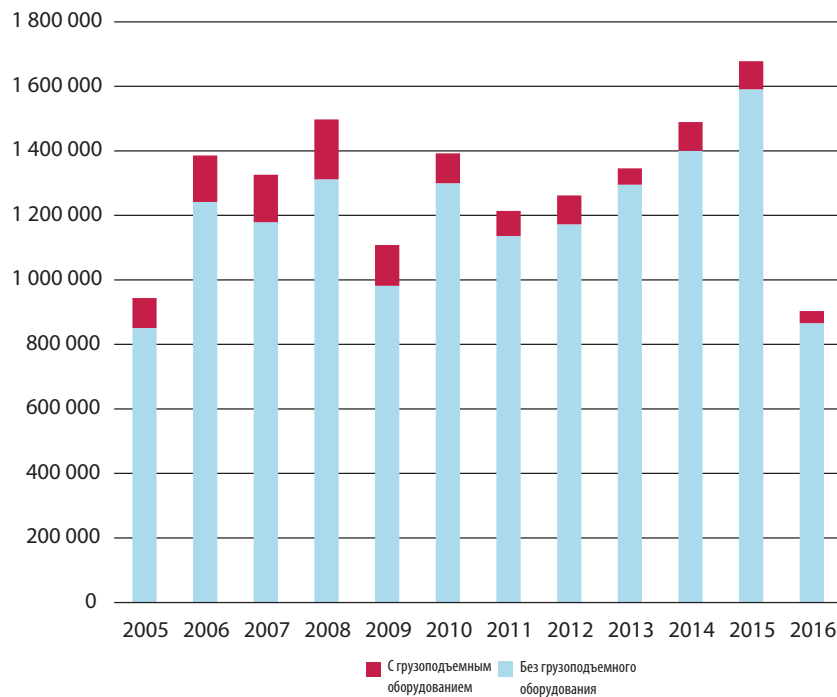
(см. таблицу 2.3). В число 35 стран с крупнейшим флотом входит только одна страна из Латинской Америки, а именно Бразилия, и среди них нет африканских стран. По числу судов самый крупный флот имеет Китай (5 206 судов валовой вместимостью 1 000 бр.-рег. т и более), под флагом которого плавают большое число менее крупных судов, используемых в каботажных перевозках.

Доля судовладельцев из стран Европы и Северной Америки, исторически располагавших крупным морским флотом, продолжает снижаться, в то время как доля развивающихся стран со средним уровнем дохода, особенно азиатских стран, возрастает. Судовладельческий бизнес не относится к высокотехнологичным секторам, где требуются самые современные технологии, и поэтому он отрывает возможности для стран с формирующейся рыночной экономикой. В то же время он не является трудоемким сектором, в котором страны с низким уровнем оплаты труда могли бы воспользоваться своими преимуществами, как, например, в случае сектора по разборке судов на слом. Поэтому за последние десятилетия в мировом флоте увеличилась доля стран со средним уровнем дохода, а наименее развитые страны не входят в число основных мировых судовладельцев.

Несколько иная картина складывается, если учитывать коммерческую стоимость судов. По этому показателю на первом месте находятся Соединенные Штаты, общая стоимость флота которых оценивается в 96 млрд долл. и за которыми по данному показателю следуют Япония, Греция, Китай и Норвегия (см. таблицу 2.3). Средняя стоимость судна во флоте Катара составляет 75 млн долл., что отражает структуру его флота, состоящего из дорогостоящих судов для перевозки сжиженного природного газа и других специализированных танкеров. Для сравнения Индонезия, Таиланд и Вьетнам имеют флот с низкой стоимостью судов. Средняя коммерческая стоимость судна во флоте, принадлежащим индонезийским судовладельцам, составляет 3,6 млн долл., что объясняется большим числом менее крупных и более старых судов для перевозки генеральных грузов, используемых в перевозках между островами.

На диаграмме 2.6 представлена структура флота 10 стран, располагающих крупнейшим флотом (по дедвейту). Самая большая доля нефтяных танкеров – во флоте Греции, судов для генеральных грузов – во флоте Китая, а контейнеровозов – во флоте Германии. Во флоте Соединенных Штатов и Норвегии относительно высокая доля приходится на суда снабжения морских платформ, которые, как правило, характеризуется высокой коммерческой стоимостью, что также объясняет высокую среднюю стоимость судов во флоте, принадлежащим этим двум странам (см. таблицу 2.3).

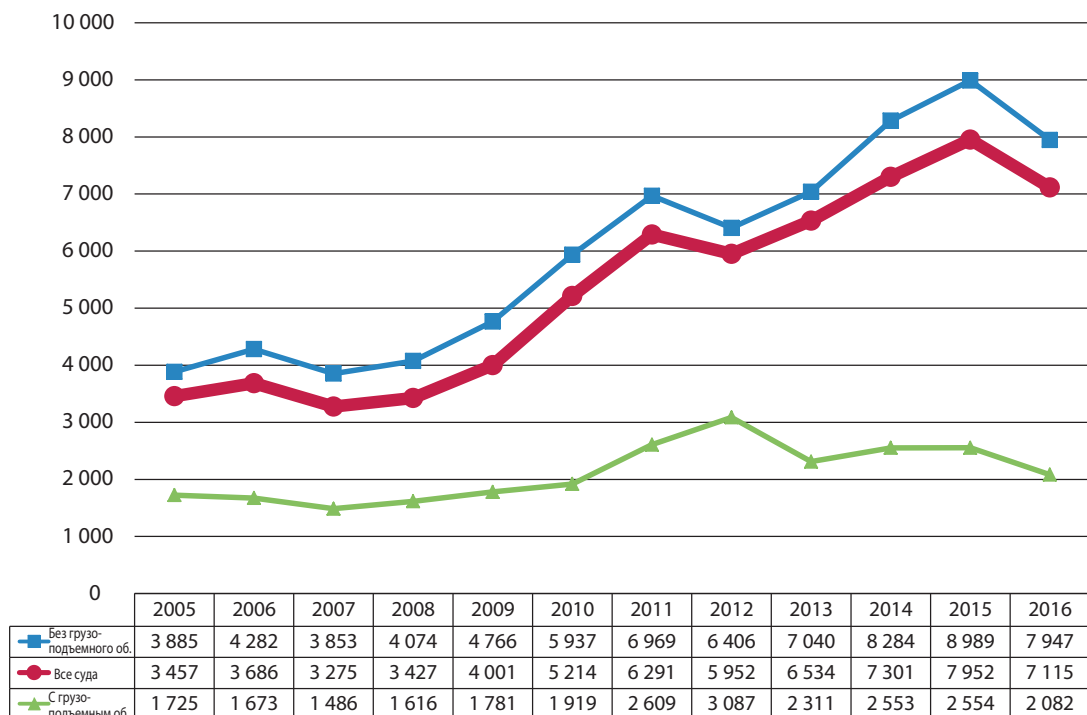
Диаграмма 2.4. Поставки контейнеровозов, 2005–2016 годы (в ДФЭ)



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

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

Диаграмма 2.5. Средний размер новых контейнеровозов, 2005–2016 годы (в ДФЭ)



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

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

Таблица 2.3. Принадлежность мирового флота, 2017 год

Место (по дедвейту)	Страна или территория	Количество судов	Общий дедвейт	Иностраный флаг в процентах от общего дедвейта	Место (по общей стоимости)	Общая стоимость судов (млн долл.)	Средняя стоимость судна (млн долл.)	Средняя стоимость судов в расчете на т дедвейта (долл.)
1	Греция	4 199	308 836 933	78,76	3	72 538	17,3	235
2	Япония	3 901	223 855 788	85,89	2	77 898	20,0	348
3	Китай	5 206	165 429 859	53,97	4	65 044	12,5	393
4	Германия	3 090	112 028 306	90,77	8	38 412	12,4	343
5	Сингапур	2 599	104 414 424	39,02	7	39 193	15,1	375
6	Гонконг (Китай)	1 532	93 629 750	23,98	9	25 769	16,8	275
7	Республика Корея	1 656	80 976 874	81,98	11	20 928	12,6	258
8	Соединенные Штаты	2 104	67 100 538	85,73	1	96 182	45,7	1 433
9	Норвегия	1 842	51 824 489	64,62	5	58 445	31,7	1 128
10	Соединенное Королевство	1 360	51 150 767	80,55	6	40 671	29,9	795
11	Бермудские Острова	440	48 059 392	98,93	13	19 691	44,8	410
12	Китайская провинция Тайвань	926	46 864 949	90,62	17	10 857	11,7	232
13	Дания	920	36 355 509	56,00	15	18 694	20,3	514
14	Монако	338	31 629 834	100,00	23	7 903	23,4	250
15	Турция	1 563	27 732 948	71,57	20	9 055	5,8	327
16	Швейцария	405	23 688 303	92,58	22	8 458	20,9	357
17	Бельгия	263	23 550 024	67,81	27	6 505	24,7	276
18	Индия	986	22 665 452	27,35	25	6 938	7,0	306
19	Российская Федерация	1 707	22 050 283	67,38	19	9 081	5,3	412
20	Италия	768	20 609 725	29,36	10	23 184	30,2	1 125
21	Исламская Республика Иран	238	18 838 747	68,80	32	2 799	11,8	149
22	Индонезия	1 840	18 793 019	7,96	26	6 613	3,6	352
23	Малайзия	644	18 351 283	51,07	16	14 641	22,7	798
24	Нидерланды	1 256	18 033 334	64,72	12	19 970	15,9	1 107
25	Объединенные Арабские Эмираты	883	17 876 272	97,30	24	7 406	8,4	414
26	Саудовская Аравия	283	15 659 518	77,97	30	4 101	14,5	262
27	Бразилия	394	14 189 164	72,25	14	19 676	49,9	1 387
28	Франция	452	11 931 397	69,93	18	10 616	23,5	890
29	Канада	376	10 235 954	75,48	28	5 231	13,9	511
30	Кувейт	86	10 208 147	49,92	31	3 749	43,6	367
31	Кипр	277	9 257 094	63,95	33	2 711	9,8	293
32	Вьетнам	943	8 801 765	17,84	29	4 161	4,4	473
33	Оман	49	7 490 956	99,92	34	2 215	45,2	296
34	Таиланд	393	7 022 484	27,84	35	1 949	5,0	278
35	Катар	117	6 640 467	87,56	21	8 827	75,4	1 329
Всего, 35 стран с крупнейшим флотом		44 036	1 755 783 748	70,30		770 109	17,5	439
<i>Все другие страны и прочие суда с неустановленной национальной принадлежностью</i>		6 119	91 847 146	64,30		58 509	9,6	637
Итого, мировой флот		50 155	1 847 630 894	70,01		828 618	16,5	448

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

Примечание: Самоходные морские суда валовой вместимостью 1 000 бр.-рег. т и более; по состоянию на 1 января. Полную информацию о флоте стран см. на веб-сайте <http://stats.unctad.org/fleetownership> (по состоянию на 9 сентября 2017 года).

2. Распределение контейнерного флота и линейные перевозки

Контейнеровозы выступают «рабочими лошадками», обслуживающими мировую сеть линейных перевозок, которая объединяет и поддерживает глобальные производственно-сбытовые цепочки и торговлю промышленными товарами. В таблице 2.4 представлена информация о распределении контейнерного флота в ДФЭ. Германия по-прежнему обладает крупнейшим контейнерным флотом, на долю которой приходится 21,46% мирового флота

контейнеровозов и за которой по этому показателю следуют Китай и Греция.

Крупнейшие контейнеровозы вместимостью 17 000 ДФЭ и более принадлежат перевозчиками, базирующимся в Китае, Гонконге (Китай), Дании, Франции и Кувейте. Судовладельческие компании Германии и Греции, большинство из которых сами непосредственно не занимаются линейными перевозками, не имеют в своем флоте контейнеровозов такого размера. В основном они выступают в качестве владельцев чартерного флота, то есть компаний, которые отфрахтовывают свои суда компаниям, осуществляющим линейные перевозки.

В таблице 2.5 перечислены 50 крупнейших компаний линейных перевозок. По состоянию на май 2017 года компания «Маэрск» (Дания) продолжала оставаться крупнейшей компанией линейного судоходства по показателю провозной способности эксплуатируемых ею контейнеровозов (3,2 млн ДФЭ), за которой по этому показателю следовали МСК (Швейцария) и КМА-КГМ (Франция). Во флоте большинства компаний линейного судоходства им принадлежит примерно половина судов, тогда как вторая половина приходится на зафрахтованные суда. Такая практика фрахтования судов объясняет, почему ведущие компании линейных перевозок (см. таблицу 2.5) вовсе не обязательно из тех стран, которые обладают крупнейшим контейнерным флотом (см. таблицу 2.4).

В 2016 и 2017 годах была отмечена очередная волна слияний среди компаний линейного судоходства, и произошли значительные изменения в составе альянсов между ними. Эти изменения описываются в главе 3, посвященной фрахтовому рынку. Тенденции, касающиеся маршрутов перевозок и распределения судов, подробно анализируются в главе 6, посвященной вопросам морского транспортного сообщения.

С. РЕГИСТРАЦИЯ СУДОВ

Общий тоннаж торговых судов, зарегистрированных под иностранным флагом (в случае которых страна базирования судовладельца отличается от флага страны, под которым плавают судно), составляет более 70% мирового флота (см. таблицу 2.3). Система открытых регистров позволяет развивающимся странам, особенно малым островным развивающимся государствам, таким как Маршалловы Острова, и наименее развитым странам, таким как Либерия, оказывать услуги, связанные с регистрацией судов. Так обе эти страны входят в первую тройку стран с наиболее крупным флотом по флугу регистрации.

В таблицах 2.6 и 2.7 представлена информация о распределении мирового флота по флагам регистрации. В частности, в таблице 2.6 содержится информация о распределении флота по показателю общего дедвейта судов и об общем количестве судов, тогда как в таблице 2.7 представлены данные о его распределении с точки зрения общей стоимости судов в разбивке по различным типам судов. В соответствии с обоими критериями (по общему дедвейту судов и по общей их стоимости) крупнейший флот с точки зрения флага регистрации судов был по-прежнему у Панамы. Второе место по общему дедвейту зарегистрированных судов занимает Либерия, а по общей стоимости судов – Маршалловы Острова. Флот Маршалловых Островов является одним из самых молодых, поскольку под их флагом зарегистрированы многие дорогостоящие танкеры для сжиженного природного газа, морские буровые суда и другие специализированные суда.

Более 76,2% мирового флота зарегистрировано в развивающихся странах (см. таблицу 2.8), включая многие открытые регистры, например Панамы, Либерии и Маршалловых Островов. Вместе с тем некоторые суда, плавающие под национальным флагом, принадлежат также национальным судовладельцам, что во многих случаях связано с существующими системами резервирования грузов, ограничивающими возможности судовладельцев для регистрации судов под иностранными флагами. Например, многие суда, плавающие под флагами Китая, Индии, Индонезии и Соединенных Штатов, используются во внутренних (каботажных) перевозках, зарезервированных только для судов под национальным флагом. Последствия существования таких систем резервирования для международных морских перевозок рассматриваются в главе 6.

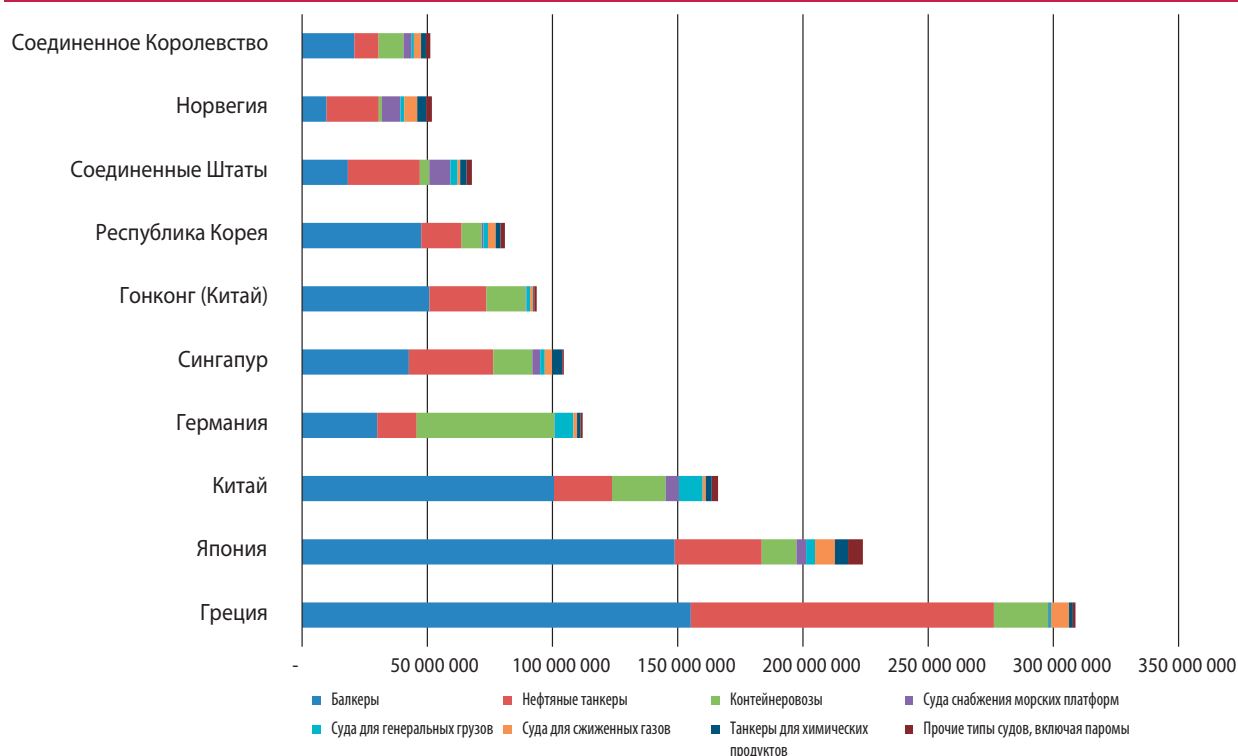
Д. СУДОСТРОЕНИЕ, СДАЧА СУДОВ НА СЛОМ И НОВЫЕ ЗАКАЗЫ

1. Поставка новых судов

В 2016 году 91,8% нового тоннажа мирового флота (в брутто-регистрационных тоннах) было построено в трех странах, а именно в Республике Корея, Китае и Японии. Удельный вес этих стран возрос по сравнению с 2015 годом параллельно с процессом концентрации, наблюдающимся во многих секторах морского транспорта. На Китай по-прежнему 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 нефтяных танкеров и балкеров. Доля судостроительных верфей Филиппин на рынке контейнеровозов сохранилась на уровне 4,2%. На все остальные страны мира в целом приходилось 6,5% совокупного тоннажа, спущенного на воду в 2016 году (в основном они специализируются на строительстве паромов, круизных и других пассажирских судов, а также некоторых типов судов снабжения морских платформ (см. таблицу 2.9)).

2. Сдача судов на слом

В 2016 году на четыре страны, а именно Индию, Бангладеш, Пакистан и Китай, приходилось 94,9% рынка разборки судов на слом. Турция сохранила свою небольшую долю на рынке разборки судов на слом, в частности в секторе некоторых типов газовозов, паромов и пассажирских судов. На все другие страны в совокупности приходилось 1,6% мирового рынка утилизации судов. Основные данные о тоннаже судов, проданных на слом, приведены в таблице 2.10.

Диаграмма 2.6. Десять стран с крупнейшим флотом судов под национальным флагом в разбивке по основным типам судов, 2017 год (т дедвейта)

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

Примечание: Самоходные морские торговые суда валовой вместимостью 1 000 бр.-рег. т и более; данные на начало года.

3. Заказы на новые суда

В 2016 году поставки новых судов сократились на 1,7%, тогда как объём тоннажа, отправленного на слом, возрос на 25,7%. Более высокие темпы роста тоннажа, проданного на слом, привели к замедлению роста мирового флота (см. диаграмму 2.1). С учетом существующего портфеля заказов можно ожидать продолжения этой тенденции: по состоянию на начало 2017 года объем заказов на все основные типы судов был меньше, чем год назад (см. диаграмму 2.7). Например, нынешний портфель заказов меньше, чем в течение 2000–2016 годов. Кроме того, портфель заказов на балкерный тоннаж в конечном итоге восстановился до уровней, наблюдавшихся до начала цикла бума и спада 2007–2012 годов.

Е. БУДУЩИЕ ТЕНДЕНЦИИ В МОРСКИХ ПЕРЕВОЗКАХ И СВЯЗАННЫЕ С НИМИ ПОТРЕБНОСТИ

1. Морские каботажные перевозки

Каботаж определяется как морская перевозка пассажиров, грузов и материалов между двумя портами одной и той же страны, независимо от страны, в которой зарегистрировано морское судно. Каботаж включает внутренние морские

перевозки, обслуживающие национальную торговлю, а также связанные с ними перевалочные операции. Каботажные перевозки могут включать трамповые или линейные перевозки, а также различные грузовые операции.

Во многих странах каботажные перевозки по различным причинам зарезервированы за судами, плавающими под национальным флагом. К таким причинам относятся, в частности, укрепление национального морского и других видов транспорта, уменьшение негативного воздействия транспортных расходов на платежный баланс, содействие развитию международной торговли на предсказуемой и стабильной основе и обеспечение стратегически важного транспортного сообщения и цепочек поставок. В приведенной ниже вставке представлена краткая информация о том, каким образом эти ограничения нашли отражение в перечнях обязательств, согласованных в ходе торговых переговоров, и соглашениях, а также в применяемых нормативных положениях. Эти обязательства, как правило, сформулированы таким образом, что устанавливается общий запрет на осуществление каботажных перевозок, но при определенных условиях может делаться исключение.

На практике ограничения на каботажные перевозки не всегда строго применяются в развивающихся странах. Такие перевозки во

Таблица 2.4. Принадлежность мирового контейнерного флота, 2017 год (в ДФЭ)

	ДФЭ	Доля на рынке (в процентах)	Количество судов	Размер крупнейшего судна (в ДФЭ)	Средний размер судна (в ДФЭ)
Германия				14 036	2 277
Китай	2 098 655	9,39	871	19 224	2 409
Греция	1 815 265	8,13	563	14 354	3 224
Дания	1 548 865	6,93	300	18 270	5 163
Гонконг (Китай)	1 383 720	6,19	288	17 859	4 805
Сингапур	1 368 888	6,13	448	15 908	3 056
Япония	1 240 871	5,55	410	14 026	3 027
Швейцария	1 225 932	5,49	236	14 000	5 195
Китайская провинция Тайвань	977 453	4,38	280	8 626	3 491
Соединенное Королевство	873 348	3,91	337	15 908	2 592
Республика Корея	667 571	2,99	254	13 100	2 628
Франция	592 738	2,65	95	17 722	6 239
Кувейт	457 918	2,05	42	18 800	10 903
Соединенные Штаты	351 895	1,58	206	9 443	1 708
Нидерланды	302 313	1,35	646	3 508	468
Турция	262 955	1,18	512	9 010	514
Норвегия	229 220	1,03	365	13 102	628
Индонезия	183 479	0,82	410	2 702	448
Израиль	178 623	0,80	42	10 062	4 253
Кипр	174 513	0,78	123	6 969	1 419
Всего, 20 стран с крупнейшим флотом	20 729 307	92,79	8 534		2 429
Все другие страны	1 610 491	7,21	2 616		
Итого, все страны мира	22 339 798	100,00	11 150	19 224	2 004

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных, представленных компанией «Кларксонс рисерч». Полную информацию о флоте стран в т дедевтайт см. на веб-сайте <http://stats.unctad.org/fleetownership> (по состоянию на 9 сентября 2017 года).

Примечание: Самоходные морские суда валовой вместимостью 1 000 бр.-рег. т и более; данные на начало года. Помимо специализированных контейнеровозов в таблице учитываются также суда, обладающие определёнными возможностями для перевозки контейнеров.

Таблица 2.5. 50 крупнейших компаний линейных перевозок, 2017 год

Место, компания	На конец 2015 года		На конец 2016 года		Май 2017 года			
	Количество судов	Вместимость	Количество судов	Вместимость	Количество судов	Вместимость	Доля на рынке (в процентах)	Средний размер судов
1 «Маэрск»	629	3 103 266	655	3 323 064	621	3 201 871	16,0	5 156
2 «Медитеррениан шипинг компани»	487	2 734 409	458	2 802 830	469	2 935 464	14,6	6 259
3 КМА-КГМ	553	2 449 350	460	2 227 600	441	2 220 474	11,1	5 035
4 «Чайна оушен шипинг (груп) компани»	285	1 616 462	254	1 508 207	277	1 603 341	8,0	5 788
5 «Хапаг-Ллойд»	187	999 950	171	987 892	180	1 038 483	5,2	5 769
6 «Эвергрин»	197	955 108	188	990 792	186	995 147	5,0	5 350
7 «Ориент оверсиз контейнер лайн»	111	583 969	101	594 550	107	666 558	3,3	6 230
8 «Гамбург зюд»	138	670 029	127	638 906	116	594 008	3,0	5 121
9 «Ян Мин»	101	543 772	101	584 839	100	588 389	2,9	5 884
10 «Юнайтед араб шипинг компани»	51	452 510	59	565 433	56	546 220	2,7	9 754
11 «Ниппон юсен кайся»	101	493 443	95	498 076	97	538 754	2,7	5 554
12 «Мицуи Осака сосен кайся»	99	549 987	78	467 389	82	515 880	2,6	6 291
13 «Хэндэ мерченнт марин»	56	384 403	67	455 841	69	458 247	2,3	6 641
14 «Кавасаки кисен кайся лимитед» («К-лайн»)	71	397 557	63	351 890	64	363 019	1,8	5 672
15 «Пасифик интернешнл лайнз»	134	336 327	132	360 939	132	361 752	1,8	2 741

Таблица 2.5. 50 крупнейших компаний линейных перевозок, 2017 год (продолжение)

Место, компания	На конец 2015 года		На конец 2016 года		Май 2017 года			Средний размер судов
	Количество судов	Вместимость	Количество судов	Вместимость	Количество судов	Вместимость	Доля на рынке (в процентах)	
16 «Зим интегрейтед шиппинг сервисез»	88	381 780	80	359 945	69	307 934	1,5	4 463
17 «Ван хай лайнз»	93	223 374	94	235 596	96	248 880	1,2	2 593
18 «Экс-пресс фидерс»	78	122 504	102	160 184	92	145 454	0,7	1 581
19 «Корея марин транспорт компани»	67	114 833	75	150 386	72	140 365	0,7	1 950
20 «Шаньдун интернешнл транспортешен корпорейшн»	76	98 572	75	92 043	75	100 195	0,5	1 336
21 «Исламик репаблик оф Иран шиппинг лайнз»	27	92 674	27	92 674	26	89 374	0,4	3 437
22 «Аркас конейнер транспорт»	45	67 243	46	82 491	48	86 157	0,4	1 795
23 «ТС лайнз»	44	91 308	40	86 131	38	74 188	0,4	1 952
24 «Симатек шиппинг»	20	55 984	22	62 816	25	70 602	0,4	2 824
25 «Синокор мерчент марин»	36	45 121	39	55 269	42	59 533	0,3	1 417
26 «Трануорлд груп оф компаниз»	24	40 256	31	52 856	33	57 588	0,3	1 745
27 «Эмирейтс шиппинг лайн»	9	41 611	8	38 431	9	48 450	0,2	5 383
28 «Риджинал контейнер лайнз»	30	54 771	26	51 631	24	47 782	0,2	1 991
29 «Чайна мерчентс груп»	29	37 238	27	32 208	34	46 181	0,2	1 358
30 «Юнифидер»	42	44 653	41	45 211	40	43 914	0,2	1 098
31 «Хын-А шиппинг»	35	49 199	39	45 820	34	41 959	0,2	1 234
32 «СМ лайн»					11	41 406	0,2	3 764
33 «Найл датч»	16	48 867	10	32 071	11	40 957	0,2	3 723
34 «Матсон»	20	40 952	19	39 806	19	39 806	0,2	2 095
35 «Цюаньчжон аньшэн шиппинг компани»	8	21 721	9	24 121	12	37 261	0,2	3 105
36 «Чжунгу шиппинг»	6	19 912	9	27 397	11	35 933	0,2	3 267
37 «Самудера»	26	31 486	26	31 929	26	32 038	0,2	1 232
38 «Салам пасифик Индонезия лайнз»	29	23 260	30	26 258	31	29 576	0,1	954
39 «Сиборд марин»	26	37 063	21	30 749	19	28 175	0,1	1 483
40 «Темас лайн»	19	11 630	28	21 449	33	25 671	0,1	778
41 «Намсунг шиппинг компани»	28	26 095	26	24 900	26	24 900	0,1	958
42 «Мератус лайн»	26	23 034	27	25 436	27	23 795	0,1	881
43 «Танто интим лайн»	32	21 015	34	22 089	35	23 094	0,1	660
44 «Шиппинг корпорейшн оф Индия»	7	23 252	6	22 517	5	20 648	0,1	4 130
45 «Суайр груп»	9	10 542	10	14 144	13	20 318	0,1	1 563
46 «Нэшнл транспорт энд оверсиз сервисез компани»	6	6 600	12	15 122	14	18 622	0,1	1 330
47 «Фар истерн шиппинг компани»	12	13 085	13	17 252	12	18 198	0,1	1 517
48 «В.Е.К. лайнз»	18	16 821	17	15 600	19	17 979	0,1	946
49 «Лог-ин логистика интермодал»	8	19 005	8	19 347	7	16 895	0,1	2 414
50 «Фар шиппинг»	14	20 185	9	13 361	10	14 436	0,1	1 444
50 крупнейших компаний	4 253	18 246 188	4 095	18 425 488	4 095	18 745 871		4 578
50 крупнейших компаний в процентах от всего флота		92,4%		92,2%		93,5%		
10 крупнейших компаний	2 739	14 108 825	2 574	14 224 113	2 553	14 389 955		5 636
10 крупнейших компаний в процентах от всего флота		71,5%		71,2%		71,8		

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

Примечание: Количество эксплуатируемых судов и их общая провозная способность; компании перечислены по общей вместимости судов в ДФЭ; включая все перевозящие контейнеры суда, которые, по имеющей информации, эксплуатировались компаниями линейного судоходства по состоянию на 1 мая 2017 года.

многих случаях осуществляются иностранными компаниями при условии получения необходимых разрешений и выполнения других требований, в частности касающихся регистрации судов в соответствующей стране. В некоторых случаях такая практика организации перевозок может приводить к серьезным сбоям в оказании услуг «от двери до двери», т.е. ограничения могут оказаться более обременительными, чем

это необходимо для обеспечения эффективных морских перевозок.

Различные режимы каботажных перевозок могут иметь разные последствия для транспортного сообщения страны, поскольку они могут облегчать сочетание национальных, региональных и межконтинентальных перевозок. Этот вопрос более подробно рассматривается в главе 6.

Таблица 2.6. Флаги регистрации с наиболее крупным зарегистрированным флотом (по дедвейту), 2017 год

Флаги регистрации	Количество судов	Доля в процентах от мирового флота по количеству судов	Общий дедвейт	Доля в процентах от мирового флота (по дедвейту)	Доля в процентах нарастающим итогом (по дедвейту)	Средний размер судна (т дедвейта)	Темпы роста дедвейта в процентах, 2016–2017 годы
Панама	8 052	8,64	343 397 556	18,44	18,44	45 237	2,75
Либерия	3 296	3,54	219 397 222	11,78	30,23	66 706	5,66
Маршалловы Острова	3 199	3,43	216 616 351	11,63	41,86	67 968	7,76
Гонконг (Китай)	2 576	2,77	173 318 337	9,31	51,17	68 695	6,23
Сингапур	3 558	3,82	124 237 959	6,67	57,84	36 942	0,21
Мальта	2 170	2,33	99 216 495	5,33	63,17	46 297	5,14
Багамские Острова	1 440	1,55	79 842 485	4,29	67,46	56 625	0,79
Китай	4 287	4,60	78 400 273	4,21	71,67	20 555	2,12
Греция	1 364	1,46	74 637 988	4,01	75,68	66 999	1,60
Соединенное Королевство	1 551	1,66	40 985 692	2,20	77,88	30 495	10,42
Япония	5 289	5,68	34 529 405	1,85	79,74	8 574	6,60
Кипр	1 022	1,10	33 764 669	1,81	81,55	33 798	1,82
Норвегия	1 585	1,70	21 900 458	1,18	82,73	16 319	6,89
Индонезия	8 782	9,43	20 143 854	1,08	83,81	4 269	7,58
Индия	1 674	1,80	17 253 564	0,93	84,74	10 899	5,34
Дания	654	0,70	16 893 333	0,91	85,64	28 344	-1,73
Италия	1 430	1,53	15 944 268	0,86	86,50	13 477	-2,32
Республика Корея	1 907	2,05	15 171 035	0,81	87,31	9 008	-10,80
Португалия	466	0,50	13 752 758	0,74	88,05	32 744	54,97
Соединенные Штаты	3 611	3,88	11 798 309	0,63	88,69	6 329	0,75
Бермудские Острова	160	0,17	10 957 895	0,59	89,27	69 795	2,44
Германия	614	0,66	10 443 699	0,56	89,84	20 084	-6,15
Антигуа и Барбуда	964	1,03	10 153 044	0,55	90,38	10 609	-9,68
Малайзия	1 690	1,81	10 058 653	0,54	90,92	7 412	4,70
Российская Федерация	2 572	2,76	8 277 175	0,44	91,37	3 292	-2,95
Турция	1 285	1,38	8 200 982	0,44	91,81	8 055	-3,83
Бельгия	185	0,20	8 039 665	0,43	92,24	50 883	-3,57
Вьетнам	1 818	1,95	7 991 039	0,43	92,67	4 745	2,96
Нидерланды	1 244	1,34	7 619 143	0,41	93,08	7 263	-5,31
Франция	547	0,59	6 966 582	0,37	93,45	17 033	0,90
Исламская Республика Иран	739	0,79	6 583 064	0,35	93,80	11 253	34,49
Филиппины	1 508	1,62	6 135 144	0,33	94,13	5 203	-3,63
Каймановы Острова	161	0,17	5 549 056	0,30	94,43	36 268	28,52
Таиланд	781	0,84	5 374 875	0,29	94,72	8 269	0,13
Кувейт	161	0,17	5 155 256	0,28	95,00	38 761	-3,85
Итого: 35 флагов регистрации	72 342	77,65	1 768 707 283	95,00	95,00	24 449	4,02
Остальные страны мира	20 819	22,35	94 530 523	5,07	5,07	4 541	-12,80
Все страны мира	93 161	100,00	1 861 851 750	100,00	100,00	24 062	2,94

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

Примечание: Самоходные морские торговые суда валовой вместимостью 100 бр.-рег. т и более; флаги регистрации перечислены в порядке убывания общего дедвейта; данные на начало года. Полный список всех стран см. на веб-сайте <http://stats.unctad.org/fleet> (по состоянию на 9 сентября 2017 года).

Таблица 2.7. Флаги регистрации с наиболее крупным зарегистрированным флотом (по стоимости), 2017 год (в млн долл.)

Флаги регистрации	Нефтяные танкеры	Балкеры	Суда для генеральных грузов	Контейнеровозы	Прочие типы судов	Все суда
Панама	11 942	36 464	3 867	10 669	53 909	116 850
Маршалловы Острова	20 130	18 434	662	4 567	50 713	94 505
Багамские Острова	7 697	3 856	214	301	66 997	79 065
Либерия	16 172	13 647	869	12 615	20 391	63 694
Сингапур	10 072	9 863	1 445	7 743	20 658	49 780
Гонконг (Китай)	8 669	17 364	2 034	11 513	5 310	44 890
Мальта	6 787	8 874	1 733	6 344	18 034	41 771
Китай	4 614	10 543	2 398	1 274	18 078	36 907
Норвегия	1 825	1 678	290		24 403	28 196
Соединенное Королевство	2 818	2 026	1 394	3 759	17 485	27 482
Италия	1 572	817	2 726	66	13 869	19 051
Бермудские Острова	410	245	10	33	17 027	17 725
Греция	8 524	3 000	82	239	5 676	17 520
Япония	2 240	2 255	1 594	289	7 129	13 507
Кипр	877	3 765	776	1 175	4 953	11 545
Нидерланды	109	127	3 844	163	7 089	11 332
Соединенные Штаты	1 136	21	501	383	8 190	10 231
Малайзия	742	96	89	57	9 209	10 193
Дания	1 102	51	524	4 192	3 919	9 787
Индонезия	1 445	352	1 336	431	4 379	7 943
Бразилия	582	114	38	159	4 982	5 875
Вануату		311	13	1	5 179	5 504
Нигерия	123		3		5 264	5 391
Индия	1 513	721	452	65	2 549	5 301
Франция	633		320	765	3 475	5 193
Итого: 25 флагов регистрации	111 733	134 622	27 214	66 801	398 870	739 240
Остальные страны мира	9 349	8 005	14 617	8 174	49 232	89 378
Все страны мира	121 083	142 628	41 831	74 975	448 102	828 618

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

Примечание: Самоходные морские торговые суда валовой вместимостью 1 000 бр.-рег. т и более; флаги регистрации перечислены в порядке убывания общей стоимости судов; данные на начало года.

Таблица 2.8. Распределение провозной способности различных типов судов в тоннах дедвейта по группам стран их регистрации, 2017 год (в процентах)

	Весь флот	Нефтяные танкеры	Балкеры	Суда для генеральных грузов	Контейнеровозы	Прочие типы судов
Все страны мира	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Развитые страны	22,84	24,48	18,88	27,82	27,94	25,91
	0,17	-0,32	0,22	-0,08	0,84	0,39
Страны с переходной экономикой	0,68	0,91	0,20	5,38	0,05	1,02
	-0,03	-0,04	0,00	0,06	0,01	-0,23
Развивающиеся страны	76,24	74,52	80,88	65,57	71,95	71,85
	-0,09	0,36	-0,21	0,10	-0,79	0,06
в том числе:						
Африка	12,66	15,20	10,37	6,45	19,39	9,19
	-0,43	-2,04	0,29	0,42	-0,01	-0,07
Америка	24,84	20,94	28,88	20,79	17,90	28,97
	-0,15	1,51	-0,81	-0,19	-0,87	-0,86
Азия	26,66	23,19	28,95	34,89	29,23	20,89
	-0,19	0,39	-0,74	-0,37	0,29	0,56
Океания	12,09	15,19	12,69	3,44	5,44	12,80
	0,68	0,50	1,05	0,24	-0,20	0,43
Суда неизвестной регистрации и другие флаги	0,24	0,09	0,04	1,23	0,06	1,22
	-0,04	0,00	-0,02	-0,08	-0,06	-0,22

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

Примечание: Самоходные морские торговые суда валовой вместимостью 100 бр.-рег. т и более; данные на начало года; годовые темпы роста выделены курсивом.

Таблица 2.9. Поставки новых судов: основные типы судов и страны постройки, 2016 год (тыс. бр.-рег. т)

	Китай	Япония	Республика Корея	Филиппины	Остальные страны мира	Все страны мира
Нефтяные танкеры			10 500		917	16 918
Балкеры	12 346	9 418	2 940	691	540	25 934
Суда для генеральных грузов	764	205			169	1 138
Контейнеровозы	2 231	599	5 541	397	695	9 464
Суда для сжиженных газов	553	759	4 887	78	24	6 302
Танкеры для химических продуктов	561	566	306		39	1 472
Суда снабжения морских платформ	651	204	603	2	686	2 146
Паромы и пассажирские суда	105	184			1 148	1 437
Прочие типы судов	561	319	490		76	1 445
Все суда	22 179	13 349	25 266	1 168	4 295	66 257

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

Примечание: Самоходные морские торговые суда валовой вместимостью 100 бр.-рег. т и более. Более подробные данные по другим странам судостроения см. на веб-сайте <http://stats.unctad.org/shipbuilding> (по состоянию на 9 сентября 2017 года).

2. Гендерные вопросы: оценка гендерных аспектов в области морских перевозок

В судоходстве мужчины составляют большую часть рабочей силы. В 2015 году из примерно 1 647 500 моряков, занятых на должностях, связанных с эксплуатацией судов мирового торгового флота, примерно 16 500 моряков, или 1%, были женщины (Baltic and International Maritime Council, 2015). В частности, доля женщин составляла 0,4% среди лиц рядового состава и стажеров на должностях рядового состава, 0,7% среди лиц командного состава и 6,9% среди стажеров на должностях командного состава. Последняя цифра позволяет предположить, что в дальнейшем будет увеличиваться число женщин среди моряков.

Обследование, проведенное в 2016 году Ассоциацией по вопросам людских ресурсов на морском транспорте, показывает, что в мировом

судоходстве доля женщин среди персонала, занятого на берегу, в значительной степени зависит от уровня должностей. Их доля является наиболее высокой на административных должностях (74% согласно представленным данным) и сбалансированной на младших должностях (55%). В меньшей степени они представлены на более высоких должностях: в частности, их доля составляет 37% среди специалистов и 17% среди управленческих кадров. На уровне директоров на них приходится 12% по сравнению с 9% на уровне высшего руководства.

Женщины чаще всего занимают должности в обслуживающих подразделениях, таких как кадровые и финансовые службы. Реже всего они встречаются на должностях, связанных с управлением судами (9%) (HR Consulting, 2016). Аналогичная картина наблюдается в национальных ассоциациях судовладельцев. Например, согласно информации

Таблица 2.10. Тоннаж судов, проданных, согласно сообщениям, на слом, в разбивке по основным типам судов и странам разборки, 2016 год (тыс. бр.-рег. т)

	Китай	Индия	Бангладеш	Пакистан	Неизвестные предприятия полуострова Индостан	Турция	Прочие и неизвестные предприятия	Все страны мира
Нефтяные танкеры					103	7	63	1 253
Балкеры	1 823	3 269	5 756	3 742	1 049	121	58	15 818
Суда для генеральных грузов	44	519	152	66	37	192	36	1 046
Контейнеровозы	569	3 922	1 675	119	1 056	104	110	7 556
Суда для сжиженных газов	3	147	25	48		171	3	397
Танкеры для химических продуктов	1	168			28	28	1	226
Суда снабжения морских платформ	24	340	64	249	218	46	122	1 064
Паромы и пассажирские суда		51				77	39	166
Прочие типы судов	356	375	344		81	252	33	1 442
Все суда	3 086	8 934	8 240	4 672	2 572	999	466	28 968

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

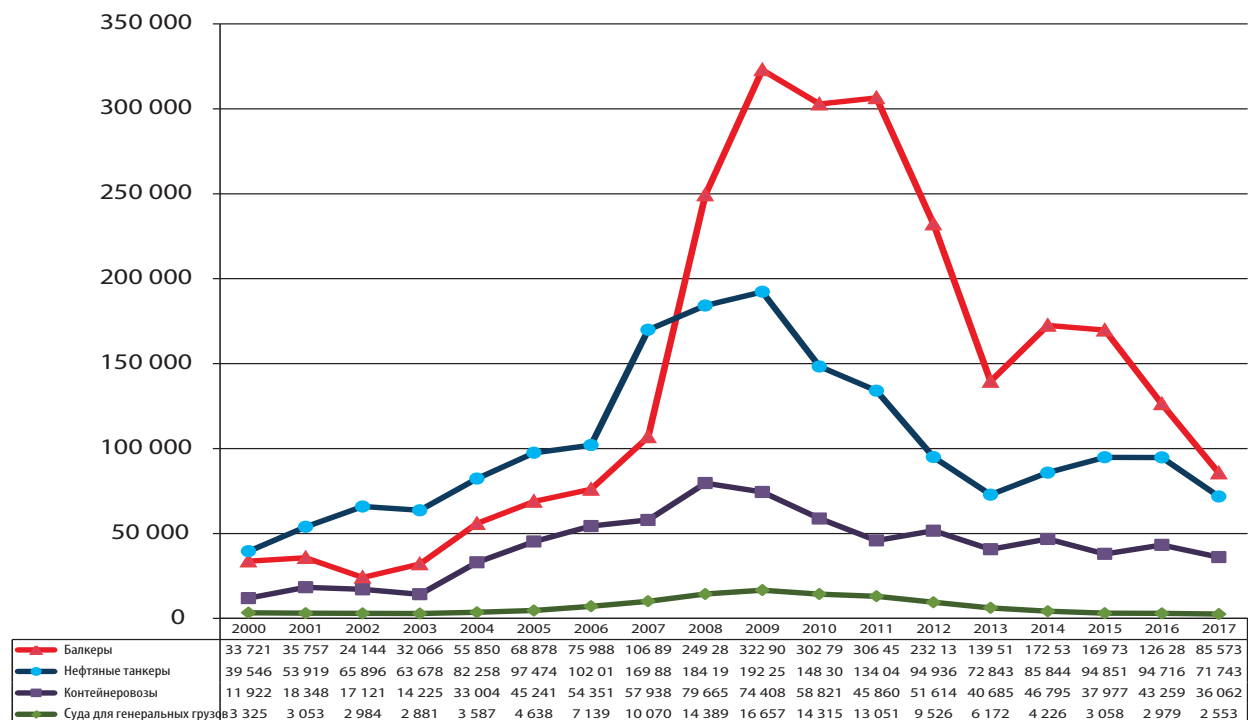
Примечание: Самоходные морские торговые суда валовой вместимостью 100 бр.-рег. т и более. Оценки по всем странам см. на веб-сайте <http://stats.unctad.org/shipscraping>.

Международной палаты судоходства, доля женщин составляет лишь 6% среди членов национальных советов, 30% среди директоров или ответственных работников и 86% на вспомогательных должностях (Orsel and Vaughan, 2015).

В сочетании с другими факторами низкая представленность женщин на более высоких должностях означает разрыв в оплате труда

мужчин и женщин. Хотя нет соответствующих данных на международном уровне, в Соединенном Королевстве, например, такой разрыв составляет в среднем 19%. Для сравнения можно отметить, что разница между средней почасовой оплатой труда мужчин и женщин, работающих в секторе морских перевозок, значительно выше и составляет 39% в случае 26 000 работников, которые участвовали в

Диаграмма 2.7. Мировой объем заказов на новые суда, 2000–2017 годы (тыс. т дедвейта)



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

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

обследовании, проведенном Ассоциацией по вопросам людских ресурсов на морском транспорте (HR Consulting, 2017). Разрыв в оплате труда мужчин и женщин зависит от уровня должностей, в частности он составляет 8% на младших должностях или среди специалистов и увеличивается на более высоких должностях (Spinnaker Global, 2017).

Другой аспект, который следует учитывать в этой связи, касается вопросов охраны здоровья. В связи с безопасностью по поводу того, что медицинские руководства, предназначенные для женщин-моряков, могут не учитывать гендерный подход к вопросам охраны здоровья или, возможно, устарели, Международная морская ассоциация здравоохранения и ее партнеры провели обследование по вопросам охраны здоровья и труда женщин-моряков. Как показали результаты обследования, основные проблемы со здоровьем касаются болей в суставах и спине (особенно при работе в секторе общественного

питания и уборки кают на пассажирских судах и в меньшей степени на грузовых судах), стресса, депрессии, нервозности, ожирения и тяжелых или болезненных периодов менструального цикла. Около 55% респондентов указали, что их проблемы со здоровьем связаны с условиями труда. Примерно 40% не имеют доступа к санитарно-гигиеническим объектам, и 17% считают, что сексуальное домогательство является актуальной проблемой. Согласно проведенному ранее экспериментальному обследованию, в рамках которого последний вопрос не ограничивался существующей на данный момент ситуацией, 50% опрошенных заявили, что сексуальное домогательство является проблемой (International Maritime Health Association et al., 2015).

С учетом нехватки лиц командного состава и необходимости гарантировать равные возможности для мужчин и женщин правительства и морская отрасль должны

Вставка 2.1. Каботажные перевозки в торговых соглашениях: сценарии, условия и примеры

Общие запрет: иностранные поставщики услуг не могут осуществлять каботажные перевозки

- Каботажные перевозки могут осуществляться только на судах под национальным флагом.
- Каботажные перевозки могут осуществляться только национальными перевозчиками.
- Суда, осуществляющие каботажные перевозки, должны принадлежать гражданам соответствующей страны или компаниям, юридически базирующимся в ней и зарегистрированным в качестве собственников судов в национальном регистре судовладельцев.
- Национальные суда, осуществляющие каботажные перевозки, должны отвечать следующим требованиям: если собственниками судов являются физические лица, то они должны представить доказательства того, что имеют гражданство и постоянное место жительства в данной стране; если собственником является компания, то она должна представить доказательства того, что половина и ещё один из ее акционеров являются гражданами страны с постоянным местом жительства в ней, что по крайней мере 51% зарегистрированных акций с правом голоса находятся в собственности граждан, что компания контролируется и управляется гражданами и что она не имеет задолженностей по выполнению своих социальных и налоговых обязательств.

Исключения: при определенных условиях осуществление каботажных перевозок может разрешаться

для некоторых торговых партнеров на основе взаимности или в рамках механизмов региональной интеграции

для торговых партнеров при существовании двусторонних или многосторонних соглашений, предоставляющих торговым партнерам право на осуществление каботажных перевозок на взаимной основе в целях содействия развитию торговли и региональной экономической интеграции.

для некоторых маршрутов или при определенных условиях (при условии получения разрешения и выполнения других требований)

для прошедших регистрацию иностранных судоходных компаний, осуществляющих транспортировку собственных или арендованных порожних контейнеров между определенными морскими портами.

Национальные и иностранные компании, осуществляющие морские (каботажные) перевозки, должны иметь лицензию и действующее разрешение на их осуществление. Лицензия или разрешение выдаются на неопределенный срок при условии, что компания соблюдает требования, первоначально установленные при их предоставлении. Для получения такого разрешения иностранные судоходные компании должны иметь своего судового агента в соответствующей стране.

Каботажные перевозки могут допускаться при условии предоставления взаимного режима, для целей проведения научных исследований или защиты окружающей среды, или если они отвечают интересам соответствующего государства.

Иностранные суда могут осуществлять (каботажные) перевозки, если имеются подходящие суда под иностранным флагом, оплатившие все сборы. Не существует ограничений в отношении количества разрешений для осуществления каботажных перевозок иностранными судами. При рассмотрении заявлений о предоставлении временного разрешения на осуществление каботажных перевозок изучаются, в частности, возможности использования подходящих (национальных) судов и соблюдение требований к найму рабочей силы в том случае, если компания намеревается укомплектовывать экипажи судов иностранцами.

Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе информации из базы данных Integrated Trade Intelligence Portal (World Trade Organization and World Bank, 2017).

принять меры для облегчения притока женщин в сектор морских перевозок, обеспечения равной оплаты труда и повышения доли женщин, остающихся работать в секторе. Ожидается, что нехватка лиц командного состава, которая в 2015 году составляла, по оценкам, 16 500 человек, увеличится до 147 500 человек к 2025 году (Baltic and International Maritime Council, 2015). Инициативы государственного и частного секторов в этом направлении могут включать, в частности, целенаправленный набор персонала, оказание поддержки работникам, имеющими иждивенцев (включая создание возможностей для попеременной работы на борту судов и на берегу), проведение учебных курсов для устранения неосознанной предвзятости, организацию наставничества, создание кадровых резервов и обеспечение последовательности при установлении заработной платы (HR Consulting, 2017). Ввиду ограниченных данных по данной проблематике следует провести дополнительные исследования, чтобы разработать инструменты, в наибольшей степени отвечающие существующим потребностям (Women's International Shipping and Trading Association, 2015). Организациям, занимающимся этими вопросами, следует наладить обмен информацией и сотрудничество в целях как можно более эффективного использования ресурсов и повышения уровня информированности в морской отрасли и среди директивных органов.

Принятие ряда простых мер, не связанных со значительными затратами, может внести существенный вклад в улучшение условий труда и жизни женщин на борту судов. В частности, подготовка и распространение информации о вышеупомянутых проблемах здоровья с учетом гендерных аспектов может способствовать их смягчению. Разработка хартии по вопросам разнообразия, к которой присоединились бы судоходные компании и организации моряков, может содействовать изменению корпоративной культуры. Предупреждение и расследование случаев сексуальных домогательств и притеснений на борту судов должны стать нормой. Должны быть найдены решения для удаления бытовых отходов на всех судах и обеспечено наличие необходимых женщинам товаров в магазинах и социально-бытовых центрах портов (ILO, 2016; International Maritime Health Association et al. 2015; Orsel and Vaughan, 2015). Кроме того, безотносительно гендерных аспектов, принятие таких мер, как создание стимулов для возвращения работников на службу после временного перерыва и системы поощрений за выслугу лет, внедрение политики «открытых дверей» в корпоративную культуру, улучшение бытовых условий на борту судов и облегчение контактов между моряками и их семьями, может способствовать повышению доли работников, остающихся работать в секторе (Women's International Shipping and Trading Association, 2015).

3. Перспективы использования сжиженного природного газа в качестве топлива

Флот судов для перевозки сжиженного природного газа характеризуется наиболее высокими темпами роста по показателю общего дедвейта судов (см. таблицу 2.1), и быстро расширяется также использование сжиженного природного газа в качестве топлива. Эти тенденции наблюдаются в контексте усиления природоохранной политики. Например, в ходе семидесятой сессии Комитета по защите морской среды члены ИМО приняли резолюцию МЕРС.280(70) от 28 октября 2016 года, в соответствии с которой правила, ограничивающие содержание серы в топливе до 0,5% для судов, осуществляющих международные морские перевозки, вступают в силу с 2020 года.

С 2015 года в Североамериканском районе контроля выбросов и районе контроля выбросов части Карибского моря, относящейся к Соединенным Штатам, действуют еще более строгие правила, ограничивающие содержание серы в топливе до 0,1%; сравнительно низкий пороговый уровень применяется также в отношении ограничения выбросов окислов азота (NO_x) и мелких твердых частиц (United States Environmental Protection Agency, 2010). Ограничение по содержанию серы уровне на 0,1% существует также в районах контроля выбросов SO_x Балтийского моря и Северного моря, в которых с 2021 года начнут также применяться ограничения в отношении выбросов окислов азота в соответствии с решением, принятым на семьдесят первой сессии Комитета по защите морской среды в июле 2017 года (Danish Maritime Authority, 2017). Кроме того, регулирование выбросов парниковых газов получает все более широкую поддержку среди морского сообщества: на своей семьдесят первой сессии Комитет принял обязательную систему сбора данных о расходе топлива на судах в качестве основы для всеобъемлющей стратегии ИМО по сокращению выбросов парниковых газов, которую предполагается принять в 2018 году (European Commission, 2016). В этом направлении принимаются и другие меры: например, Европейский союз объявил о том, что морской транспорт будет включен в систему торговли выбросами Европейского союза начиная с 2023 года в том случае, если ИМО не создаст механизм для сокращения выбросов парниковых газов к 2021 году (Täglicher Hafenberg, 2017). Национальные правительства и порты применяют дополнительные стимулы для сокращения выбросов (European Commission, 2017). В качестве примера можно отметить действующую в Швеции систему фарватерных сборов, размер которых рассчитывается в зависимости от уровня содержания серы в топливе, используемом на судах, заходящих в шведские порты (Swedish Maritime Administration, 2010).

В этой связи местные выбросы можно сократить путем использования сжиженного природного газа в качестве топлива или же благодаря сочетанию других мер. Например, для этой цели можно также использовать углеводородные виды топлива с низким содержанием серы, катализаторы, фильтры для улавливания твердых частиц, скрубберы или системы рециркуляции отработавших газов. В соответствующих случаях сжиженный природный газ может быть более экономичным видом топлива, а также способствовать сокращению выбросов парниковых газов, если использовать методы оценки, учитывающие воздействие на протяжении всего жизненного цикла продуктов (Bureau Veritas, 2017; European Union, 2016). Кроме того, под влиянием таких факторов, как новые нормативные требования, дальнейшее усиление влияния покупателей на рынке сжиженного природного газа (Shipping and Finance, 2016; Lloyd 's List, 2017) и технический прогресс, увеличивается флот судов, способных использовать сжиженный природный газ в качестве топлива.

Если в течение 2002–2013 годов доля судов, способных использовать сжиженный природный газ в качестве топлива³, среди спускаемых на воду новых судов оставалась довольно стабильной и составляла примерно 2% (в брутто-регистрационных тоннах), то в дальнейшем она возросла до 5,8% в 2014 году, 4,3% в 2015 году и 5,3% в 2016 году. Эта тенденция проявляется особенно заметно при анализе портфеля заказов на новые суда. В 2017 году ожидается незначительное увеличение их доли среди новых судов (до 5,7%), а в портфеле заказов с поставкой судов в 2018 году и в дальнейшем доля таких судов составляет 13,5% валовой вместимости заказанных судов в брутто-регистрационных тоннах (см. таблицу 2.11 и диаграмму 2.8).

По состоянию на 1 января 2017 года флот судов, способных использовать сжиженный природный газ в качестве топлива, насчитывал более 325 судов, включая 229 судов для перевозки сжиженного природного газа, 46 судов снабжения морских платформ и других грузовых судов, 39 пассажирских судов и 11 судов других типов. Портфель заказов включал 110 судов, способных использовать сжиженный природный газ в качестве топлива. Кроме того, существуют суда, которые подготовлены, для того чтобы в будущем они могли быть переоборудованы для использования сжиженного природного газа в качестве топлива, в частности их общий тоннаж составляет 1 467 805 бр.-рег. т в действующем флоте и 3 708 483 бр.-рег. т в портфеле заказов на новые суда.

Маршруты, на которых могут эксплуатироваться суда, способные использовать сжиженный природный газ в качестве топлива, ограничиваются сравнительно небольшим числом портов, имеющих оборудование для их бункеровки. Вместе с тем число таких

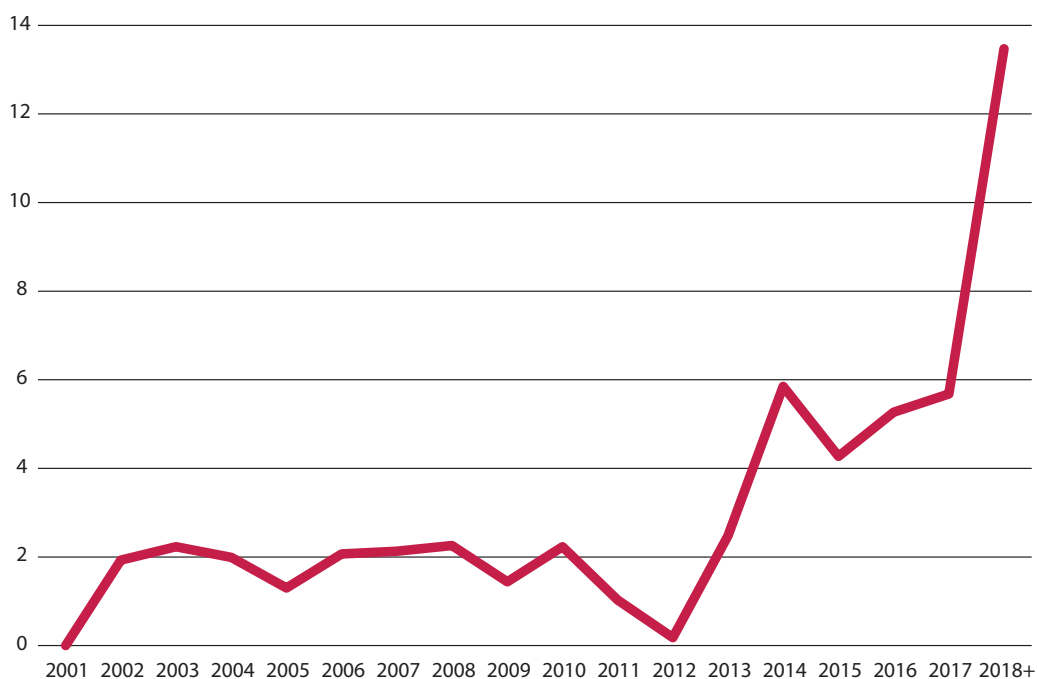
Таблица 2.11. Поставки новых судов, способных использовать сжиженный природный газ в качестве топлива, 2000–2018 годы (тыс. бр.-рег. т)

Основные типы судов	Поставки новых судов, 2001–2016 годы													Планируемые поставки 2017–2018+				
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018+
Нефтяные танкеры																	47	
Балкеры																		31
Суда для генеральных грузов			131							4	3				23	30	57	
Контейнеровозы										11					34	34	17	149
Суда для сжиженных газов		657	674	726	622	1 090	1 100	1 543	1 126	2 182	1 033	114	1 658	3 589	2 788	3 139	4 877	7 551
Танкеры для химических продуктов						12	22									34	11	79
Суда снабжения морских платформ			10	94			87	6	6	5	31	5	120	19	9	9	18	169
Паромы и пассажирские суда						7	23			12	13	23	104	32	28	143	248	830
Другие суда/суда, по которым нет данных																95	20	13
Итого, построенные или заказанные суда	31 267	33 412	35 662	40 395	47 059	52 454	56 623	67 060	77 878	96 298	102 684	96 444	69 414	60 178	64 862	62 598	87 936	56 669
Общая валовая вместимость построенных или заказанных судов	31 267	34 068	36 477	41 214	47 681	53 563	57 854	68 610	79 016	98 492	103 750	96 615	71 181	63 918	67 755	66 082	93 232	65 490
Доля судов, способных использовать сжиженный природный газ в качестве топлива (в процентах)	0,00	1,93	2,23	1,99	1,30	2,07	2,13	2,26	1,44	2,23	1,03	0,18	2,48	5,85	4,27	5,27	5,68	13,47

Источники: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных, представленных компанией «Кларксонс рисерч». Данные о новых судах взяты из информации о существующем флоте и портфеле заказов по состоянию на 1 января 2017 года.

Примечание: Самоходные морские суда валовой вместимостью 1 000 бр.-рег. т и более. За период 2001–2016 годов отсутствует информация о типе топлива, используемого судами, на которые приходится 6% совокупной валовой вместимости спущенных на воду новых судов. За 2017 год и последующий период информация о типе топлива отсутствует в отношении судов, на которые приходится 20% совокупной валовой вместимости заказанных новых судов.

Диаграмма 2.8. Доля судов, способных использовать сжиженный природный газ в качестве топлива, среди новых судов начиная с 2001 года (доля в процентах от валовой вместимости)



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных, представленных компанией «Кларксонс ресерч». Данные о новых судах взяты из информации о существующем флоте и портфеле заказов по состоянию на 1 января 2017 года.

Примечание: Самоходные морские суда валовой вместимостью 1 000 бр.-рег. т и более. За период 2001–2016 годов отсутствует информация о типе топлива, используемого судами, на которые приходится 6% совокупной валовой вместимости спущенных на воду новых судов. За 2017 год и последующий период информация о типе топлива отсутствует в отношении судов, на которые приходится 20% совокупной валовой вместимости заказанных новых судов.

портов увеличивается, особенно на основных магистральных направлениях морских перевозок (European Union, 2016; DNV GL, 2014). В Европейском союзе была принята Директива о создании инфраструктуры для альтернативных видов топлива (2014/94/EC), в соответствии с которой все морские порты основной трансевропейской транспортной сети должны быть оснащены оборудованием для заправки судов сжиженным природным газом до 2025 года, а все порты на внутренних водных путях сети – до 2030 года (European Union, 2014).

С точки зрения правительств использование сжиженного природного газа, помимо экологических преимуществ, способствует расширению источников поставок топлива и энергии и тем самым снижению зависимости от нефти. Источники экспорта сжиженного природного газа и нефти в большинстве случаев не совпадают (International Energy Agency and Organization for Economic Cooperation and Development, 2016; International Gas Union, 2016), что позволяет диверсифицировать риски. В странах с достаточными ресурсами биомассы замена природного газа биометаном отечественного производства в желаемом количестве открывает дополнительные возможности, поскольку в данном случае нет порогового ограничения для добавления веществ как в случае нефтяных видов топлива.

В своем подходе к развитию данного рынка правительствам следует координировать инициативы по поощрению использования сжиженного природного газа в качестве топлива с усилиями по созданию соответствующего оборудования для бункеровки судов, с тем чтобы не возникала проблемная ситуация, при которой одна из сторон не будет вкладывать средства без соответствующих инвестиционных обязательств других заинтересованных сторон. Таким образом, координация усилий между отраслями может сыграть важную роль в мобилизации инвестиций частного сектора, что особенно актуально для развивающихся стран с учетом высоких первоначальных инвестиционных затрат на создание инфраструктуры для использования сжиженного природного газа в качестве топлива.

Еще одним аспектом политики в области развития рынка сжиженного природного газа может стать налаживание взаимодействия между портами и автомобильным и внутренним водным транспортом в целях расширения использования транспортных средств, работающих на сжиженном или сжатом природном газе (German Energy Agency, 2014). Для того чтобы успешно использовать сжиженный природный газ, должно обеспечиваться соблюдение строгих требований применительно к бункеровке судов и их эксплуатации в целях предотвращения утечки метана и обеспечения безопасности. С 1 января

2017 года вступил в силу новый Международный кодекс по безопасности для судов, использующих газы или иные виды топлива с низкой температурой вспышки (Кодекс МГТ), имеющий обязательную юридическую силу. В нем изложены конкретные эксплуатационные требования к использованию сжиженного природного газа в качестве топлива с целью сведения к минимуму рисков для судов, экипажей и окружающей среды. Он дополняется требованиями в отношении соответствующей подготовки моряков и новым стандартам ISO 20519, касающимся безопасной бункеровки судов, использующих сжиженный природный газ (IMO, 2017; ISO, 2017).

Ф. ПЕРСПЕКТИВЫ И СТРАТЕГИЧЕСКИЕ СООБРАЖЕНИЯ

После того, как на протяжении многих лет на рынке неизменно наблюдалось избыточное предложение тоннажа, наметившееся замедление темпов роста мирового флота и сокращение заказов на новые суда позволяют надеяться на то, что в среднесрочной перспективе соотношение спроса и предложения станет более сбалансированным. Структура мирового флота меняется, хотя и медленно, в соответствии с потребностями рынка, что находит отражение в динамике строительства новых судов различных типов и списании старых судов на слом.

С учетом того, что страны могут участвовать в различных секторах морского транспорта, директивным органам необходимо определить возможные «ниши» для своих стран. Этот вопрос и возможные решения для директивных органов были подробно рассмотрены в предыдущих выпусках *Обзора морского транспорта* (UNCTAD, 2011). Последние данные, представленные в настоящем выпуске *Обзора за 2017 год*, подтверждают дальнейший рост концентрации и специализации. Порой директивным органам приходится делать выбор

между защитой рабочих мест на национальных предприятиях судоходного сектора или повышением конкурентоспособности торговли благодаря улучшению транспортного сообщения и снижению торговых издержек, поскольку последнее может означать открытие рынков для иностранных поставщиков услуг в секторе морских перевозок. Как уже говорилось выше, одним из способов повышения эффективности может стать более гибкий подход к регулированию каботажных перевозок.

Чтобы удовлетворять не только требованиям импортеров и экспортеров, а также потребностям и ожиданиям общества и политическим обязательствам, предприятия морского транспорта должны постоянно пересматривать и корректировать формы и методы организации своей работы. В судоходном секторе, включая работу на берегу и на судах, в основном заняты мужчины. Содействуя расширению занятости женщин, предприятия морского транспорта способствовали бы не только решению проблемы нехватки кадров, но и достижению ключевых целей в области устойчивого развития.

Достижение экологической устойчивости, в том числе в секторе морских перевозок, является императивом Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. В этой связи следует отметить важную тенденцию, заключающуюся в расширении использования сжиженного природного газа в качестве альтернативы ископаемому топливу. В 2016 году флот судов для перевозки сжиженного природного газа характеризовался наиболее высокими темпами роста по показателю общего дедвейта судов, что отражает расширение торговли им. Поощрение использования сжиженного природного газа в качестве судового топлива может способствовать снижению расходов, расширению использования экологических видов топлива и, тем самым, решению задач, связанных с изменением климата.

СПРАВОЧНАЯ ЛИТЕРАТУРА

- Arduino G, Carrillo Murillo D and Parola F (2015). Refrigerated container versus bulk: Evidence from the banana cold chain, *Maritime Policy and Management*. 42(3):228–245. Available at <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/03088839.2013.851421> (accessed 14 September 2017).
- Baltic and International Maritime Council (2015). *Manpower Report: The Global Supply and Demand for Seafarers in 2015*. Baltic and International Maritime Council and International Chamber of Shipping. London.
- Bureau Veritas (2017). Will the new IMO regulations lead to other propulsion systems? Presentation by Gätjens HJ at the Propeller Club. Geneva. 27 April.
- Danish Maritime Authority (2017). Summary of the seventy-first session of the Maritime Environment Protection Committee. 3–7 July. Available at <http://bit.ly/2uICPio> (accessed 14 September 2017).
- DNV GL (2014). Alternative fuels for shipping. DNV GL Strategic Research and Innovation Position Paper 1-2014.
- European Commission (2016). 70th session of the Marine Environment Protection Committee (MEPC 70) at the International Maritime Organization (IMO). 28 October. Available at https://ec.europa.eu/transport/media/media-corner/70th-session-marine-environment-protection-committee-mepc-70-international_en (accessed 19 September 2017).
- European Commission (2017). Study on differentiated port infrastructure charges to promote environmentally friendly maritime transport activities and sustainable transportation. Final report. Available at <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-06-differentiated-port-infrastructure-charges-report.pdf> (accessed 14 September 2017).
- European Union (2014). Directive 2014/94/EU of 22 October 2014 on the deployment of alternative fuels infrastructure.
- European Union (2016). Alternative fuels for marine and inland waterways: An exploratory study. Joint Research Centre technical report EUR 27770 EN.
- German Energy Agency (Deutsche Energie-Agentur) (2014). Liquefied Natural Gas and Renewable Methane in Heavy-Duty Road Transport: What It Can Deliver and How the Policy Framework Should Be Geared towards Market Entry. Druckerei Mahnert, Aschersleben.
- HR Consulting (2016). Maritime HR Association – Gender Fact Sheet. Updated data provided by HR Consulting from Spinnaker Global on 30 August 2017.
- HR Consulting (2017). Maritime HR Association – Gender Pay Breakfast. Presentation by S Hutley and H Watson, London. 21 February.
- International Energy Agency and Organization for Economic Cooperation and Development (2016). *Key World Energy Statistics 2016*. Paris.
- International Gas Union (2016). *2016 World Liquefied Natural Gas Report*. Fornebu, Norway.
- ILO (2016). Overwhelming ILO support for the protection against harassment and bullying onboard ships, improved procedures concerning the maritime labour certificate and an electronic seafarer identity document. Maritime Labour Convention, 2006. News. 13 June.
- International Maritime Health Association, International Seafarers' Welfare and Assistance Network, International Transport Workers' Federation and Seafarers Hospital Society (2015). Women Seafarers' Health and Welfare Survey. Available at <http://seafarerswelfare.org/images/docs/women-seafarers-health-and-welfare-survey-.pdf> (accessed 14 September).
- IMO (2017). *IMO News Magazine*. Spring 2017. Available at https://issuu.com/imo-news/docs/imo_news_-_spring_issue_-_2017 (accessed 14 September 2017).
- ISO (2017). New ISO standard for the safe bunkering of LNG [liquefied natural gas]-fuelled ships. 13 February 2017. Available at <https://www.iso.org/news/2017/02/Ref2161.html> (accessed 14 September 2017).
- Lloyd's List (2017). Is this the tipping point for LNG [liquefied natural gas] fuel? The Intelligence. 2 May.
- Orsel K and Vaughan C (2015). Employment of Women in the Maritime Industry. Presented at the International Shipping Conference of the International Chamber of Shipping. London. 9 September.
- Shipping and Finance* (2016). LNG [liquefied natural gas] supply glut to trigger delays and losses until 2020? April.
- Spinnaker Global (2017). The gender pay gap in maritime. 28 February. Available at https://spinnaker-global.com/blog/1571_28-02-2017_the-gender-pay-gap-in-maritime (accessed 14 September 2017).

Swedish Maritime Administration (2010). The environmental differentiated fairway dues system. 20 May. Available at <http://www.sjofartsverket.se/pages/1615/Fairway%20dues.pdf> (accessed 14 September 2017).

Täglicher Hafenbericht (2017). Schifffahrt setzt auf Gruen. 28 April.

UNCTAD (2011). *Review of Maritime Transport 2011* (United Nations publication, Sales No. E.11.II.D.4, New York and Geneva).

United States Environmental Protection Agency (2010). Designation of North American emission control area to reduce emissions from ships. Regulatory announcement EPA-420-F-10-015. March.

Women's International Shipping and Trading Association (2015). Female Cadets Committee. Final report.

World Trade Organization and World Bank (2017). Integrated Trade Intelligence Portal Services database. Available at <http://i-tip.wto.org/services/default.aspx> (accessed 15 September 2017).

ПРИМЕЧАНИЯ

1. Приведенные в настоящей главе данные, касающиеся тоннажа и количества судов в мировом флоте, получены от компании «Кларксонс рисерч», Лондон. Если не указано иное, авторы проведенного ЮНКТАД анализа учитывают все самоходные морские торговые суда валовой вместимостью 100 бр.-рег. т и более, включая шельфовые буровые суда и плавучие установки для добычи, хранения и отгрузки нефти. Исключены военные суда, яхты, суда внутреннего водного транспорта, рыболовные суда, шельфовые стационарные и мобильные платформы и баржи. Данные о принадлежности флота охватывают только суда валовой 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> (по состоянию на 11 сентября 2017 года).
2. Информация об общей стоимости флота, приводимая компанией «Кларксонс рисерч», основывается на оценках стоимости каждого судна с учетом типа, размера и возраста. Приводятся оценки стоимости по всем танкерам для нефти/нефтепродуктов, балкерам, комбинированном судам, контейнеровозам и судам для сжиженных газов со ссылкой на матрицы, содержащие информацию о репрезентативных ценах на новые, бывшие в эксплуатации и проданные на слом суда, представленную брокерской компанией «Кларксонс платоу». Для других типов судов стоимость определяется с учетом индивидуальных оценок, последних сообщений о продажах и остаточной стоимости, рассчитываемой от заявленной первоначальной цены. Поскольку охват специализированных и негрузовых судов может быть неполным, соответствующие данные могут не точно отражать общую валовую вместимость мирового торгового флота судов свыше 100 бр.-рег. тонн. Представленные оценки основываются на предположении о заключении сделки купли-продажи на незафрахтованное судно между заинтересованными покупателем и продавцом с оплатой наличными на обычных коммерческих условиях. Для целей данного анализа предполагается, что все суда находится в хорошем мореходном состоянии.
3. В настоящем докладе под судами, способными использовать сжиженный природный газ в качестве топлива, понимаются, согласно определению компании «Кларксонс рисерч», суда, которые могут использовать сжиженный природный газ в качестве либо единственного, либо дополнительного топлива для главных двигателей.

3

2016 год, как и предыдущий, стал еще одним трудным годом для большинства секторов морских перевозок в связи с сохраняющимся несоответствием между предлагаемым тоннажем и спросом на него. С учетом неопределенных перспектив дальнейшего развития мирового спроса на морские перевозки динамика фрахтовых ставок будет по-прежнему зависеть от того, каким образом будет регулироваться предложение провозной способности.

В настоящей главе представлена информация о динамике фрахтовых ставок и транспортных расходов в 2016 году и в начале 2017 года и состоянии рынков морских перевозок, включая факторы предложения и спроса, в секторе контейнеровозов, балкеров и танкеров. В ней освещаются важные события, приведшие к существенным колебаниям фрахтовых ставок, последние тенденции в отрасли и некоторые прогнозы в отношении дальнейшего развития конъюнктуры фрахтовых рынков. В частности, в данной главе рассматриваются последние тенденции к усилению консолидации на рынке контейнерных перевозок, проявляющиеся в форме как новых слияний и поглощений, так и появления мегаальянсов компаний линейного судоходства, и их влияние на состояние рынка.

Ставки тарифов в контейнерных перевозках были весьма низкими, и усилилась конкуренция на различных маршрутах перевозок. Впервые с 2011 года основные рыночные факторы на рынке контейнерных перевозках улучшились, главным образом в результате замедления темпов роста предложения тоннажа. В секторе балкерного тоннажа по-прежнему наблюдался избыток провозной способности и низкий рост спроса на перевозки, что привело к резкому снижению фрахтовых ставок. Фрахтовые ставки во всех сегментах рынка танкерного тоннажа снизились с высокого уровня, отмеченного в 2015 году, и в большинстве сегментов примерно соответствовали средним показателям за последние пять лет.

Что касается совокупных транспортных издержек в международных перевозках, то, по оценкам ЮНКТАД, в 2016 году по всем странам затраты на международные перевозки и страхование составляли в среднем около 15% стоимости импорта. Этот показатель значительно выше в менее крупных странах и странах с уязвимой в структурном отношении экономикой, в частности он достигает в среднем 22% в малых островных развивающихся государствах, 19% в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и 21% в наименее развитых странах. К основным факторам, объясняющим неизменно высокие транспортные издержки во многих развивающихся странах, относятся более низкая эффективность работы портов, ненадлежащая инфраструктура, дополнительные расходы, связанные с ростом размера судов, и менее конкурентные рынки транспортных услуг.

ФРАХТОВЫЕ СТАВКИ И РАСХОДЫ НА МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

ФРАХТОВЫЕ СТАВКИ И РАСХОДЫ НА МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

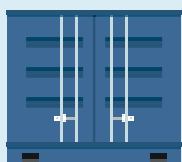
2016 год и начало 2017 года

ПРОВОЗНАЯ СПОСОБНОСТЬ

МИРОВОЙ СПРОС НА МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ



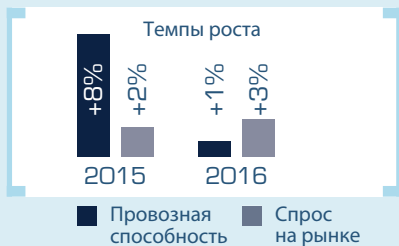
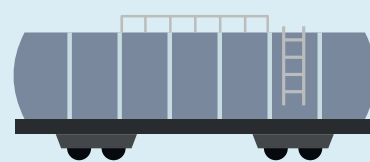
КОНТЕЙНЕРОВОЗЫ ставки тарифов



БАЛКЕРЫ фрахтовые ставки



ТАНКЕРЫ фрахтовые ставки



На протяжении 2016 года ставки тарифов на спотовом рынке контейнерных перевозок были низкими и нестабильными

► Беспрецедентно низкий уровень в первой половине года и более позитивные тенденции во втором полугодии

Избыток провозной способности и медленный рост спроса отразились на фрахтовых ставках

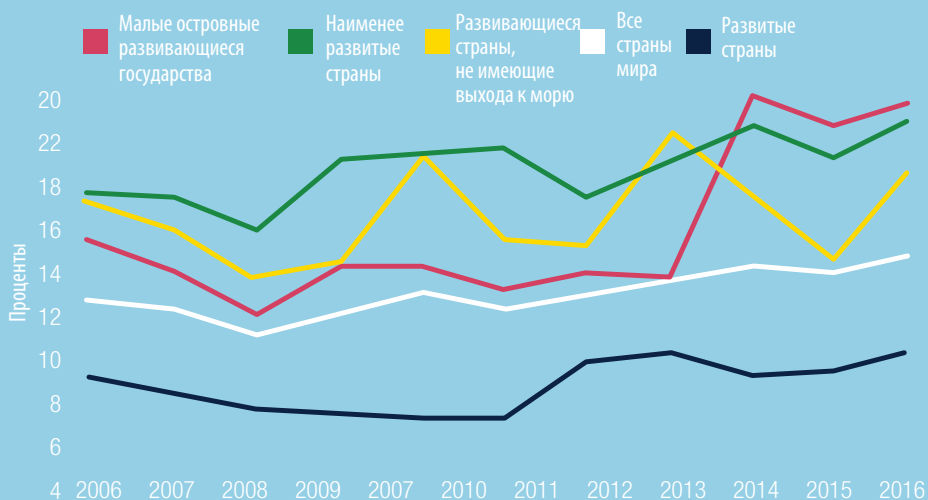
► Резкое снижение фрахтовых ставок

Фрахтовые ставки на танкерный тоннаж снизились с высокого уровня 2015 года

► Но в большинстве сегментов рынка примерно соответствовали средним показателям за последние пять лет

ТРАНСПОРТНЫЕ РАСХОДЫ

У развивающихся стран, в частности малых островных развивающихся государств и наименее развитых стран, удельные транспортные расходы выше



А. СТАВКИ ТАРИФОВ В КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

1. Основные тенденции

2016 год стал еще одним трудным годом для сектора контейнерных перевозок, несмотря на отмеченное впервые с 2011 года улучшение основных рыночных факторов благодаря более высоким темпам роста спроса на тоннаж по сравнению с его предложением. Как показано на диаграмме 3.1, общие темпы роста спроса на морские контейнерные перевозки возросли в 2016 году до 3%, что означает их незначительное ускорение по сравнению с 2% в 2015 году. В отличие от этого темпы роста предложения контейнерного тоннажа снизились до 1% по сравнению с приростом на 8% в 2015 году. Улучшение состояния рынка в основном объяснялось значительным замедлением роста флота и более позитивной тенденцией в динамике спроса, в частности во второй половине года.

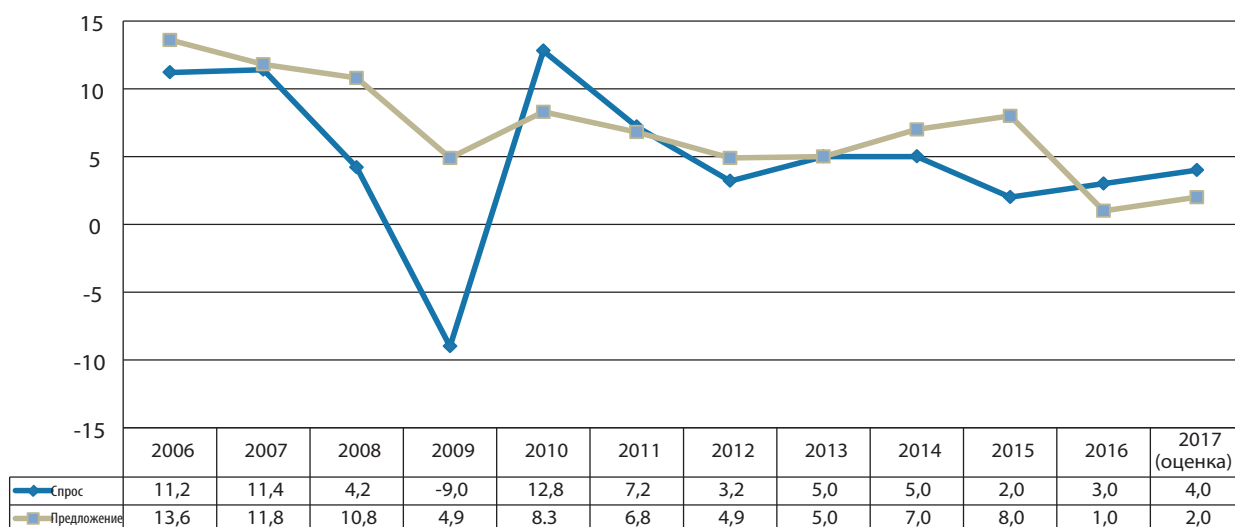
Улучшению соотношения спроса и предложения способствовало резкое снижение провозной способности в результате прежде всего сокращения поставок новых судов, общее вместимость которых не превышала 904 000 ДФЭ, что почти в два раза меньше по сравнению с 1,7 млн ДФЭ в 2015 году, и увеличения тоннажа, отправленного на слом, в особенности в секторе судов типа «панамакс»; в частности в 2016 году совокупный тоннаж судов, проданных на слом, возрос в три раза по

сравнению с 2015 годом до рекордного уровня примерно 0,7 млн ДФЭ. Совокупная вместимость контейнеровозов, поставленных на прикол, также была значительной, так по состоянию на конец 2016 года она соответствовала 7% общей провозной способности существующего флота (Clarksons Research, 2017a).

С другой стороны, повышение спроса на перевозки в основном объяснялось расширением перевозок на магистральных маршрутах, прежде всего на маршрутах Дальний Восток–Европа (примерно на 1%), по сравнению с низким объемом перевозок в 2015 году, и существенным увеличением перевозок между азиатскими странами (примерно на 5%) благодаря позитивным тенденциям в китайской экономике. Тем не менее улучшение основных факторов предложения и спроса оказалось недостаточным для изменения конъюнктуры на рынках и повышения ставок тарифов. В целом рост спроса на перевозки сдерживался продолжающимся замедлением мирового экономического роста и низким уровнем цен на сырьевые товары, а объём избыточной провозной способности был по-прежнему значительным из-за избытка тоннажа, накопившегося в последние годы.

На рынках продолжало ощущаться давление на ставки тарифов, и на отдельных направлениях перевозок перевозчикам едва удавалось покрыть эксплуатационные расходы. На протяжении 2016 года ставки тарифов на спотовом рынке в целом были низкими и нестабильными при беспрецедентно низком уровне в первой половине года и

Диаграмма 3.1. Динамика спроса и предложения на рынке морских контейнерных перевозок, 2006–2017 годы (в процентах)



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

Примечание: Данные, касающиеся предложения, относятся ко всему контейнерному флоту, включая суда многоцелевого назначения и другие суда, обладающее определёнными возможностями для перевозки контейнеров. Рост спроса оценивался по объёму погрузочно-разгрузочных операций в млн ДФЭ. Данные за 2017 год основываются на прогнозах.

Таблица 3.1. Рынки и ставки тарифов в секторе контейнерных перевозок, 2009–2016 годы

Рынки	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
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	1 279
Изменение в процентах		68,2	-27,8	37,2	-11,1	-3,1	-23,6	-15,1
Шанхай – восточное побережье Соединенных Штатов	2 367	3 499	3 008	3 416	3 290	3 720	3 182	2 102
Изменение в процентах		47,8	-14,0	13,56	-3,7	13,07	-14,5	-33,9
Дальний Восток – Европа								
(в долл. за ДФЭ)								
Шанхай – Северная Европа	1 395	1 789	881	1 353	1 084	1 161	629	683
Изменение в процентах		28,2	-50,8	53,6	-19,9	7,10	-45,8	8,6
Шанхай – Средиземноморье	1 397	1 739	973	1 336	1 151	1 253	739	676
Изменение в процентах		24,5	-44,1	37,3	-13,9	8,9	-41,0	-8,6
Север – Юг								
(в долл. за ДФЭ)								
Шанхай – Южная Америка (Сантус)	2 429	2 236	1 483	1 771	1 380	1 103	455	1 644
Изменение в процентах		-8,0	-33,7	19,4	-22,1	-20,1	-58,7	261,3
Шанхай – Австралия/Новая Зеландия (Мельбурн)	1 500	1 189	772	925	818	678	492	533
Изменение в процентах		-20,7	-35,1	19,8	-11,6	-17,1	-27,4	8,3
Шанхай – Западная Африка (Лагос)	2 247	2 305	1 908	2 092	1 927	1 838	1 449	1 181
Изменение в процентах		2,6	-17,2	9,64	-7,9	-4,6	-21,2	-18,5
Шанхай – Южная Африка (Дурбан)	1 495	1 481	991	1 047	805	760	693	584
Изменение в процентах		-0,96	-33,1	5,7	-23,1	-5,6	-8,8	-15,7
Перевозки между азиатскими странами								
(в долл. за ДФЭ)								
Шанхай – Юго-Восточная Азия (Сингапур)		318	210	256	231	233	187	70
Изменение в процентах			-34,0	21,8	-9,7	0,9	-19,7	-62,6
Шанхай – Восточная Япония		316	337	345	346	273	146	185
Изменение в процентах			6,7	2,4	0,3	-21,1	-46,5	26,7
Шанхай – Республика Корея		193	198	183	197	187	160	104
Изменение в процентах			2,6	-7,6	7,7	-5,1	-14,4	-35,0
Шанхай – Гонконг (Китай)		116	155	131	85	65	56	55
Изменение в процентах			33,6	-15,5	-35,1	-23,5	-13,8	-1,8
Шанхай – Персидский залив (Дубай)	639	922	838	981	771	820	525	399
Изменение в процентах		44,33	-9,1	17,1	-21,4	6,4	-36,0	-24,0

Источник: Clarksons Research Container Intelligence Monthly, различные выпуски.

Примечание: Данные на основе среднегодовых показателей.

более позитивных тенденциях во втором полугодии. Повышение ставок во второй половине 2016 года в основном было связано с мерами, принятыми компаниями линейных перевозок для регулирования предложения тоннажа за счет оптимизации сети перевозок, списания судов на слом и более эффективного распределения судов в пиковый период (Baltic and International Maritime Council, 2017a).

Как следует из таблицы 3.1, средний уровень ставок тарифов на спотовом рынке снизился на большинстве направлений, за некоторыми исключениями. На маршрутах Дальний Восток–Северная Европа ставки тарифов немного повысились и в 2016 году их средний уровень возрос примерно на 8% до 683 долл. за ДФЭ по сравнению с 629 долл. за ДФЭ в 2015 году, но все еще оставался намного ниже отметки в 1 000 долл. за ДФЭ. В перевозках из стран Дальнего Востока в европейские порты Средиземноморья средний уровень ставок тарифов на спотовом рынке снизился в 2016 году на 8% до 676 долл. за ДФЭ по сравнению с 739 долл. за ДФЭ в 2015 году, причем в марте 2016 года ставки упали до

200 долл. за ДФЭ. Столь низкий уровень ставок объяснялся избыточным предложением тоннажа на рынке в условиях медленного роста спроса на перевозки, в частности из-за медленного роста экспорта из Китая.

На транстихоокеанских маршрутах ставки тарифов оставались низкими, например, на маршрутах Шанхай–восточное побережье Соединенных Штатов в 2016 году их среднегодовой уровень составил 2 102 долл. за 40-футовый эквивалент (СФЭ), что на 34% ниже по сравнению с 2015 годом (3 182 долл. за СФЭ), а на маршрутах Шанхай–западное побережье Соединенных Штатов ставки тарифов снизились в 2016 году на 15% до в среднем 1 279 долл. за СФЭ. Это снижение ставок в основном объяснялось отсутствием эффективных действий со стороны операторов для регулирования предлагаемой провозной способности в условиях медленного роста объема перевозок (Baltic and International Maritime Council, 2017b).

На маршрутах из Шанхая в Сингапур и Республику Корея ставки тарифов ещё больше снизились с уже низкого уровня в 2015 году. В частности,

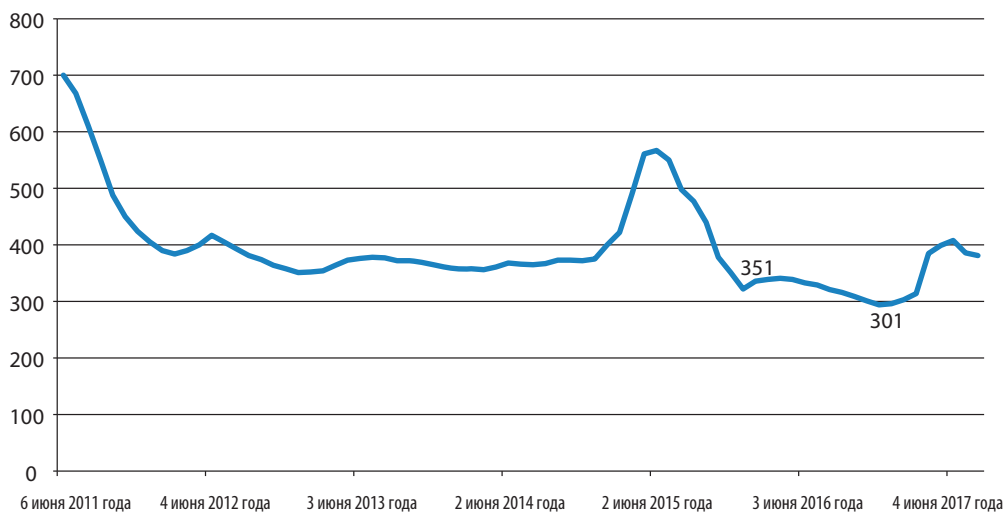
в перевозках из Шанхая в Сингапур их среднегодовой уровень упал на 63% с 187 долл. за ДФЭ в 2015 году до 70 долл. за ДФЭ в 2016 году, а в перевозках из Шанхая в Республику Корея ставки тарифов снизились по сравнению с 2015 годом на 35% до 104 долл. за ДФЭ.

На маршрутах Север–Юг ставки тарифов также характеризовались отрицательной динамикой в условиях несбалансированного предложения избыточной провозной способности и сокращения импорта в африканских странах югу от Сахары и странах Южной Америки из-за низких цен на сырьевые товары и связанных с этим последствий для развивающихся стран-экспортеров сырья (Clarksons Research, 2016). В то же время на направлениях Шанхай–Южная Америка (Сантус, Бразилия) ставки тарифов существенно повысились, в частности их среднегодовой уровень возрос на 261%. Такое повышение ставок в основном объяснялось мерами, принятыми перевозчиками для резкого сокращения провозной способности на этих

маршрутах в условиях снижения спроса на перевозки (JOC.com, 2016a).

Такого рода меры, используемые перевозчиками для регулирования предложения, заключались, в частности, в списании судов на слом, постановке судов на прикол и эксплуатации судов на пониженной скорости. В секторе контейнерных перевозок продолжала наблюдаться тенденция к переводу все более крупных судов с магистральных направлений на второстепенные, хотя на некоторых маршрутах возможности для этого были ограничены из-за недостаточного спроса, как, например, в случае маршрутов Север–Юг. Вместе с тем увеличились возможности для эксплуатации крупных судов вместимостью 8 000–12 000 ДФЭ на тихоокеанских маршрутах после перевода этих судов с маршрутов Дальний Восток–Европа в результате их замещения мегасудами и новых возможностей для использования более крупных судов на направлениях Азия–восточное побережье Соединенных Штатов через

Диаграмма 3.2. Индекс «Нью контекс», 2011–2016 годы



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе значений индекса «Нью контекс», публикуемого Гамбургской ассоциацией судовых брокеров. См. <http://www.vhss.de> (по состоянию на 20 сентября 2017 года).

Примечание: Индекс «Нью контекс» – индекс, отражающий оценки текущих тайм-чартерных ставок при фрахтовании контейнеровозов по шести типам судов, которые являются репрезентативными для их соответствующих категорий судов: тип 1 100 ДФЭ и тип 1 700 ДФЭ при фрахтовании на год и типы 2 500, 2 700, 3 500 и 4 250 ДФЭ при фрахтовании на два года.

новые шлюзы Панамского канала (Clarksons Research, 2017b). В будущем перевод более крупных судов на маршруты Азия–восточное побережье Соединенных Штатов, в том числе судов вместимостью 14 000 ДФЭ и более, станет возможным благодаря осуществляющимся работам по переоборудованию портов восточного побережья Соединенных Штатов для приема более крупных суда типа «неопанамакс».

На чартерном рынке уровень доходов оставался низким на протяжении всего 2016 года, что

объяснялось низким спросом на фрахтуемый тоннаж и избыточным предложением судов. Как следует из диаграммы 3.2, в 2016 году средний уровень фрахтовых ставок упал до 325 пунктов по сравнению с 360 пунктами в 2015 году, что свидетельствовало о явном несоответствии спроса и предложения. Фрахтовые ставки продолжали снижаться во всех секторах, но особенно существенно в секторе судов, относящихся к бывшему классу «панамакс» (4 000–5 000 ДФЭ), в результате их

вытеснения с рынка крупными судами (8 000–10 000 ДФЭ) на маршрутах Азия–Соединенные Штаты после расширения Панамского канала. Кроме того, перевод все более крупных судов с магистральных направлений на второстепенные создал определенные проблемы в течение года на рынке менее крупных судов (3 000 ДФЭ и более).

Хотя более крупные контейнеровозы начали использоваться на внутрирегиональных маршрутах, эта тенденция, по-видимому, значительно замедлилась из-за ограничений, связанных с инфраструктурой, объемами перевозок и другими факторами, сдерживающими их перевод на эти маршруты (Clarksons Research, 2017a). По-прежнему значительная часть контейнерного флота находилась на приколе, в частности, в 2016 году общая вместимость судов, поставленных на прикол, составила в среднем 1,27 млн ДФЭ, что существенно больше по сравнению с 0,55 млн ДФЭ в 2015 году (Barry Rogliano Salles, 2017). В первом квартале 2017 года фрахтовые ставки повысились, особенно в секторе судов, относящихся к бывшему классу «панамакс». Это повышение ставок отчасти объяснялось существенным ростом спроса на контейнерный тоннаж начиная с четвертого квартала 2016 года и появлением новых альянсов, что заставило перевозчиков фрахтовать суда для восполнения пробелов в формирующихся новых сетях перевозок (JOC.com, 2017). Пока ещё не ясно, связано ли это оживление конъюнктуры на чартерном рынке с долгосрочным повышением спроса на суда или временными факторами, обусловленными реорганизацией альянсов (Danish Ship Finance, 2017).

В первом квартале 2017 года ситуация на рынке контейнерных перевозок улучшилась. Как ставки тарифов, так и фрахтовые ставки характеризовались повышательными тенденциями, что отчасти объяснялось позитивной динамикой спроса и ограниченным ростом флота. В марте 2017 года наметилось также некоторое улучшение конъюнктуры на чартерном рынке контейнерного тоннажа, который характеризовался беспрецедентно низким уровнем фрахтовых ставок на протяжении 2016 года и в начале 2017 года (Clarksons Research, 2017c.).

2. Глобальные операторы контейнерных перевозок в трудном финансовом положении

2016 год стал одним из самых сложных для перевозчиков, которые продолжали сталкиваться с финансовыми трудностями из-за чрезмерного предложения избыточного тоннажа и низкой конъюнктуры на рынках. Несмотря на меры организационного характера и усилия по сокращению затрат, предпринятые судоходными компаниями в целях снижения рисков и издержек, глобальные операторы контейнерных перевозок

по-прежнему испытывали финансовые трудности, сталкиваясь с ростом операционных убытков, общий объем которых в 2016 году достиг, по оценкам, 3,5 млрд долл. (Drewry, 2017). Ряду перевозчиков удалось добиться положительных результатов хозяйственной деятельности, в частности, по сообщениям, компания «Хапаг-Ллойд» получила операционную прибыль в размере 140 млн долл. по сравнению с 407 млн долл. в 2005 году (Harap-Lloyd, 2016). Компания КМА-КГМ также получила в 2016 году операционную прибыль, согласно сообщениям, около 29 млн долл., что, однако, гораздо ниже 911 млн долл., полученных в 2015 году¹. С другой стороны, как сообщается, в 2016 году операционные убытки компании «Маэрск лайн» составили 376 млн долл. (Maersk, 2016). Базирующаяся в Гонконге (Китай) компания «Ориент оверсиз контейнер лайн» также сообщает об операционных убытках в размере 185 млн долл. в 2016 году² (см. вставку 3.1).

3. Контейнерные перевозки: усиление консолидации в 2016 году

В условиях рынка, характеризующегося хроническим избытком предлагаемого тоннажа и низкими ставками тарифов, из-за чего перевозчики уже давно находятся в сложном финансовом положении, одной из важных тенденций, наблюдавшихся в секторе морских контейнерных перевозок в 2016 году, было усиление консолидации. С появлением мегасудов в отрасли начали формироваться мегаальянсы, и в 2016 году имело место несколько новых слияний и поглощений.

Слияния и поглощения

В 2016 году в судоходной отрасли вновь усилился процесс консолидации в результате крупных слияний и поглощений. Из 20 крупнейших компаний линейных перевозок к концу 2016 года осталось лишь 17 в результате приобретения компании «Американ президент лайнз» компанией КМА-КГМ, слияния компаний «Чайна шиппинг контейнер лайнз» и «Чайна оушен шиппинг (груп) компани» и ухода с рынка компании «Ханджин шиппинг» в сентябре 2016 года (Danish Ship Finance, 2016). В январе 2017 года эти 17 перевозчиков контролировали 81,2% общей провозной способности мирового флота судов, осуществляющих линейные перевозки, тогда как в январе 2016 года на 20 крупнейших перевозчиков приходилось соответственно 83,7%³.

Их число ещё больше сократится после ряда слияний и поглощений, происшедших в 2017 году, включая подписание соглашения о приобретении компании «Гамбург зюд» компанией «Маэрск»⁴, слияние компаний «Хапаг-Ллойд» и «Юнайтед араб шиппинг компани» и создание нового совместного

Вставка 3.1 Операционная прибыль и убытки отдельных компаний линейного судоходства, 2015 и 2016 годы

«Чайна оушен шипинг (груп) компани»

В 2016 году чистые убытки компании составили 9,9 млрд юаней (1,45 млрд долл.), что является самым худшим показателем ее хозяйственной деятельности с 2005 года и что объясняется неизменно низким уровнем ставок тарифов и расходами, связанными с её реструктуризацией. Рост доходов от морских контейнерных перевозок был ниже, чем рост физического объема перевозок, то есть рост доходов отставал от роста расходов.

В 2015 году чистая прибыль компании составила 283 млн юаней (41,7 млн долл.).

В последнем квартале 2016 года компания ожидала получить операционную прибыль (прибыль до вычета процентов и налогов) около 700 млн юаней (10,3 млн долл.) без учета убытков от утилизации судов.

КМА-КГМ

В 2016 году чистые убытки компании составили 325 млн долл. по сравнению с прибылью в размере 567 млн долл. в 2015 году. Размер убытков возрастает до 452 млн долл., если учесть результаты хозяйственной деятельности базирующейся в Сингапуре компании «Нептун ориент лайнз» и ее дочерней компании «Американ президент лайнз», приобретенных компанией КМА-КГМ в июне 2016 года.

Операционная прибыль (прибыль до вычета процентов и налогов) сократилась с 911 млн долл. в 2015 году до 29 млн долл. в 2016 году.

Объем перевозок возрос на 20,4% до 15,6 млн ДФЭ после приобретения компании «Нептун ориент лайнз», что укрепило позиции компании КМА-КГМ, занимающей третье место в мире среди крупнейших перевозчиков после компаний «Маэрск лайн» и «Медитеррениан шипинг компани».

В целом за год средний уровень ставок тарифов в расчете на ДФЭ повысился на 13,6% по сравнению с 2015 годом.

Доходы выросли на 1,9% до 16 млрд долл.; но если исключить результаты хозяйственной деятельности компании «Нептун ориент лайнз», то доходы снизились на 14,7% с 15,7 до 13,4 млрд долларов.

Средние удельные издержки: группа приступила к реализации глобального плана по повышению эффективности деятельности под названием «Гибкость», благодаря которому в 2016 году удалось снизить средние удельные издержки на 5% без учета влияния изменений в ценах на бункерное топливо. Компания по-прежнему намерена добиться поставленной цели, заключающийся в сокращении расходов на 1 млрд долл. к декабрю 2017 года.

«Хапаг-Ллойд»

В 2016 году операционная прибыль (прибыль до вычета процентов и налогов) компании составила 140 млн долл. по сравнению с 407 млн долл. в 2015 финансовом году.

Объем перевозок увеличился на 2,7% до 7,6 млн ДФЭ, главным образом за счет роста перевозок между азиатскими странами и на маршрутах Европа–Средиземноморье–Африка–Океания.

За 2016 финансовый год средний уровень ставок тарифов снизился на 15% по сравнению с предыдущим финансовым годом до 1 036 долл. за ДФЭ.

В 2016 году доходы уменьшились на 13%, или 1,3 млрд долл., до 8 546 млн долларов.

Удельные транспортные расходы сократились на 15% до 925 долл. за ДФЭ, главным образом благодаря осуществлению программ по экономии затрат и улучшению взаимодействия, а также уменьшению показателей расхода бункерного топлива и снижению цен на него.

«Маэрск лайн»

В 2016 году операционная прибыль (прибыль до вычета процентов и налогов) компании составила 376 млн долларов.

Доходы сократились на 13% с 23,7 млрд долл. в 2015 году до 20,7 млрд долл. в 2016 году.

Средний уровень ставок тарифов снизился на 19% по сравнению с 2015 годом до 1 795 долл. за СФЭ.

Объем перевозок возрос на 9,4% до 10,42 млн СФЭ. Увеличение объема перевозок было отмечено на всех направлениях при особенно быстром росте перевозок на маршрутах Восток–Запад на направлениях с неосновным грузопотоком и маршрутах Север–Юг на направлениях с основным грузопотоком.

Удельные транспортные расходы сократились на 13% благодаря улучшению использования флота, снижению цен на бункерное топливо и мерам по сокращению затрат.

Источник: Годовые отчеты и веб-сайты различных компаний, 2016 год; Reuters, 2017

предприятия «Оушен нетуорк экспресс» тремя крупнейшими японскими компаниями линейных перевозок «Ниппон юсен кабусики кайся», «Мицуи Осака сосен кайся лайнз» и «Кавасаки кисен кайся лимитед» («К-лайн»). Новая компания должна начать действовать в 2018 году⁵.

Мегаальянсы

Помимо слияний и поглощений в секторе линейного судоходства наблюдался процесс перегруппировки существующих альянсов и создания новых. Число глобальных альянсов, объединяющих 10 крупнейших перевозчиков,

сократилось с четырех в начале года до трёх. В дополнение к альянсу 2М было образовано еще два новых альянса, а именно «Оушен» и ТХЭ.

Эти три альянса, объединяющие 10 крупнейших компаний контейнерных линейных перевозок и компанию «К-лайн», занимающую четырнадцатое место среди крупнейших контейнерных перевозчиков мира, совместно контролируют 77% совокупной провозной способности мирового контейнерного флота, тогда как на остальные компании контейнерных

линейных перевозок приходится оставшиеся 23%. Кроме того, участники этих трёх альянсов контролируют 92% всех перевозок на маршрутах Восток–Запад. В частности, примерно 34% совокупной провозной способности судов, эксплуатируемых на маршрутах Восток–Запад, приходится на альянс «Оушен», 33% – на альянс 2М и 26% – на альянс ТХЭ (MDS Transmodal, 2017).

Такие альянсы играют всё более важную роль в мировом судоходстве, поскольку перевозчики стремятся повысить степень загрузки более

Вставка 3.2. Судоходные альянсы

Альянс 2М

«Маэрс» (с «Гамбург зюд») и «Медитеррениан шипинг компани»

Контролирует 37% мирового рынка морских перевозок

Источник: JOC.com, 2016b.

Альянс «Оушен»

КМА-КГМ, «Эвергрин», «Чайна оушен шипинг (груп)компани» и «Ориент оверсиз контейнер лайн»

Контролирует 33% мирового рынка морских перевозок

Альянс ТХЭ

«Хапаг-Ллойд» (с «Юнайтед араб шипинг компани»), «Оушен нетуорк экспресс» («К-лайн», «Ниппон юсен кабусики кайся» и «Мицуи Осака сосен кайся лайнз») и «Ян Мин»

Контролирует 21% мирового рынка морских перевозок

крупных судов и снизить эксплуатационные расходы, например путем совместного использования судов и провозной способности.

Дальнейший процесс консолидации среди перевозчиков может привести к определенному порядку на рынке, который выиграл бы от более рационального регулирования спроса и предложения и повышения эффективности и синергизма между перевозчиками. В свою очередь это будет способствовать улучшению развития отрасли путем объединения грузов, повышения отдачи от эффекта масштаба, сокращения операционных издержек и повышения доходности. Перевозчики могут также получить выгоды от такого сотрудничества благодаря объединению ресурсов, включая увеличение числа портов захода судов, расширение сетей и создание новых линий. Например, совместное использование судов позволяет участвующим в альянсах перевозчикам расширять свою деятельность без увеличения числа судов. Преимущество заключается в том, что эти судоходные компании совместно могут также предлагать большее число линий, чем каждая из них по отдельности, поскольку организация кругового рейса означает, что судно будет задействовано на срок до нескольких недель⁶. Вместе с тем это может отрицательно сказываться на портах, включая перевалочные порты, сталкивающиеся с сильной конкуренцией и неустойчивым грузопотоком, в тех случаях, когда применяемые альянсами стратегии

распределения судов и жесткие требования, связанные с эксплуатацией сверхкрупных контейнеровозов, благоприятствуют налаживанию прямого транспортного сообщения. Некоторые порты могут перестать обслуживаться, а другие потерять часть грузов.

Грузоотправители могут также извлечь определенные выгоды от такого процесса консолидации благодаря более стабильным и рациональным перевозкам, уменьшению колебаний ставок тарифов и снижению их уровня в результате экономии, обусловленной эффектом масштаба, и более эффективной и обширной сети линий, обслуживаемых перевозчиками, включая перевозки наземным транспортом (McKinsey and Company, 2017). Укрепление партнерских связей между судоходными компаниями могло бы также заложить основу для принятия в будущем дальнейших мер по защите интересов отрасли и грузоотправителей. В этом отношении примером может служить альянс ТХЭ, создавший чрезвычайный фонд для своих членов на случай возможного банкротства. Средства этого фонда будут использоваться для продолжения бесперебойной хозяйственной деятельности и предотвращения нарушений в функционировании цепочек поставок в случае возникновения финансовых затруднений у одного из членов. В частности, он защищает интересы грузовладельцев, гарантируя доставку грузов в порт назначения без возникновения проблем, с которыми

столкнулась компания «Ханджин», когда она начала процедуру банкротства. В то время компания «Ханджин» отдала распоряжение своим судам с контейнерами не швартоваться в портах, опасаясь их ареста; со своей стороны порты приняли решение не разрешать её судам пришвартовываться, опасаясь, что компания не сможет оплатить соответствующих сборов, в результате чего тысячи ДФЭ грузов остались на судах в море⁷.

Однако такая степень консолидации может быть связана с определенными рисками. Например, судоходные компании могут оказывать влияние на рынок, ограничивая предложение тоннажа и повышая цены в долгосрочной перспективе после того, как отрасль достигнет стабильности. Как отмечается в *Обзоре морского транспорта за 2016 год*, с ростом концентрации рынка возрастает опасность нарушения добросовестной конкуренции и формирования олигополистических структур с возможными отрицательными последствиями для рынков, уровня ставок тарифов и грузоотправителей. Поэтому регулирующим органам необходимо внимательно следить за дальнейшим развитием этих альянсов для обеспечения справедливой конкуренции и предупреждения антиконкурентной практики на рынках линейных перевозок.

В то же время процесс консолидации, вероятно, будет продолжаться, и судоходные компании сосредоточат свои усилия на сокращении издержек путем оптимизации и повышения эффективности перевозок, улучшении загрузки судов и рационализации деятельности, что в свою очередь будет способствовать восстановлению баланса между предложением и спросом (McKinsey and Company, 2017).

В 2017 году ожидается дальнейшее улучшение основных факторов спроса и предложения в секторе контейнерных перевозок после сложной ситуации, наблюдавшейся в 2016 году. Согласно оценкам ЮНКТАД, в 2017 году ожидается ускорение темпов роста мирового ВВП до 2,6% по сравнению с 2,2% в 2016 году и увеличение объема мировых морских перевозок на 2,8% (после прироста на 2,6% в 2016 году) до 10,6 млрд тонн. Эти прогнозы дают основание надеяться на рост спроса на мировые морские перевозки в 2017 году и, соответственно, повышение уровня ставок тарифов. Однако для реального улучшения положения требуются усилия по регулированию предложения провозной способности, включая сокращение объема заказов на новые суда, увеличение тоннажа, отправляемого на слом, и принятие мер для снижения затрат путем, например, совместного использования судов в рамках альянсов.

Новые слияния и поглощения и появление новых мегаальянсов в 2016 и 2017 годах должны способствовать более эффективному регулированию предложения тоннажа

и повышению степени загрузки судов, содействуя тем самым улучшению конъюнктуры на рынках, росту доходности в секторе контейнерных перевозок и предоставлению более качественных услуг грузоотправителям. Однако регулирующие органы должны внимательно следить за антиконкурентной практикой на рынках линейных перевозок, поскольку растущая концентрация рынка может приводить к злоупотреблению рыночной властью, ограничению предлагаемой провозной способности и повышению цен.

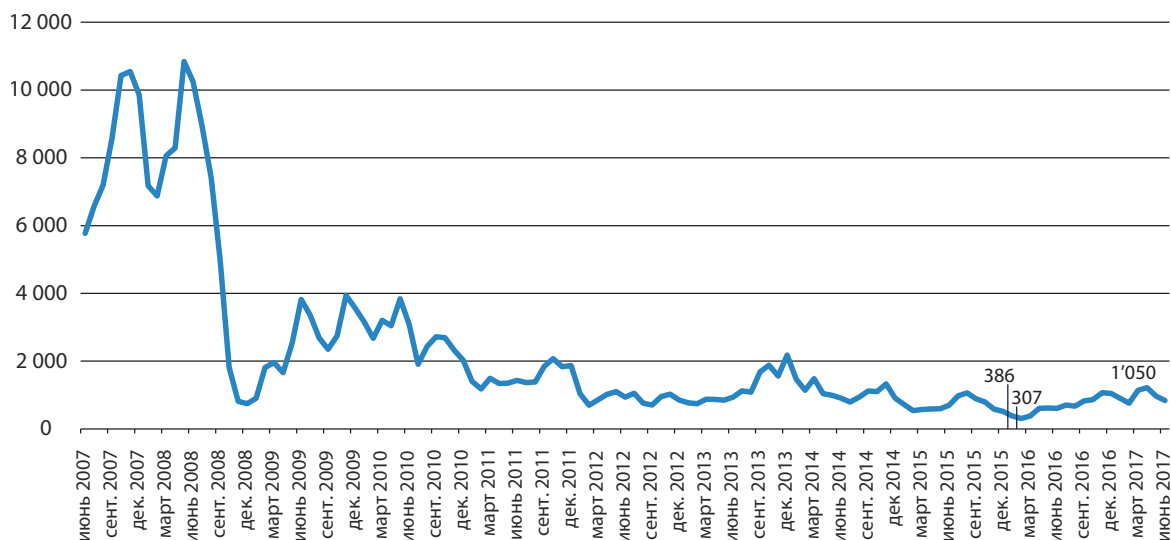
В. ФРАХТОВЫЕ СТАВКИ НА БАЛКЕРНЫЙ ТОННАЖ

2016 стал еще одним трудным годом для сектора балкерного тоннажа, в котором по-прежнему наблюдался избыток провозной способности и низкий рост спроса на перевозки. В начале года фрахтовые ставки находились на низком по историческим меркам уровне в условиях неизменно слабого спроса на тоннаж и продолжающегося притока новых судов на рынок.

В 2016 году Балтийский фрахтовый индекс сухогрузного тоннажа упал до беспрецедентно низких показателей. В частности, в феврале его среднее значение достигло самой низкой отметки в 307 пунктов (см. диаграмму 3.3). Спрос на балкерный тоннаж, в особенности в секторе перевозок железной руды, повысился к концу года, когда Китай начал увеличивать свой импорт после принятия правительством нового пакета налогово-финансовых мер для стимулирования экономического роста (Clarksons Research, 2017d). Это благоприятно отразилось в основном на секторе судов класса «кейпсайз», используемых для перевозки железной руды в Китай. Судоходные компании продолжали предпринимать шаги для сдерживания роста флота за счет отправки судов на слом и сокращения поставок новых судов в 2016 году или переноса сроков их сдачи в эксплуатацию. Как отмечалось выше, совокупный дедевейт балкерного флота возрос на 2,22%, что является одним из самых низких показателей прироста с 1999 года (Clarksons Research, 2017d). В итоге меры по ограничению роста флота и увеличение спроса на тоннаж способствовали повышению фрахтовых ставок во второй половине года, что нашло отражение в динамике Балтийского фрахтового индекса сухогрузного тоннажа, который достиг отметки 1 050 пунктов в декабре 2016 года. Тем не менее фрахтовые ставки остаются сравнительно низкими по историческим меркам.

В условиях несбалансированности спроса и предложения на рынке балкерного тоннажа средний уровень доходов снизился во всех секторах рынка до отметок ниже 4 000 долл. в день (Clarksons Research, 2017d).

Диаграмма 3.3. Балтийский фрахтовый индекс сухогрузного тоннажа, 2007–2017 годы



Источник: Расчеты секретариата ЮНТКАД на основе данных Балтийской биржи.

Примечание: При расчете индекса учитываются 20 основных тайм-чартерных маршрутов балкеров. Индекс охватывает балкеры классов «жэндисайз», «супрамакс», «панамакс» и «кейпсайз», которыми перевозятся такие грузы, как уголь, железная руда и зерно. Индекс: 1985 год = 1 000 пунктов.

1. «Кейпсайз»

В секторе судов класса «кейпсайз» на протяжении большей части 2016 года фрахтовые ставки на спотовом рынке и рынке тайм-чартерного фрахтования оставались неустойчивыми и весьма низкими, что объяснялось избыточным предложением тоннажа и низким спросом в условиях неблагоприятной конъюнктуры на сырьевых рынках и общих макроэкономических условий. В первой половине года фрахтовые ставки упали до беспрецедентно низкого уровня, что нашло отражение в динамике среднего индекса Балтийской биржи по четырем основным тайм-чартерным маршрутам, который в марте 2016 года достиг как никогда низкого уровня 696 долл. в день (см. диаграмму 3.4). Это привело к тому, что многие судовладельцы поставили свои суда на прикол.

Вместе с тем во второй половине 2016 года и в начале 2017 года доходы в секторе судов типа «кейпсайз» возросли, что отчасти объяснялось повышением спроса на тоннаж, в особенности в связи со значительным увеличением перевозок железной руды. Кроме того, в условиях низких ставок при фрахтовании судов на условиях рейсового чартера начали осуществляться перевозки по новым дальним маршрутам, например, перевозки угля из Колумбии в Индию и Республику Корея (Barry Rogliano Salles, 2017). Несмотря на сравнительно медленные темпы роста флота, совокупный дедвейт которого увеличился на 1,9%, на рынке по-прежнему наблюдается избыточное предложение тоннажа (Clarksons Research, 2017d). Решения о переносе сроков поставки новых судов в сочетании с большим объемом тоннажа, отправленного на слом, и увеличением объема перевозок к

концу года оказали благоприятное воздействие на уровень доходов. В результате в четвертом квартале средний индекс Балтийской биржи по четырем основным тайм-чартерным маршрутам достиг 11 447 долл. в день по сравнению с его уровнем 6 360 долл. в среднем за год.

2. «Панамакс»

В 2016 году в секторе судов класса «панамакс» по-прежнему сохранялась сложная ситуация из-за несбалансированности основных факторов рынка в условиях сокращения перевозок угля второй год подряд и хронического избытка провозной способности, который немного снизился благодаря существенному объему тоннажа, отправленного на слом. Средний индекс Балтийской биржи по четырем основным тайм-чартерным маршрутам для судов типа «панамакс» находился на уровне около 5 615 долл. в день, то есть примерно на том же уровне, что и год назад (5 507 долл. в день).

Вместе с тем в конце 2016 года и в начале 2017 года уровень доходов в секторе судов класса «панамакс» немного повысился благодаря сезонным факторам, связанным с большими отгрузками зерна из Южной Америки, и увеличению перевозок угля, а также замедлению роста флота. В целом в 2016 году флот судов типа «панамакс» увеличился на 0,6%, что является самым низким приростом с 1992 года (Clarksons Research, 2017d). В декабре 2016 года средний индекс Балтийской биржи по четырем основным тайм-чартерным маршрутам для судов класса «панамакс» достиг 10 298 долл. в день по сравнению с 3 031 долл. в день в январе 2016 года.

3. «Хэндисайз» и «супрамакс»

В 2016 году конъюнктура на рынке менее крупных балкеров была неблагоприятной из-за высоких темпов роста предлагаемого тоннажа и сравнительным медленным увеличением перевозок неосновных массовых грузов и угля. Как и в других секторах рынка, первая половина года была трудной и характеризовалась снижением фрахтовых ставок, из-за чего судовладельцы были вынуждены ставить суда на прикол, отодвигать сроки поставки новых судов и аннулировать заказы. Принятые меры по сокращению предлагаемого тоннажа в сочетании с оживлением спроса на перевозки сырьевых грузов, включая уголь, железную руду и зерно, способствовали улучшению конъюнктуры рынка и повышению фрахтовых ставок во второй половине года. В последнем квартале года

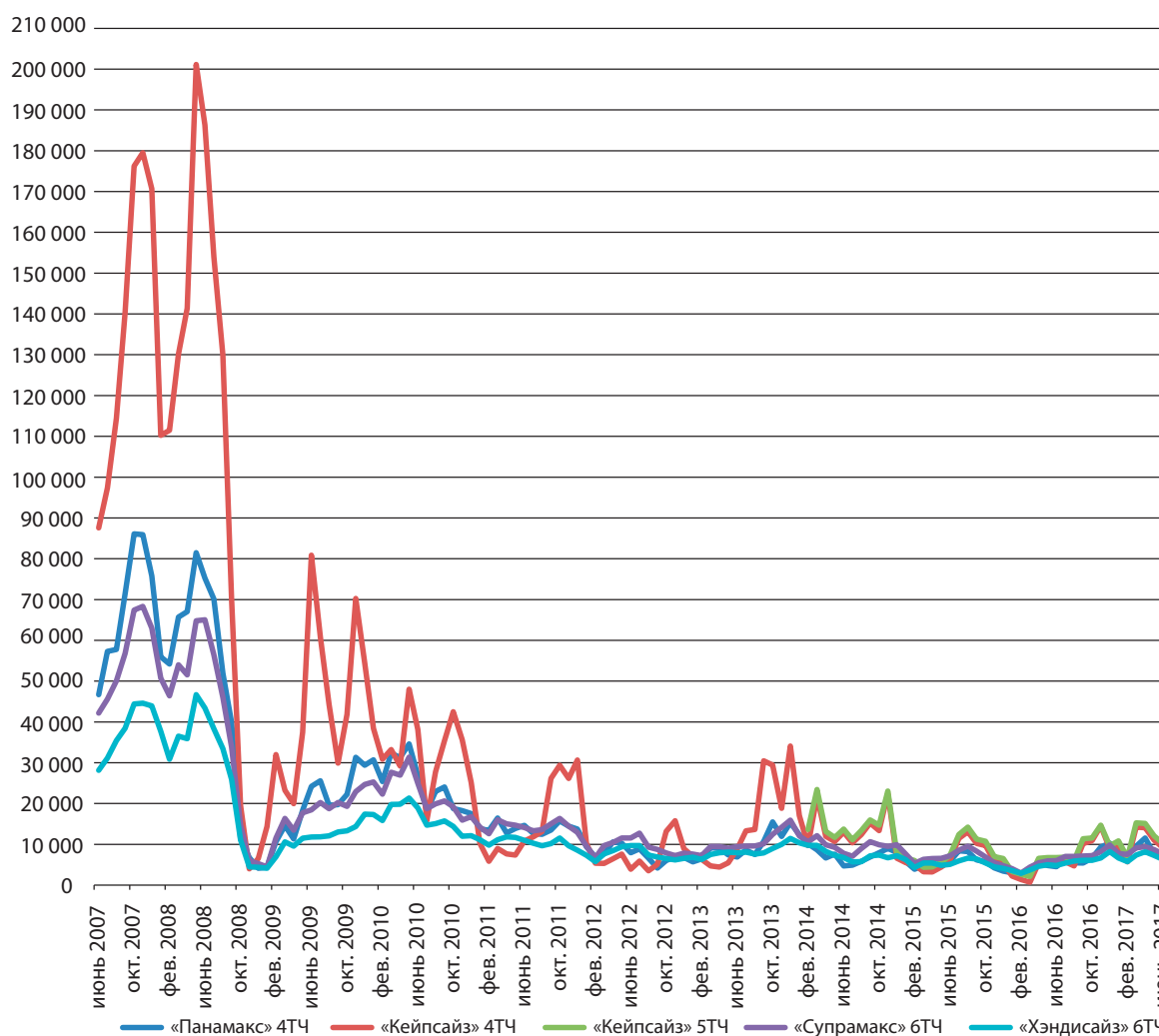
средний уровень доходов достиг 6 988 долл. в день, тогда как средний индекс Балтийской биржи по шести основным тайм-чартерным маршрутам для судов типа «хэндисайз» за весь 2016 год составил 5 244 долл. в день по сравнению с 5 355 долл. в день в 2015 году.

Средний индекс Балтийской биржи по шести основным тайм-чартерным маршрутам для судов типа «супрамакс» в 2016 году находился на уровне 6 270 долл. в день по сравнению с 6 922 долл. в день в 2015 году. В последнем квартале он повысился до 8 418 долл. в день.

Для улучшения основных рыночных факторов и повышения фрахтовых ставок требуется устойчивый рост спроса на перевозки и снижение заказов на поставки новых судов.

Несмотря на существенное уменьшение портфеля заказов в 2016 году путем переноса

Диаграмма 3.4. Динамика суточных доходов в секторе балкеров, 2007–2017 годы (долл. в день)



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных компании «Кларксонс Рисерч» и Балтийской биржи.

Сокращения: «Панамакс» 4ТЧ и «кейпсайз» 4ТЧ – средняя по четырем тайм-чартерным маршрутам; «кейпсайз» 5ТЧ – средняя по пяти тайм-чартерным маршрутам; «супрамакс» 6ТЧ и «хэндисайз» 6ТЧ – средняя по шести тайм-чартерным маршрутам.

сроков поставки уже заказанных судов, сокращения новых заказов и аннулирования размещенных заказов, он по-прежнему является слишком большим с учётом существующего избытка тоннажа и ожидаемой динамики спроса на перевозки (Clarksons Research, 2017d). Как отмечалось выше, ожидается повышение спроса на балкерный тоннаж в связи с предполагаемым увеличением перевозок пяти основных массовых грузов в 2017 году. Поэтому важно, чтобы судовладельцы осторожно регулировали предложение тоннажа на рынке и сдерживали его увеличение. В 2017 году ожидается также повышение фрахтовых ставок в большинстве секторов балкерного тоннажа, в особенности в секторе судов типа «кейпсайз».

С. ФРАХТОВЫЕ СТАВКИ НА ТАНКЕРНЫЙ ТОННАЖ

В 2016 году фрахтовые ставки во всех сегментах рынка танкерного тоннажа снизились с высокого уровня, отмеченного в 2015 году, и в большинстве сегментов примерно соответствовали средним показателям за последние пять лет. Появление на рынке новых судов и замедление роста перевозок нефти отрицательно сказалось на конъюнктуре рынка.

Как следует из таблицы 3.2, в 2016 году средний индекс для танкеров для перевозки нефти и темных нефтепродуктов снизился на 12% до 726 пунктов по сравнению с 821 пунктом в 2015 году. Средний индекс Балтийской биржи для танкеров для перевозки светлых нефтепродуктов упал в 2016 году на 24% до 487 пунктов по сравнению с 638 пунктами в 2015 году.

В 2016 году в секторе танкеров для сырой нефти основные рыночные факторы ухудшились в результате быстрого роста флота, опережающего рост спроса на тоннаж, что привело к резкому снижению фрахтовых ставок. Как отмечалось выше, объем мировых морских перевозок наливных грузов возрос в 2016 году на 4,2% по сравнению с предыдущим годом. Это объяснялось быстрым увеличением импорта

нефти в Китае, Индии и Соединённых Штатах, а также отменой санкций на экспорт нефти из Исламской Республики Иран, что способствовало расширению поставок нефти с Ближнего Востока. В то же время увеличились также поставки новых танкеров. По-прежнему быстро рос флот судов для перевозки сжиженного природного и других видов газа, в частности он увеличился на 9,7%; флот нефтяных танкеров и танкеров для химических продуктов возрос соответственно на 5,8% и 4,7% после нескольких лет медленного роста.

В 2016 году фрахтовые ставки на танкеры для нефтепродуктов снизились из-за ухудшения основных рыночных факторов. В частности, морские перевозки нефтепродуктов увеличились примерно на 4,6%, а мировой флот танкеров для их перевозки возрос примерно на 6,1% (Clarksons Research, 2017b).

Такая несбалансированность основных рыночных факторов отрицательно сказалась на уровне доходов, которые снизились, в особенности во второй половине года. В целом средний уровень доходов на рынке танкерного тоннажа упал на 42% по сравнению с предыдущим годом до 17 917 долл. в день. Это снижение частично объяснялось повышением цен на сырую нефть, которое также сказалось на цене бункерного топлива (Clarksons Research, 2017b). Как следует из таблицы 3.3, на большинстве маршрутов фрахтовые ставки, оцениваемые по шкале «Уорлдскейл», снизились по сравнению с 2015 годом. В 2017 году на большинстве направлений средний уровень спотовых ставок по шкале «Уорлдскейл» в секторе очень крупных и сверхкрупных нефтяных танкеров снизился. Например, на маршрутах Персидский залив–Северо-Западная Европа их уровень упал до 36 пунктов по сравнению с 63 пунктами в 2015 году. На маршрутах Западная Африка–порты Соединенных Штатов в Мексиканском заливе средний уровень ставок в декабре 2016 года был на 40% ниже по сравнению с декабрем 2015 года. В секторе танкеров класса «суэцмакс» средний уровень фрахтовых ставок по шкале «Уорлдскейл» на большинстве направлений,

Таблица 3.2. Индексы Балтийской биржи для танкеров, 2007–2017 годы

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Изменение в процентах (2015–2016)	2017 (первое полугодие)
Индекс для танкеров для перевозки нефти и темных нефтепродуктов	1 124	1 510	581	896	782	719	642	777	821	726	-12	838
Индекс для танкеров для перевозки светлых нефтепродуктов	974	1 155	485	732	720	641	605	601	638	487	-24	631

Источник: Clarkson Research, Shipping Intelligence Network – Timeseries, 2017e.

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. Индекс для танкеров для перевозки светлых нефтепродуктов является индексом фрахтовых ставок для танкеров для перевозки нефтепродуктов на отдельных маршрутах, которые публикуются Балтийской биржей. 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 такие продукты перегонки нефти, 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, 2010–2016 годы (в качестве базы взята отметка 100 пунктов шкалы «Фортскайп») (продолжение)

Тип судна	Маршруты	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016												Дек. 2015 – дек. 2016 (изменение в процентах)	
		дек.	дек.	дек.	дек.	дек.	дек.	январь	фев.	март	апр.	май	июнь	июль	авг.	сент.	окт.	нояб.	дек.		
«Панамак» (40 000–70 000 т дедвейта)	Карибский бассейн – восточное побережье Северной Америки	..	..	..	..	113	160	120	130	120	120	115	120	95	88	85	85	120	134	–16,3%
		146	121	160	105	130	п.а.	п.а.	118	98	110	п.а.	120	87	86	82	79	99	115		
		168	153	168	113	150	п.а.	п.а.	125	120	114	п.а.	136	108	94	96	104	133	156	4,0%	
		..	..	..	..	118	129	134	88	123	104	104	93	93	80	84	81	95	129	0,0%
Танкеры для светлых нефтепродуктов	Персидский залив – Япония	..	..	..	81	102	90	111	97	87	86	82	89	104	63	88	75	87	–3,3%	
		..	..	..	93	110	94	121	102	114	100	102	92	101	86	67	67	87	–7,4%	
		..	..	..	..	142	105	95	109	110	110	84	68	67	70	57	92	92	–12,4%	
		193	..	220	167	120	110	131	130	131	131	130	130	130	130	111	111	125	13,6%		
Танкеры для светлых нефтепродуктов	Порты Соединенных Штатов в Мексиканском заливе – Северо-Западная Европа	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	
	
	
Танкеры для светлых нефтепродуктов	Сингапур – Восточная Азия	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
	
	
	

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

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

представленных на Балтийской бирже, также был ниже по сравнению с 2015 годом. Так, на маршрутах Западная Африка–Карибский бассейн/восточное побережье Северной Америки он снизился до 69 пунктов по сравнению с 82 пунктами в 2015 году, на маршрутах Западная Африка–Северо-Западная Европа – до 78 пунктов по сравнению с 80 пунктами в 2015 году. В секторе танкеров для светлых нефтепродуктов средний уровень фрахтовых ставок также был немного ниже, чем в 2015 году.

Сложная ситуация, сложившаяся на рынке нефтяных танкеров в 2016 году, сохранилась и в начале 2017 года, поскольку фрахтовые ставки на все типы танкеров для сырой нефти и нефтепродуктов продолжали снижаться после кратковременного повышения в конце 2016 года. Сложно делать какие-либо краткосрочные прогнозы с учетом продолжающегося значительного увеличения флота и многочисленных факторов риска, касающихся спроса на тоннаж.

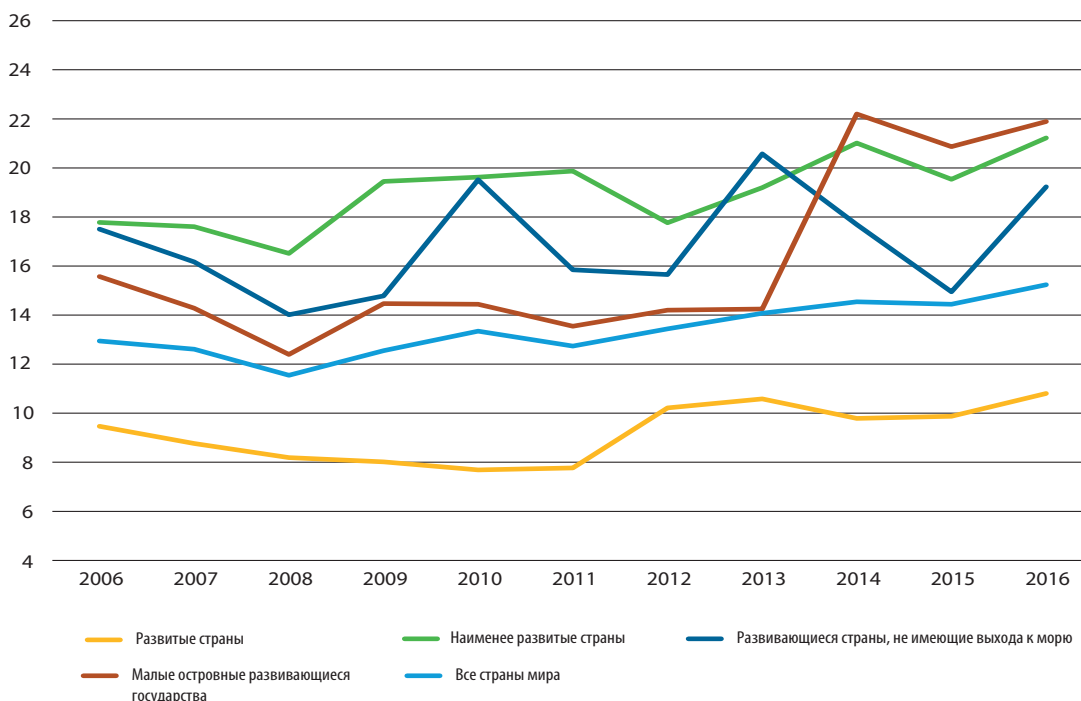
Однако одно важное событие в правовом регулировании может привести к сокращению флота и повышению фрахтовых ставок в будущем. В соответствии с новыми стандартами ИМО в области управления балластными водами, которые вступили в силу в сентябре 2017 года, на судах, использующих балластные воды в

международных перевозках, должна быть установлена система обработки балластных вод. Стоимость установки такой системы оценивается в размере от 1 до 5 млн долл., и вместо этих дополнительных расходов судовладельцы могут увеличить списание на слом старого тоннажа с низкой потенциальной доходностью. Это может также способствовать улучшению сбалансированности основных рыночных факторов в результате существенного сокращения предлагаемого на рынке тоннажа, в частности в секторе очень крупных судов для перевозки руды, которые составляют значительную часть существующего более старого флота (Danish Ship Finance, 2016).

D. РАСХОДЫ НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

На диаграмме 3.5 представлена информация о доле транспортных расходов по всем видам транспорта в процентах от стоимости импорта. Величина транспортных расходов рассчитывается как разница между ценами СИФ и ФОБ (то есть как расходы на перевозку и страхование в международной торговле) в 2006–2016 годах. В целом в странах с низким уровнем дохода и странах, находящихся в географически неблагоприятном положении, а именно в

Диаграмма 3.5. Транспортные расходы и расходы на страхование в международной торговле, 2006–2016 годы (в процентах от стоимости импорта)



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД.

Примечание: Все виды транспорта; группа наименее развитых стран включает 48 стран для всех периодов до 2016 года.

развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и малых островных развивающихся государствах, транспортные расходы выше, чем у других экономических групп.

С учетом того, что в среднем транспортные расходы составляют около 21% от стоимости импорта в наименее развитых странах, 19% в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и почти 22% в малых островных развивающихся государствах по сравнению с 15% в среднем по всем странам мира, важнейшее значение имеет устранение факторов, обуславливающих более высокие транспортные расходы в этих странах. Хотя уровень участия стран в производственно-сбытовых цепочках может определяться различными факторами, включая, например, местные производственные издержки, общие нормативно-правовые рамки, методы организации производства и поставок «точно в срок» и географическое расстояние между торговыми партнерами, чрезмерно высокие транспортные расходы в наименее развитых странах, развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и малых островных развивающихся государствах могут выступать существенным фактором, вызывающим их маргинализацию в рамках глобальных и региональных транспортных и торговых сетей.

Расстояние и степень развития транспортного сообщения могут иметь важнейшее значение для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и малых островных развивающихся государств, о чём свидетельствуют оценки, согласно которым в межконтинентальной торговле транспортные и страховые расходы на 2–4% выше по сравнению с торговлей в рамках континента (OECD, 2016). Согласно другим оценкам, в случае, например, импорта электротехнического оборудования в Китай разница в ценах СИФ и FOB существенно меньше при импорте из Вьетнама и Гонконга (Китай), чем из других азиатских стран, а также из Бразилии и Южной Африки. Аналогичным образом, в случае импорта Соединенных Штатов такая разница гораздо меньше при импорте из Мексики и Канады, чем из других стран, так же, как и в случае импорта Франции из европейских стран (OECD, 2016). Вместе с тем экономическое расстояние, которое находит отражение в степени обслуживания страны морским транспортом и ее положении в рамках сети морских перевозок, может иметь более важное значение с точки зрения расходов на международные перевозки, чем географическое расстояние.

Еще одним важным компонентом общих транспортных расходов являются расходы на топливо. При прочих равных условиях повышение мировых цен на нефть с 25 до 75 долл. за баррель приводит к увеличению разницы в ценах СИФ и FOB на 1,4 процентных пункта (Miao and Fortanier, 2017). Аналогичным образом, снижение цен на нефть, например, со 100 до 50 долл. за баррель приводит к

уменьшению этой разницы в ценах почти на 1 процентный пункт. Эти выводы согласуются с оценками, представленными в исследовании ЮНКТАД относительно эластичности транспортных расходов в зависимости от цен на нефть и расходов на бункерное топливо. В этом исследовании была установлена прямая корреляционная зависимость между ставками на перевозку контейнеров, а также железной руды и нефти и стоимостью бункерного топлива (UNCTAD, 2010).

Вместе с тем последние тенденции свидетельствуют о том, что снижение цен на нефть и бункерное топливо начиная с середины 2014 года не нашло соответствующего отражения в разнице цен СИФ и FOB (см. диаграмму 3.5). Это особенно очевидно в случае развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и малых островных развивающихся государств. В этой связи можно предположить, что более важную роль, возможно, играли другие факторы, влияющие на транспортные расходы, такие как товарная и географическая структура торговли, её объем, экономия, обусловленная эффектом масштаба, или ее отсутствие, удаленность, степень развития транспортного сообщения, недостаточная или ненадлежащая инфраструктура, а также несбалансированность торговых потоков. Кроме того, возможно, что снижение расходов на топливо оказало обратное воздействие в результате увеличения спроса на транспортные услуги и соответственно расходов на них.

В целом признается, что более высокие транспортные расходы представляют более серьезную проблему для развивающихся стран, специализирующихся на производстве товаров с низкой стоимостью и не имеющих значительных возможностей для диверсификации. Это особенно заметно проявляется в сельских районах, которые сталкиваются с более значительными транспортными проблемами и трудностями в получении доступа к рынкам. Например, в случае малых островных развивающихся государств Карибского бассейна расходы на грузовые операции в портах составляют, по оценкам, 200–400 долл. за контейнер по сравнению со 150 долл. за контейнер в Аргентине. Аналогичным образом, их транспортные и страховые расходы, согласно оценкам, примерно на 30% выше, чем в среднем по всем странам мира. Стоимость перевозки между Майами (Флорида, Соединенные Штаты) и странами Карибского бассейна является такой же, как и при перевозках по гораздо более дальнему маршруту между Майами и Буэнос-Айресом (Аргентина). Перевозка контейнера между портом Шанхай и портом Лос-Анджелес на расстояние более 19 000 морских миль обходится приблизительно в 700 долл., тогда как средняя ставка на перевозку контейнера из порта Кингстон (Ямайка) в Ораньестад (Аруба) на расстояние 513 морских миль составляет 2 800 долл. (UNCTAD, 2014).

В целом эти тенденции выступают серьёзным фактором, сдерживающим торговлю стран, что подрывает их возможности для экономического роста и устойчивого развития. Вместе с тем исследования показывают, что снижение транспортных расходов и улучшение инфраструктуры могут способствовать развитию торговли и уменьшению влияния таких неблагоприятных факторов, как удаленность и расстояние в случае малых островных развивающихся государств (Borgatti, 2008).

В развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, транспортные расходы составляют в среднем 77% от стоимости экспорта. На дополнительные расходы, связанные с плохим состоянием дорожной инфраструктуры, приходится 40% совокупных транспортных расходов в прибрежных странах и 60% в странах, не имеющих выхода к морю (Limão and Venables, 2000). Среди особых проблем, с которыми сталкиваются развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, следует отметить неэффективные таможенные процедуры, из-за которых недополученные доходы, возможно, составляют более 5% ВВП (2,6 трлн долл.) (Moisés and Le Bris, 2013). В совокупности эти факторы приводят к увеличению общих транспортных расходов, которые составляют большую часть стоимости импортируемых товаров. Для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, высокие транспортные расходы выступают фактором, сдерживающим не только импорт, но и экспорт. Так, стоимость перевозки контейнера с экспортным грузом из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, может быть на 8–250% выше, чем из соседних прибрежных стран (Arvis et al., 2010).

Е. ПЕРСПЕКТИВЫ И СТРАТЕГИЧЕСКИЕ СООБРАЖЕНИЯ

Медленное оживление торговли после экономической рецессии 2008 года и избыточное предложение тоннажа на рынке продолжали сдерживать рост морских перевозок. Это относится и к 2016 году, в течение которого из-за низкого спроса на перевозки и большого объема избыточного тоннажа фрахтовые ставки продолжали снижаться, что обусловило низкую доходность и неблагоприятную конъюнктуру во всех сегментах рынка. Несмотря на некоторые обнадеживающие признаки, в начале 2017 года в большинстве сегментов по-прежнему

сохраняется сложная ситуация на рынке. Фрахтовые ставки и уровень спроса остаются низкими, в связи с чем требуются меры по эффективному регулированию избыточного предложения тоннажа.

В секторе контейнерных перевозок новые слияния и поглощения и появление новых мегаальянсов в 2016 и 2017 годах должны способствовать более эффективному регулированию предложения тоннажа и увеличению загрузки судов, содействуя тем самым улучшению конъюнктуры на рынках, повышению доходности в этом секторе и предоставлению более качественных услуг грузоотправителям. Вместе с тем, возможно, существует опасность того, что судоходные компании могут начать оказывать влияние на рынок, ограничивая предложение тоннажа и повышая цены в долгосрочной перспективе. Поэтому регулирующим органам необходимо внимательно следить за дальнейшим развитием этих альянсов для обеспечения справедливой конкуренции. Важно также оценить последствия последних тенденций в линейных перевозках, в том числе для малых стран, и изучить существующие регулирующие правила в отношении консорциумов и альянсов, с тем чтобы определить, не нужно ли внести в них изменения с целью обеспечения баланса интересов грузоотправителей и перевозчиков и недопущения злоупотребления рыночным влиянием.

Отлаженные, эффективные и устойчивые системы грузовых перевозок являются одной из предпосылок успешного развития торговли и экономической интеграции. Они выступают также необходимым условием для привлечения инвестиций, развития предпринимательства и укрепления производственного потенциала. Важнейшее значение имеет оказание помощи странам, в особенности малым островным развивающимся государствам и развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, в усилиях по устранению факторов, приводящих к увеличению транспортных расходов. Это может быть достигнуто путем принятия организационно-информационных мер, например путем оказания поддержки в разработке рамочных стратегий и организации подготовки кадров и содействия передаче соответствующих технологий; а также мер по развитию инфраструктуры, включая ее модернизацию и совершенствование систем закупок оборудования.

СПРАВОЧНАЯ ЛИТЕРАТУРА

- Arvis J-F, Raballand G and Marteau J-F (2010). *The Cost of Being Landlocked: Logistics Costs and Supply Chain Reliability*. World Bank. Washington, D.C. Available at: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/2489/558370PUB0cost1C0disclosed071221101.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (accessed 20 September 2017).
- Baltic and International Maritime Council (2017a). Container shipping lines earned 42 USD [United States dollars] less per TEU in 2016. Available at https://www.bimco.org/news/market_analysis/2017/20170119-container-shipping-lines-earned-42-usd-less-per-teu-in-2016 (accessed 20 September 2017).
- Baltic and International Maritime Council (2017b). Container shipping: Good prospects for market improvement if focus is kept on the supply side. Available at https://www.bimco.org/news/market_analysis/2017/20170127_containersmoo_2017-01 (accessed 20 September 2017).
- Baltic and International Maritime Council (2017c). Container shipping: New networks come into focus as the supply side holds the key to improvements. Available at: https://www.bimco.org/news/market_analysis/2017/20170420_containersmoo_2017-02 (accessed 20 September 2017).
- Barry Rogliano Salles (2017). Annual review 2017: Shipping and shipbuilding markets. Available at http://www.brsbrokers.com/flipbook_en2017/files/downloads/BRS-ANNUAL-REVIEW-2017_EN.pdf (accessed 20 September 2017).
- Borgatti L (2008). Policy Arena: Pacific islands' bilateral trade – The role of remoteness and of transport costs. *Journal of International Development*. (20)486–501. Available at <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1002/jid.1473/epdf> (accessed 20 September 2017).
- Clarksons Research. *Container Intelligence Monthly*, various issues.
- Clarksons Research (2016). *Shipping Review and Outlook*. Autumn.
- Clarksons Research (2017a). *Container Intelligence Quarterly*. First quarter 2017.
- Clarksons Research (2017b). *Shipping Review and Outlook*. Spring.
- Clarksons Research (2017c). *Container Intelligence Quarterly*. Second quarter 2017.
- Clarksons Research (2017d). *Dry Bulk Trade Outlook*. January. Volume 23. No.1.
- Clarksons Research (2017e). Shipping Intelligence Network – Timeseries, Available at <https://sin.clarksons.net/Timeseries> (accessed 20 September 2017).
- Danish Ship Finance (2016). Shipping market review. Available at: <http://www.shipfinance.dk/media/1649/shipping-market-review-december-2016.pdf> (accessed 20 September 2017).
- Danish Ship Finance (2017). Shipping market review. Available at: <http://www.shipfinance.dk/shipping-research/shipping-market-review/> (accessed 20 September 2017).
- Drewry. *Drewry Shipping Insight*, various issues.
- Drewry (2017). *Container Forecaster*. First quarter. March.
- Hapag-Lloyd (2016). Investor Report: 1 January to 31 December 2016. Available at: https://www.hapag-lloyd.com/content/dam/website/downloads/pdf/HLAG_Investor_Report_FY_2016.pdf (accessed 20 September 2017).
- JOC.com (2016a). Spot rates Asia–Latin America take off as carrier slash capacity. 11 July. Available at: http://www.joc.com/maritime-news/trade-lanes/asia-south-america/rates-asia-latin-america-take-carriers-slash-capacity_20160711.html (accessed 20 September 2017).
- JOC.com (2016b). Analysts see liner consolidation as step toward recovery. 4 November. Available at: http://www.joc.com/maritime-news/container-lines/concentration-liner-shipping-step-towards-recovery-say-analysts_20161104.html (accessed 20 September 2017).
- JOC.com (2017). Ship charter rates surge on demand, alliance capacity. Available at: http://www.joc.com/maritime-news/ships-shipbuilding/demand-strength-new-alliances-power-surge-ship-charter-rates_20170411.html (accessed 20 September 2017).
- Limão and Venables (1999). Infrastructure, geographical disadvantage and transport costs. Policy Research Working Paper No. 2257. World Bank. Available at http://siteresources.worldbank.org/EXT/EXPCOMNET/Resources/2463593-1213975515123/09_Limao.pdf (accessed 20 September 2017).

- Maersk (2016). Annual report 2016. Available at http://files.shareholder.com/downloads/ABEA-3GG91Y/4613651666x0x926927/1313EF10-D845-4BDE-A0B6-BFEC276D0EE5/Maersk_Annual_Report_2016.pdf (accessed 20 September 2017).
- McKinsey and Company (2017). The alliance shuffle and consolidation: Implications-for shippers. Available at: <http://www.mckinsey.com/industries/travel-transport-and-logistics/our-insights/the-alliance-shuffle-and-consolidation-implications-for-shippers> (accessed 20 September 2017).
- MDS Transmodal (2017). New mega alliances. Available at http://www.mdst.co.uk/articles/pages/container_shipping_may_17 (accessed 20 September 2017).
- Miao G and Fortanier F (2017). Estimating transport and insurance costs of international trade. Working Paper No. 80. STD/DOC(2017)4. OECD. Available at: [http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=STD/DOC\(2017\)4&docLanguage=En](http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=STD/DOC(2017)4&docLanguage=En) (accessed 20 September 2017).
- Moisé E and Le Bris F (2013). Trade costs: What have we learned? A synthesis report. OECD Trade Policy Papers No. 150. OECD. Available at <http://www.oecd-ilibrary.org/docserver/download/5k47x2hjf48-en.pdf?expires=1499356471&id=id&accname=guest&checksum=2A8E8A12660DE9FE8343C0B1158B9E70> (accessed 20 September 2017).
- OECD (2016). Statistical insights: New OECD database on international transport and insurance costs. 2 November. OECD insights. Available at: <http://oecdinsights.org/2016/11/02/statistical-insights-new-oecd-database-on-international-transport-and-insurance-costs/> (accessed 20 September 2017).
- Reuters (2017). China's COSCO Shipping [China Ocean Shipping (Group) Company] reports \$1.4 billion loss for 2016, March. Available at <http://www.reuters.com/article/china-cosco-results-idUSL5N1H522A> (accessed 17 September 2017).
- UNCTAD (2010). Oil prices and maritime freight rates: An empirical investigation. Technical report. UNCTAD/DTL/TLB/2009/2. Available at http://unctad.org/en/docs/dtlTlb20092_en.pdf (accessed 20 September 2017).
- UNCTAD (2014). Developing sustainable and resilient transport systems in view of emerging challenges. TD/B/C.I/34. 24 February.

ПРИМЕЧАНИЯ

1. См. <https://www.cma-cgm.com/news/1529/2016-financial-results-cma-cgm-maintains-a-positive-core-ebit-margin-despite-historically-low-freight-rates?cat=finance> (по состоянию на 20 сентября 2017 года).
2. См. <http://fairplay.ihs.com/commerce/article/4283391/no-escape-from-low-2016-rates-as-oocl-tumbles-to-usd273-million-loss> (по состоянию на 20 сентября 2017 года).
3. См. <http://worldmaritimenews.com/archives/210182/alphaliner-number-of-large-scale-carriers-shrinks/> (по состоянию на 20 сентября 2017 года).
4. См. <https://www.maerskline.com/en/news/2017/04/28/maersk-line-hamburg-sud-sale-approved> (по состоянию на 21 сентября 2017 года).
5. См. <http://www.americanshipper.com/main/news/4d921fd9-6ba2-43d8-bf1e-f56a6d2492f4.aspx> (по состоянию на 20 сентября 2017 года).
6. См. <http://www.icontainers.com/us/2016/12/27/top-5-shipping-industry-stories-of-2016/> (по состоянию на 20 сентября 2017 года).
7. См. <http://www.icontainers.com/us/2017/03/21/new-shipping-alliances-what-you-need-to-know/> (по состоянию на 20 сентября 2017 года).

4

Невозможно переоценить значение хорошо функционирующих морских портов для промышленной деятельности, торговли товарами, глобализованных производственных процессов и экономического роста. Через порты всех стран мира проходит свыше 80% товаров мировой торговли по физическому объему и более двух третей по стоимости. В качестве ключевых звеньев в глобальных транспортных цепочках, обеспечивающих доступ к рынкам, функционирование производственно-сбытовых сетей и установление связей между потребителями и производителями, порты сталкиваются с постоянной необходимостью адаптации к изменениям в экономических, институциональных, нормативных и эксплуатационно-технических условиях.

Усиливающаяся конкуренция, затрагивающая порты, делает необходимым повышение эффективности их работы, что выходит за рамки таких критериев, как оптимизация операций, сокращение затрат и времени и содействие развитию торговли. Все чаще от портов ожидается принятие мер по улучшению показателей в других областях, таких как безопасность, охрана, сохранение ресурсов, защита окружающей среды и социальная интеграция. Эти факторы имеют важное значение для реализации глобальной повестки дня устойчивого развития и достижения целей в области устойчивого развития.

В то же время некоторые мегатенденции сказываются на портовом секторе, в частности на контейнерных портах. К ним относятся усиление концентрации и консолидации на рынке линейных перевозок, увеличение размера судов и появление мегаальянсов. В этой связи важнейшее значение приобретает повышение эффективности работы портов и создание условий для участия частного сектора в обработке контейнерных грузов, в частности на основе государственно-частного партнерства и концессий.

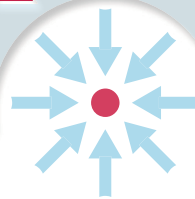
В разделе А представлен анализ грузооборота контейнерных портов по странам и отдельным портам. В разделе В рассматриваются возможные последствия роста концентрации и консолидации на рынке линейных перевозок, а также появления мегаальянсов и увеличения размера судов. Затрагивается также вопрос о значении повышения эффективности работы портов в условиях усиления конкуренции. В разделе С освещаются возможности использования государственно-частных партнерств и концессий в качестве предпочтительных механизмов для расширения участия частного сектора в портовой отрасли. В разделе D представлены общие перспективы и некоторые стратегические соображения.

ПОРТЫ

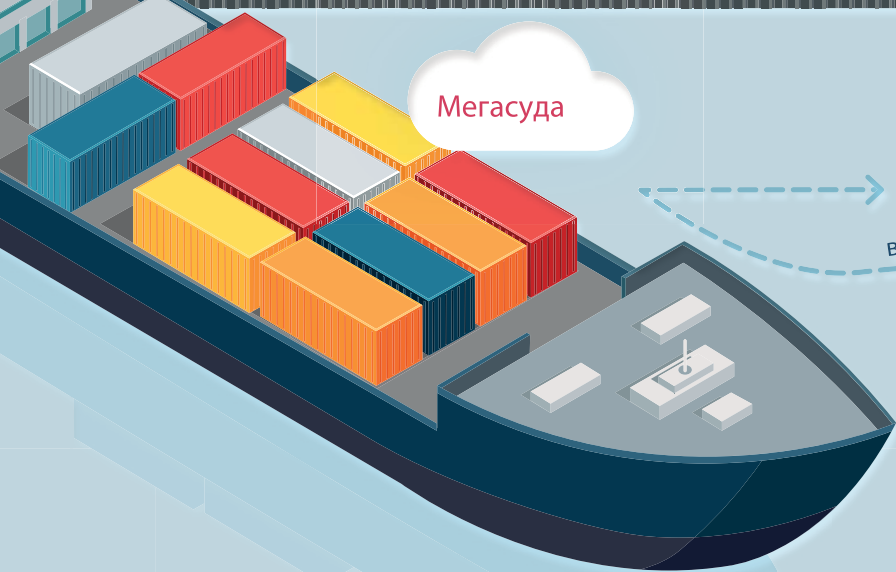
КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПОРТЫ МИРА



Кибербезопасность



Консолидация и концентрация



Мегасуда

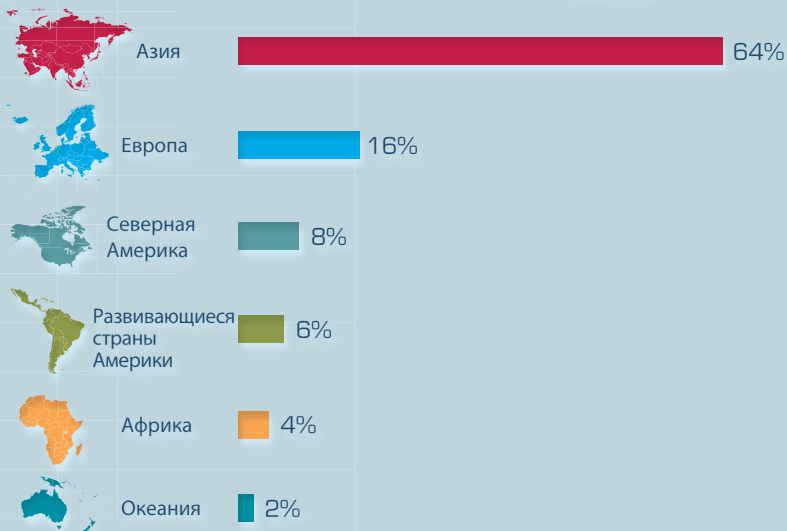
Мегаальянсы

Альянс ТХЭ	Альянс «Оушен»	2М
------------	----------------	----

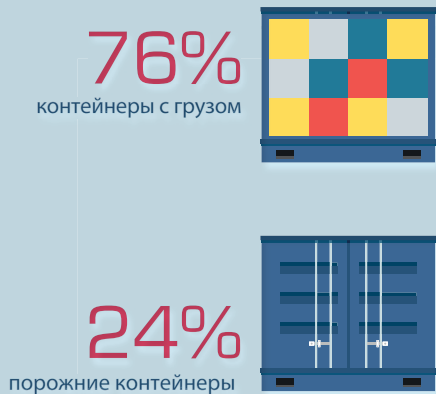
второстепенные маршруты



ГРУЗОБОРОТ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПОРТОВ МИРА ПО РЕГИОНАМ



СТРУКТУРА ГРУЗОПОТОКА



А. КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПОРТЫ МИРА

Несмотря на некоторое увеличение объема мировых морских перевозок в 2016 году, замедление мирового экономического роста, сокращение объема торговли товарами и рост расходов продолжали сказываться на работе морских портов мира. Хотя эти тенденции затрагивают все порты, в первую очередь они отражаются на работе контейнерных портов.

На протяжении всего 2016 года и до середины 2017 года контейнерные порты мира продолжали сталкиваться с необходимостью решения проблем, связанных с такими тенденциями, как появление все более крупных судов, перевод крупных судов с магистральных направлений на второстепенные, рост концентрации и консолидации в линейном судоходстве, перегруппировка в структуре альянсов между компаниями линейных перевозок и растущие угрозы кибербезопасности.

1. Контейнерные порты мира: грузовые операции и грузооборот

Как следует из таблицы 4.1, в 2015 году совокупный грузооборот контейнерных портов всех стран мира увеличился, по оценкам ЮНКТАД, на 1,7% до 686,8 млн ДФЭ. Этот прирост составляет менее половины темпов роста, отмеченных в 2014 году, что объясняется сложной ситуацией, сложившейся в международных контейнерных перевозках в 2015 году.

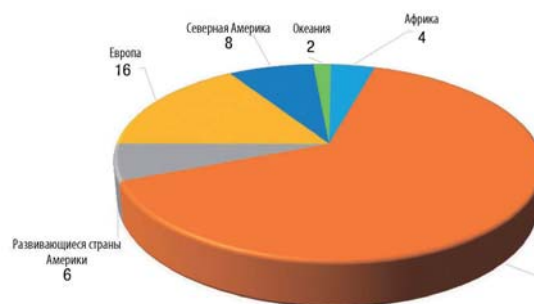
В 2016 году грузооборот контейнерных портов мира увеличился, по предварительным данным ЮНКТАД, на 1,9% до 699,7 млн ДФЭ. Согласно информации компании «Кларксонс ресерч», в 2016 году 76% общего грузопотока приходилось на контейнеры с грузом и 24% на порожние контейнеры (Drewry Maritime Research, 2017a).

На перевалочные операции приходилось, по оценкам, 26% грузопотока, хотя в 2016 году было отмечено их незначительное снижение в абсолютном выражении в ДФЭ.

На диаграмме 4.1 показано распределение мирового потока контейнерных грузов между различными регионами. На Азию приходилось 64% грузооборота контейнерных портов мира, при этом доминирующую роль играли порты Юго-Восточной Азии. Остальная часть потока контейнерных грузов распределялась между портами Европы (16%), Северной Америки (8%), развивающихся стран Американского континента (6%) и Океании (2%).

В 2015 и 2016 годах темпы роста грузооборота контейнерных портов оставались ниже, чем в среднем за период 1980–2016 годов. Они были также одними из самых низких за весь период между 2000 и 2016 годами, за исключением 2009 года, когда объем грузопотока сократился на 8,1% (Drewry Maritime Research, 2016a).

Диаграмма 4.1. Грузооборот контейнерных портов мира в разбивке по регионам, 2016 год (доля в процентах)



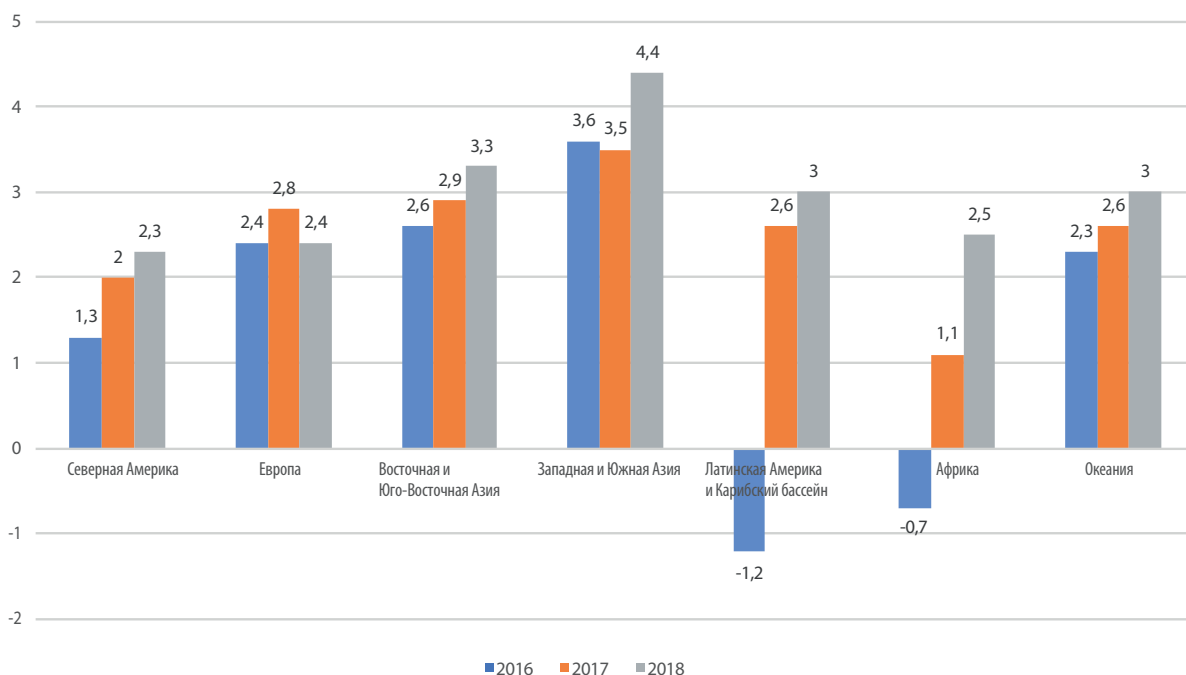
Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных, представленных в таблице 4.1.

Таблица 4.1. Грузооборот контейнерных портов мира в разбивке по регионам, 2014–2016 годы (в ДФЭ и изменения в процентах к предыдущему году)

	2014	2015	2016
Африка	28 027 967	28 122 893	27 909 132
Азия	429 641 660	439 573 985	446 813 796
Развивающиеся страны Америки	45 615 876	45 804 387	45 915 853
Европа	109 018 957	108 359 396	113 831 821
Северная Америка	51 659 185	53 689 663	54 120 207
Океания	11 017 084	11 139 239	11 112 739
Все страны мира	674 980 729	686 689 563	699 703 546
Изменение в процентах к предыдущему году	5,7	1,7	1,9

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных из различных источников, включая Lloyd's List Intelligence «, Университет Хофстра, компанию «Динамар БВ», службу «Друри маритайм ресерч» и Containerization International (до 2014 года), и информации, публикуемой на веб-сайтах администрации портов и контейнерных терминалов.

Примечание: Данные представлены в том виде, в котором они были получены. При отсутствии данных за текущий год были сделаны оценки на основе средних показателей и путем экстраполяции данных за предыдущие годы. Сводные данные по странам могут не включать данных по небольшим портам, поэтому в отдельных случаях фактический объем грузопотока может быть больше, чем это следует из приведенной информации. Данные по отдельным странам и соответствующую обновленную информацию см. в разделе «морские перевозки» на веб-сайте <http://unctadstat.unctad.org>.

Диаграмма 4.2. Рост грузооборота контейнерных портов, 2016–2018 годы


Источник: Drewry Maritime Research, 2017.

Примечание: Данные за 2017 и 2018 годы основываются на прогнозах.

Как показано на диаграмме 4.2, в Азии грузооборот контейнерных портов увеличился на 2,6%, при этом в портах Юго-Восточной Азии он возрос на 11,2%. Особенно высокие темпы роста были отмечены в некоторых индийских портах, таких как Кочин, Калькутта и Кришнапатнам. В портах Европы и Северной Америки грузооборот возрос соответственно на 2,4 и 1,3%. Кроме того, сокращение грузооборота портов в некоторых регионах сдерживало общие темпы роста совокупного грузооборота всех портов мира. Сокращение грузооборота было отмечено в Африке (на 0,7%), развивающихся странах Америки (на 1,2%) и Западной Азии (на 0,7%).

Например, в порту Джебель-Али грузооборот сократился на 5,3% отчасти из-за того, что линейные перевозки в регионе все чаще осуществляются напрямую без перевалочных операций с учетом избыточного предложения тоннажа и низкой стоимости бункерного топлива. Кроме того, отмена санкций в отношении Исламской Республики Иран привела к переориентации части грузопотока на порт Бендер-Аббас. В настоящее время среднесрочные и долгосрочные перспективы порта Джебель-Али остаются неопределенными в связи с дальнейшим улучшением ситуации в соседних портах, таких как Бендер-Аббас, Карачи и порты на западном побережье Индии.

2. Крупнейшие контейнерные терминалы мира

В таблице 4.2 приведены данные о грузообороте 40 крупнейших контейнерных портов с совокупным грузооборотом 415,9 млн ДФЭ, что составляет почти 60% общего грузооборота всех портов мира. На 10 крупнейших портов, находящихся в основном в Азии, приходилось около трети рынка. Лишь в 21 порту темпы роста грузооборота превышали 1% при наиболее высоких темпах в портах Пирей (14,1%), Порт-Кланг (10,7%, который сместил порт Роттердам с одиннадцатого места среди крупнейших портов мира), Коломбо (10,6%) и Катлай (Хошимин) (10%).

Несмотря на отмеченное в последнее время замедление темпов роста грузооборота в китайских контейнерных портах, которое связано с перебалансировкой экономики в результате отказа от парадигмы экономического роста, основанной на экспорте и инвестициях, Китай продолжает занимать первое место по объему грузооборота и 7 из 10 крупнейших контейнерных портов мира находится в этой стране. В 2016 году почти половина совокупного грузооборота 40 крупнейших портов мира приходилась на контейнерные порты Китая. Грузооборот сократился только в портах Гонконг (Китай) и Шэньчжэнь, тогда как в остальных крупных

**Таблица 4.2. 40 крупнейших контейнерных терминалов и их грузооборот, 2015 и 2016 годы
(в ДФЭ, доля в процентах и место)**

Порт	Страна	2016 год (грузооборот)	2015 год (грузооборот)	2015–2016 годы (изменение в процентах)	2016 год (место)
Шанхай	Китай	37 135 000	36 537 000	1,6	1
Сингапур	Сингапур	30 930 000	30 962 000	–0,1	2
Шэньчжэнь	Китай	23 980 000	24 204 000	–0,9	3
Нинбо	Китай	21 565 000	20 593 000	4,7	4
Гонконг	Гонконг (Китай)	19 580 000	20 114 000	–2,7	5
Пусан	Республика Корея	19 378 000	19 296 000	0,4	6
Гуанчжоу	Китай	18 859 000	17 457 000	8,0	7
Циндао	Китай	18 050 000	17 465 000	3,3	8
Дубай	Объединенные Арабские Эмираты	14 772 000	15 592 000	–5,3	9
Тяньцзинь	Китай	14 523 000	14 109 000	2,9	10
Порт-Кланг	Малайзия	13 167 000	11 891 000	10,7	11
Роттердам	Нидерланды	12 385 000	12 235 000	1,2	12
Гаосюн	Китайская провинция Тайвань	10 460 000	10 264 000	1,9	13
Антверпен	Бельгия	10 037 000	9 650 000	4,0	14
Сямынь	Китай	9 614 000	9 179 000	4,7	15
Далянь	Китай	9 584 000	9 449 000	1,4	16
Гамбург	Германия	8 900 000	8 825 000	0,8	17
Лос-Анджелес	Соединенные Штаты	8 857 000	8 160 000	8,5	18
Танджунг-Пелепас	Малайзия	8 029 000	8 799 000	–8,8	19
Катлай	Вьетнам	7 547 000	6 863 000	10,0	20
Лаем-Чабанг	Таиланд	7 227 000	6 821 000	6,0	21
Лонг-Бич	Соединенные Штаты	6 775 000	7 192 000	–5,8	22
Нью-Йорк	Соединенные Штаты	6 250 000	6 372 000	–1,9	23
Инкоу	Китай	6 087 000	5 921 000	2,8	24
Коломбо	Шри-Ланка	5 735 000	5 185 000	10,6	25
Танджунг-Приок	Индонезия	5 515 000	5 201 000	6,0	26
Бремерхафен	Германия	5 489 000	5 546 000	–1,0	27
Сучжоу	Китай	5 479 000	5 102 000	7,4	28
Ляньюньган	Китай	4 829 000	5 009 000	–3,6	29
Альхесирас	Испания	4 745 000	4 511 000	5,2	30
Валенсия	Испания	4 660 000	4 668 000	–0,2	31
Токио	Япония	4 653 000	4 623 000	0,6	32
Джавахарлал Неру	Индия	4 475 000	4 468 000	0,2	33
Манила	Филиппины	4 427 000	4 135 000	7,1	34
Джидда	Саудовская Аравия	3 997 000	4 188 000	–4,6	35
Пирей	Греция	3 750 000	3 287 000	14,1	36
Филикстоу	Соединенное Королевство	3 745 000	4 043 000	–7,4	37
Саванна	Соединенные Штаты	3 645 000	3 737 000	–2,5	38
Сиэтл	Соединенные Штаты	3 529 000	3 529 000	0,0	39
Сантус	Бразилия	3 564 000	3 774 000	–5,6	40
Все страны мира		415 928 000	408 956 000	1,7	

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных Drewry Maritime Research, 2016а.

портах, таких как Гуанчжоу и Нинбо-Чжоушань, он возрос. В порту Далянь объем грузооборота возрос по сравнению с 2015 годом, и он участвует в проектах по улучшению транспортного сообщения с внутренними районами страны, включая, например, смешанные перевозки с участием морского и железнодорожного транспорта и налаживание трансграничных железнодорожных перевозок (Lloyd's List, 2017a).

Согласно некоторым оценкам, перегруженность основных контейнерных портов Китая может отразиться на других азиатских портах и фидерных перевозках в регионе. Проблемы перегруженности контейнерных терминалов возникли в портах Шанхай, Циндао и Нинбо в результате увеличения грузопотока, расширения сетей альянсов компаний линейного судоходства, неблагоприятных погодных условий, высокого спроса на перевозки и увеличения размеров судов, используемых перевозчиками (Lloyd's List, 2017b).

В 2016 году в порту Сингапур ситуация улучшилась по сравнению с предыдущим годом, однако объем грузопотока продолжал снижаться (на 0,1%). Порт Пусан спустился вниз на одно место, заняв шестую позицию в списке крупнейших портов и поменявшись местом с портом Гонконг (Китай), который вновь вернулся на пятую позицию. В порту Танджунг-Пелепас грузооборот сократился на 8,8%. Позитивные тенденции в экономике Вьетнама, Таиланда и Филиппин помогли компенсировать последствия снижения темпов роста в обрабатывающей промышленности Китая (Lloyd's List, 2017a). В то же время в порту Коломбо продолжал увеличиваться грузооборот после открытия третьего терминала, который является единственным глубоководным терминалом в Южной Азии, способным принимать суда вместимостью 18 000 ДФЭ и более (Lloyd's List, 2017a).

Среди портов Северной Европы увеличение грузооборота было отмечено на 4,0% в порту Антверпен и на 1,2% в порту Амстердам. На объеме грузов, проходящих через порт Гамбург, продолжали отрицательно сказываться решения перевозчиков о расширении прямых перевозок грузов в балтийские и скандинавские порты в связи с общим сокращением спроса на перевозки в эти регионы. В порту Гамбург объем грузооборота возрос на 0,8%, что отчасти объяснялось увеличением перевозок с Китаем и оживлением торговли в Российской Федерации (Lloyd's List, 2017a).

В Средиземноморье крупнейшим является порт Альхесирас, грузооборот которого возрос на 5,2%. В отличие от этого в порту Валенсия объем грузопотока сократился на 0,2%. На работе обоих портов сказались сбои, связанные с трудовыми спорами. Вместе с тем вызванные трудовыми спорами недавние сбои в работе порта Пирей, как представляется, прекратились после его приватизации. Его грузооборот увеличился, по сообщениям, на 14,1% благодаря присутствию

оператора «Чайна оушен шипинг (груп) компани». Перевозчики отдают всё большее предпочтение прямым перевозкам, что, как представляется, сказывается на перевалочных портах Средиземноморья и Северной Европы. Из-за этой тенденции объем грузооборота 9 крупнейших перевалочных портов в 2016 году сохранился на прежнем уровне около 125 млн ДФЭ. В совокупности такие факторы, как эксплуатация судов на пониженной скорости, низкие цены на бункерное топливо и перевод все более крупных судов с магистральных направлений на второстепенные, способствовали организации прямого сообщения между большим числом портов и сокращению части перевалочных операций в крупных портах.

В портах Северной Америки наблюдались разнородные тенденции. В порту Лос-Анджелес грузооборот увеличился на 8,5% благодаря улучшению экономической ситуации и повышению уверенности потребителей в Соединенных Штатах. Увеличение грузооборота в портах Северной Америки было связано также с ростом импорта в азиатских странах, чему способствовал благоприятный обменный курс. В отличие от этого в порту Лонг-Бич грузооборот сократился на 5,8% в связи с банкротством компании «Ханджин шиппинг». Вместе с тем расширение Панамского канала, по всей видимости, не привело к росту грузооборота в портах атлантического побережья, таких как Чарлстон и Вирджиния.

3. Глобальные и международные операторы терминалов

В контейнерных портах, в том числе в 40 крупнейших контейнерных портах мира, грузовыми операциями в основном занимаются глобальные и международные операторы терминалов. В 2015 году на терминалы, полностью или частично принадлежащие глобальным и международным операторам терминалов, приходилось 65% общего грузооборота всех портов мира, тогда как остальная часть приходилась на терминалы, принадлежащие другим частным компаниям (18%) и государству (19%). Доля глобальных и международных операторов терминалов немного возросла с появлением в 2015 году новой компании «Йылдырым груп». В таблице 4.3 представлена информация о 10 крупнейших глобальных и международных операторах терминалов.

В 2015 году на глобальных и международных операторов терминалов приходилось примерно 60% общего потока контейнерных грузов, проходящих через порты всех стран мира, по сравнению с 57% в 2014 году. Еще около 20% приходилось на других частных операторов; если всех глобальных и международных операторов терминалов также рассматривать в качестве частных операторов, то доля частного сектора составляет около 80%. Остальная часть приходится на государственные компании.

4. Увеличение портовых мощностей

В условиях замедления роста мирового спроса операторы терминалов и инвесторы пересматривают свои планы по расширению портовых мощностей, в частности долгосрочные проекты, осуществление которых пока ещё не было одобрено или начато. По информации службы «Друри маритайм рисерч», общий рост портовых мощностей в рамках подтвержденных проектов превысит ожидаемое увеличение спроса на портовые услуги, что может в будущем потребовать отказа от некоторых планов по дальнейшему расширению мощностей. Тем не менее по-прежнему сохраняются определенные различия между регионами, в частности в некоторых из них ожидаемый рост спроса на портовые услуги, как ожидается, будет опережать запланированный рост портовых мощностей (например, в портах восточного побережья Северной Америки, Китая и Океании). С другой стороны, в остальных регионах расширение портовых мощностей будет опережать рост спроса, например в Северной и Западной Африке, Южной Азии и портах Соединенных Штатов в Мексиканском заливе (Drewry Maritime Research, 2016b).

Если все запланированные проекты будут реализованы, то в Африке и Южной Азии рост портовых мощностей будет существенным. В Западной Африке, например, быстро увеличивается число проектов по развитию

портов, чему в основном способствуют китайские инвестиции в инфраструктурные проекты в африканских странах. В настоящее время уже осуществляется целый ряд проектов, а другие находятся в стадии разработки. В некоторых портах, таких как Абиджан, осуществляются дноуглубительные работы, а в порту Ломе ведутся работы по укреплению грунта. В некоторых случаях портовые мощности создаются на новой территории, примером чего может служить реализация проекта по строительству порта Лекки в Нигерии стоимостью 1,5 млрд долларов. Проект по расширению порта Тема стоимостью, по оценкам, 1,5 млрд долл. должен завершиться к концу 2019 года, и в настоящее время полным ходом идут работы по расширению порта Такоради стоимостью 197 млн долларов. Аналогичным образом, в Гане на завершающем этапе находится проект по строительству терминала для приема сжиженного природного газа (500 млн долл.) и терминала «Атуабо фрипорт» (700 млн долл.). В порту Дар-эс-Салам осуществляется проект по расширению портовых мощностей стоимостью 690 млн долл. (Port Development West Africa, 2017). К другим важным проектам относится строительство железной дороги со стандартной колеей Момбаса–Найроби, движение по которой было открыто в мае 2017 года, и проект по созданию транспортного коридора порт Ламу–Южный Судан–Эфиопия. Однако с учетом общего экономического положения и факторов,

Таблица 4.3. 10 крупнейших глобальных и международных операторов терминалов, 2015 год

Место		Млн ДФЭ	Доля в грузообороте контейнерных портов мира (в процентах)	2014–2015 (изменение в процентах)
1	«ПСА интернешнл»	53	7,7	-3,7
2	«Хатчинсон порт холдингз»	47	6,9	-0,1
3	«ДП уорлд»	37	5,4	3,3
4	«АПМ терминалз»	36	5,2	-3,0
5	«Чайна мерченцс порт холдингз»	26	3,8	2,0
6	«Чайна оушен шипинг (груп)»	20	3,0	1,8
7	«Терминал инвестмент»	18	2,7	9,2
8	«Чайна шиппинг терминал девелопмент»	9	1,3	13,5
9	«Эвергрин»	8	1,1	-3,8
10	«Еврогейт»	7	1,0	0,9

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных Drewry Maritime Research, 2016а.

Примечание: Приведенные данные отражают общий годовой грузооборот по всем терминалам, в отношении которых участие в акционерном капитале было скорректировано с учетом конкретного долевого участия компаний для каждого терминала по состоянию на 31 декабря 2015 года. Данные относятся к 2015 году, когда компании «Чайна оушен шипинг лайнер (груп) компани» и «Чайна шиппинг терминал девелопмент» были ещё отдельными компаниями (до их слияния в 2016 году).

сдерживающих рост контейнерных перевозок, будущее многих проектов представляется неопределённым. Хотя осуществление некоторых проектов, по всей видимости, будет продолжено, для реализации других, возможно, потребуется дополнительная поддержка, особенно со стороны перевозчиков (Drewry Maritime Research, 2017b).

Проекты по развитию портов занимают также важное место в рамках инициативы «Один пояс – один путь». Эти проекты касаются развития портового хозяйства прежде всего в ряде азиатских стран, включая Малайзию, Мьянму, Пакистан и Шри-Ланку. Планируется также реализация значительных проектов в Греции, и ведутся переговоры об осуществлении проектов по расширению портовых мощностей во Вьетнаме, Грузии и Индонезии. Осуществляется также подготовка технико-экономических обоснований в связи с планами строительства нового канала на перешейке Кра в Таиланде (Richard, 2017).

В. КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПОРТЫ МИРА И ТЕНДЕНЦИИ НА РЫНКЕ ЛИНЕЙНЫХ ПЕРЕВОЗОК

1. Увеличение размера контейнерных судов

Ввод в эксплуатацию мегасудов сказывается на работе портовых терминалов прежде всего в плане взаимодействия судно–порт, а также на операциях, осуществляемых на складских площадках, терминалах и контрольно-пропускных пунктах порта, и на транспортном сообщении с внутренними районами стран.

Поскольку каналы подхода и акватории портов могут иметь ограничения по осадке судов, более крупные контейнеровозы, как правило, заходят в меньшее число портов. Физические характеристики таких судов и требования к их обработке создают дополнительные проблемы для швартовых и грузовых операций. Для быстрой обработки крупных судов операторы терминалов используют контейнерные краны в течение большего рабочего времени при большем количестве рабочих смен. Например, в портах Лос-Анджелес и Лонг-Бич операторы терминалов обычно используют 6 контейнерных кранов для одного судна, поскольку заходы судов вместимостью 8 000 ДФЭ становятся обычной практикой. В связи с дальнейшим ростом размера судов до 14 000 ДФЭ можно ожидать, что будет использоваться 7 или 8 кранов (JOC.com, 2014). Кроме того, поскольку более крупные суда, вероятно, должны находиться у причала больше времени, это может означать увеличение времени простоя кранов. Более значительное время требуется также для осуществления швартовых операций (Port Economics, 2017).

Использование более крупных судов часто связано с сокращением частоты их заходов и созданием периодов пиковых нагрузок для портовых терминалов.

Необходимость обработки больших объемов груза, перевозимых более крупными судами, приводит к чрезмерной эксплуатации портовых мощностей в определенные дни и их недоиспользованию в другие (Drewry Maritime Research, 2016b). В результате наблюдается общее снижение использования причалов по показателю ДФЭ в расчёте на метр причала.

Менее частые заходы судов в порты при увеличении объема перегружаемых грузов при каждом заходе в связи с использованием более крупных судов создают пиковые периоды, когда резко увеличивается нагрузка на операции на грузовых площадках. В среднем в мире в 2015 году объем обрабатываемых грузов в ДФЭ в расчёте на гектар грузовой площади возрос, по оценкам, на 2,5%. Поскольку требуется большее количество оборудования для доставки контейнеров на складские площадки и обратно, необходимо привлечение дополнительных технических средств и рабочей силы. Возрастает также количество перестановок контейнеров, что увеличивает потребности в использовании портальных кранов на грузовых площадках и плотность штабелирования контейнеров. В случае специальных грузов, таких как рефрижераторные грузы, заходы в порты более крупных судов приводят к увеличению потребностей в использовании ячеек, предназначенных для рефрижераторных контейнеров.

Резкий рост объема грузов повышает также нагрузку на контрольно-пропускные пункты в связи с увеличением количества грузовых автомобилей, вывозящих и ввозящих большее число контейнеров. Это создает дополнительные транспортные пробки из-за увеличения количества грузовых автомобилей, ожидающих въезда на территорию порта. В целом крупные контейнеровозы обеспечивают экономию, обусловленную эффектом масштаба, на морском участке перевозки, однако такая экономия вовсе не обязательно распространяется на порты. В одном из исследований было установлено, что увеличение размера судна на 1% с соответствующим ростом масштабов операций, связанных с его эксплуатацией, приводит к увеличению времени его нахождения в порту почти на 2,9% и оборачивается дополнительными расходами в портах, в результате чего экономия, достигаемая за счёт эффекта масштаба на морском участке перевозки, теряется в портах (Гуань et al., 2017). Основная проблема, связанная с заходами более крупных судов в порты, состоит в том, чтобы устранить потери времени во время стоянки судна у причала, поскольку эти суда занимают больше места и находятся дольше в портах (JOC Group, 2014). Еще одна проблема, особенно для небольших портов в развивающихся регионах, заключается в том, как лучше определить конфигурацию терминалов,

тип закупаемого погрузочно-разгрузочного оборудования, степень автоматизации и компьютеризации оборудования, виды используемых технологий, методы управления портом и штатную численность работников (Lloyd's List, 2017c).

Хотя в этих новых условиях работы портов кто-то окажется в выигрыше, а кто-то в проигрыше, предстоит еще выяснить масштабы связанных с этим выгод и потерь.

2. Альянсы компаний линейного судоходства и концентрация рынка

С ростом размера судов и укрупнением альянсов сокращается количество портов и терминалов, способных принимать их суда. Поскольку расширение морских перевозок редко сопровождается аналогичным увеличением портовых мощностей, некоторые порты и терминалы, особенно второстепенные порты с относительно небольшим грузооборотом и более слабыми позициями на переговорах с перевозчиками, могут потерять часть прямых контейнерных линий.

На магистральных маршрутах увеличивается количество прямых линий, поскольку участники мегаальянсов создали прямое сообщение между большим числом пар портов. Это может иметь значительные последствия для перевалочных портов, в которых высокий уровень конкуренции заставляет терминалы повышать производительность и снижать цены (Drewry Maritime Research, 2017a). Перевалочные порты в большей мере уязвимы к изменениям в объеме грузопотока, поскольку компании линейных перевозок могут начать использовать конкурирующие порты. В отличие от этого порты, в которых обрабатываются не только транзитные грузы, но и экспортные и импортные грузы данной страны или соседних стран, в большей степени защищены от подобной практики (Notteboom et al., 2014).

В нынешних условиях существования всё более крупных и влиятельных альянсов решения, принимаемые мегаальянсами, имеют стратегическое значение для портов (Drewry Maritime Research, 2017c). Всё более высокие требования предъявляются к производительности портов, и можно ожидать, что им придется принимать меры по согласованию и упрощению таможенных процедур, уменьшению ограничений на каботажные перевозки и созданию необходимой инфраструктуры (Lloyd's List, 2017c). Например, для привлечения судов одного из альянсов перевалочному порту в Юго-Восточной Азии, вероятно, требуется иметь грузооборот не менее 7–9 млн ДФЭ. Это создает определенный барьер для выхода на рынок с учетом возникающих инвестиционных затрат. Больше уже невозможно, чтобы какой-либо оператор вышел на рынок,

имея в своём распоряжении 600–800 метров причала.

Формирование мегаальянсов и процесс дальнейшей консолидации в линейном судоходстве могут привести к усилению концентрации рыночной власти в руках небольшой группы основных участников рынка. Альянсы будут уделять первостепенное внимание ускорению доставки грузов и повышению надежности путем улучшения показателей эффективности в рамках всей транспортной сети и сокращения количества портов захода их судов. Грузоотправителям, возможно, придется больше платить за транспортные услуги, что в свою очередь может подорвать их конкурентоспособность на мировом рынке. Кроме того, грузоотправителям, возможно, также потребуются внести изменения в свои цепочки поставок в связи с изменением или сокращением числа портов захода судов (MDS Transmodal, 2017).

Ещё предстоит выяснить все последствия формирования мегаальянсов и роста размера судов, для чего необходимо продолжить наблюдение за развитием этих тенденций. Безусловно, перевалочные операции занимают важное место в линейном судоходстве: в настоящее время на них приходится каждый четвертый контейнер, проходящий через порты всех стран мира. Хотя перевалочные операции необходимы для оптимизации загрузки сверхкрупных контейнеровозов, поскольку они позволяют обеспечить необходимое количество грузов, в будущем объем таких операций, на которые в 2006 году приходилось, по оценкам, 26% совокупного грузооборота портов, возможно, прекратит увеличиваться или даже снизится (Drewry Maritime Research, 2017c).

3. Контейнерные порты мира: показатели производительности

С учетом последних тенденций, наблюдающихся на рынке линейного судоходства, всё более важное значение приобретает повышение производительности, эффективности и других показателей работы портов. Для адаптации к новым реалиям портам необходимо будет повысить эффективность своей работы по таким параметрам, как время нахождения судов в порту, время нахождения грузов в порту, работа контрольно-пропускных пунктов, транспортное сообщение с внутренними районами страны и стыкуемость различных видов транспорта.

На протяжении многих лет использовались различные показатели для оценки эффективности работы портов. К ним относятся показатели, отражающие степень использования и производительность работы кранов, причалов, грузовых площадок, контрольно-пропускных пунктов и рабочих смен: ДФЭ в год на один кран, количество судов в год на один причал, ДФЭ в год на один гектар и количество перестановок контейнеров в час на один кран. Так, например,

средние показатели эффективности в крупном порту могут достигать 110 000 ДФЭ в год на один кран, 25–40 перестановок контейнеров в час на один кран, 5–7 дней, что касается времени нахождения в порту контейнеров с импортным грузом, и 3–5 дней в случае контейнеров с экспортным грузом (OECD, 2013).

При всех своих ограничениях время нахождения судна в порту может, тем не менее, служить приблизительным показателем общей производительности работы порта, поскольку он отражает среднее время, в течение которого суда находятся в порту до их отправления в другие пункты назначения. На основе информации, собираемой компанией «Марин трафик», в таблицах 4.4–4.8 приведены некоторые примеры времени нахождения судов в портах, измеряемого в днях. Среднее время нахождения судна в порту представляет собой разницу между моментом его захода в границы порта и его выходом за эти границы. Независимо от того, связан ли заход судна с осуществлением грузовых или других операций, таких как бункеровка, ремонт, техническое обслуживание, использование судна в качестве хранилища и его постановка на прикол, время нахождения судна в порту включает время подхода до его швартовки, время стоянки у причала (время простоя и время осуществления грузовых операций) и время отхода до границ порта. Хотя это среднее время не является точным показателем эффективности использования времени нахождения судов в порту, поскольку в нем не проводится различия между временем ожидания причала, временем стоянки у причала, временем простоя и временем осуществления грузовых операций, данный показатель позволяет получить общее представление о том, сколько времени суда проводят в порту.

С учётом этих оговорок среднее время нахождения судов в портах по всем странам мира составляет, согласно оценкам, 1,37 дня, или 33 часа. Наилучший показатель у контейнеровозов, которые проводят в границах порта менее 24 часов. С другой стороны, танкеры и балкеры, как представляется, проводят в портах больше времени.

К странам с наиболее короткими сроками обслуживания судов в портах относятся Япония (все типы судов), Республика Корея и Сингапур. Более короткие сроки нахождения судов в портах могут объясняться целым рядом факторов. Поэтому для улучшения понимания этих факторов необходимо провести дополнительный анализ имеющейся информации о движении судов.

В ходе другого исследования с использованием данных о движении судов в 1996–2011 годах было установлено общее снижение времени нахождения судов в портах (см. диаграмму 4.3). В 2006–2011 годах Азия догнала по этому показателю Европу и Северную Америку и превзошла среднемировую показатель. Наиболее эффективными портами с точки зрения

производительного использования времени или срока нахождения судов в портах были Сингапур (0,5 дня), Гонконг (Китай) (0,72 дня) и Шанхай (0,79 дня) (Ducruet et al., 2014).

Особенно значительные различия между регионами наблюдаются в показателях производительности причалов в расчете на судно, по которым азиатские контейнерные терминалы опережают контейнерные терминалы Европы и Соединенных Штатов. Некоторые эксперты объясняют эти различия тем, что в Азии порты и их контрольно-пропускные пункты открыты круглосуточно, а также высоким уровнем автоматизации и большим объёмом перевалочных операций (JOC Group, 2014). Хотя различия в размере судов и количестве находящегося на судне груза имеют важное значение и увеличивают различия в производительности портов, определенную роль играют также методы организации работы и удельные издержки грузовых операций в расчёте на одну перестановку контейнера (World Bank, 2016a).

Другим показателем, дополняющим показатели производительности работы причалов и времени нахождения судов в порту, является время нахождения грузов в порту. Эффективность погрузочно-разгрузочных операций, оцениваемая по производительности работы кранов, имеет важное значение с точки зрения сокращения времени нахождения грузов в порту. Как представляется, наиболее высокие уровни эффективности погрузочно-разгрузочных операций наблюдаются в основном в азиатских портах, за которыми по данному показателю следуют порты Северной Европы, что согласуется с некоторыми из вышеотмеченных тенденций. По информации службы «Джури маритайм ресерч», в 2009 году в среднем производительность работы крана составила 136 531 ДФЭ в год в Западной Азии, 124 581 ДФЭ в Восточной Азии и 119 276 ДФЭ в Юго-Восточной Азии, а самые низкие показатели были в Восточной Европе (56 063 ДФЭ) и Северной Америке (71 741 ДФЭ) (OECD, 2013).

В среднем производительность работы крана составляет обычно 20 перестановок в час в Западной Африке, 25–30 перестановок в Южной Африке и 35–40 перестановок в Азии.

На диаграмме 4.4 приведены примеры средних сроков нахождения грузов в портах стран Африки к югу от Сахары, которые являются очень большими по сравнению с соответствующими показателями в других регионах, таких как Азия и Европа, где грузы находятся в крупных портах обычно не более одной недели. За исключением портов Дурбан и Момбаса, среднее время нахождения грузов в большинстве портов африканских стран к югу от Сахары составляет, по оценкам, 20 дней (Raballand et al., 2012). Последние данные свидетельствуют о том, что в порту Момбаса ситуация улучшилась, в частности среднее время нахождения контейнера с импортным грузом сократилось с 12 дней в

2008 году до 4,8 дня в 2015 году. Задержки после завершения таможенного оформления сократились с 72 часов в 2010 году до 43 часов в 2015 году. Для сравнения можно отметить, что существующие оптимальные показатели для времени нахождения контейнера в порту и его задержки после завершения таможенного оформления составляют соответственно 48 и 24 часа (Dooms and Farrell, 2017).

Повышение эффективности работы портов и сокращение времени нахождения грузов в порту являются необходимым условием для снижения расходов и повышения конкурентоспособности товаров. Согласно некоторым оценкам, повышение эффективности работы портов

страны на 0,1 единицы – по шкале от 0 (наиболее неэффективные порты) до 1 (наиболее эффективные порты) – приводит к снижению расходов на морские перевозки её экспортных грузов на 2,3% и увеличению объема её экспорта на 1,8% (Herrera Dappe and Suárez-Alemán, 2016).

По оценкам, более 50% общего времени, уходящего на доставку грузов наземным транспортом из портов в пункты назначения, находящиеся в африканских странах к югу от Сахары, не имеющих выхода к морю, приходится на время нахождения грузов в портах (Arvis et al., 2010). Было установлено, что в среднем задержки, связанные с неэффективностью грузовых операций и другими организационно-

Таблица 4.4. Среднее время нахождения в порту: все суда, 2016 год

Тип судна	Количество дней в порту	Общее число заходов судов	Общее число судов	Совокупный дедвейт (тыс. т)
Контейнеровозы	0,87	445 990	288 148	18 288 135
Танкеры	1,36	309 994	205 034	8 504 418
Суда для сжиженных газов	1,05	59 183	32 404	765 328
Балкеры	2,72	213 497	169 851	12 150 088
Суда для перевозки сухих грузов/пассажиров	1,10	2 065 505	474 982	6 372 305
Итого	1,37	3 094 169	1 170 419	46 080 274

Источник: Marine Traffic, 2017.

Примечание: Среднее время нахождения в порту рассчитывается как средний показатель медианных значений по портам всех стран мира.

Таблица 4.5. Среднее время нахождения в порту: контейнеровозы, 2016 год

Страна	Количество дней в порту	Общее число заходов судов
Япония	0,29	38 415
Республика Корея	0,49	23 545
Соединенные Штаты	0,97	19 844
Китайская провинция Тайвань	0,40	16 895
Сингапур	0,80	16 159
Малайзия	0,93	15 678
Германия	0,46	14 784
Испания	0,51	14 018
Нидерланды	1,14	12 264
Все страны мира	0,87	445 990

Источник: Marine Traffic, 2017.

Примечание: Среднее время нахождения в порту рассчитывается как средний показатель медианных значений по портам страны.

Таблица 4.6. Среднее время нахождения в порту: танкеры, 2016 год

Страна	Количество дней в порту	Общее число заходов судов
Япония	0,45	54 015
Сингапур	0,98	19 047
Китай	3,12	18 702
Нидерланды	0,95	18 077
Соединенные Штаты	1,54	17 526
Республика Корея	0,92	11 894
Российская Федерация	1,40	10 560
Соединенное Королевство	0,94	9 950
Германия	0,58	8 509
Франция	0,96	8 205
Все страны мира	1,36	309 994

Источник: Marine Traffic, 2017.

Примечание: Среднее время нахождения в порту рассчитывается как средний показатель медианных значений по портам страны.

Таблица 4.7. Среднее время нахождения в порту: балкеры, 2016 год

Страна	Количество дней в порту	Общее число заходов судов
Китай	2,60	41 908
Япония	1,08	32 239
Соединенные Штаты	1,88	14 104
Австралия	2,12	12 840
Канада	1,50	11 278
Индия	2,83	8 885
Бразилия	2,70	7 814
Индонезия	3,48	7 338
Республика Корея	2,89	5 987
Российская Федерация	3,40	4 579
Все страны мира	2,72	213 497

Источник: Marine Traffic, 2017.

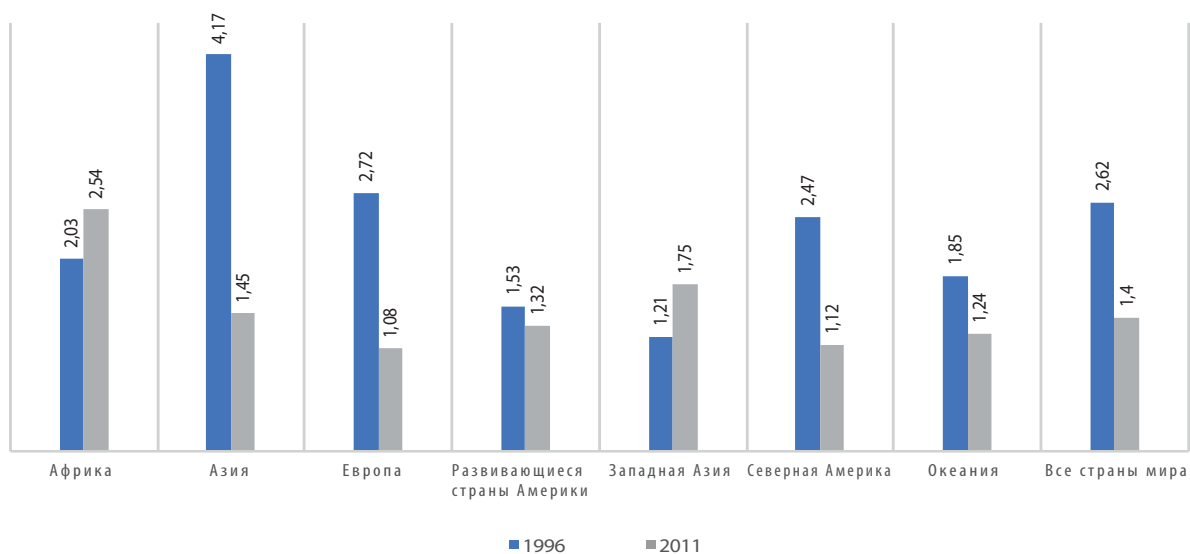
Примечание: Среднее время нахождения в порту рассчитывается как средний показатель медианных значений по портам страны.

Таблица 4.8. Среднее время нахождения в порту: суда для сжиженных газов, 2016 год

Страна	Количество дней в порту	Общее число заходов судов
Япония		22 279
Таиланд	0,88	6 318
Китай	1,16	4 904
Республика Корея	0,95	2 827
Индонезия	1,41	2 146
Соединенное Королевство	0,99	1 932
Катар	1,20	1 400
Сингапур	1,10	1 219
Бельгия	1,26	1 159
Нидерланды	0,88	1 156
Все страны мира	1,05	59 183

Источник: Marine Traffic, 2017.

Примечание: Среднее время нахождения в порту рассчитывается как средний показатель медианных значений по портам страны.

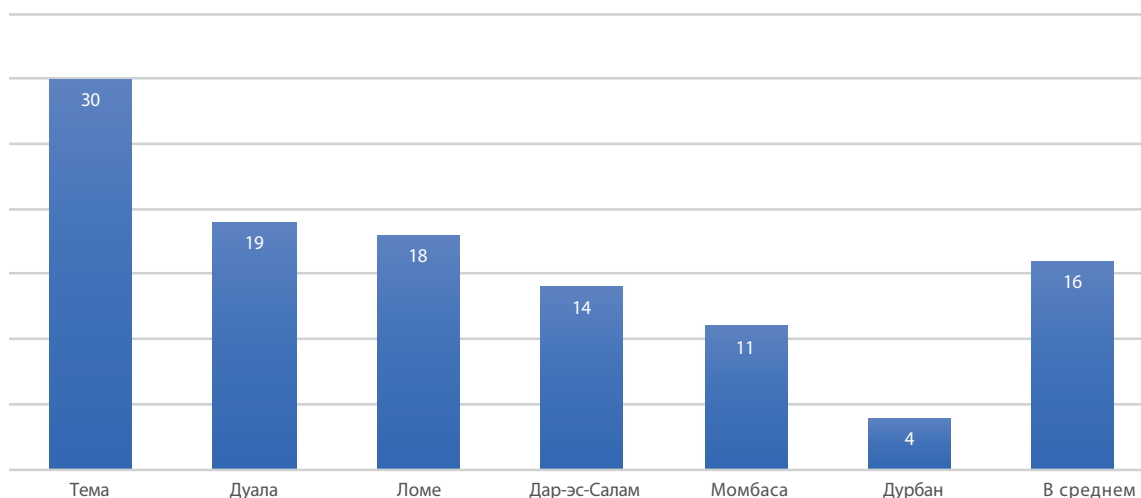
Диаграмма 4.3. Время нахождения судов в контейнерных портах, 1996 и 2011 годы (количество дней)

Источник: Ducruet et al., 2014.

техническими факторами, составляют обычно не менее 2 дней из 15 дней, в течение которых грузы находятся в портах. Задержки в основном связаны с временем прохождения установленных процедур и формальностей и, что более важно, с практикой импортеров и таможенных агентов, которые, как правило, используют портовые площади для складских целей. Поэтому в целях повышения эффективности работы и конкурентоспособности портов, необходимо иметь более полное представление о различных факторах, вызывающих задержки грузов в портах, и принимать меры для устранения

коренных причин таких задержек (Raballand et al., 2012). Примером в этом отношении может служить информационное табло показателей функционирования Северного коридора, созданное центром транспортной информации Северного коридора в качестве онлайн-платформы, позволяющей заинтересованным сторонам, связанным с портом Момбаса, отслеживать более 31 показателя эффективности и получать ценную информацию о факторах, вызывающих увеличение времени нахождения грузов в порту и их задержки (Northern Corridor Transit Transport Coordination Authority et al., 2017).

Диаграмма 4.4. Среднее время нахождения грузов в портах африканских стран к югу от Сахары, 2011 год (количество дней)



Источник: Raballand et al., 2012.

Примечание: Средний показатель не включает порт Дурбан.

К инициативам, направленным на разработку методов оценки эффективности работы портов, относится проект «Портопия», объединяющий в рамках международного консорциума партнеров из научно-исследовательских кругов и портовой отрасли, имеющих опыт работы в области управления эффективностью в портовом секторе. Цель проекта заключается в оказании содействия европейской портовой отрасли путем предоставления соответствующих данных об эффективности, в частности, для разработки обоснованных стратегий и осуществления контроля за их осуществлением (Portopia, 2017). Еще одним примером является работа, проводимая в рамках совместной рабочей группы 174 по экологической отчетности для портов, которая была создана Международной ассоциацией портов и гаваней и Всемирной ассоциацией инфраструктуры водного транспорта. Одна из основных задач рабочей группы состоит в том, чтобы разработать рекомендации для портов в отношении отчетности по вопросам устойчивого развития.

Помимо улучшения организации работы, ключевое значение для повышения эффективности работы портов в целом и в частности эффективности управления контейнерными портами имеет закупка необходимого оборудования, развитие инфраструктуры, налаживание эффективных каналов связи между заинтересованными сторонами портового сообщества, совершенствование деловой практики, ускорение соответствующих процедур, рационализация и координация деятельности и устранение административных и процедурных недостатков. В этой связи портовые информационные системы могут содействовать повышению эффективности операций, снижению

затрат и улучшению надежности, а реформы и автоматизация таможенных операций могут способствовать ускорению таможенного оформления грузов и сокращению времени нахождения грузов в портах (см. вставку 4.1). Укрепление безопасности этих систем и повышение их способности противостоять угрозам и попыткам нарушения безопасности будут иметь важнейшее значение, учитывая растущий риск и уязвимость информационных систем в портах и на морском транспорте в случае такого рода попыток.

С. УЧАСТИЕ ЧАСТНОГО СЕКТОРА В РАБОТЕ ПОРТОВ

Выгоды, которые порты и терминалы получают от участия частных операторов, заключаются не только в дополнительных инвестициях, но и в передаче специальных знаний и технологий. За последние три десятилетия государственно-частные партнерства превратились в механизм для повышения доли частных инвестиций в развитии портов и, что наиболее важно, получения доступа к специальным знаниям, инновациям и новым технологиям, связанным с развитием инфраструктуры и её эксплуатацией и техническим обслуживанием. Поскольку современные портовые системы требуют узкоспециализированных управленческих и эксплуатационных навыков, а также применения новейших технологий, опыт частных партнеров в создании, эксплуатации и техническом обслуживании транспортной инфраструктуры и оказании соответствующих услуг имеет большое значение наряду с инвестициями, выступающими важным источником финансирования.

Вставка 4.1. Портовые информационные системы, достижения в области информационных технологий и механизмы сотрудничества

Программа ЮНКТАД по вопросам управления портовым хозяйством (являющаяся частью рамочной программы «Трейнфортрейд»), и в частности ее подпрограмма «Современные методы управления портовыми операциями», создают возможности для портов всех стран мира обмениваться опытом путем проведения целевых исследований по проблемам, с которыми сталкиваются местные порты, изучения возможных решений и выработки рекомендаций в отношении дальнейших действий. Результаты анализа, извлеченные уроки и передовая практика в организации портовых операций и управлении ими нашли отражение в более чем 80 завершенных конкретных исследований, и в настоящее время осуществляется подготовка ряда новых исследований. Ниже представлен краткий обзор отдельных тематических исследований с заострением внимания на портовых информационных системах, достижениях в области информационных технологий, сотрудничестве заинтересованных сторон и государственно-частных партнерствах, а также на их возможностях с точки зрения повышения эффективности работы портов.

Порт Котону. В порту Котону используются различные методы для создания новой системы комплексного планирования ресурсов порта и обеспечения учета мнений и методов работы основных пользователей порта. Внедряемая при содействии правительства Бенина новая система задумана как часть комплексной системы управления порта Котону, которая выполняет следующие функции: управление движением судов, управление стивидорными операциями, выставление счетов, управление грузовыми площадками и доками, управление грузопотоком и материально-техническим обеспечением, снабжение судов и управление ресурсами пользователей. Эта система комплексного планирования ресурсов является частью стратегии портовой администрации, направленной на улучшение управления портом и повышение его эффективности за счет использования информационно-коммуникационных технологий. На начальном этапе пользователи не принимали активного участия, и обмен данными между различными системами был незначительным. Кроме того, отсутствовали процедуры пересмотра и адаптации систем, и существовали лишь ограниченные возможности для практического обучения пользователей и оказания им административной поддержки. С учетом этих факторов было рекомендовано привлечь дополнительных консультантов для оказания помощи в улучшении ситуации, обеспечить более активную поддержку со стороны руководства и пользователей порта, установить приоритеты в работе и организовать надлежащую подготовку для повышения квалификации работников и изменения сложившихся взглядов.

Порта Дуала. В проведенном исследовании были предложены методы и процедуры для увеличения поступлений и более эффективного управления территорией порта (1 000 гектаров). Поступления от аренды территории составляют 8,4% коммерческих доходов порта, тогда как в портах Дакар и Абиджан на них приходится соответственно 18 и 13%. Было рекомендовано внедрить компьютерную систему управления грузопотоками, включающую компонент управления территорией. Кроме того, необходимо подготовить надлежащий план использования и распределения территории, за исполнением которого следила бы специальная комиссия.

Порту Дакар. В проведенном исследовании была особо отмечена важная роль использования специальных систем для повышения эффективности работы порта и привлечения большего объема грузов с учётом сильной конкуренции на данном рендже портов в субрегионе. На порт Дакар приходится 30% государственных доходов, 90% внешней торговли и 90% таможенных поступлений, и он выступает источником прямой и косвенной занятости для города Дакар. Было рекомендовано использовать механизмы государственно-частного партнерства для содействия осуществлению капиталоемких инвестиционных проектов и развивать трансграничное взаимодействие между Сенегалом и не имеющими выхода к морю странами, которые экономически зависят от эффективности работы порта Дакар. Для его устойчивого развития необходимо использовать эффект масштаба, обеспечить эффективное управление временем и улучшить наземное сообщение и связи с мировой сетью перевозок.

Порт Tema. Грузовые операторы были определены в качестве неперенных участников портового сообщества, и качество их услуг выступает главным критерием в индексе удовлетворенности клиентов. На погрузочно-разгрузочные операции приходится основная часть общих расходов, связанных с прохождением грузов через порт (40% для навалочных грузов, 50% для контейнеров и 60% для генеральных грузов). В проведенном исследовании отмечается, что инвестиции частных стивидорных компаний в оборудование являются недостаточными и не соответствуют положениям лицензионных соглашений. Десять лицензированных стивидорных компаний функционируют в условиях конкуренции с предприятием, принадлежащим ганской администрации портов и гаваней. Данные свидетельствуют о том, что частные операторы работают, имея 50–65% требуемого оборудования, что ниже уровня 80–90%, предусмотренного в соглашениях. Это имеет негативные последствия, проявляющиеся, например, в задержках на 25% при обработке контейнеровозов из-за нехватки оборудования и сбоя в его работе. Инвестиции, необходимые для приобретения требуемого оборудования, являются слишком большими для частных стивидорных компаний. В качестве рекомендации администрации было предложено выступить в качестве гаранта соответствующих займов.

Мальдивские порты. Проблемы, стоящие перед портами Мальдивских Островов, касаются, в частности, ограниченной территории и инфраструктуры и недостаточных возможностей для перераспределения используемых площадей. Суда используют свое погрузочно-разгрузочное оборудование и должны иметь осадку не более 9,5 м и общую длину не более 150 метров. Электронные услуги являются одним из немногих вариантов, имеющих для повышения эффективности работы портов. Кроме того, использование возможностей моделирования данных может помочь определить наиболее оптимальные

варианты размещения грузов в портовой зоне. Как ожидается, внедрение системы электронных услуг в торговом порту Мале будет способствовать, в частности, уменьшению накладных расходов, ускорению процедур, сокращению ошибок, совершенствованию работы таможенных служб, улучшению имиджа порта и увеличению доходов. Технология электронных услуг предоставляет уникальные возможности для упрощения сложных процедур и повышения качества портовых услуг. Кроме того, расходы на её внедрение, как ожидается, будут низкими, поскольку большая часть инфраструктуры и ресурсов уже имеется в наличии. Тем не менее остается одна из проблем, заключающаяся в том, что портовое сообщество должно принять новую систему и сделать выбор в пользу всеобъемлющего решения, которое не ограничивается простым объединением существующих разрозненных систем. Подготовка персонала будет иметь важное значение для преодоления боязни перемен и поощрения использования будущей системы.

Источник: Секретариат ЮНКТАД, программа «Трейнфортрейд», июнь 2017 года, на основе информации UNCTAD, 2014, 2015a, 2015b.

1. Государственно-частные партнерства

Для строительства, эксплуатации и технического обслуживания порта или терминала, как правило, требуются значительные финансовые вложения, высококвалифицированные управленческие и технические кадры и применение передовых технологий. Всё более настоятельная необходимость в создании современных портов и перегрузочных мощностей с соответствующими системами управления терминалами и обеспечения их безопасности привела в последние годы к значительному увеличению потребностей в инвестициях и техническом оснащении портов. В этой связи еще более актуальной стала задача расширения сотрудничества между частным и государственным секторами. Хотя порты традиционно рассматривались в качестве объектов инфраструктуры и услуг, предоставляемых государственным сектором, в последние десятилетия наметилась общая тенденция к расширению участия частного сектора как в развитии портовой инфраструктуры, так и в осуществлении портовых операций.

Во многих портах произошли существенные изменения в структуре собственности и методах организации работы в результате дальнейшего повышения роли частного сектора в качестве как источника финансирования, так и поставщика услуг, необходимых для успешного функционирования портов (Holman Fenwick Willan, 2015). В свою очередь это привело к изменению институциональной структуры портового сектора и роли портовой администрации, традиционно выступавшей собственником и оператором порта.

В настоящее время типичной институциональной структурой в портовом секторе является модель порта-владельца. Согласно оценкам, эта модель принята в 85–90% портов мира, на которые приходится примерно 65–70% мирового грузооборота контейнерных портов (Drewry Maritime Research, 2016). Обычно модель порта-владельца предполагает, что администрация порта использует в отношении ряда отдельных терминалов концессионные соглашения или

механизмы государственно-частного партнерства либо их сочетание. Государственный орган или орган, контролируемый государством, выступает собственником территории и инфраструктуры порта, включая общую инфраструктуру, такую как волноломы и каналы подхода, объекты материально-технического обеспечения и пути доступа для наземного транспорта (автомобильного и железнодорожного, а также другие объекты).

Он выступает также в качестве собственника по отношению к арендаторам в рамках долгосрочных соглашений, в соответствии с которыми последние вкладывают инвестиции в технические объекты и оборудование и осуществляют погрузочно-разгрузочные операции (Drewry Maritime Research, 2016).

В соответствии с концессионными соглашениями частные партнеры со своей стороны обеспечивают работу терминала и осуществляют соответствующие инвестиции, например в технические объекты, оборудование, краны и водозащитные сооружения. Концессии обычно предоставляются на правах аренды сроком от 20 до 50 лет и могут предусматривать модернизацию существующей инфраструктуры концессионером или строительство новой. Предоставляя концессии, правительства остаются конечным собственником территории порта и регулируют с помощью лицензий осуществление портовых операций и строительных работ в целях защиты общественных интересов. В то же время концессии позволяют правительствам существенно снизить риски, связанные с хозяйственной деятельностью, и финансовое бремя. Минимальная доля частных инвестиций, как правило, составляет 20–30% в общем объеме финансирования в зависимости от страны и портовой администраций (Holman Fenwick Willan, 2011).

В концессионном соглашении портовая администрация может оговорить минимальный объем грузооборота, который должен гарантировать концессионер. Это стимулирует арендатора терминала прилагать усилия для привлечения грузов и оптимизировать работу терминала и использование его территории. Невыполнение этого обязательства может повлечь за собой выплату штрафных неустоек

оператором терминала или расторжение концессионного соглашения. Обязательство об обеспечении определённого уровня грузооборота считается действенным инструментом, способствующим более эффективному управлению территорией и ее продуктивному использованию. Установление целевых показателей эффективности позволяет улучшить показатели использования терминала. Чем более эффективно используется территория порта, тем ниже пороговый барьер для появления в нём новых хозяйствующих субъектов, что расширяет возможности для дальнейшей диверсификации деятельности в порту (MDS Transmodal, 2017). В определенном смысле обязательства о гарантировании

минимального грузооборота можно сравнить с обязательствами о гарантировании минимальных перевозок на других видах транспорта, где, однако, ситуация противоположная, поскольку в данном случае правительство предоставляет соответствующие гарантии для обеспечения участия частного сектора. Например, в случае автомобильного транспорта правительство может счесть целесообразным предоставить частному партнеру гарантии в отношении минимального объёма транспортного потока, в частности для операторов платных дорог после их строительства, поскольку связанные с ними финансовые риски могут быть слишком большими и сдерживать участие частных инвесторов. Вместе с тем практика установления требований

Вставка 4.2. Возможные модели управления портами и структур собственности

Существует четыре основные модели управления портами: государственный порт, порт-инструмент, порт-владелец и частный порт. Отдельные их аспекты могут меняться в зависимости от различных функций государственного и частного секторов.

Каждая модель имеет свои особенности, касающиеся собственности на инфраструктуру и оборудование, операций на терминале и предоставления портовых услуг для судов, таких как лоцманская проводка, буксировка и швартовка. Государственные порты и порты-инструменты ориентированы в основном на реализацию общественных интересов, тогда как в модели порта-владельца обеспечивается баланс между общественными интересами (портовой администрации) и частными интересами (портовой отрасли). Полностью приватизированные порты ориентированы на частные интересы (акционеров).

Государственные порты. Портовая администрация является собственником инфраструктуры и выполняет весь комплекс задач, необходимых для функционирования портовой системы, то есть она является собственником всей портовой инфраструктуры, объектов, оборудования и активов порта, включая погрузочно-разгрузочное оборудование, и обеспечивает их техническое обслуживание и эксплуатацию. Некоторые вспомогательные услуги могут предоставляться частными компаниями. Государственные порты, как правило, являются подразделением правительственного министерства, и их количество сокращается.

Порты-инструменты. Они похожи на государственные порты, но отличаются тем, что грузовыми операциями в них занимается частный сектор. Однако оборудование терминалов, включая, например, причальные краны и вилочные погрузчики, принадлежит портовой администрации. Частные грузовые и стивидорные компании осуществляют погрузку и разгрузку судов, а также грузовые операции на причалах. В некоторых случаях модель порта-инструмента используется на переходном этапе от государственного порта к порту-владельцу.

Порты-владельцы. Они являются наиболее распространенной моделью управления портами, в рамках которой портовая администрация выступает в качестве регулирующего органа, в то время как частные компании осуществляют портовые операции, прежде всего погрузочно-разгрузочные операции. Инфраструктура, в частности терминалы, сдаются в аренду частным операторам или промышленным компаниям, например нефтеперерабатывающие мощности, зерновые и наливные терминалы и химические установки. В этом случае портовая администрация сохраняет право собственности на землю. Наиболее распространенной формой аренды является концессионное соглашение, в соответствии с которым частной компании предоставляется долгосрочная аренда за соответствующую арендную плату, обычно зависящую от размера объекта, а также инвестиций, необходимых для сооружения, модернизации или расширения терминала. Частные операторы несут также ответственность за оснащение терминала необходимым оборудованием для соблюдения установленных норм его эксплуатации. Частные операторы портов возводят свои собственные сооружения, в том числе здания (например, служебные помещения, склады, контейнерные грузовые станции и мастерские) и обеспечивают их техническое обслуживание. Частные операторы терминалов осуществляют наем портовых рабочих, хотя в некоторых портах часть рабочей силы может быть предоставлена портовой администрацией.

Частные порты. Эти портовые объекты полностью приватизированы, но сохраняют свою роль в морском секторе. Аналогичным образом, портовая администрация также является полностью приватизированным субъектом. Частный сектор осуществляет контроль за большинством функций порта, хотя государственный сектор обычно выполняет надзорные функции и ему может принадлежать часть акций порта.

о гарантировании минимального объема грузооборота, причем даже в случае новых проектов, как представляется, свидетельствует о существовании более значительных возможностей для расширения участия частного сектора и его готовности к принятию риска и о более эффективном функционировании рынков в секторе морских перевозок и портов, чем в случае инфраструктурных проектов наземных видов транспорта. Вместе с тем определение реалистичного объема грузооборота и потребностей в услугах терминала должно основываться на тщательном анализе и достоверных прогнозах.

Во вставке 4.2 представлена информация о других моделях управления портами и структурах собственности.

2. Участие частного сектора в инфраструктурных проектах портов

В таблице 4.9 представлены некоторые основные данные об участии частного сектора в инфраструктурных проектах портов в странах с формирующейся рыночной экономикой и развивающихся странах в 2000–2016 годах. На реализацию 292 проектов было выделено примерно 68,8 млрд долл. частных инвестиций. Эти проекты включали создание портовой инфраструктуры, объектов, терминалов и подходящих каналов для контейнерных, балкерных, наливных и многоцелевых терминалов. Большинство инвестиций было связано с реализацией проектов по созданию новых и реконструкции существующих объектов, на которые приходилось соответственно 58 и 38% совокупных инвестиций, тогда как остальная часть была связана с сокращением участия государства в портовом секторе и небольшим числом проектов, касающихся соглашений о передаче управления и арендных соглашений (см. диаграммы 4.5 и 4.6)¹.

Наибольшая доля инвестиций приходилась на страны Латинской Америки и Карибского бассейна (31% совокупных инвестиций), за которыми по этому показателю следовали страны Восточной Азии и Тихоокеанского региона (23%), африканские страны к югу от Сахары (15%) и страны Южной Азии (15%) (см. диаграмму 4.5). Доля стран Западной Азии и Северной Африки и стран Европы и Центральной Азии составила соответственно 7 и 6%. Наибольшее число проектов осуществлялось в странах Латинской Америки и Карибского бассейна (87 проектов), а также в странах Восточной Азии и Тихоокеанского региона (76 проектов), африканских странах к югу от Сахары (49 проектов) и странах Южной Азии (40 проектов). На Ближнем Востоке и в Северной Африке осуществлялся 21 проект и 19 проектов в Европе и Центральной Азии.

Большинство проектов в портовом секторе осуществлялось на основе концессионных соглашений по схеме строительство-

эксплуатация-передача. В соответствии с таким соглашением частный консорциум или компания строит соответствующий объект, занимается его эксплуатацией в течение оговоренного периода времени и передает его государственному сектору по окончании этого периода. Срок действия соглашения обычно определяется временем, необходимым концессионеру, для того чтобы окупить инвестиции за счёт сборов с пользователей. Концессия предполагает права и риски, связанные со сбором этих платежей, а также со строительством и эксплуатацией объекта. Концессии, как правило, подходят для проектов, предусматривающих значительные инвестиции и эксплуатацию объекта.

Инвесторами в проектах по развитию портов в основном выступают глобальные компании, специализирующиеся на управлении портами. Как следует из таблицы 4.10, в 2000–2016 годах большая часть совокупных инвестиций (12,4 млрд долл.) и проектов (43 проекта) приходилось на компанию «АП Мёллер-Маэрск груп», за которой по этому показателю следовала компания ПСА (Администрация порта Сингапур) (18 проектов общей стоимостью примерно 5 млрд долл.). Компания «Хатчисон вампоа» занимает третье место с общим объемом инвестиций в размере 4,6 млрд долл. в рамках 17 проектов. В целом эти компании инвестируют в различные проекты с широким географическим охватом, но при этом они, как правило, специализируются на определенных регионах. Например, компания КМА-КГМ занимает ведущие позиции в Северной Африке и Западной Азии; компания «Хатчисон вампоа» в Азии, а компания «Боллоре груп» в странах Африки к югу от Сахары. Для компаний линейного судоходства, таких как «АП Мёллер-Маэрск груп» или «Медитеррениан шипинг компани», эксплуатация терминалов, как правило, играет второстепенную роль по сравнению с морскими перевозками, в отличие от операторов терминалов, таких как компания ПСА.

В последние годы на рынке появились новые компании, что привело к усилению конкуренции в данном секторе. К ним относятся компании «Чайна оушен шипинг (груп) компани» и «Интернешнл контейнер терминал сервисез», а также компании «Йылдырым груп» и «Ноатум груп»². Эти компании увеличивают количество обслуживаемых терминалов и расширяют фидерные перевозки и транспортно-экспедиторские операции, а также вспомогательные и логистические услуги и другую коммерческую деятельность.

В своих инвестиционных проектах некоторые частные операторы не ограничиваются портами и вкладывают средства в развитие железнодорожной и автомобильной инфраструктуры и связанных с ней услуг, способствуя тем самым улучшению транспортного сообщения с внутренними районами стран и условий доступа к рынкам и налаживанию перевозок «от двери до двери».

Таблица 4.9. Участие частного сектора в инфраструктурных проектах портов в странах с формирующейся рыночной экономикой и развивающихся странах, 2000–2016 годы

Число стран, имеющих проекты с участием частного сектора	63
Проекты на завершающем этапе финансирования	292 проекта с общим объемом инвестиций 68,8 млрд долл.
Регион с наибольшей долей инвестиций частного сектора	Латинская Америка и Карибский бассейн (31%)
Тип проектов с наибольшей долей в совокупных инвестициях	Проекты по созданию новых объектов (58%)
Тип проектов с наибольшей долей в общем числе проектов	Проекты по созданию новых объектов (47%)
Аннулированные или проблемные проекты	8 (2% от общего объема инвестиций)

Источник: World Bank, 2017a.

Поскольку многие проекты по развитию портов связаны с инициативой «Один пояс – один путь», в будущем китайские инвестиции будут играть ключевую роль в портовом секторе, в улучшении сообщения с внутренними районами, обслуживаемыми портами, и в развитии смежных секторов. В мае 2017 года компании «Чайна оушен шипинг (груп) компани» и «Ляньюньган порт груп» достигли договоренности о приобретении контейнерного терминала «Хоргос гейтвэй». Двум китайским компаниям будет принадлежать по 24,5% акций этого контейнерного терминала с участием правительства Казахстана³.

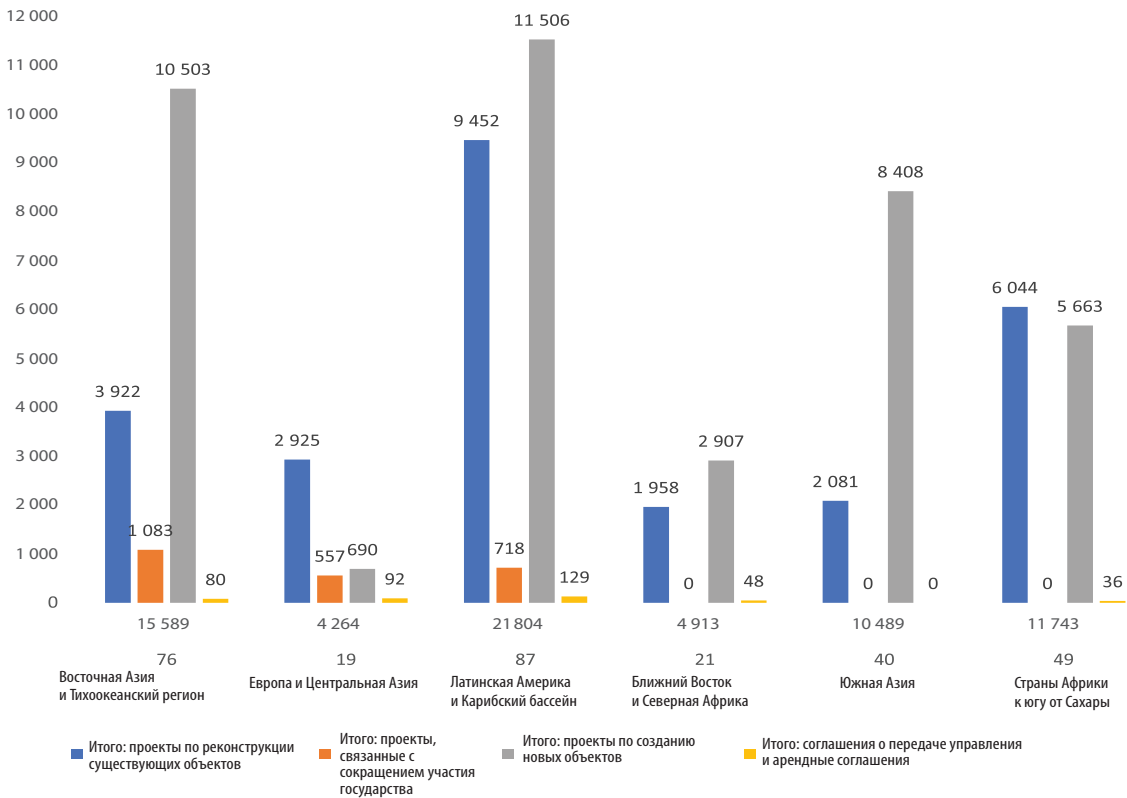
Терминалы для насыпных и наливных грузов в основном контролируются сырьевыми компаниями, которые, как правило, имеют свои собственные производственно-сбытовые сети и логистическую инфраструктуру. Имея свои собственные карьеры или шахты и занимаясь эксплуатацией терминалов и наземных перевозок, некоторые сырьевые компании вкладывают также средства в суда для доставки своих грузов на соответствующем рынке (Holman Fenwick Willan, 2011).

В 2016 году порты находились на третьем месте по объему инвестиций среди всех сегментов транспортной системы. В транспортном секторе наибольший объем инвестиций приходился на автомобильные дороги (12,4 млрд долл.), а также на железные дороги и метро (10,1 млрд долл.). Примерно 3,1 млрд долл. было выделено на осуществление 10 проектов, в том числе 6 проектов в странах Латинской Америки и Карибского бассейна, включая четыре проекта в портах Бразилии. Впервые за более чем 10 лет было начато осуществление транспортных проектов в Гане, Исламской Республике Иран и Мьянме, причём все эти проекты в портовом секторе, включая соответственно расширение порта Tema, развитие порта Чахбехар и модернизацию промышленного порта Мьянмы (см. таблицу 4.11) (World Bank, 2016a).

3. Трудности, связанные с практической реализацией проектов государственно-частного партнерства

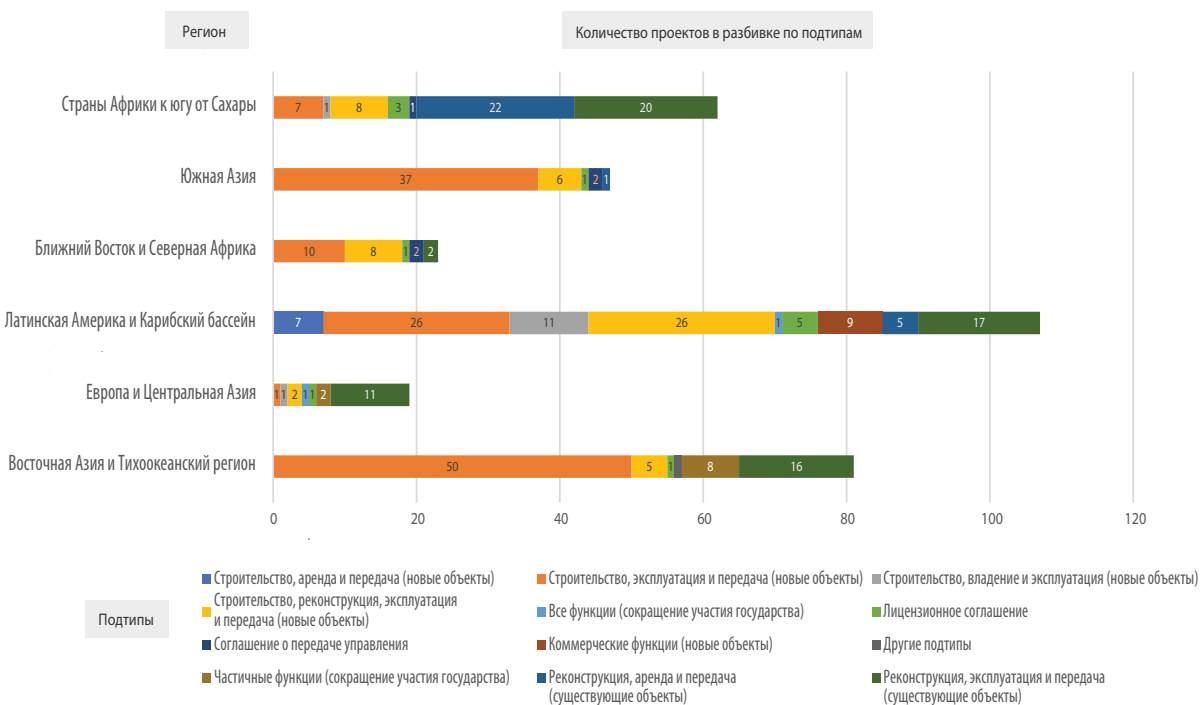
Сложные юридические вопросы являются одной из основных проблем, связанных с государственно-частными партнерствами, поскольку они затрагивают целый ряд правовых областей и процедур, что требует понимания частным сектором местной специфики. Отсутствие четких нормативных и институциональных рамок, необходимых для надлежащего применения и обеспечения соблюдения договоров, также может выступать существенным препятствием для государственно-частного партнерства. Кроме того, часто существуют положения, ограничивающие участие частных и/или иностранных компаний ввиду стратегического значения портов и терминалов. Например, концессии, предоставляемые частным компаниям, могут ограничиваться определенными секторами в пределах порта, или для иностранных инвесторов может быть установлено требование о партнерстве с национальным акционером, владеющим контрольным пакетом акций в рамках соответствующего проекта (Holman Fenwick Willan, 2011). Тем не менее не все страны имеют необходимую нормативно-правовую базу, регламентирующую предоставление концессий. В некоторых случаях концессии регулируются положениями общего законодательства, которое может распространяться и на порты. Соответственно может потребоваться принятие специального законодательства, разрешающего портовой администрации предоставлять концессии. Как правило, в таком законодательстве предусматриваются процедуры предоставления концессий, включая их сроки и портовые услуги, которые оператор порта может или не может предоставлять в рамках концессии (Holman Fenwick Willan, 2015). Поэтому правительству, начинающему работать с проектами государственно-частного партнерства в портовом секторе, возможно, следует провести всесторонний обзор нормативно-правовых рамок, регулирующих портовую отрасль, с тем чтобы определить необходимость внесения поправок в существующее законодательство или принятия нового законодательства (World Bank, 2017b). Важное значение имеет также определение и выделение необходимых административных и технических ресурсов для подготовки и осуществления проектов государственно-частного партнерства. Выбор надлежащей модели государственно-частного партнерства для портов (см. вставку 4.2) во многом предопределяет степень (от низкой до высокой) участия частного сектора и распределения функций и рисков между государственным и частным секторами. В этой связи ключевое значение имеет создание рамочной основой для государственно-

Диаграмма 4.5. Участие частного сектора в инвестиционных проектах по развитию инфраструктуры портов и количество таких проектов в разбивке по регионам и типам, 2000–2016 год (млн долл.)



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе World Bank, 2017a (по состоянию на июль 2017 года).

Диаграмма 4.6. Участие частного сектора в инфраструктурных проектах портов в разбивке по регионам и подтипам, 2000–2016 год



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе World Bank, 2017a (по состоянию на июль 2017 года).

частного партнерства, позволяющей учитывать и снижать риски и охватывающей широкий круг аспектов, включая правовой, управленческий и технический потенциал (UNCTAD, 2016). Кроме того, важно, чтобы правительства в полной мере понимали все последствия и результаты использования такого механизма и учитывали возможные издержки и выгоды этих проектов на протяжении всего срока их осуществления, с тем чтобы избежать неожиданных проблем для государственного бюджета (UNCTAD, 2015b). При использовании модели порта-владельца важнейшее значение имеет создание государственной портовой администрации и четкое определение её мандата, а также конкретных правил, обеспечивающих прозрачность конкурсных процедур и регулирования партнерских контрактов.

В развитии портов всё более важную роль играют строгие требования, касающиеся защиты окружающей среды и смягчения последствий изменения климата. Развитие портов и портовых операций может оказывать влияние на качество воздуха и воды и землепользование, и поэтому порты все больше используют стратегии, поощряющие экологичные методы организации портовых операций и операций по обработке грузов в целях соблюдения местных и международных стандартов и правил. В частности, эти стратегии могут охватывать такие источники загрязнения, как отходы, балластные воды, операции с опасными грузами, выбросы углерода, шум и другие виды загрязнения. Для соблюдения таких требований требуются значительные инвестиции со стороны операторов частного сектора. В то же время перед предоставлением концессий портовые власти все чаще изучают экологические показатели и уровень выбросов углекислого газа, связанные с деятельностью операторов порта.

Во многих случаях предъявляются также требования, касающиеся создания возможностей для подключения судов, находящихся у причала,

к береговым энергетическим установкам, использования экологически чистых технологий для портового оборудования и транспортных средств, устойчивого производства электроэнергии от ветровых и солнечных установок, энергоэффективных зданий, защиты водной среды, эффективных систем пылеулавливания при операциях с насыпными грузами и использования переработанного бетона и других экологичных строительных материалов. Эти тенденции, как ожидается, будут продолжать оказывать влияние на методы строительства и эксплуатации портов, требуя дополнительных инвестиций со стороны частного и государственного секторов (Holman Fenwick Willan, 2011).

Повышение эффективности, что является главной целью государственно-частного партнерства, зависит от того, каким образом риски и ответственность могут быть перенесены с государственного сектора на частный в соответствии с принципом, согласно которому риски должна нести сторона, обладающая лучшими возможностями для управления ими⁴. Тщательный анализ и надлежащее распределение рисков между государственным и частным секторами имеет важнейшее значение для взаимовыгодного партнерства в интересах обеих сторон.

Д. ПЕРСПЕКТИВЫ И СТРАТЕГИЧЕСКИЕ СООБРАЖЕНИЯ

Неблагоприятные тенденции, характеризующие мировую экономику и мировой спрос, продолжают сказываться на состоянии контейнерных портов. Вместе с тем с учетом предполагаемого оживления контейнерных перевозок ожидается, что в 2017 году совокупный грузооборот контейнерных портов мира увеличится на 2,8%. Согласно прогнозам, наиболее высокие темпы роста ожидаются

Таблица 4.10. Ведущие мировые инвесторы в портовом секторе, 2000–2016 годы

Ведущие мировые инвесторы	Страна	Объем инвестиций (млн долл.)	Количество проектов
«АП Мёллер-Маэрск груп»	Дания	12 425	43
ПСА (Администрация порта Сингапур)	Сингапур	5 064	18
«Хатчисон вампоа»	Гонконг (Китай)	4 558	17
«ДП уорлд»	Объединенные Арабские Эмираты	3 922	27
«Боллоре груп»	Франция	3 301	11
«Марубени»	Япония	2 541	5
«Интернешнл контейнер терминал сервисез инк.»	Филиппины	2 029	21
«ЭИГ глобал энерджи партнерс»	Соединенные Штаты	1 858	3
«Медитерраниан шипинг компани»	Швейцария	1 419	4
«Хатчинсон порт холдингз»	Гонконг (Китай)	1 276	3

Источник: World Bank, 2017a.

Таблица 4.11. Отдельные проекты в портовом секторе, 2016 год

Страна	Проект	Объем инвестиций (млн долл.)	Спонсоры	Форма участия частного сектора в инфраструктурных проектах
Бразилия	Пассажирский терминал порта Салвадор	4,4	«Сосикам», «Аба инфраструктура э логистика»	Проект по реконструкции существующих объектов (реконструкция, эксплуатация и передача)
Бразилия	Терминал Понта-да-Прая в порту Сантус	146,0	«Луи-Дрейфус» (50%), «Каргилл» (50%)	Проект по реконструкции существующих объектов (строительство, реконструкция, эксплуатация и передача)
Бразилия	Терминал Макуку в порту Сантус	81,4	«Фибрия селулози» (100%)	Проект по реконструкции существующих объектов (реконструкция, аренда и передача)
Бразилия	Сахарный терминал в порту Суапэ	63,7	«Обдрешт» (75%), «Агровия» (25%)	Проект по созданию новых объектов (строительство, эксплуатация и передача)
Гана	Расширение порта Tema	1 500,0	«АП Мёллер-Маэрск груп» (35%), «Боллоре груп» (35%), другие (30%)	Проект по реконструкции существующих объектов (строительство, реконструкция, эксплуатация и передача)
Исламская Республика Иран	Развитие порта Чахбехар	235,0	Другие	Проект по реконструкции существующих объектов (строительство, реконструкция, эксплуатация и передача)
Ямайка	«Кингстон фрипорт терминал лимитед»	452,0	КМА-КГМ (51%), «Чайна мерчент холдингз (интернешнл) компани» (49%)	Проект по реконструкции существующих объектов (строительство, реконструкция, эксплуатация и передача)
Мьянма	Модернизация промышленного порта Мьянмы	200,0	Другие (100%)	Проект по реконструкции существующих объектов
Панама	Международный терминал Панама ПСА, этап 2	400,0	ПСА (100%)	Проект по созданию новых объектов (строительство, эксплуатация и передача)
Вьетнам	Приобретение акций порта Диньву	4,5	Другие (51%)	Частичное сокращение участия государства

Источник: World Bank, 2017a.

в азиатских портах (2,9%), а также в портах Европы (2,8%), Северной Америки (2,0%) и развивающихся стран Американского континента (2,6%).

Прогнозы роста основываются на ожидаемом оживлении конъюнктуры на ключевых рынках и устойчивом экономическом подъеме в странах Северной Америки. Прогнозируемое увеличение грузооборота портов мира будет связано прежде всего с его ростом в портах Африки, развивающихся стран Американского континента и Китая благодаря таким факторам, как оживление экономической активности в Западной Африке, постепенный экономический подъем в Бразилии, увеличение грузопотока в панамских портах и повышение производительности работы в китайских портах (Lloyd's Loading List, 2017d). Последствия появления мегаальянсов, усиления консолидации на рынке линейных перевозок и ввода в эксплуатацию судов вместимостью более 18 000 ДФЭ, по всей видимости, будут продолжать проявляться в краткосрочной и

среднесрочной перспективе. С учетом такого сценария изложенные ниже рекомендации могут представлять интерес для портов и сторон, связанных с их работой.

Все порты

Портам следует разработать стратегии и планы в отношении того, как наилучшим образом адаптироваться к меняющимся условиям на рынке линейных перевозок.

Операторам терминалов, портам и компаниям линейного судоходства следует укрепить сотрудничество с целью смягчения негативных последствий, связанных с ростом расходов. Проблема заключается в том, что рост расходов может привести к повышению портовых сборов, хотя это, однако, может оказаться сложным при существующей конъюнктуре рынка.

Кроме того, если операторы терминалов будут вынуждены уходить с рынка из-за снижения доходности или воздерживаться от инвестиций в новые портовые мощности в условиях

неопределенности перспектив, контейнерные порты могут столкнуться с трудностями в обслуживании линейных перевозок, в особенности более крупных судов (Drewry Maritime Research, 2016a).

В условиях, когда перевозчики всё большее предпочтение отдают менее раздробленным терминалам, портам необходимо иметь меньшее число, но более крупных терминалов, для чего может, вероятно, потребоваться их объединение с соответствующей концентрацией собственности. Некоторые эксперты ожидают расширение сотрудничества между соседними портами, как, например, в случае портов Сизл и Такома (Lloyd's List, 2017c). Ожидается также продолжение процесса слияний и поглощений, примером чего может служить поглощение компанией «АПМ терминалз» испанской группы ТКБ, а также приобретение компанией «Йылпорт» португальской группы «Тертир» (Lloyd's List, 2017c).

Небольшие и второстепенные порты

Портам, обслуживающим внешнюю торговлю развивающихся стран, и в первую очередь сравнительно небольшим и второстепенным портам, необходимо будет адаптироваться, с тем чтобы оставаться конкурентоспособными и продолжать привлекать грузы и суда, будь то в рамках прямого транспортного сообщения или посредством фидерных перевозок. Помимо поддержания активности небольших портов, в целом для морских перевозок и торговли важно сократить затраты и задержки, отрицательно сказывающиеся на торговле и цепочках поставок, обслуживаемых этими портами.

Перевалочные порты

В современных условиях портам не всегда удается конкурировать за привлечение перевалочных грузов, ориентируясь лишь на потребности морских перевозок. Портам следует пересмотреть и расширить набор предлагаемых клиентам услуг, что также способствовало бы увеличению их доходов. Слишком большая зависимость доходов порта от погрузочно-разгрузочных операций, вероятно, не может считаться приемлемой моделью в долгосрочном плане, и больше внимания необходимо уделять таким вопросам, как развитие сухих портов, складских площадок, холодильных складов и распределительных центров (Lloyd's List, 2017c). Помимо создания новых источников доходов, это позволит портам укрепить сотрудничество и партнерские связи с грузоотправителями и грузовладельцами (Lloyd's List, 2017c).

Правительства

Определенную роль в оказании поддержки малым и средним портам в процессе адаптации к новым реалиям играет правительство, в частности путем осуществления стратегий и других мер, способствующих улучшению портовых услуг, ориентированных на внутренние регионы, обслуживаемые портом, а не на конкуренцию за получение статуса международного перевалочного порта (Lloyd's Loading List, 2017e). Для того чтобы помочь второстепенным и небольшим портам сохранить свои позиции на рынке, необходимо разработать четкую стратегию для привлечения перевозчиков, обслуживающих магистральные и фидерные перевозки.

Важнейшее значение имеет улучшение понимания факторов, влияющих на время нахождения грузов в порту. Правительства могут содействовать устранению недостатков и узких мест в работе портов с помощью соответствующего регулирования, стимулов, мер поддержки и инвестиций, в том числе для обеспечения эффективного функционирования пограничных и таможенных служб.

Кроме того, участие частных операторов терминалов в проектах государственно-частного партнерства превращается в действенный механизм для увеличения частных инвестиций в развитие портов и, что наиболее важно, получения доступа к специальным знаниям, инновациям и новым и экологичным технологиям, связанным с развитием инфраструктуры и её эксплуатацией и техническим обслуживанием. Правительства могут использовать различные модели государственно-частного партнерства для определения подходящей стратегии такого партнерства, обеспечивающей успешное взаимодействие и устойчивое развитие портового сектора. Важными компонентами успешного государственно-частного партнерства являются: хорошо проработанные соглашения о государственно-частном партнерстве, предусматривающие надлежащее распределение рисков и гибкие возможности, четкая стратегия, учитывающая риски и направленная на их снижение, нормативно-правовая система, обеспечивающая эффективное осуществление соглашений и их соблюдение, и институциональный механизм в рамках правительства, включая технические и управленческие возможности, с тем чтобы должным образом регулировать этот процесс. Частные операторы играют ключевую роль в развитии портов и повышении их конкурентоспособности.

Они способствуют не только более эффективной и экономичной доставке грузов благодаря улучшению инфраструктуры и услуг, но и повышению производительности и конкурентоспособности портов за счет использования новых технологий, совершенствования управления системой поставок, улучшения транспортного сообщения между портами и внутренними регионами и обеспечения доставки грузов «от двери до двери».

Все заинтересованные стороны и партнеры портов

Эффективность портовых операций является основным фактором, определяющим конкурентоспособность торговли и способность портов конкурировать в сложных и постоянно меняющихся условиях рынка. Необходимо принять меры для содействия внедрению соответствующих технологий и методов работы в портах, в том числе для автоматизации таможенных процедур и создания комплексных портовых систем.

Показатели эффективности работы порта имеют определяющее значение для его положения. Понимание факторов, влияющих на эффективность работы портов, помогает принимать соответствующие планы и решения относительно их дальнейшего развития. Следует продолжить работу по совершенствованию показателей эффективности работы портов, в том числе путем расширения возможностей для сбора данных и создания платформ с использованием информационно-коммуникационных технологий, позволяющих снизить затраты на сбор и анализ данных. Поскольку международные сопоставления показателей эффективности работы портов на практике представляют достаточно сложную задачу, стандартизация таких показателей и оценок могла бы облегчить разработку обоснованных критериев и проводить объективные сопоставления с соответствующей градацией портов. Ещё одно предложение заключается в том, чтобы изучить мнения или показатели степени удовлетворенности пользователей и заинтересованных сторон относительно эффективности работы портов.

- Portopia (2017). Moving towards a robust and sustainable port transport system. Available at <http://www.portopia.eu> (accessed 31 July 2017).
- Raballand G, Refas S, Beuran M and Isik G (2012). Why cargo dwell time Matters in trade. Economic Premise No. 81. World Bank Group. May.
- Richard S (2017). How China's Belt and Road initiative impacts global shipping. *Shipping and Finance*. June.
- Rodrigue J-P (1998–2017). The geography of transport systems. Available at : https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch4en/conc4en/tbl_public_privte_roles_ports.html (accessed 5 October 2017).
- UNCTAD (2014). *Port Management Series: Port Management Case Studies*. Volume 1. United Nations publication. New York and Geneva.
- UNCTAD (2015a). *La gestion portuaire*. Volume 2. United Nations publication. New York and Geneva.
- UNCTAD (2015b). *Trade and Development Report, 2015: Making the International Financial Architecture Work for Development*. United Nations publication. Sales No. E.15.II.D.4E. New York and Geneva.
- UNCTAD (2016). *Economic Development in Africa Report 2016: Debt dynamics and Development Finance in Africa*. United Nations publication. Sales No. E.16.II.D.3. New York and Geneva.
- World Bank (2007). *Port Reform Toolkit*. Second edition. Washington, D.C.
- World Bank (2016a). Western Africa: Making the most of ports in West Africa. 6 April.
- World Bank (2016b). 2016 Private participation in infrastructure: Annual update. Available at: https://ppi.worldbank.org/~/_/media/GIAWB/PPI/Documents/Global-Notes/2016-PPI-Update.pdf (accessed 4 October 2017).
- World Bank (2017a). Private Participation in Infrastructure Database. Available at <https://ppi.worldbank.org/data> (accessed 1 October 2017).
- World Bank (2017b). PPP [Public–private partnerships] Knowledge Lab. Port. Available at <https://pppknowledgelab.org/sectors/ports> (accessed 1 October 2017).

ПРИМЕЧАНИЯ

1. Более подробную информацию о классификации типов и подтипов участия частного сектора в инфраструктурных проектах см. в базе данных World Bank Private Participation in Infrastructure Projects, имеется на веб-сайте <http://ppi.worldbank.org/method-ology/glossary> (по состоянию на 2 октября 2017 года).
2. В июне 2017 года компания «Ноатум портс» заключила соглашение о партнерстве с компанией «Чайна оушен шипинг (груп) компани». Подписанное соглашение о купле–продаже касается контейнерных терминалов компании «Ноатум портс» в портах Валенсия и Бильбао, а также сухих портов в Мадриде и Сарагосе. См. http://www.noatum.com/media/wp-content/uploads/20170611-PR-Noatum-Ports-partnership-CSP-EN_2.pdf (по состоянию на 3 октября 2017 года).
3. См. <https://port.today/cosco-acquires-dry-port-kazakhstan/> (по состоянию на 3 октября 2017 года).
4. Распределение рисков используется в качестве хорошо зарекомендовавшей себя практики во многих странах, уже давно использующих механизмы государственно-частного партнерства, например в Австралия и Соединенном Королевстве.

5

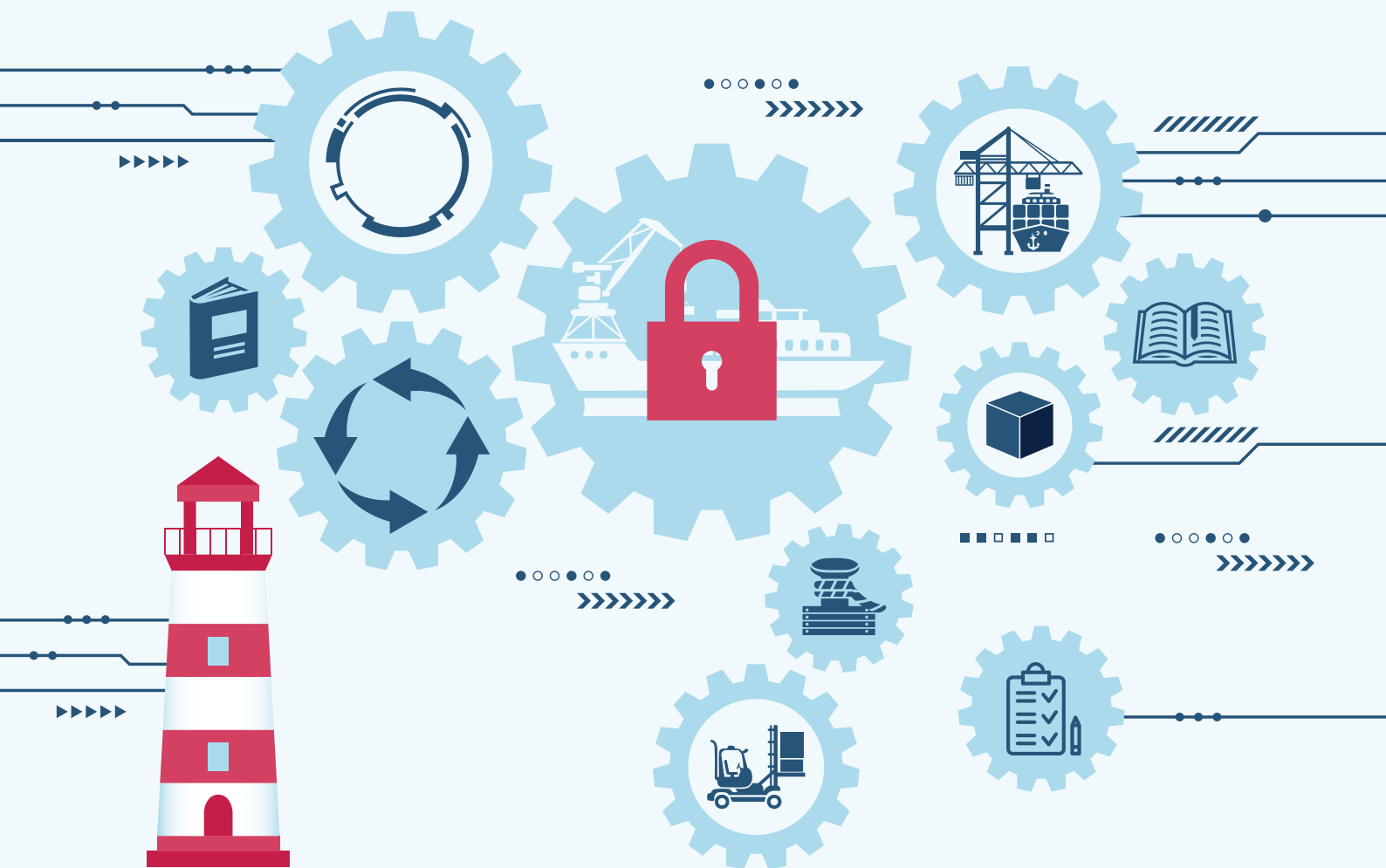
Наряду с экономическими выгодами, улучшением транспортного сообщения систем связи и повышением эффективности благодаря использованию новых технологий, морское судоходство сталкивается с серьезными проблемами, включая риски и угрозы кибербезопасности. Важное значение имеет улучшение понимания этих проблем и повышение осведомленности в данных вопросах. В этой связи следует обратить внимание на соответствующие международные правила, включая недавно одобренное ИМО Руководство по вопросам управления рисками кибербезопасности в морской отрасли, а также принятую в судоходной отрасли передовую практику, рекомендации и стандарты, направленные на эффективное устранение соответствующих факторов уязвимости и угроз.

Среди изменений, происшедших за отчетный период в области международного регулирования, следует отметить, в частности, вступление в силу Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими (2004 года) (известной как Конвенция об управлении балластными водами) 8 сентября 2017 года и Конвенции Международной организации труда о труде в рыболовном секторе (2007 года) (№ 188) 16 ноября 2017 года. Комитет ИМО по защите морской среды принял решение о введении требования, согласно которому уровень содержания серы в жидком топливе, используемом на борту судов, не должен превышать 0,5% с 1 января 2020 года, что имеет важное значение для охраны здоровья людей и окружающей среды.

ПРАВОВЫЕ
ВОПРОСЫ И
ИЗМЕНЕНИЯ
В ОБЛАСТИ
РЕГУЛИРОВАНИЯ

КИБЕРБЕЗОПАСНОСТЬ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ

Улучшение понимания и тщательный анализ угроз кибербезопасности, рисков и возможных последствий для судов, портов и грузовых и других операций имеет важное значение так же, как и разработка и обеспечение соблюдения соответствующих национальных и международных правил, передовых методов, рекомендаций и стандартов



ЗАГРЯЗНЕНИЕ С СУДОВ



Судовладельцы и операторы судов должны разработать практические планы для соблюдения ограничения по содержанию серы в судовом топливе на уровне

0,5%

с 1 января 2020 года

С учетом цели 14 всем странам рекомендуется в приоритетном порядке изучить возможность присоединения к соответствующим международным конвенциям, направленным на предотвращение и снижение загрязнения морской среды



А. ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ВЫЗОВЫ И ВОЗМОЖНОСТИ В МИРОВОМ СУДОХОДСТВЕ

1. Кибербезопасность¹

Риски и угрозы в секторе морских перевозок

В условиях возрастающего коммерческого давления и постоянно повышающихся требований в отношении оптимизации систем управления логистикой и операций и улучшения транспортного сообщения и связи, включая цифровую связь, сектор морских перевозок стал во многом зависеть от автоматизированных систем и информационно-коммуникационных технологий. Как и в других отраслях и секторах, использующих такие же технологии, компьютерные системы на борту судов или на морских объектах сталкиваются с аналогичными рисками, включая, в частности, несанкционированное проникновение, внедрение вредоносных программ, «фишинг», троянские программы, вирусы, «сетевых червей» и атаки типа «отказ в обслуживании», которые могут исходить от хакеров и преступников, находящихся где бы то ни было в мире. Кибератаки, скорее всего, направлены на уязвимые места в цепочке поставок, включая небрежных пользователей, места беспроводного доступа и съёмные устройства для хранения данных. Несанкционированное использование данных или систем уполномоченными лицами, например, членами экипажа судна или участниками платформы, также могут иметь значительные негативные последствия. Инциденты, затрагивающие кибербезопасность, могут возникать также вследствие экстремальных погодных явлений, в том числе связанных с изменением климата, которые представляют значительные риски для людей и предприятий, включая суда, порты и морские сооружения. В этих условиях должны быть предусмотрены меры безопасности, с тем чтобы даже в случае частичного или полного разрушения объектов, была обеспечена защита данных и системы могли возобновить работу в кратчайшие сроки.

Злонамеренное использование и/или неполадки в функционировании судовых информационных систем могут создавать угрозу для их безопасного плавания и движения. Аналогичным образом, кибератаки на другие системы и технологии, используемые для работы контейнерных терминалов и погрузочно-разгрузочных операций, включая системы учета товарно-материальных запасов и слежения за движением контейнеров, могут вызывать существенные сбои в таких операциях. Инциденты, затрагивающие кибербезопасность, могут также создавать угрозу для стабильности морских платформ и размещения судов, обеспечивающих их снабжение, либо в результате действий современных пиратов и контрабандистов, либо

вследствие внедрения вредоносных программ, внутренних угроз или выполнения должностных функций, но в неподходящее время или при ненадлежащих условиях (United States Coast Guard, 2016). Все такие атаки сказываются на безопасности и защите систем, что может иметь серьезные последствия для жизни людей, окружающей среды и экономики. Другие кибератаки могут быть направлены на кражу информации, например конфиденциальной информации компании, включая информацию о методах производства и переработки товаров или о стратегиях ведения переговоров с торговыми партнерами. Помимо экономических последствий для конкретных компаний, такие атаки могут затрагивать национальную безопасность и иметь более широкие финансовые и другие последствия.

Потенциальные последствия и ущерб вследствие сбоев, вызванных злоумышленными кибератаками, сопоставимы с последствиями прошлых крупных инцидентов в морской отрасли, включая взрыв на буровой платформе «Глубоководный горизонт» в 2010 году и выброс нефти с танкера «Эксон Вальдес» в 1989 году, хотя они, вероятно, и не были связаны с нарушением кибербезопасности (Rouzer, 2015).

В течение последних десяти лет высказывается обеспокоенность по поводу слабой осведомленности и низкой культуры кибербезопасности в секторе морских перевозок, в том числе в развитых странах, например, в отношении информированности о прошлых инцидентах, связанных с кибербезопасностью. Кибербезопасность часто воспринимается как теоретическая концепция или технический вопрос для специалистов по информационным технологиям, который напрямую не касается других сторон. Кроме того, в процессе оценки рисков и управления ими основное внимание, как представляется, уделяется главным образом физической безопасности судов и портов и недостаточно вопросам кибербезопасности и обмену информацией о снижении угроз кибербезопасности.

Например, как показал анализ инициатив и усилий, предпринимаемых в государствах – членах Европейского союза в области кибербезопасности на морском транспорте, в целом вопросам кибербезопасности уделяется недостаточное внимание, что ограничивает возможности морского сектора регулярно оценивать и решать связанные с ней проблемы. В качестве одной из главных причин сложившейся ситуации была названа недостаточная осведомленность среди ключевых заинтересованных сторон, включая правительства, портовую администрацию, судоходные компании и поставщиков телекоммуникационных услуг, относительно существующих проблем, факторов уязвимости и угроз в области безопасности, характерных для отрасли. Среди других выявленных проблем можно отметить сложный

характер среды, в которой используются информационно-коммуникационные технологии на морском транспорте, и разобщенность системы управления на различных уровнях, включая международный, региональный или национальный уровень. В исследовании подчеркивается, в частности, необходимость определения надлежащих мер для защиты сектора морских перевозок как одного из важнейших инфраструктурных секторов перед лицом усиливающихся угроз кибербезопасности и предлагается план действий для соответствующих заинтересованных сторон, предусматривающий краткосрочные, среднесрочные и долгосрочные приоритеты для действий (European Union Agency for Network and Information Security, 2011).

Угрозы в отношении судов

В связи с угрозами кибербезопасности, затрагивающими суда и их безопасное плавание, были подготовлены ценные рекомендации в отношении автоматических идентификационных систем (АИС), представляющих собой глобальные системы, использующие координаты глобальной системы позиционирования для обмена обновляемой информацией о положении, названии, грузе, скорости и курсе суда с другими судами и морскими властями с помощью радиосигналов. Портовые власти используют АИС для предупреждения судов о различных видах опасности на море. В открытом море они также используются для подачи сигнала о людях, упавших за борт, и установления их местонахождения. АИС представляет собой ценный инструмент для судоходства, слежения за движением судов, предотвращения столкновений, поисково-спасательных операций, расследования происшествий и пресечения пиратства, способствующий повышению безопасности мореплавания и дополняющий обычные радиолокационные установки.

В 2000 году ИМО внесла поправки в главу V Международной конвенции по охране человеческой жизни на море, предусматривающие новое требование о том, что начиная 31 декабря 2004 года АИС должна быть установлена на всех судах. АИС судна должна всё время находиться во включенном состоянии, за исключением случаев, когда международными соглашениями, правилами или стандартами предусматривается защита навигационной информации. Судовладельцы и операторы судов иногда могут манипулировать данными АИС о своих собственных судах, в основном для отключения систем, если «продолжение работы АИС может поставить под угрозу безопасность или охрану его судна, или когда инциденты в области безопасности неизбежны» (ИМО, 2015), например, в случае пересечения судами районов с высоким риском пиратства, с тем чтобы пираты не могли определять местонахождение судов и планировать нападения на них.

В ходе недавно проведенной оценки было установлено, что злоумышленники могут легко проникнуть в АИС, и был выявлен ряд возможных уязвимых мест и угроз, включая искажение и перехват информации и нарушение функционирования. Каждый вид угрозы был проанализирован для определения того, связан ли он с программным обеспечением или с использованием радиочастотной связи или и с тем и другим одновременно. Результаты оценки подтвердили также выводы, содержащиеся в предыдущих докладах об уязвимости судовых навигационных систем (Trend Micro, 2014). К числу других угроз относится создание общих помех, что может вызвать трудности для определения правильного местонахождения многих судов (The Maritime Executive, 2017).

В 2013 году исследователи Техасского университета продемонстрировали, что они могут управлять движением судна и изменить его курс, генерируя ложный сигнал глобальной системы позиционирования, подавляющий истинный сигнал. Ни АИС, ни глобальные системы позиционирования, используемые в гражданских целях, не шифруются и не аутентифицируются и поэтому потенциально являются легкой мишенью. Кроме того, для выявления пробелов в области безопасности не потребовалось дорогостоящего оборудования или больших усилий. Устройства, которые использовали эксперты компании «Тренд микро» и Техасского университета для выявления таких пробелов, стоили соответственно 700 и 2 000 долл. (Marsh, 2014).

В 2009 году ИМО внесла поправки в правило 19.2 главы V Международной конвенции по охране человеческой жизни на море, в соответствии с которыми суда, совершающие международные рейсы, должны быть оборудованы электронными картографическими навигационно-информационными системами в несколько этапов в зависимости от типа судов с июля 2012 года по июль 2018 года. Такие системы представляют собой компьютерный вариант бумажных навигационных карт, объединяющий электронные навигационные карты, информацию глобальной системы позиционирования и данные от других навигационных приборов, таких как радар, эхолот и АИС. Электронные картографические навигационно-информационные системы позволяют получить ценную навигационную информацию, но вместе с тем они уязвимы для кибератак и несанкционированное проникновение в них может привести к гибели людей, загрязнению окружающей среды и финансовому ущербу (NCC Group, 2014).

В ходе недавнего исследования был проведен анализ рисков с точки зрения безопасности и уязвимости электронных картографических навигационно-информационных систем. Связь таких систем с административно-информационными системами в сочетании с доступом к Интернету позволяет

злоумышленникам получить к ним доступ различными способами, например, внедрив вируса через переносную карту памяти, используемую членом экипажа, или воспользовавшись неустранимой уязвимостью через Интернет. Получив несанкционированный доступ, злоумышленники могут вмешиваться в работу судовых сетей и связанных с ними устройств и могут, среди многих возможных преднамеренных и непреднамеренных последствий, исказить показания датчиков и информацию, отображаемую в электронных картографических навигационно-информационных системах. Такие действия могут оказывать влияние на решения, принимаемые лоцманами, и приводить к столкновению судов или их посадке на мель. В программном обеспечении электронных картографических навигационно-информационных систем существуют и другие уязвимые места, что может приводить к серьезным сбоям в судовождении, и соответствующие рекомендации на этот счет включают, например, обеспечение надлежащей установки систем и их изоляцию от остальных информационных систем судна с помощью межсетевой защиты, с тем чтобы оградить их от несанкционированного проникновения и возможного увода судна с правильного курса (NCC Group, 2014). Эффективное управление рисками кибербезопасности может стать еще более актуальным в связи с появлением автономных судов.

В 2014 году в ходе расследования столкновения между грузовым судном и автономным плавучим краном было установлено, что карта памяти, подключенная к компьютерной системе, ранее использовалась для хранения мультимедийных файлов. Хотя это не было названо в числе причин, непосредственно приведших к инциденту, такое несанкционированное использование оборудования могло исказить ценную информацию, необходимую для установления обстоятельств аварии. В августе 2016 года была взломана компьютерная система французской компании военного кораблестроения с утечкой более 22 000 документов с описанием конструкции строящихся подводных лодок, а в октябре 2016 года был взломан компьютер сотрудника компании «Хьюлетт Паккард энтэрпрайз сервисез» с утечкой личных данных о 134 000 моряков (Marine Link, 2017).

Морские нефтяные платформы также подвержены рискам с потенциальными последствиями. Например, из-за действий хакеров одна плавучая нефтяная платформа накренилась, что привело к временному прекращению добычи. Чтобы найти причину и её устранить, потребовалась неделя. К 2018 году в глобальном масштабе убытки энергетических компаний от кибератак на нефтегазовую инфраструктуру достигнут, возможно, почти 1,9 млрд долларов. По оценкам правительства Соединенного Королевства, кибератаки обходятся национальным нефтегазовым

компаниям примерно в 672 млн долл. в год (Reuters, 2014).

Угрозы в отношении портов

Как отмечается в главах 4 и 6, морские порты имеют стратегически важное экономическое значение. Кибератаки могут иметь серьезные последствия для тех, кто широко использует компьютеры и связанные с ними системы, поскольку такие системы, как правило, содержат информацию, касающуюся ряда различных заинтересованных сторон. В результате злоумышленники могут, например, получить доступ к системам с целью захвата судна, закрытия порта или терминала или получения конфиденциальной информации, такой как схемы тарификации или графики движения судов, грузовые манифесты, номера контейнеров и т.д.

Даже небольшая кибератака может привести к ущербу в миллионы долларов (Belmont, 2014; Cyber Keel, 2014; Hazard Project, 2017). Например, в Соединенных Штатах в сентябре 2001 года в результате кибератаки на Интернет-системы порта Хьюстон, который является одним из крупнейших морских портов мира, была нарушена работа всей сети и оказались недоступными данные, в частности о приливах, глубинах и погоде, необходимые лоцманским службам и судам для перемещения по акватории порта, и, хотя и не был причинен вред или ущерб, это могло иметь серьезные последствия для тех, кто зависит от компьютерных систем (The Register, 2003). Кроме того, в 2013 году в порту Лонг-Бич было отмечено несколько кибератак, в частности, хакеры применили распределенные атаки типа «отказ в обслуживании» и другие методы. В ответ на это в порту был принят ряд мер по повышению кибербезопасности, включая создание компьютерной сети, объединяющей защищенные данные федеральных учреждений и частных операторов терминалов; запрещение обмена коммерческой информацией через Интернет в рамках этой сети; осуществление инвестиций в размере почти 1 млн долл. в коммерческие компьютерные программы для наблюдения за функционированием сети, попытками вторжения и состоянием систем сетевой защиты; картирование подключенных к сети систем и пунктов доступа; выделение зон контролируемого доступа для серверов сети; и копирование и воспроизведение ключевых данных за пределами портового комплекса (Ship-technology.com, 2013)².

Угрозы для систем управления погрузочно-разгрузочными операциями и работой терминалов

Ниже приводятся некоторые примеры таких угроз:

- a) Исламская Республика Иран, 2011 год: государственная судоходная компания, располагавшая в то время крупнейшим морским флотом на Ближнем Востоке,

подверглась кибератаке, что привело к искажению данных, качающихся тарифов, грузовых операций, номеров грузов, дат и мест назначения, и вызвало путаницу в отношении местонахождения контейнеров и состояния их загрузки и в отношении того, находятся ли они на борту судов или на берегу. Кроме того, в результате этой кибератаки были утеряны данные внутренней информационной сети компании, и, хотя в конечном счете данные были восстановлены, произошли серьезные сбои в грузовых операциях и значительный объем грузов был утрачен и отправлен не по назначению, что привело к значительным финансовым убыткам (Cyber Keel, 2014);

b) Нидерланды, 2011 год: в течение двух лет наркоторговцы переправляли героин и не меньше тонны кокаина рыночной стоимостью 130 млн фунтов стерлингов внутри обычного груза и нанимали хакеров для проникновения в компьютерную систему порта Антверпен (Бельгия), контролирующую перемещение грузов, для нахождения контейнеров, в которых были спрятаны наркотики. Наркоторговцы вывозили контейнеры из порта и забирали наркотики до приезда законных владельцев груза. Взлом компьютерной системы начался с кибератак в виде «фишинга», включая отправку электронных сообщений с вредоносным содержанием работникам транспортных компаний в порту. После того, как были выявлены факты несанкционированного проникновения в компьютерную систему и была установлена сетевая защита, злоумышленники проникли в помещения компании и установили в инфраструктуре кабельных соединений и на жестких дисках компьютеров сложные устройства для считывания данных, с тем чтобы выкрасть идентификационные данные для получения необходимых сертификатов и кодов выпуска грузов с целью нахождения контейнеров и их отправки в выбранное ими время и место (Ship-technology.com, 2013);

c) 2013 год: компания, занимающаяся компьютерной безопасностью, опубликовала информацию о продолжающихся с 2011 года кибератаках, направленных на предприятия в Японии и Республике Корея, включая судоходные компании и другие предприятия морского транспорта. Злоумышленники взламывали компьютерные сети компаний для получения документов и идентификационных данных и паролей для электронной почты, позволявшие им получить доступ к другим ресурсам сетей. В отличие от других случаев, эти кибератаки продолжались всего лишь несколько дней или недель, причем злоумышленники прекращали свои действия после получения требовавшихся им коммерческих сведений (Cyber Keel, 2014);

d) июль 2014 года: компания, занимающаяся компьютерной безопасностью,

опубликовала информацию о появлении высокотехнологичной вредоносной программы, направленной против судоходных и логистических компаний во всем мире. Эта программа была внедрена в операционную систему ручных сканеров, используемых для проверки и инвентаризации грузов при их погрузке и выгрузке на морском, автомобильном и воздушном транспорте, на заводе, где они производились. Вредоносная программа проникала в компьютерные серверы судоходных и логистических компаний, получивших такие ручные сканеры, и обеспечивала извлечение финансовой и другой информации (Trap X Security, 2014);

e) июнь 2017 года: кибератака привела к сбоям в работе компании «Маэрск» во всем мире, вызвав задержки с отправкой грузов из-за закрытия терминалов в нескольких портах, включая порт Роттердам (Нидерланды), порт Джавахарлал Неру, являющийся крупнейшим контейнерным портом в Индии, и терминалы в Соединенных Штатах. Как и в случае кибератак в мае 2017 года, которые затронули цифровую инфраструктуру во всём мире, эта кибератака включала вредоносную программу с требованием выкупа, которая захватывала контроль над компьютером и требовала произвести платеж на онлайн-адрес в обмен на восстановление доступа к данным и системам (JOC.com, 2017).

Международные нормативно-правовые аспекты

На сегодняшний день международные нормы и предписания, включая, в частности, Международный кодекс ИМО по охране судов и портовых средств и другие меры, затрагивают главным образом физические аспекты охраны и безопасности на море, тогда как регулирование вопросов кибербезопасности на морском транспорте осуществляется в основном на добровольной основе. К числу последних событий относится принятие ИМО Руководства по вопросам управления рисками кибербезопасности в морской отрасли, содержащего одобренные на высоком уровне рекомендации в отношении защиты от существующих и новых угроз и факторов уязвимости в области кибербезопасности для всех участников международного судоходства (ИМО, 2017a). Руководство включает следующие пять функциональных компонентов для эффективного управления рисками в морской отрасли: «1. Определение: определение задач и функций персонала по управлению киберрисками и определение систем, активов, данных и ресурсов, которые в случае сбоев могут создавать риски для эксплуатации судов; 2. Защита: осуществление процедур и мер по уменьшению рисков и планирования на случай непредвиденных обстоятельств для защиты от киберинцидентов и обеспечения

бесперебойности транспортных операций;

3. Выявление: разработка и осуществление мероприятий, необходимых для своевременного выявления киберинцидентов;

4. Реагирование: разработка и осуществление мероприятий и планов по обеспечению устойчивости и восстановления систем, необходимых для морских перевозок или связанных с ними услуг и затронутых в результате киберинцидента;

5. Восстановление: определение мер для резервного копирования и восстановления киберсистем, необходимых для морских перевозок и затронутых в результате киберинцидента» (ИМО, 2017b). В руководстве перечисляются также примеры передовой практики, рекомендации и стандарты, содержащие дополнительную информацию для улучшения понимания и устранения угроз и факторов уязвимости в области кибербезопасности³.

Поскольку многие инциденты, связанные с кибербезопасностью, являются преступлениями, следует также упомянуть международные нормы, касающиеся киберпреступности. Например, Конвенция о киберпреступности 2001 года содержит положения о юрисдикции, относящиеся к судам, плавающим под флагом сторон конвенции, и гражданству правонарушителей (статья 22), а Конвенция Организации Объединенных Наций против транснациональной организованной преступности 2004 года определяет транснациональное преступление, в частности, как преступление, которое совершено в одном государстве, но его существенные последствия имеют место в другом государстве, и ее положения могут применяться к актам киберпреступности, затрагивающим морскую отрасль.

2. Технология блокчейн

Общий обзор

Блокчейн – это новая технология распределенного реестра данных, которая пока еще не полностью определена и изучена. Блокчейн представляет собой распределенную базу данных (с большим количеством копий, существующих в различных компьютерных системах), в которой регистрируется информация с её одновременным распространением по равноуровневой сети с использованием шифрования и других методов, обеспечивающих защищенные и достоверные записи об операциях (см. Harvard Business Review, 2017). Такие операции могут включать различные виды регистрируемых значений, таких как валюта (денежные средства, акции или облигации) или доказательства права собственности на материальные активы (товары, имущество или энергия) и нематериальные активы (право голоса, идентификационные данные, идеи или личные данные). Использование технологий блокчейн позволит, как ожидается, ускорить процессы в

ходе осуществления хозяйственной деятельности и снизить связанные с ними расходы путем упрощения операций, автоматизации процессов, уменьшения необходимости вмешательства человека и устранения ошибок, обусловленных человеческим фактором (Кпест365, 2016).

Впервые эта технология нашла применение в сфере финансов с появлением криптовалюты биткойн, когда была создана распределенная система достоверных активов и сделок без необходимости в центральном контролирующем органе, выступающем в качестве гаранта для третьих сторон. С тех пор появились новые технологии блокчейн, примером которых является проект «Эфириум» и которые позволяют заключать «умные» контракты, автоматически осуществляющие операции при соблюдении заранее установленных условий.

Технология блокчейн всё еще находится на ранних этапах развития, и ее интеграция с другими новыми технологиями и платформами и принятие соответствующих операционных процессов, практических методов и правил является сложной задачей и требует времени и инвестиций (2016). Кроме того, сохраняется обеспокоенность в отношении последствий внедрения технологии блокчейн с точки зрения кибербезопасности. В ходе недавнего проведенного анализа этой технологии были выявлены преимущества, проблемы и передовая практика в плане безопасности и был сделан вывод о том, что некоторые принципы безопасности в традиционных системах, использующих информационные технологии, и в технологии блокчейн, такие как шифрование данных и управление кодами, во многом являются одинаковыми при существовании одних и тех же рисков (European Union Agency for Network and Information Security, 2016). При использовании технологии блокчейн возникают также и новые проблемы, связанные, в частности, с «узурпацией консенсуса»⁴, функциональной совместимостью различных платформ и регулированием «умных» контрактов.

Технология блокчейн в морском судоходстве

В морском судоходстве технологию блокчейн предлагается использовать, например, для передачи и распространения данных, в том числе о состоянии отгрузок. Передача таких данных все больше осуществляется в электронном виде с помощью обмена электронными сообщениями, а не бумажными документами (см. United Nations Economic Commission for Europe, 1996). Некоторые крупные морские перевозчики используют электронные порталы для отправки грузов, такие как Cargo Smart, Inttra и GT Nexus, позволяющие клиентам осуществлять основные процедуры и функции в электронном виде для резервирования грузовых мест, слежения за грузами и представления документации и поддерживать связь с перевозчиками. Вместе с тем на многих этапах процесса морской

перевозки грузов по-прежнему широко используются бумажные документы. В портовых информационных системах, играющих важную роль в управлении портовыми операциями, часто используется такая же технология, как и в порталах для отправки грузов.

Технология блокчейн может привести важные дополнительные функции для используемых на транспорте, в частности на морском транспорте, информационно-коммуникационных систем и систем электронного обмена данными, таких как проверка данных, установление местонахождения груза и слежение за грузами. В то же время важно разрабатывать и применять стандарты⁵, облегчающие защищенный обмен информацией между системами с такими технологиями и всеми соответствующими заинтересованными сторонами (Combined Transport Magazine, 2016). Первоначальные и экспериментальные проекты с использованием технологии блокчейн в цепочках поставок и на транспорте, в частности морском, включают обмен данными о проверенной массе брутто с помощью этой технологии в соответствии с новыми требованиями Международной конвенции по охране человеческой жизни на море, что может способствовать ускорению стандартизации электронного обмена данными (см. <http://solasvgn.com> и <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/Containers/Pages/Verification-of-the-gross-mass.aspx>); открытую сетевую систему «Блокфрейт» для цепочек поставок, основанную на технологии блокчейн; объединенный проект Делфтского технологического университета (Нидерланды) по использованию технологии блокчейн в логистических системах; экспериментальный проект, также предусматривающий использование технологии блокчейн в логистических системах, в порту Антверпен; и экспериментальные проекты компаний «Маэрск» и «Уолмарт» совместно с компанией «Интернэшнл бизнес машинс» (см. <https://www.nytimes.com/2017/03/04/business/dealbook/blockchain-ibm-bitcoin.html>; информацию об использовании технологии блокчейн применительно к таможенным декларациям см. <https://youtu.be/LeKapqAQimk>).

Что касается транспортной документации, то главная задача усилий по разработке электронных альтернатив традиционным бумажным документам является точное воспроизведение функций каждого бумажного документа в защищенной электронной среде, при этом необходимо обеспечить, чтобы электронные документы или сообщения пользовались таким же правовым признанием, как и бумажные документы. Например, держатель оригинала коносамента обладает исключительным правом на принятие поставки товара, что традиционно предполагало физическое обладание подлинным документом. Поэтому необходимо обеспечить, чтобы в электронной среде существовал единственный документ,

обладающий товарораспорядительной функцией (UNCTAD, 2003). После предыдущих попыток по использованию цифровых технологий применительно к коносаментам, включая систему Bolero⁶ и, недавно и с некоторым успехом, систему essDOCS (см. <http://essdocs.com>), некоторые судоходные компании в последнее время, по сообщениям, изучают возможности использования технологии блокчейн в данном контексте (JOC.com, 2016).

Тем не менее технология блокчейн пока еще не получила широкого применения в морском судоходстве, и неясно, произойдут ли какие-либо изменения в этом плане в ближайшее время. Предстоит решить, в частности, проблемы, касающиеся обеспечения системной совместимости и ряда правовых вопросов (Takahashi, 2017), а также необходимости разработки механизмов для функциональной интеграции положений договоров о морской перевозке грузов и дублирования процессов, связанных с информационными системами, базирующимися на технологии блокчейн и «умных» контрактах. Кроме того, несмотря на новые возможности, которые может предложить технология блокчейн для создания идентификационных кодов и управления ими, существуют потенциальные риски, связанные с их использованием в прикладных программах, обеспечивающих установление подлинности идентификационных данных или защиту конфиденциальной информации и финансовых данных. Поэтому необходимо продолжать следить за развитием технологии блокчейн и изучать возможности ее использования, а также связанные с ней правовые вопросы, финансовые аспекты, инфраструктурные решения и другие последствия.

Одним из событий в международном праве, касающихся юридического признания электронных передаваемых записей, стало недавнее завершение Рабочей группой IV (электронная торговля) Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли работы над типовым законом об электронных передаваемых записях, принятым в июле 2017 года (см. http://www.uncitral.org/pdf/russian/texts/electcom/MLETR_ebook_R.pdf). В типовом законе содержатся, в частности, определение электронной передаваемой записи, которая должна включать данные и информацию с указанием того, что она является функциональным эквивалентом оборотного документа или инструмента, например, коносамента, складской расписки, сертификата или других документов, используемых в морских перевозках. Типовой закон включает следующие четыре раздела: общие положения (статьи 1–7); положения о функциональной эквивалентности (статьи 8–11); использование электронных передаваемых записей (статьи 12–18); и трансграничное признание электронных передаваемых записей (статья 19).

В нем также определяются требования в отношении обеспечения единственности и целостности электронной передаваемой записи, а также возможности проверки этого с момента ее создания до момента утраты ею силы или действительности. С 2015 года Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли занимается правовыми вопросами, связанными с управлением идентификационными данными и удостоверительными услугами, а также договорными аспектами облачной обработки компьютерных данных (см. http://www.uncitral.org/uncitral/ru/commission/working_groups/4Electronic_Commerce.html).

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

1. Сокращение выбросов парниковых газов от международного судоходства и энергоэффективность

Сокращение выбросов парниковых газов от международного судоходства

Объем выбросов углекислого газа от морского транспорта составляет приблизительно 1 млрд тонн в год, или 2,5% совокупных выбросов парниковых газов в результате сжигания топлива. К 2050 году в зависимости от будущего экономического роста и развития энергетики объем выбросов от судоходства может возрасти на 50–250% (ИМО, 2014а). При таком увеличении выбросов не удастся достичь цели ограничения прироста глобальной средней температуры ниже 2° С сверх доиндустриальных уровней, для чего требуется сократить к 2050 году объем выбросов во всем мире по меньшей мере наполовину по сравнению с уровнем 1990 года. Осуществление ряда технических и эксплуатационных мер может повысить энергоэффективность судов и сократить выбросы парниковых газов на 75% и даже больше в случае применения инновационных технологий (ИМО, 2009).

Комитет по защите морской среды на своей сессии в июле 2017 года продолжил работу по вопросам сокращения выбросов парниковых газов от международного судоходства, нацеленную, в частности, на принятие стратегии ИМО по сокращению выбросов парниковых газов с судов в 2018 году в соответствии с «дорожной картой», одобренной на его сессии в октябре 2016 года (ИМО, 2016а, приложение 11). Комитет

рассмотрел различные предложения в отношении стратегии, высказанные представителями государств и судоходной отрасли, и принял к сведению проект ее возможной структуры, предусматривающий следующие элементы: преамбула/введение/контекст, включая сценарии выбросов; общая концепция; масштаб целевых задач и руководящие принципы; список потенциальных дальнейших мер на краткосрочную, среднесрочную и долгосрочную перспективу с указанием возможных сроков осуществления и последствий для государств; барьеры и меры поддержки; наращивание потенциала, техническое сотрудничество и НИОКР; последующие действия, нацеленные на разработку пересмотренной стратегии; и периодический обзор стратегии (ИМО, 2017с). Делегации подчеркнули необходимость включения в «дорожную карту» соответствующих положений, предусматривающих учет особых потребностей малых островных развивающихся государств и наименее развитых стран в соответствии с Программой действий по ускоренному развитию малых островных развивающихся государств для обеспечения прогресса и инклюзивного развития, а также необходимость принятия масштабных целевых задач⁷.

Энергоэффективность судов

Меры по повышению энергоэффективности, имеющие обязательную силу для всей морской отрасли начиная с 2013 года, включают положения, касающиеся конструктивного коэффициента энергоэффективности для новых судов, и соответствующие меры по повышению эксплуатационной энергоэффективности существующих судов. В то же время на сегодняшний день не было достигнуто договоренности в отношении глобальных рыночных мер или других механизмов, направленных на сокращение выбросов от всего сектора морских перевозок.

Комитет по защите морской среды на его сессии в июле 2017 года был проинформирован о том, что почти 2 500 новых судов были сертифицированы как отвечающие стандартам энергоэффективности. В частности, Комитет одобрил руководство о проверке администрацией данных по расходу топлива судами валовой вместимостью 5 000 бр.-рег. т и более начиная с 2019 года и руководство 2017 года по формированию и ведению базы данных ИМО по расходу топлива судами (ИМО, 2017с, приложения 16 и 17). Эти руководства содержат обязательные требования о сборе данных о расходе топлива в отношении судов валовой вместимостью 5 000 бр.-рег. т и более для каждого вида топлива наряду с дополнительными данными о косвенных показателях, касающихся транспортной работы судов. Обобщенные данные будут представляться государству флага после окончания каждого календарного года и затем включаться в базу данных ИМО.

2. Загрязнение от судов и охрана окружающей среды

Загрязнение воздушной среды с судов

Что касается выбросов NO_x , то Комитет по защите морской среды принял поправки, в соответствии с которыми Северное и Балтийское моря, которые уже являются районами контроля выбросов окислов серы (SO_x), теперь являются также районами контроля выбросов NO_x согласно правилу 13 приложения VI к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов. Судовые дизельные двигатели, установленные на судах, построенных начиная с 1 января 2021 года и эксплуатирующихся в этих районах, должны будут соответствовать более строгим требованиям в отношении предельных уровней выбросов NO_x по ярусу III. Было принято также руководство, касающееся систем селективного каталитического восстановления (ИМО, 2017с, приложение 13).

В отношении выбросов SO_x Комитет принял важное решение, касающееся защиты здоровья человека и охраны окружающей среды, а именно о вступлении в силу 1 января 2020 года глобального ограничения по содержанию серы в судовом топливе на уровне 0,5%, как это предусмотрено в правиле 14.1.3 приложения VI к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (ИМО, 2016а, приложение б). Это означает значительное снижение максимально допустимого уровня содержания серы по сравнению с действующим в настоящее время ограничением на уровне 3,5% за пределами районов контроля выбросов⁸. Для соблюдения этого нового требования судовладельцы и операторы судов используют различные стратегии, включая установку скрубберов и переход на сжиженный природный газ и другие виды топлива с низким содержанием серы. Комитет одобрил руководящее согласованный метод отбора проб для эффективного контроля и обеспечения соблюдения требований, касающихся содержания серы в жидком топливе, поставляемом для использования на судах, в соответствии с положениями приложения VI к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов, (ИМО, 2016b), а также поправки к информации, включаемой в накладную на поставку бункерного топлива, в случае судов, оснащенных альтернативными механизмами, для соблюдения требований в отношении выбросов SO_x (ИМО, 2017с).

Управление балластными водами

Важным событием стало вступление в силу Конвенции об управлении балластными водами (2004 года) 8 сентября 2017 года⁹. Конвенция направлена на предотвращение опасности 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 разнообразия, которые, если их не устранить, могут привести к очень серьезным последствиям для здоровья человека, а также экологическим и экономическим последствиям (см. <http://globallast.imo.org>). С момента вступления в силу этой конвенции суда должны соответствовать стандартам управления балластными водами, предусмотренным в правилах D-1 и D-2; в соответствии с первым из этих правил суда должны производить замену и сброс по меньшей мере 95% балластных вод по объему на большом расстоянии от берега, а второе правило предусматривает ограничение в отношении максимально допустимого содержания организмов, патогенных для здоровья человека, в сбрасываемых балластных водах. В проекте поправок к конвенции, который был одобрен Комитетом по защите морской среды и будет распространен после её вступления в силу и принят в апреле 2018 года, уточняется, когда именно суда должны начать соответствовать стандартам, предусмотренным в правиле D-2. Новые суда, построенные начиная с 8 сентября 2017 года, должны отвечать стандартам, предусмотренным в правиле D-2, с даты их ввода в эксплуатацию. Существующие суда, построенные до 8 сентября 2017 года, должны соответствовать стандартам, предусмотренным в правиле D-2, после их первого или второго освидетельствования при возобновлении действующего не более пяти лет международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью в соответствии с приложением I к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов, проводимого после 8 сентября 2017 года, но в любом случае не позднее 8 сентября 2024 года (ИМО, 2017с).

Опасные и вредные вещества

В апреле 2017 года Юридический комитет ИМО утвердил проект резолюции, призывающей государства рассмотреть вопрос о ратификации 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, и обеспечить ее своевременное осуществление (ИМО, 2017d, приложение 2). Эта ключевая конвенция еще не вступила в силу, поскольку на сегодняшний день её ратифицировало только одно государство (Норвегия). Из-за этого 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)¹⁰

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).

Загрязнение в результате деятельности по разведке и добыче нефти в море

Юридический комитет ИМО завершил подготовку рекомендаций для оказания помощи государствам, которые заинтересованы в достижении двусторонних или региональных договоренностей или соглашений по вопросам ответственности и компенсации, связанных с ущербом от трансграничного загрязнения нефтью в результате деятельности по её разведке и добыче в море (ИМО, 2017e). ИМО рассматривает вопрос о необходимости принятия международного правового документа с 2011 года, но пока не было достигнуто никакой договоренности. Хотя нежелание ИМО заниматься этим вопросом, как представляется, связано с ее мандатом, в котором основное внимание уделяется вопросам загрязнения с судов (ИМО, 2014b), 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.

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

1. Борьба с пиратством и вооруженным разбоем на море

В июне 2017 года Комитет по безопасности на море сообщил, что в 2016 году в общей сложности во всем мире был отмечен 221 акт пиратства и вооруженного разбоя, что примерно на 27% меньше, чем в 2015 году, когда было зарегистрировано 303 таких инцидента. Тем не менее в Западной Африке их число увеличилось на 77%. Пираты продолжали активно действовать у побережья Сомали, где было зарегистрировано восемь инцидентов в период с января по апрель 2017 года и примерно 39 членов экипажа были взяты в заложники. В связи с возможным занижением числа актов пиратства и вооруженного разбоя в районе Гвинейского залива Комитет по безопасности на море настоятельно призвал все соответствующие стороны своевременно сообщать об инцидентах организациям, занимающимся их учетом, с целью более эффективного реагирования и управления рисками (ИМО, 2017a).

2. Юридически обязательный документ на основе Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года

В соответствии с этой Конвенцией на морское дно за пределами действия национальной юрисдикции распространяется режим общего наследия человечества, и находящиеся там ресурсы должны использоваться на благо всего человечества и с особым учетом интересов и нужд развивающихся стран (статья 140). Морские генетические ресурсы представляют коммерческую ценность, и с ними связаны значительные возможности для разработки более совершенных лекарственных препаратов. Их эксплуатация может в ближайшем будущем стать перспективной деятельностью в районах за пределами действия национальной юрисдикции. В отсутствие конкретной международной нормативно-правовой базы, регулирующей связанные с этим вопросы, с 2016 года в Организации Объединенных Наций ведутся переговоры в отношении ключевых элементов для разработки на основе данной конвенции международного юридически обязательного документа по вопросу о сохранении и устойчивом использовании биологического разнообразия в районах за пределами действия национальной юрисдикции. На четвертом совещании подготовительного комитета, учрежденного в соответствии с резолюцией 69/292 Генеральной Ассамблеи от 19 июня 2015 года (см. <http://www.un.org/Depts/los/biodiversity/prepcom.htm>), в июле 2017 года был принят итоговый документ, содержащий ряд элементов, рекомендованных для рассмотрения Генеральной Ассамблеей в процессе разработки текста. Предлагаемые элементы отражают консенсус среди большинства делегаций, достигнутый в ходе дискуссий, причем их перечень не является исчерпывающим. В итоговом документе также содержится перечень основных вопросов, которые связаны с этими элементами и по которым существуют расхождения во мнениях, а также рекомендация Генеральной Ассамблее как можно скорее принять решение о созыве межправительственной конференции. Предлагаемые элементы охватывают, в частности, следующие вопросы: общие принципы и подходы; международное сотрудничество; морские генетические ресурсы, включая вопросы совместного использования выгоды; такие меры, как зонально привязанные инструменты хозяйствования, включая морские охраняемые районы; оценки экологического воздействия; а также наращивание потенциала и передача морских технологий. В этой связи при разработке документа важно обеспечить учет особых потребностей развивающихся стран, в частности наименее развитых стран, развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, государств,

находящихся в географически неблагоприятном положении, и малых островных развивающихся государств, а также прибрежных африканских государств.

3. Вопросы, касающиеся моряков: Конвенция Международной организации труда о труде в рыболовном секторе 2007 года (№ 188)

Эта конвенция, вступившая в силу 16 ноября 2017 года, представляет собой обновленный и всеобъемлющий комплекс трудовых норм, касающихся работы рыбаков¹¹. Более 38 млн человек во всем мире работают в промысловом рыболовстве, который является одной из наиболее опасных отраслей (International Labour Organization, 2016). Цель 14 в области устойчивого развития, касающаяся сохранения и рационального использования океанов, морей и морских ресурсов в интересах устойчивого развития, включает несколько задач, посвященных рыболовству, в частности задачи 14.4, 14.7 и 14.b. Хотя в этих задачах не упоминаются конкретно трудовые аспекты устойчивого развития рыболовства, права работников рыболовной отрасли являются актуальными вопросами в данном контексте. В проведенных ранее исследованиях было установлено, например, что перелов и незаконный рыбный промысел связаны с повышенной опасностью и ухудшением условий работы рыбаков (Environmental Justice Foundation, 2015; International Labour Organization, 2013a; Росcock et al., 2016). Из-за мер, направленных на защиту рыбных запасов от рыбного промысла, истощающего эти запасы, рыболовные суда могут быть вынуждены выходить дальше в море в опасные и изолированные районы, где возрастает возможность нарушения трудовых норм в отношении моряков (International Labour Organization, 2013b). К числу других проблем относится практика регистрации рыболовных судов под флагом стран со слабой охраной труда или использование открытых регистров, допускающих сохранение анонимности судовладельца, что может осложнять решение вопроса об ответственности судовладельца за обеспечение проверки условий труда на судне (Food and Agriculture Organization of the United Nations, 2002).

Конвенция о труде в рыболовном секторе 2007 года (№ 188) устанавливает минимальные трудовые нормы в отношении работы рыбаков на коммерческих рыболовных судах всех типов во всем мире. Ее цель заключается в том, чтобы «содействовать обеспечению достойных условий труда рыбаков на борту рыболовных судов с точки зрения соблюдения минимальных требований в отношении труда на борту судов, условий службы, помещений для экипажа и довольствия, обеспечения безопасности и

гигиены труда, медицинского обслуживания и социального обеспечения» (International Labour Organization, 2007a). В конвенции перечислены обязательства, взятые на себя государствами-членами в этих областях, и предусматривается, что они должны применять и обеспечивать соблюдение национального законодательства, нормативных правовых актов или иных мер, которые они принимают с целью выполнения своих обязательств (статья 6). В конвенции содержатся положения, касающиеся трудового договора рыбака, который должен оформляться в письменной форме (статьи 16–20); найма и трудоустройства (статья 22); оплаты труда рыбаков, которая должна осуществляться на регулярной основе, и создания возможностей, для того чтобы рыбаки могли пересылать получаемые ими платежи своим семьям без каких-либо то ни было затрат (статьи 23 и 24). Положения, касающиеся социального обеспечения, направлены на защиту прав трудящихся-мигрантов и предусматривают, что государства должны обеспечить «постепенное достижение всеобъемлющей защиты в области социального обеспечения рыбаков, независимо от их национальной принадлежности, учитывая принцип равенства обращения» (статья 36 а)). Кроме того, в конвенции предусматриваются механизмы для проведения инспекционных проверок и обеспечения применения и соблюдения предусмотренных в конвенции требований. В качестве государства флага любое государство-член, «получающее жалобу или данные, свидетельствующие о том, что рыболовное судно, плавающее под его флагом, не выполняет требований настоящей Конвенции, предпринимает шаги по проведению расследований по этому вопросу и обеспечению того, чтобы были приняты меры, необходимые для устранения любых выявленных недостатков» (статья 43.1), а в качестве государств порта любое государство-член, в порт которого заходит рыболовное судно, «получает жалобу или данные, свидетельствующие о том, что это рыболовное судно не соответствует требованиям настоящей Конвенции, оно может направить правительству государства флага судна доклад ... и принять меры, необходимые для улучшения условий на борту судна, которые явно представляют угрозу для безопасности и здоровья рыбаков» (статья 43.2). Кроме того, положения конвенции применяются таким образом, «чтобы рыболовные суда, плавающие под флагом государств, которые не ратифицировали настоящую Конвенцию, не ставились в более благоприятные условия по сравнению с рыболовными судами, плавающими под флагом любого государства, ратифицировавшего ее» (статья 44). Эта статья наряду с контролем со стороны государства порта может служить стимулом для более широкого применения положений конвенции в отношении судов, плавающих под флагом государств, которые не являются участниками конвенции.

Международная организация труда приняла два перечня руководящих принципов соответственно для государств флага и государств порта, которые касаются проведения инспекционных проверок в соответствии с положениями конвенции (International Labour Organization, 2011; 2017). Кроме того, в Рекомендации о труде в рыболовном секторе 2007 года (№ 199), содержатся практические рекомендации по осуществлению положений конвенции (International Labour Organization, 2007b).

Д. СТРАТЕГИЧЕСКИЕ СООБРАЖЕНИЯ

Использование новых технологий в секторе морских перевозок связано с ростом угроз и рисков кибербезопасности. Для обеспечения безопасности мореплавания, защиты важной информации на борту судов и на берегу и повышения информированности моряков и других работников о существующих опасностях и рисках правительства, государственные и частные компании и другие заинтересованные стороны должны вести совместную работу в целях улучшения понимания, оценки, регулирования и внедрения новых технологий. При внедрении новых технологий необходимо тщательно изучать вопросы кибербезопасности, а также другие важные вопросы с целью снижения и устранения рисков и повышения кибербезопасности. В этой связи важное значение имеют совместные усилия, направленные на повышение осведомленности о возможных угрозах кибербезопасности, рисках и последствиях, а также принятие соответствующих эффективных мер благодаря обмену информацией, координации действий и налаживанию диалога и путем модернизации устаревших систем, повышения физической безопасности информационных систем и сетей и организации для сотрудников учебных курсов по вопросам кибербезопасности. В соответствующих случаях нормативно-правовые положения, регулирующие сектор морских перевозок, должны охватывать вопросы кибербезопасности, и необходимо поощрять и поддерживать соблюдение установленных требований. Важное значение имеет обеспечение соблюдения действующих нормативных положений, касающихся кибербезопасности, а также разработка дополнительных стандартов и стратегий. Кроме того, важно обеспечить применение существующих передовых методов, руководящих принципов и стандартов, а также пяти функциональных компонентов, которые определены в Руководстве ИМО по вопросам управления рисками кибербезопасности в морской отрасли как определение, защита, выявление, реагирование и восстановление.

В связи с вступлением в силу и повсеместным принятием Парижского соглашения, касающегося Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата, необходимо в приоритетном порядке

продолжить усилия, предпринимаемые с целью сокращения выбросов парниковых газов от международного судоходства, в том числе посредством осуществления технических и эксплуатационных мер, а также применения новых технологий на судах. В дискуссиях, касающихся разработки глобальной стратегии по сокращению выбросов парниковых газов, следует должным образом учитывать особые потребности малых островных развивающихся государств и наименее развитых стран с целью обеспечения прогресса и инклюзивного развития. В усилиях по сокращению загрязнения воздушной среды с судов важно, чтобы судовладельцы и операторы судов продолжали разрабатывать и применять различные стратегии, включая установку скрубберов и переход на сжиженный природный газ и другие виды топлива с низким содержанием серы. Кроме того, должны быть разработаны практические планы для обеспечения соблюдения ограничения по содержанию серы в судовом топливе на уровне 0,5% с 1 января 2020 года.

Ввиду важности обеспечения применения и строгого соблюдения эффективных международных экологических норм и с учетом стратегических задач, нашедших отражение в цели 14 в области устойчивого развития развитым и развивающимся странам рекомендуется в приоритетном порядке изучить возможность присоединения к соответствующим международным конвенциям, направленным на предотвращение и снижение загрязнения морской среды. В этой связи следует отметить вступление в силу Конвенции об управлении балластными водами (2004 года) в сентябре 2017 года. Повсеместное принятие и применение международных конвенций, касающихся ответственности и компенсации за загрязнение с судов, таких как Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 года с поправками, внесенными в нее в соответствии с Протоколом 2010 года, также имеет важное значение с учетом серьезных пробелов, сохраняющихся в международной правовой системе.

Наблюдается прогресс в ходе переговоров, ведущихся в Организации Объединенных Наций с целью разработки на базе Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года международного юридически обязательного документа о сохранении и устойчивом использовании биологического разнообразия в районах за пределами действия национальной юрисдикции. В этом контексте, и в частности в связи с вопросами, касающимися совместного использования выгод от морских генетических ресурсов, наращивания потенциала и передачи морских технологий, важно обеспечить, чтобы при разработке документа были учтены особые потребности развивающихся стран, в частности наименее развитых стран,

развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, государств, находящихся в географически неблагоприятном положении, и малых островных развивающихся государств, а также прибрежных африканских государств.

Вступление в силу Конвенции о труде в рыболовном секторе 2007 года (№ 188) будет содействовать достижению целей в области устойчивого развития, в частности касающихся рационального использования океанов и морей

и морских ресурсов, включая рыболовство, благодаря регламентации вопросов, касающихся трудовых норм и социального обеспечения моряков. Всем странам, и в особенности развивающимся странам, в которых на сектор промыслового рыболовства приходится значительная часть занятости, вероятно, следует изучить возможность присоединения к этой конвенции.

СПРАВОЧНАЯ ЛИТЕРАТУРА

- Belmont KB (2014). Blank Rome maritime: Maritime cybersecurity – a growing threat goes unanswered. Available at <http://mlaus.org/wp-content/uploads/bp-attachments/3821/K-Belmont-Maritime-Cybersecurity-Articles-0031.pdf> (accessed 25 September 2017).
- Cognizant (2016). Blockchain's smart contracts: Driving the next wave of innovation across manufacturing value chains. Available at <https://www.cognizant.com/whitepapers/blockchains-smart-contracts-driving-the-next-wave-of-innovation-across-manufacturing-value-chains-codex2113.pdf> (accessed 25 September 2017).
- Combined Transport Magazine* (2016). Secure data exchange across supply chains – blockchain and electronic data interchange. 9 November. Available at <http://combined-transport.eu/blockchain-edi-for-supply-chains> (accessed 3 October 2017).
- Cyber Keel (2014). Maritime cyberrisks. Available at <https://www2.sfm.org/bay-area-committees/amsc/cyber-security/> (accessed 25 September 2017).
- Environmental Justice Foundation (2015). *Pirates and Slaves: How Overfishing in Thailand Fuels Human Trafficking and the Plundering of our Oceans*. London. Available at <https://ejfoundation.org/reports/pirates-and-slaves-how-overfishing-in-thailand-fuels-human-trafficking-and-the-plundering-of-our-oceans> (accessed 3 October 2017).
- European Union Agency for Network and Information Security (2011). Analysis of cybersecurity aspects in the maritime sector. Available at <https://www.enisa.europa.eu/publications/cyber-security-aspects-in-the-maritime-sector-1> (accessed 25 September 2017).
- European Union Agency for Network and Information Security (2016). Distributed ledger technology and cybersecurity: Improving information security in the financial sector. Available at <https://www.enisa.europa.eu/publications/blockchain-security> (accessed 25 September 2017).
- Food and Agriculture Organization of the United Nations (2002). Fishing vessels operating under open registers and the exercise of flag State responsibilities. Fisheries Circular No. 980. Available at <http://www.fao.org/docrep/005/y3824e/y3824e00.htm> (accessed 3 October 2017).
- Harvard Business Review* (2017). How blockchain is changing finance. 1 March. Available at <https://hbr.org/2017/03/how-blockchain-is-changing-finance> (accessed 3 October 2017).
- Hazard Project (2017). *Cybersecurity in Ports*. Turku, Finland. Available at <https://blogit.utu.fi/hazard/materials-for-download/> (accessed 25 September 2017).
- International Labour Organization (2007a). Work in Fishing Convention, 2007 (No.188). Available at http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C188 (accessed 3 October 2017).
- International Labour Organization (2007b). Work in Fishing Recommendation, 2007 (No. 199). http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100_INSTRUMENT_ID:312536:NO (accessed 25 September 2017).
- International Labour Organization (2011). *The Work in Fishing Convention, 2007 (No. 188): Guidelines for Port State Control Officers*. Geneva. Available at http://www.ilo.org/sector/Resources/codes-of-practice-and-guidelines/WCMS_177245/lang--en/index.htm (accessed 3 October 2017).
- International Labour Organization (2013a). *Employment Practices and Working Conditions in Thailand's Fishing Sector*. Bangkok. Available at http://www.ilo.org/asia/publications/WCMS_220596/lang--en/index.htm (accessed 3 October 2017).
- International Labour Organization (2013b). *Caught at Sea: Forced Labour and Trafficking in Fisheries*. Geneva. Available at http://www.ilo.org/global/topics/forced-labour/publications/WCMS_214472/lang--en/index.htm (accessed 3 October 2017).
- International Labour Organization (2016). ILO Work in Fishing Convention, 2007 (No.188), to enter into force. 16 November. Available at http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_535063/lang--en/index.htm (accessed 3 October 2017).
- International Labour Organization (2017). *Guidelines on Flag State Inspection of Working and Living Conditions On Board Fishing Vessels*. Geneva Available at http://www.ilo.org/sector/Resources/codes-of-practice-and-guidelines/WCMS_428592/lang--en/index.htm (accessed 3 October 2017).
- IMO (2009). *Second IMO Greenhouse Gas Study 2009*. London.
- IMO (2014a). *Third IMO Greenhouse Gas Study 2014*. London.
- IMO (2014b). Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization. Study by the secretariat. LEG/MISC.8. London.
- IMO (2015). Revised guidelines for the on board operational use of shipborne automatic identification systems. A.1106(29). London.
- IMO (2016a). Report of the Marine Environment Protection Committee on its seventieth session. MEPC 70/18. London.
- IMO (2016b). Guidelines for on board sampling for the verification of the sulphur content of the fuel oil used on board ships. MEPC.1/Circ.864. London.

- IMO (2017a). Report of the Maritime Safety Committee on its ninety-eighth session. MSC 98/23. London.
- IMO (2017b). Guidelines on maritime cyber risk management. MSC-FAL.1/Circ.3. London.
- IMO (2017c). Report of the Marine Environment Protection Committee on its seventy-first session. MEPC 71/17. London.
- IMO (2017d). Report of the Legal Committee on the work of its 104th session. LEG 104/15. London.
- IMO (2017e). Liability and compensation issues connected with transboundary pollution damage from offshore exploration and exploitation activities. LEG 104/14/2. London.
- JOC.com (2016). Blockchain tech could save shippers money, stress. 4 October. Available at http://www.joc.com/international-logistics/logistics-technology/tech-behind-bitcoin-could-enable-digital-bills-lading_20161004.html (accessed 3 October 2017).
- JOC.com (2017). Shippers search for answers following Maersk cyberattack. 27 June. Available at http://www.joc.com/maritime-news/container-lines/maersk-line/shippers-search-answers-following-maersk-cyberattack_20170627.html (accessed 3 October 2017).
- Knect365 (2016). Could blockchain be the shipping industry's life jacket? 22 December. Available at <https://knect365.com/techandcomms/article/6a6fa749-c53f-448d-9036-4f130b062451/could-blockchain-be-the-shipping-industrys-life-jacket> (accessed 3 October 2017).
- Marine Link (2017). Cyber vigilance at sea: The new norm. *Maritime Reporter and Engineering News*. 22 May. Available at <https://www.marinelink.com/news/vigilance-cyber-norm425579> (accessed 3 October 2017).
- Marsh (2014). The risk of cyberattack to the maritime sector. Available at <http://me.marsh.com/NewsInsights/ID/41615/The-Risk-of-Cyber-Attack-to-the-Maritime-Sector.aspx> (accessed 25 September 2017).
- NCC Group (2014). Preparing for cyber battleships: Electronic chart display and information system security. Available at <https://www.nccgroup.trust/uk/our-research/preparing-for-cyber-battleships-electronic-chart-display-and-information-system-security/> (accessed 25 September 2017).
- Pocock NS, Kiss L, Oram S and Zimmerman C (2016). Labour trafficking among men and boys in the Greater Mekong Subregion: Exploitation, violence, occupational health risks and injuries. *Plos One*, 11(12). Available at <http://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0168500> (accessed 3 October 2017).
- Reuters (2014). All at sea: Global shipping fleet exposed to hacking threat. 23 April. Available at <http://www.reuters.com/article/tech-cybersecurity-shipping-idUSL3N0N402020140423> (accessed 3 October 2017).
- Rouzer B (2015). Cybersecurity and the marine transportation system. Presented at the American Association of Port Authorities cybersecurity seminar. Savannah, United States. 11 March. Available at <http://www.aapa-ports.org/unifying/PastDetail.aspx?itemnumber=20333> (accessed 25 September 2017).
- Ship-technology.com (2013). Web of intrigue: Protecting ports against cyberterrorism. Available at <http://www.ship-technology.com/features/feature-cybersecurity-port-computer-hackers-us-belgium/> (accessed 25 September 2017).
- Takahashi K (2017). Implications of the blockchain technology for the United Nations Commission on International Trade Law works. Presented at the Modernizing International Trade Law to Support Innovation and Sustainable Development congress. Vienna. 4–6 July. Available at <http://www.uncitral.org/uncitral/en/commission/colloquia/50th-anniversary-papers.html> (accessed 25 September 2017).
- The Maritime Executive* (2017). Mass global positioning system spoofing attack in Black Sea? 11 July. Available at <http://maritime-executive.com/editorials/mass-gps-spoofing-attack-in-black-sea> (accessed 3 October 2017).
- The Register* (2003). United Kingdom teenager accused of electronic sabotage against United States port. 6 October. Available at https://www.theregister.co.uk/2003/10/06/uk_teenager_accused_of_electronic/ (accessed 3 October 2017).
- Trap X Security (2014). Trap X discovers zombie zero advanced persistent malware. 10 July. Available at <https://trapx.com/trapx-discovers-zombie-zero-advanced-persistent-malware/> (accessed 3 October 2017).
- Trend Micro (2014). A security evaluation of automatic identification systems. Available at <https://www.trendmicro.com/vinfo/us/security/news/cybercrime-and-digital-threats/a-security-evaluation-of-ais> (accessed 25 September 2017).
- UNCTAD (2003). The use of transport documents in international trade. Available at <http://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Legal/Carriage-of-Goods.aspx> (accessed 25 September 2017).
- UNCTAD (2011). The 2004 Ballast Water Management Convention – with international acceptance growing, the Convention may soon enter into force. In: Transport newsletter No. 50. Available at <http://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Transport-Newsletter.aspx> (accessed 3 October 2017).
- UNCTAD (2012). *Liability and Compensation for Ship-source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers*. United Nations publication. New York and Geneva. Available at <http://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=322> (accessed 3 October 2017).

- UNCTAD (2013). *Review of Maritime Transport 2013*. United Nations publication. Sales No. E.13.II.D.9. New York and Geneva. [http://unctad.org/en/Pages/Publications/Review-of-Maritime-Transport-\(Series\).aspx](http://unctad.org/en/Pages/Publications/Review-of-Maritime-Transport-(Series).aspx) (accessed 3 October 2017).
- UNCTAD (2015). 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/webdtl1b2015d4_en.pdf (accessed 3 October 2017).
- United Nations Economic Commission for Europe (1996). Recommendation 25: Use of the United Nations Electronic Data Interchange for administration, commerce and transport. TRADE/WP.4/R.1079/Rev.1. Geneva. Available at https://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec_index.htm (accessed 3 October 2017).
- United States Coast Guard (2016). *Cyber risks in the marine transportation system*. Available at https://www.uscg.mil/hq/cg5/cg544/docs/USCG_Paper_MTS_CyberRisks.pdf (accessed 25 September 2017).
- United States Government Accountability Office (2015). *Maritime critical infrastructure protection*. Available at <http://www.gao.gov/products/GAO-16-116T> (accessed 3 October 2017).

ПРИМЕЧАНИЯ

1. Определение этого понятия см. <http://www.itu.int/en/ITU-T/studygroups/com17/Pages/cybersecurity.aspx>.
2. Дополнительную информацию о повышении кибербезопасности в портах Соединенных Штатов, а также связанные с этим рекомендации, см. United States Government Accountability Office, 2015.
3. Включая, в частности, следующие рекомендации: второе издание руководства по вопросам кибербезопасности на борту судов, принятое в июле 2017 года объединенной группой морской отрасли (см. https://www.bimco.org/news/press-releases/20170705_cyber-g); стандарт ИСО и Международной электротехнической комиссии № 27001 «Информационные технологии – Методы защиты – Системы менеджмента информационной безопасности – Требования»; и разработанные Национальным институтом стандартов и технологии Соединенных Штатов рамочные принципы по улучшению безопасности критической инфраструктуры. Общую информацию о киберпреступности и борьбе с ней, см. <https://www.unodc.org/unodc/en/organized-crime/expert-group-to-conduct-study-cybercrime-feb-2013.html>.
4. Это означает, что в случае захвата большинства узлов в сети создается возможность для внесения изменений, что может представлять проблему для частных или контролируемых сетей со сравнительно небольшими узлами.
5. Например, стандартные словари данных для информационных систем, такие как библиотека ключевых компонентов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций.
6. Подробнее об этой системе см. UNCTAD, 2003, и <http://www.bolero.net>.
7. Заявление представителя Островов Кука, поддержанное представителями Вануату, Палау, Папуа-Новой Гвинеи, Соломоновых Островов и Тувалу, а также выступления представителей Багамских Островов и Норвегии.
8. 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% ($1\ 000\ \text{млн}^{-1}$). 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 контроля выбросов – Североамериканского района – действует с 2012 года. Четвертый район контроля выбросов был создан в части Карибского моря, относящейся к Соединенным Штатам. Режим регулирования в этом районе, охватывающем воды, омывающие берега Пуэрто-Рико и Виргинских островов Соединенных Штатов, вступил в силу с 2014 года.
9. По состоянию на 13 сентября 2017 года 65 государств, на которые приходилось 73,92% валовой вместимости судов мирового торгового флота, стали договаривающимися сторонами конвенции. Более подробную информацию по этим вопросам см. UNCTAD, 2011, и UNCTAD, 2015.
10. Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года и Протокол к ней 1992 года, а также Международная конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 года и Протоколы к ней 1992 и 2003 годов. Аналитический обзор соответствующих международно-правовых рамок см. UNCTAD, 2012. См. также UNCTAD, 2013, стр. 128–129.
11. Эта конвенция представляет собой пересмотр следующих конвенций: Конвенции 1959 года о минимальном возрасте рыбаков (№ 112); Конвенции 1959 года о медицинском осмотре рыбаков (№ 113); Конвенции 1959 года о трудовых договорах рыбаков (№ 114); и Конвенции 1966 года о помещениях для рыбаков на борту судов (№ 126).

6

Глобализованные производственные, торговые и финансовые сети и сети связи зависят от транспортного и других видов сообщения, то есть от возможностей людей, компаний и стран устанавливать связи друг с другом. ЮНКТАД играет ведущую роль в исследованиях, посвященных изучению вопросов морского сообщения, с 2004 года, когда она впервые начала публиковать индекс обслуживания линейным судоходством.

В последнее время «термин «сообщение» стал модным словом в исследованиях по вопросам развития и международной экономики... Вместо изучения экономических и социальных связей в качестве изолированных двусторонних контактов всё шире используется комплексный подход, в рамках которого единицей анализа всё чаще становятся «сети» (World Bank, 2013a). Группа 20 выступила с инициативой создания Альянса по глобальной взаимосвязанности инфраструктуры в целях улучшения «связей между общинами, экономическими системами и странами посредством развития транспортных и энергетических сетей и сетей связи и водоснабжения» (Global Infrastructure Connectivity Alliance, 2016). В том же духе выпуск публикации «Помощь в интересах торговли: общий обзор» за 2017 год посвящён вопросам поощрения торговли, придания ей инклюзивного характера и улучшения транспортных и других связей в целях содействия устойчивому развитию (World Trade Organization, 2017). В материалах, представленных для подготовки вышеупомянутого доклада (OECD and UNCTAD, 2017), отмечается, что «хотя цифровая связь, вероятно, открывает новые возможности для участия развивающихся стран в международной торговле, в традиционной торговле транспортные расходы могут по-прежнему выступать серьезным препятствием для физической доставки товаров». В докладе Всемирного банка (World Bank, 2013b) делается вывод о том, что «качество морского сообщения и эффективность логистических услуг являются весьма важными факторами, влияющими на транспортные расходы в двусторонней торговле: в некоторых случаях их совокупное воздействие сопоставимо с влиянием фактора географического расстояния». Улучшение обслуживания линейным судоходством может способствовать снижению транспортных расходов и тем самым увеличению объема торговли. Это подтверждается в многочисленных исследованиях по вопросам торговли, морских портов и морских перевозок (см. Wilmsmeier et al., 2006; Sourdin and Pomfret, 2012; Wilmsmeier, 2014; Ducruet (готовится к печати); Fugazza and Hoffmann, 2017; Hoffmann et al., 2017; Wilmsmeier et al., 2017; Geerlings et al. (готовится к печати) и обширную литературу, указанную в этих работах).

С учетом того, что морской транспорт остается основным видом транспорта для внешней торговли большинства развивающихся стран, в начале настоящей главы представлена концепция обслуживания линейным судоходством на страновом уровне и в двустороннем сообщении (см. раздел А). Затем более подробно рассматриваются две области, где существуют возможности для улучшения морского сообщения, в частности путем налаживания связей между внутренними и международными морскими перевозками (см. раздел В) и упрощения процедур торговли и перевозок (см. раздел С). В заключительном разделе D представлены возможные варианты политики и рекомендации, вытекающие из шести глав настоящего Обзора.

УЛУЧШЕНИЕ МОРСКОГО СООБЩЕНИЯ

МОРСКОЕ СООБЩЕНИЕ

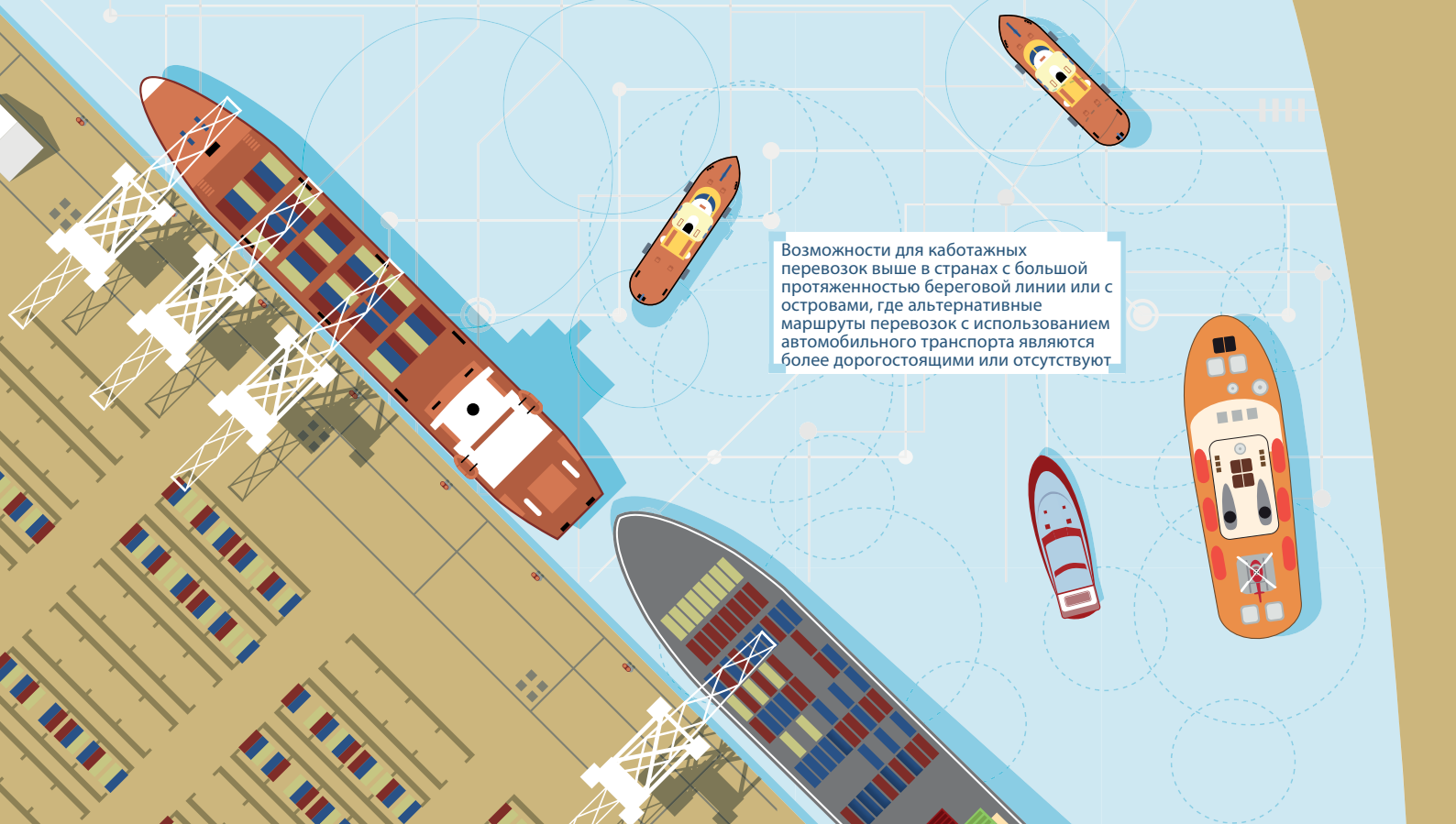
Открытие прямого морского сообщения между парами стран, как правило, приводит к снижению транспортных расходов на 9 процентных пунктов

СТРАНЫ С НАИЛУЧШИМ ТРАНСПОРТНЫМ СООБЩЕНИЕМ ПО РЕГИОНАМ



Каботажные перевозки могут способствовать повышению эффективности операций в рамках всей цепочки поставок, решению проблем, связанных с выбросами углекислого газа и энергоэффективностью, и улучшению перспектив торговли благодаря использованию перевалочных операций

Возможности для каботажных перевозок выше в странах с большой протяженностью береговой линии или с островами, где альтернативные маршруты перевозок с использованием автомобильного транспорта являются более дорогостоящими или отсутствуют



А. РАСПРЕДЕЛЕНИЕ КОНТЕЙНЕРНОГО ФЛОТА И ОБСЛУЖИВАНИЕ ЛИНЕЙНЫМ СУДОХОДСТВОМ

Большинство промышленных грузов перевозятся в контейнерах компаниями линейного судоходства. Контейнерные суда следуют по установленному расписанию с заходом в ряд портов на своём маршруте. Контейнеры с грузами, принадлежащими различным грузоотправителям, загружаются, перегружаются или разгружаются в каждом порту. Такого рода перевозки можно сравнить с сетью городского метро, в которой станции связаны с одной или несколькими линиями метро. Для того чтобы добраться до пункта назначения, пассажиры изучают расписание и возможности пересадок с одной линии на другую. Степень обслуживания различных стран линейным судоходством можно оценить, проанализировав расписание движения судов и различные варианты сообщения с зарубежными рынками через сеть линейных перевозок¹.

На диаграмме 6.1 представлена карта с интенсивностью движения контейнеровозов в 2016 году. Ключевыми узлами этой сети являются Малаккский пролив, Панамский канал, Гибралтарский пролив и Суэцкий канал, и в целом интенсивность движения в Северном полушарии выше, чем в Южном, за некоторыми исключениями, например вокруг порта Сантус (Бразилия), Южной Африки и Маврикия. Некоторые районы имеют лучшее транспортное

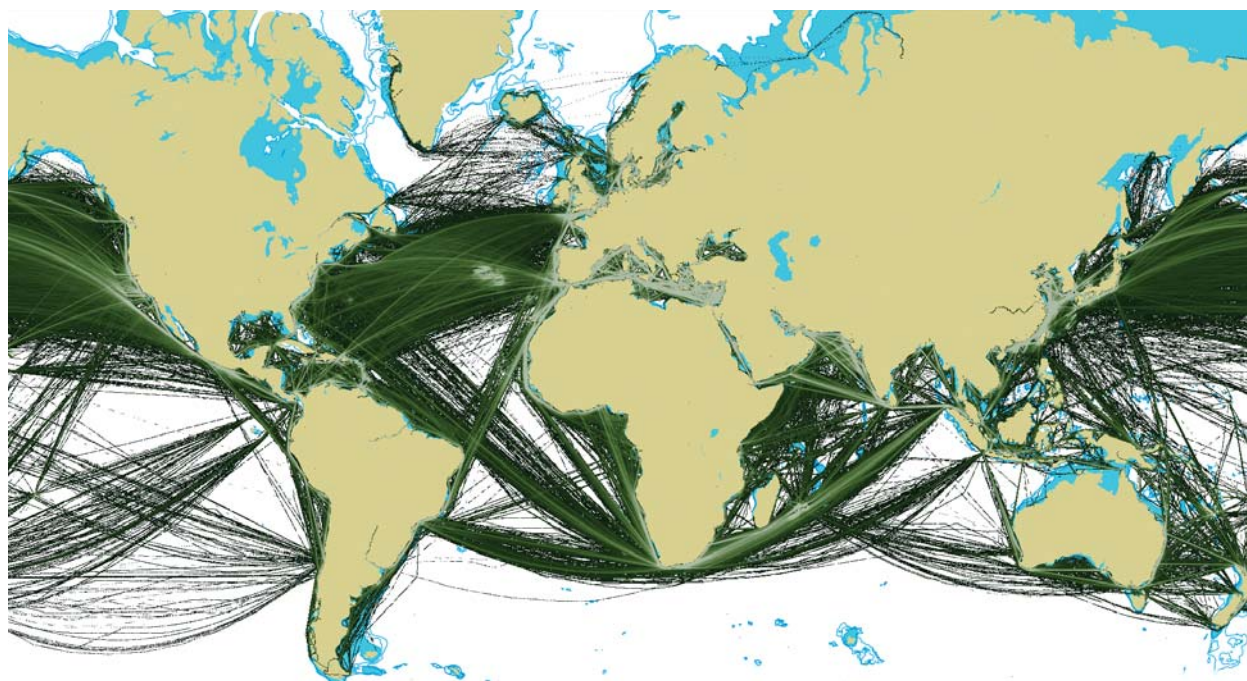
сообщение, чем другие, и важно понять причины этих различий, чтобы определить возможности для исправления положения.

1. Обслуживание стран линейным судоходством

В целях сопоставления и анализа положения стран в рамках глобальной сети линейных перевозок ЮНКТАД разработала в 2004 году индекс обслуживания линейным судоходством. Этот индекс, генерируемый на основе расписаний движения судов мирового контейнерного флота, рассчитывается по следующему пяти компонентам: количество судов, заходящих в морские порты каждой страны, их общая контейнероёмкость, число компаний, осуществляющих регулярные перевозки, количество осуществляемых рейсов и размер самого крупного используемого судна². Эта методология остается неизменной с 2004 года и не зависит от анализируемых выборок, обследований или представлений. На диаграмме 6.2 (графики a)–h)) показана динамика индекса в отдельных регионах.

Среди стран, находящихся на западном побережье Южной Америки, наилучшее морское сообщение у Панамы (см. график a) диаграммы 6.2), поскольку благодаря Панамскому каналу в стране были созданы перевалочные порты. Перу и Чили имеют примерно такой же уровень морского сообщения, поскольку порты обеих стран обслуживаются одними и теми же компаниями и судами. Эквадор

Диаграмма 6.1. Карта интенсивности движения контейнеровозов



Источник: Расчеты ЮНКТАД на основе данных компании «Марин трафик».

Примечание: Данные отражают движение контейнерных судов в 2016 году.

все еще отстает в этом плане; его главный морской порт Гуаякиль позже других начал инвестировать в причальные контейнерные перегружатели и имеет ограничения по осадке судов по сравнению с другими крупными портами на западном побережье Южной Америки. Этот пример показывает, что порты, находящиеся на одном маршруте, зависят также от инвестиций, осуществляемых в других портах, обслуживаемых одними и теми же компаниями линейных перевозок. Если, например, только один из портов инвестирует в оборудование для перегрузки контейнеров, тогда как другие порты, находящиеся на том же маршруте, этого не делают, то судам всё равно необходимо иметь свое собственное погрузочно-разгрузочное оборудование, и таким образом не удается реализовать потенциальную экономию на данном морском побережье. На западном побережье Южной Америки Чили была в числе первых стран, которые начали инвестировать в причальные контейнерные перегружатели, но на протяжении долгих лет многие суда, заходящие в её порты Сан-Антонио или Вальпараисо, по-прежнему имели свое собственное погрузочно-разгрузочное оборудование, поскольку оно им было необходимо в портах Кальяо (Перу), Гуаякиль (Эквадор) или Буэнавентура (Колумбия). В настоящее время такие различия привели к формированию веерных схем организаций перевозок, и такие порты, как Гуаякиль, часто обслуживаются фидерными маршрутами с перевалочными операциями, осуществляемыми главным образом в Панаме.

На восточном побережье Южной Америки (см. график b) диаграммы 6.2) порты Аргентины, Бразилии и Уругвая обслуживаются одними и теми же компаниями линейных перевозок. Несмотря на то, что Уругвай имеет гораздо менее крупную экономику, у него примерно такой же уровень морского сообщения, поскольку через его порты проходят не только грузы его внешней торговли, но и транзитные грузы из Парагвая и перегружаемые грузы, следующие в Аргентину и Бразилию, в которых действуют ограничения на каботажные перевозки, что сокращает возможности для осуществления перевалочных операций в их портах.

Среди африканских стран наилучшее морское сообщение у Египта, Марокко и Южной Африки (см. график c) диаграммы 6.2). У Марокко резко повысился индекс обслуживания линейным судоходством в результате развития перевалочного порта «Танжер-мед». Среди стран Восточной Африки значительно улучшилось морское сообщение у Джибути благодаря географическому положению страны и частным инвестициям в её перевалочном порте (см. график d) диаграммы 6.2).

Среди стран Аравийского полуострова самый высокий индекс обслуживания линейным судоходством в субрегионе по-прежнему у Объединенных Арабских Эмиратов благодаря крупному перевалочному порту Дубай (см.

график e) диаграммы 6.2). Некоторые страны воспользовались своим благоприятным географическим положением, обеспечивая стыковку маршрутов Восток–Запад между Европой и Азией с перевозками на направлениях Север–Юг и фидерными перевозками, связывающими их порты с Африкой и Южной Азией.

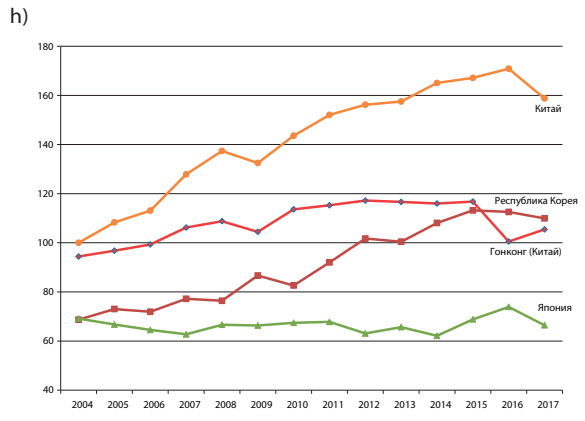
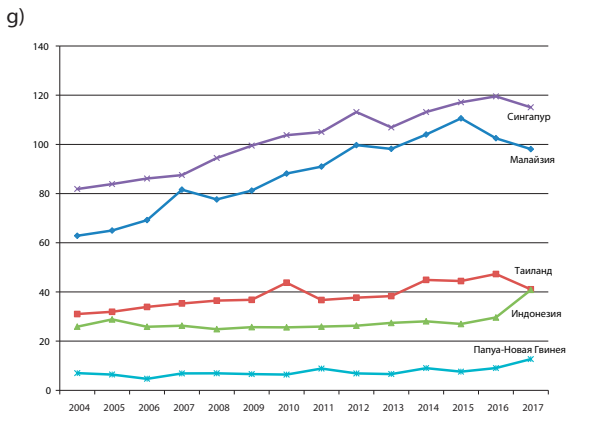
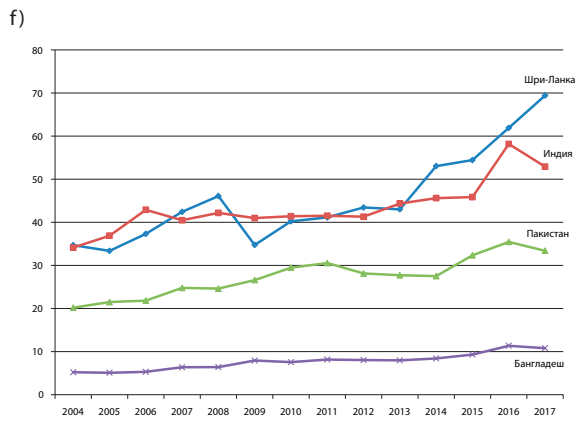
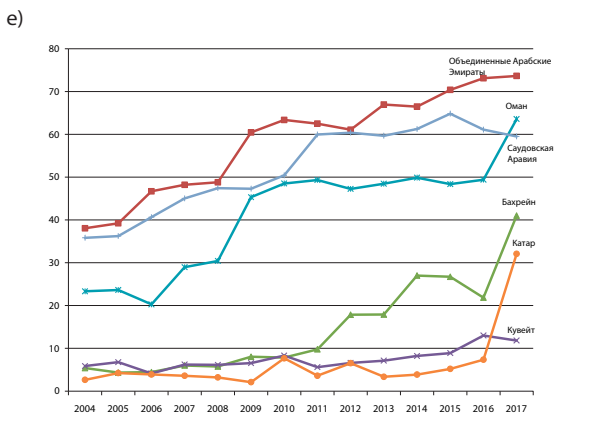
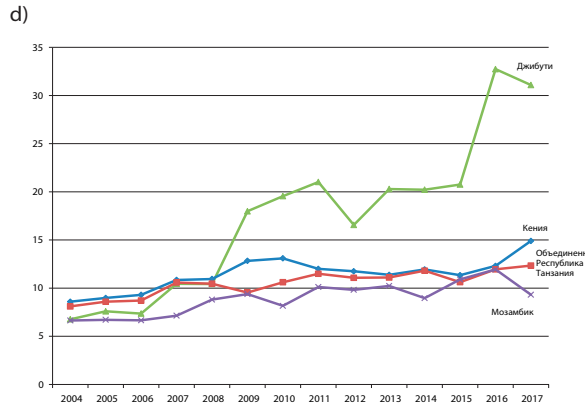
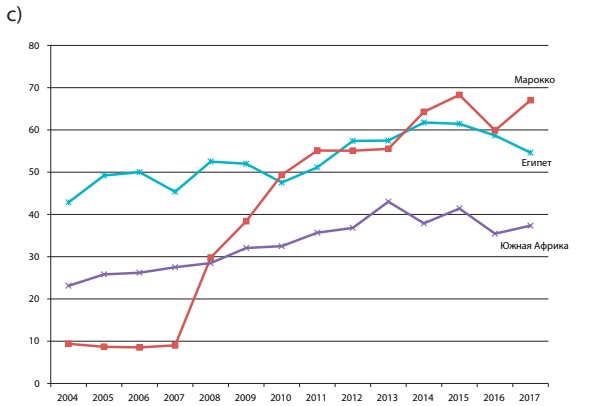
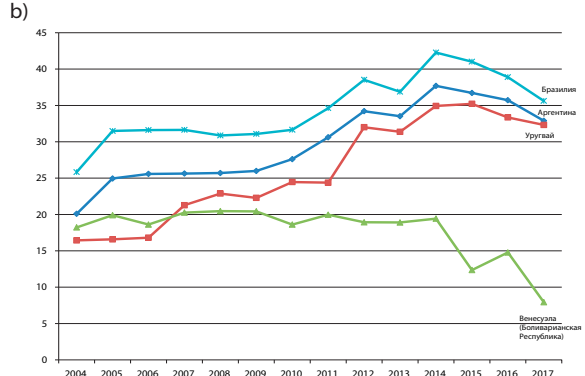
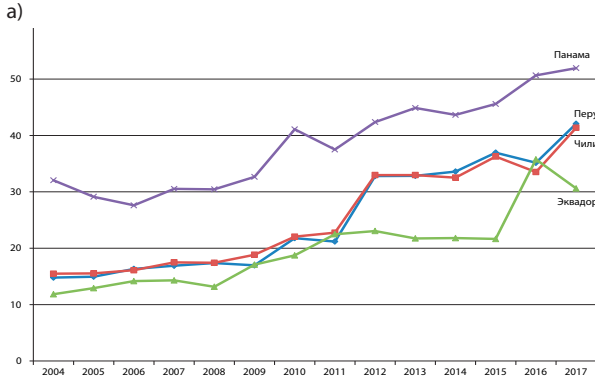
Среди стран Южной Азии Шри-Ланка намного опережает своих соседей по показателю обслуживания линейным судоходством. Порт Коломбо принимает крупные контейнеровозы, следующие по маршрутам между Азией и Европой, а также в направлении Африки и Южной Америки (см. график f) диаграммы 6.2). Фидерные перевозки из порта Коломбо в индийские порты могут осуществляться на судах под любым флагом, поскольку на них не распространяются действующие в Индии ограничения на каботажные перевозки.

В Юго-Восточной Азии порты Малайзии и Сингапура обслуживаются в основном одними и теми же компаниями линейного судоходства, работающими на маршрутах Азия–Европа, и поэтому динамика их индекса является практически синхронной (см. график g) диаграммы 6.2). Вместе с тем в отдельные годы динамика индекса обслуживания линейным судоходством отражает существующую между ними конкуренцию за перевалочные грузы. Например, в 2007 году компания «Маэрск» перенесла основную часть своих перевалочных операций из Малайзии в Сингапур. В других странах субрегиона уровень индекса не повысился, поскольку перевозки их внешнеторговых грузов в основном осуществлялись с использованием перевалочных операций в Сингапуре и Малайзии.

Среди стран Восточной Азии наиболее высокий индекс обслуживания линейным судоходством у Китая, поскольку его порты относятся к основным районам погрузки в мире (см. график h) диаграммы 6.2). На протяжении многих лет порты Гонконга (Китай) и Республики Корея использовались в качестве крупных транспортных узлов для связи Китая и Японии с мировой сетью линейных перевозок. С ростом объема перевозок и пересмотром положений, регулирующих каботажные перевозки, с целью осуществления перевалочных операций в порту Шанхай начало расширяться прямое сообщение с портами Китая и снизилась необходимость в перегрузочных операциях в портах Гонконга (Китай) и Республики Корея.

Малые островные развивающиеся государства во всех регионах характеризуются низким уровнем обслуживания линейным судоходством. Среди стран, перечисленных в таблице 6.1, примером в этом плане могут служить Антигуа и Барбуда в Карибском бассейне (4 судна на 2 маршрутах), Сан-Томе и Принсипи в Атлантическом океане (5 судов на 2 маршрутах), Мальдивские Острова в Индийском океане (2 судна на 2 маршрутах) и Науру и Тувалу в Тихом океане (по одному судну

Диаграмма 6.2. Индекс обслуживания линейным судоходством, 2004–2017 годы:
 а) западное побережье Южной Америки; б) восточное побережье Южной Америки; в) африканские страны с крупными перевалочными портами; д) Восточная Африка; е) Западная Азия; ф) Южная Азия; г) Юго-Восточная Азия; и) Восточная Азия



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД. Индекс обслуживания линейным судоходством каждой страны см. <http://stats.unctad.org/LSCI>; информацию о расчете индекса см. примечание 2 в конце главы.

Таблица 6.1. Распределение контейнеровозов по отдельным странам, май 2017 года

Страна	Совокупная вместимость судов в ДФЭ в год	Количество судов регулярного сообщения	Количество линий	Вместимость крупнейшего судна в ДФЭ
Антигуа и Барбуда	78 832	4	2	1 116
Чили	4 187 451	129	21	11 629
Китай	85 347 681	1 996	463	18 506
Демократическая Республика Конго	173 662	15	7	1 005
Египет	12 110 793	293	71	14 167
Германия	26 427 472	621	143	18 350
Гана	1 866 259	111	18	4 596
Кения	1 815 648	71	17	4 013
Малайзия	36 663 697	906	196	18 506
Мальдивские Острова	64 256	2	2	1 118
Маврикий	2 339 459	75	13	10 409
Микронезия	9 360	3	1	624
Марокко	12 053 640	312	68	18 350
Мьянма	809 958	43	17	1 468
Науру	16 276	1	1	626
Нигерия	3 262 826	179	27	4 535
Панама	11 943 496	357	62	12 041
Республика Корея	40 924 768	1 017	245	18 506
Сан-Томе и Принсипи	41 145	5	2	2 006
Шри-Ланка	13 719 661	327	59	18 350
Того	2 302 871	90	15	10 409
Тувалу	6 156	1	1	513
Объединенные Арабские Эмираты	20 468 669	393	94	17 387
Соединенные Штаты	36 154 504	990	200	13 950
Венесуэла (Боливарианская Республика)	555 826	30	16	2 139

Источник: Расчеты секретариата ЮНТКАД на основе данных, представленных компанией «МДС трансмодал».

Примечание: Информация о провозной способности контейнерных судов, указанная в этой таблице, не в полной мере сопоставима с данными, приведенными в главе 2. Для целей главы 6 учитывается провозная способность только полностью ячеистых контейнеровозов, и поэтому совокупная вместимость контейнерных судов в ДФЭ, указанная в настоящей таблице, немного меньше, чем в главе 2.

и одному маршруту). С другой стороны, порты Маврикия обслуживаются 16 операторами линейных перевозок, использующих 75 судов, включая суда вместимостью более 10 000 ДФЭ, на 13 маршрутах.

Крупнейшие контейнеровозы вместимостью до 18 506 ДФЭ, используемые на маршрутах между Европой и Восточной Азией, заходят также в порты Южной и Юго-Восточной Азии и Северной Африки (Марокко). Крупнейшие суда, эксплуатируемые на маршрутах в Северную Америку, имеют вместимость до 13 950 ДФЭ.

Индекс обслуживания линейным судоходством показывает тенденции в различных странах. Для более подробного анализа интересно также изучить отдельные компоненты индекса. В таблице 6.1 представлены данные по всем пяти компонентам индекса для некоторых стран (по состоянию на май 2017 года). Совокупная провозная способность используемых контейнерных судов составляет от 6 156 ДФЭ в год в случае Тувалу до более 85 млн ДФЭ в Китае; китайские порты обслуживает 1 996 контейнеровозов по регулярным маршрутам по сравнению с всего лишь одним судном в Тувалу. Малые островные

развивающиеся государства во всех регионах сталкиваются с проблемой низкого уровня обслуживания линейным судоходством.

Совокупная провозная способность контейнеровозов, заходящих в морские порты Египта и Панамы, является примерно одинаковой, хотя максимальный размер судов, которые могут проходить по Суэцкому каналу, гораздо больше, чем по Панамскому каналу даже после его расширения. Это объясняется тем, что более крупные суда, проходящие по Суэцкому каналу, не заходят в морские порты Египта. В Африке в порты Того заходят суда вместимостью до 10 309 ДФЭ, эксплуатируемые на маршрутах между западной и южной частью Африки (включая Маврикий) и Восточной Азией. Провозная способность судов, заходящих в порты Ганы, Кении или Нигерии, более чем в два раза меньше. Ниже в настоящей главе рассматриваются меры, которые могут быть приняты директивными органами для привлечения большего числа компаний, судов и судоходных линий, в следующем же разделе представлена более подробная информация о структуре глобальной сети линейных перевозок и (двустороннем) морском сообщении между парами стран.

2. Обслуживание линейным судоходством в двустороннем сообщении

Менее 20% пар прибрежных стран имеют прямое морское сообщение между ними, то есть когда контейнерные грузы могут перевозиться между страной происхождения и страной назначения без перегрузки. В развивающихся странах количество прямых маршрутов в среднем в два раза меньше, чем в развитых странах.

В таблице 6.2 приведены данные об использовании судов на прямых маршрутах между парами стран, с тем чтобы проиллюстрировать различные аспекты обслуживания линейным судоходством в двустороннем сообщении. Показатель прямого двустороннего сообщения является наиболее высоким на маршрутах между Китаем и Республикой Корея. В целом высокий уровень прямого сообщения характерен для перевозок между соседними странами. Например, суда могут заходить в порты двух соседних стран, транспортируя грузы их взаимной торговли, осуществляя фидерные перевозки через крупные перевалочные порты или перевоза экспортные грузы этих двух соседних стран в третьи страны.

Более 80% пар стран не имеют прямого сообщения. К ним относятся страны с большим объемом торговли, находящиеся друг напротив друга через океан, например Бразилия и Нигерия. Интересный вопрос для изучения специалистами, занимающимися вопросами торговли и транспорта, заключается в том, объясняется ли отсутствие прямого сообщения между этими двумя странами тем, что нет достаточного спроса на перевозки, или же между ними нет значительной торговли из-за отсутствия хорошего транспортного сообщения. Как будет показано ниже, оба эти предположения верны.

Благодаря контейнерным перевозкам и перевалочным операциям фактически любая страна может торговать с любой страной даже при отсутствии прямого сообщения между ними. С тем чтобы оценить уровень двустороннего сообщения в тех случаях, когда между странами нет прямых маршрутов, ЮНКТАД разработала индекс обслуживания линейным судоходством в двустороннем сообщении (Fugazza and Hoffmann, 2016; Hoffmann et al., 2014). В отличие от странового индекса, который дает одно значение индекса для каждой страны, индекс обслуживания линейным судоходством в двустороннем сообщении отражает 160 значений для каждой страны, а именно уровень морского сообщения данной прибрежной страны с остальными прибрежными странами.

Индекс обслуживания линейным судоходством в двустороннем сообщении рассчитывается по пяти компонентам. Для любой пары

стран А и В этот индекс основывается на следующих параметрах: количество перегрузок, необходимых для доставки грузов из страны А в страну В (чем меньше число перегрузок, тем выше значение индекса); количество прямых маршрутов между двумя странами; геометрическое среднее общего количества прямых маршрутов у стран А и В; уровень конкуренции на маршрутах, связывающих страну А со страной В; и размер наиболее крупного судна на маршруте с наименьшим объемом перевозок, связывающем страну А со страной В³. Этот индекс является симметричным, то есть его значение, характеризующее уровень линейного сообщения страны А со страной В, является таким же, как и для линейного сообщения страны В со страной А.

Диаграмма 6.3 позволяет сопоставить динамику индекса обслуживания линейным судоходством в двустороннем сообщении за два периода, а именно между 2006 и 2010 годами (график а)) и между 2010 и 2016 годами (график б)). Точки, находящиеся выше или ниже линии, проходящей на графиках под углом в 45 градусов, представляют собой пары стран, в случае которых значение индекса соответственно повысилось или снизилось. В 2006–2010 годах в случае 61% пар стран индекс повысился, а в 2010–2016 годах он возрос в 68% случаев. В случае большинства пар стран индекс оставался неизменным в период непосредственно после финансово-экономического кризиса 2008 года и начал повышаться лишь после 2010 года.

Анализ отдельных компонентов индекса обслуживания линейным судоходством в двустороннем сообщении показывает, что среднее число перегрузок, необходимых для перевозки контейнера из одной страны в другую, со временем увеличивается. Это согласуется с тенденциями, наблюдающимися в отрасли. Поскольку суда становятся всё крупнее, а альянсы судоходных компаний всё чаще прибегают к перевалочным операциям в крупных транспортных узлах и используют суда наиболее подходящего размера на каждом участке линейного маршрута, количество прямых линий сокращается. Эта тенденция отражает сохраняющуюся необходимость в дальнейшей оптимизации сетей линейных перевозок (MDS Transmodal, 2017).

Помимо европейских стран в число 25 пар стран с наиболее высоким уровнем индекса входит пять азиатских стран (см. таблицу 6.3). Их присутствие является более заметным в 2016 и 2010 годах, чем в 2006 году. Более глубокий анализ показывает, что 50 пар стран с наиболее высоким уровнем индекса обслуживания линейным судоходством в двустороннем сообщении представляют собой перевозки между всего 15 странами и что 250 пар стран с наиболее высоким индексом – соответственно перевозки между 40 странами. Пары стран с самым низким значением индекса включают в основном малые и отдаленные

острова, такие как Острова Кука, Монтсеррат и Науру, и наименее развитые страны.

Определение и структура индекса обслуживания линейным судоходством в двустороннем сообщении, основанного не на оценках и обследованиях, а на реальных данных о распределении флота, безусловно, представляет практический интерес. Этот индекс и его компоненты дают представление о факторах, непосредственно влияющих на транспортные расходы, и уровень обслуживания линейным судоходством имеет важнейшее значение для состояния внешней торговли страны. При прочих равных условиях повышение значения индекса на одну единицу (что соответствует его отклонению на 0,01) приводит к увеличению стоимостного объема экспорта товаров, перевозимых в контейнерах, на 3%. Отсутствие прямого морского сообщения с торговым партнером приводит к уменьшению стоимостного объема экспорта; каждая дополнительная перегрузка вызывает снижение стоимостного объема экспорта на 40% в двусторонней торговле. Каждый дополнительный прямой маршрут между двумя странами приводит к увеличению примерно на 5% стоимостного объема их взаимного экспорта. Повышение на 1 000 ДФЭ вместимости крупнейшего судна, используемого на любом участке морского маршрута, вызывает увеличение на 1% стоимостного объема экспорта в двусторонней торговле. (Fugazza and Hoffmann, 2017; Fugazza, 2015)⁴. На основе матрицы обслуживания стран линейным судоходством (внутренняя база данных ЮНКТАД) в одном из исследований (Shepherd, готовится к печати) было рассчитано, что прямое морское сообщение между парами стран приводит к снижению транспортных расходов на 9,09 процентных пункта.

Построение и использование разработанных ЮНКТАД индексов обслуживания линейным судоходством выходят за рамки эмпирических соображений. Анализ динамики индексов и их компонентов с течением времени позволяет также получить информацию для определения возможных направлений практических мер. Этот набор данных помогает по-особому взглянуть на сеть линейных морских перевозок, позволяя понять положение определенной страны или пары стран в рамках данной сети. Поэтому эти индексы могут служить ценным инструментом для анализа и определения ориентиров при разработке соответствующей политики.

В следующих двух разделах подробно рассматриваются две области, в которых существуют возможности для улучшения морского сообщения стран. В разделе В рассматриваются морские каботажные перевозки, то есть морские перевозки между портами одной страны, которые можно соединить с международными морскими перевозками в целях улучшения международного транспортного сообщения страны. Раздел С посвящен мерам по упрощению процедур

торговли и перевозок, позволяющих сделать морские порты страны более привлекательными для их клиентов, а именно судоходных компаний и грузоотправителей.

В. МОРСКИЕ КАБОТАЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: ТРАНСПОРТНОЕ СООБЩЕНИЕ ВНУТРИ СТРАНЫ И ГЛОБАЛЬНЫЕ СЕТИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Для любой страны, имеющей более одного морского порта, внутренние и фидерные перевозки в принципе могут осуществляться морским транспортом. Возможности для развития каботажных перевозок выше в странах с большой протяженностью береговой линии или с островами, где альтернативные маршруты перевозок с использованием автомобильного и железнодорожного транспорта являются более дорогостоящими или отсутствуют.

1. Внутренние линейные перевозки

Чтобы получить представление о возможном объеме каботажных перевозок контейнерных грузов, в таблице 6.4 приведены данные о распределении флота компаний линейного судоходства на основе информации о заходе их судов в морские порты стран. На диаграммах 6.4 и 6.5 показана взаимосвязь между общим состоянием развития контейнерных морских перевозок страны в целом и на её внутренних морских маршрутах.

Как отмечалось выше, многие страны вводят ограничения для международных операторов на перевозки грузов внутренней торговли или фидерные перевозки. Возникают ситуации, когда судно может заходить в два порта одной и той же страны, но при этом ему не разрешается перевозить грузы между этими двумя портами. Данные, представленные в таблице 6.4 и на диаграммах 6.4 и 6.5, дают представление о возможностях использования морского транспорта для перевозки грузов внутренней торговли. Вместе с тем с учетом вышеупомянутых ограничений приведенные данные вовсе не обязательно свидетельствуют о том, что такие перевозки реально осуществляются.

В странах с большой протяженностью береговой линии или с островами, как правило, маршруты контейнерных линейных судов включают заходы в несколько портов страны. Например, при сравнении Бразилии и Германии выясняется, что Германия имеет более высокий показатель обслуживания линейным судоходством, чем Бразилия, в частности морские порты Германии обслуживаются большим числом компаний линейного судоходства, чем бразильские порты. Однако суда большинства из этих компаний заходят только либо в порт Гамбург, либо в порт Бремерхафен, но не в оба порта, в то время как в Бразилии, имеющей более протяженную береговую линию, суда многих операторов

Таблица 6.2. Распределение контейнеровозов в двустороннем сообщении, отдельные пары стран, май 2017 года

Пары стран	Совокупная вместимость судов в ДФЭ в год	Количество судов регулярного сообщения	Количество линий	Вместимость крупнейшего судна в ДФЭ
Антигуа и Барбуда – Сент-Китс и Невис	78 832	4	2	1 116
Аргентина – Бразилия	4 358 270	115	19	9 635
Австралия – Сингапур	2 650 466	91	17	6 380
Бангладеш – Малайзия	1 612 738	40	16	2 457
Бразилия – Индия	-	-	-	-
Камбоджа – Таиланд	693 801	34	9	2 181
Камерун – Габон	211 154	19	4	3 149
Чили – Перу	3 877 925	119	17	11 629
Чили – Сингапур	-	-	-	-
Китай – Нидерланды	11 456 912	156	14	18 506
Китай – Республика Корея	38 356 591	911	180	18 506
Китай – Соединенные Штаты	19 331 964	427	57	13 950
Колумбия – Панама	6 527 459	203	29	11 629
Джибути – Саудовская Аравия	1 988 139	57	9	8 966
Эквадор – Панама	1 625 393	74	12	9 227
Египет – Италия	6 090 427	152	30	14 167
Габон – Намибия	4 260	1	1	710
Германия – Нидерланды	19 879 996	409	62	18 350
Индия – Шри-Ланка	6 982 551	150	37	11 569
Кения – Соединенные Штаты	-	-	-	-
Мадагаскар – Франция	720	2	1	60
Маршалловы Острова – Фиджи	61 994	7	3	1 617
Маврикий – Южная Африка	1 451 832	36	4	10 409
Нигерия – Бразилия	-	-	-	-
Того – Китай	1 201 361	44	4	10 409

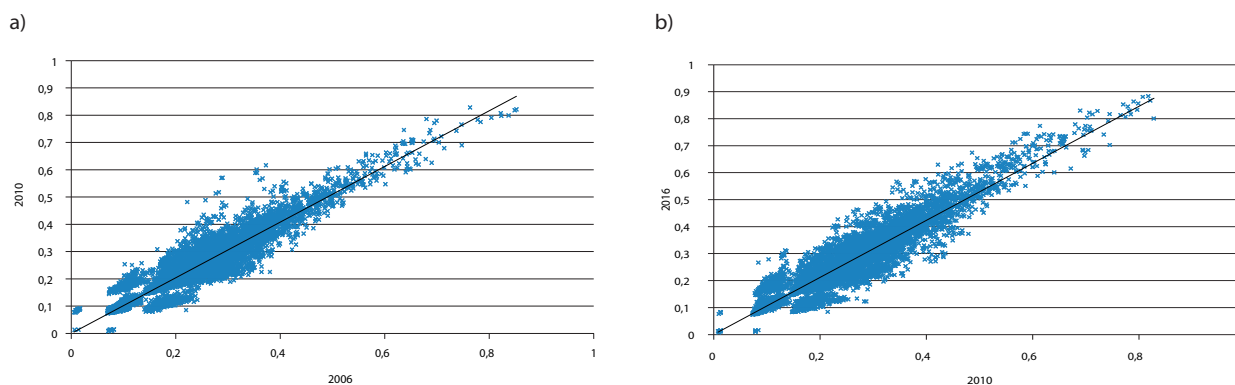
Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных, представленных компанией «МДС трансмодал».

Примечание: Пары стран, в случае которых в настоящей таблице отсутствуют данные, не имеют прямого линейного сообщения.

заходят в порт Сантус и в ещё один порт. Поэтому Бразилия имеет лучшее морское транспортное сообщение между портами страны, чем Германия. К другим странам, в которых совокупная провозная способность контейнеровозов на внутренних маршрутах составляет значительную часть от общей провозной способности судов на всех маршрутах, относятся Индия, Китай, Турция и Чили.

Одна из общих особенностей большинства из этих стран заключается в том, что вместимость крупнейшего судна в ДФЭ на международных маршрутах является такой же, как и крупнейшего судна на внутренних маршрутах. Это свидетельствует о том, что внутренние маршруты составляют часть международных маршрутов. Если же при этом международному оператору не разрешается перевозить грузы

Диаграмма 6.3. Динамика индекса обслуживания линейным судоходством в двустороннем сообщении: а) 2006–2010 годы и б) 2010–2016 годы



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных матрицы обслуживания стран линейным судоходством (внутренняя база данных ЮНКТАД).

Таблица 6.3. 25 пар стран с наиболее высоким уровнем индекса обслуживания линейным судоходством в двустороннем сообщении, 2006, 2010 и 2016 годы

Пары стран		Место в 2006 году	Место в 2010 году	Место в 2016 году
Нидерланды	Соединенное Королевство	2	2	1
Нидерланды	Бельгия	5	4	2
Соединенное Королевство	Бельгия	1	3	3
Нидерланды	Германия	6	7	4
Германия	Бельгия	3	6	5
Республика Корея	Китай	17	10	6
Сингапур	Малайзия	16	5	7
Соединенное Королевство	Германия	4	9	8
Соединенное Королевство	Франция	8	11	9
Франция	Испания	10	35	10
Соединенное Королевство	Испания	14	18	11
Нидерланды	Испания	19	20	12
Малайзия	Китай	46	15	13
Испания	Бельгия	18	19	14
Сингапур	Китай	23	8	15
Нидерланды	Франция	11	13	16
Франция	Бельгия	7	12	17
Испания	Германия	25	22	18
Гонконг (Китай)	Китай	9	1	19
Франция	Германия	12	17	20
Сингапур	Республика Корея	55	26	21
Италия	Испания	15	21	22
Малайзия	Республика Корея	89	71	23
Китай	Бельгия	36	25	24
Испания	Китай	57	32	25

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных матрицы обслуживания стран линейным судоходством (внутренняя база данных ЮНКТАД).

внутренней торговли между двумя портами захода в той или иной стране, то это ограничивает потенциальное предложение транспортных услуг и, таким образом, представляет собой упущенную возможность для морских каботажных перевозок. Кроме того, это также будет препятствовать переводу грузов с наземного на морской транспорт.

2. Перевалочные операции и фидерные перевозки

Страны со значительными возможностями для каботажных перевозок могут столкнуться с тем, что порты соседних стран превращаются в крупные перевалочные центры для

осуществления их собственных каботажных перевозок или фидерных перевозок. Например, уругвайский порт Монтевидео используется в качестве транзитного порта компаниями линейных перевозок, обслуживающими порты Аргентины или Бразилии (Brooks et al., 2014). Из-за существующих в Индии ограничений на каботажные перевозки международные операторы линейных перевозок используют порт Коломбо (Шри-Ланка) для осуществления из него международных фидерных перевозок в морские порты Индии.

Увеличение объема морских перевозок в связи с недавним экономическим бумом в Китае привело к усилению конкуренции между рядом азиатских стран за осуществление перевалочных операций. С 2013 года Китай начал постепенно смягчать ограничения на каботажные перевозки в пределах Шанхайской зоны свободной торговли с целью содействия развитию этой зоны и увеличения перевалочных операций в порту Шанхай. Теперь суда под иностранным флагом могут перевозить контейнеры между Шанхаем и другими китайскими портами, хотя для этого они по-прежнему должны принадлежать китайским судовладельцам. Ранее такие перевозки могли осуществляться только на судах, принадлежащих китайским судовладельцам и плавающих под китайским флагом, что не позволяло, в частности, использовать суда компаний «Чайна оушен шиппинг (груп) компани» и «Чайна шиппинг контейнер лайнз», зарегистрированных под иностранными флагами. В связи с этим недавним решением возникла обеспокоенность в отношении порта Гонконг (Китай) из-за сокращения его грузооборота и снижения индекса обслуживания линейным судоходством (снижение индекса в 2016 году заметно на графике h) диаграммы 6.2). Сохранение роли порта Гонконг (Китай) в качестве перевалочного транспортного узла было одной из причин действующих на континентальной части страны ограничений на каботажные перевозки, помимо защиты отечественных судоходных компаний и соображений национальной безопасности Китая.

Индия недавно внесла изменения в режим, регулирующий каботажные перевозки, в контексте более широких реформ, направленных на улучшение логистического обеспечения торговли, повышение конкурентоспособности и сокращение расходов. Правительство смягчило ограничения на осуществление каботажных перевозок специализированными судами, которых не хватает на рынке. В этом случае разрешение перевалочных операций с использованием судов, плавающих под иностранным флагом, будет способствовать переводу грузов с автомобильного и железнодорожного транспорта на морской транспорт, обслуживающий прибрежные перевозки (MDS Transmodal, 2016).

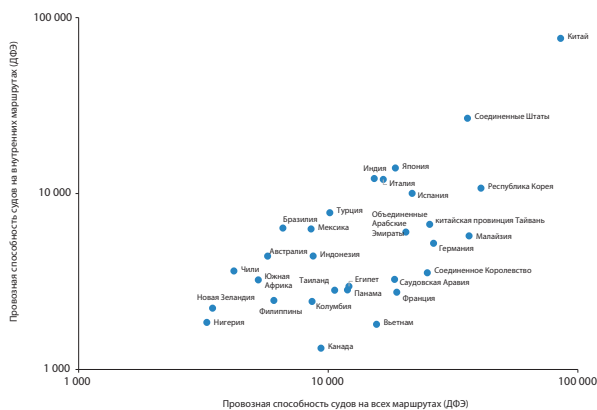
В Малайзии изменения, внесенные в положения, регулирующие каботажные перевозки, отчасти были связаны с повышением

Таблица 6.4. Использование контейнерного флота на внутренних маршрутах стран: 30 стран с наиболее высоким показателем, май 2017 года

Место (по провозной способности судов на внутренних маршрутах в ДФЭ)	Страна	Контейнерные суда на всех маршрутах						Контейнерные суда на внутренних маршрутах								
		Провозная способность судов в год в ДФЭ	Количество судов на регулярных линиях	Число операторов	Количество регулярных линий	Вместимость крупнейшего судна (ДФЭ)	Провозная способность судов в год в ДФЭ	В процентах от итога	Количество судов на регулярных линиях	В процентах от итога	Число операторов	В процентах от итога	Количество регулярных линий	В процентах от итога	Вместимость крупнейшего судна (ДФЭ)	В процентах от итога
1	Китай	85 347 681	1 996	907	463	18 506	76 210 452	89	1 738	87	757	83	348	75	18 506	100
2	Соединенные Штаты	36 154 504	990	437	200	13 950	26 758 518	74	755	76	315	72	124	62	13 950	100
3	Япония	18 584 569	594	291	204	12 939	13 960 932	75	462	78	252	87	181	89	9 041	70
4	Индия	15 291 675	371	164	90	11 569	12 158 250	80	290	78	117	71	62	69	11 569	100
5	Италия	16 614 787	454	162	103	14 167	12 017 710	72	318	70	114	70	72	70	14 167	100
6	Республика Корея	40 924 768	1 017	465	245	18 506	10 725 845	26	286	28	160	34	99	40	18 348	99
7	Испания	21 685 890	605	213	151	18 506	10 016 158	46	269	44	107	50	73	48	14 167	77
8	Турция	10 147 068	285	117	89	13 336	7 776 117	77	205	72	84	72	59	66	13 336	100
9	Китайская провинция Тайвань	25 504 073	601	291	146	14 000	6 676 775	26	180	30	95	33	68	47	13 840	99
10	Бразилия	6 581 330	175	55	31	9 635	6 359 090	97	168	96	49	89	25	81	9 635	100
11	Мексика	8 535 960	259	85	47	11 629	6 287 321	74	172	66	56	66	27	57	11 629	100
12	Объединенные Арабские Эмираты	20 468 669	393	158	94	17 387	6 036 511	29	118	30	52	33	31	33	12 183	70
13	Малайзия	36 663 697	906	365	196	18 506	5 739 593	16	156	17	79	22	53	27	13 908	75
14	Германия	26 427 472	621	253	143	18 350	5 213 249	20	125	20	39	15	35	24	18 341	100
15	Индонезия	8 700 671	290	146	117	8 704	4 412 786	51	184	63	85	58	77	66	4 400	51
16	Австралия	5 717 420	206	91	49	6 380	4 406 863	77	157	76	63	69	32	65	6 380	100
17	Чили	4 187 451	129	40	21	11 629	3 629 957	87	113	88	32	80	18	86	11 629	100
18	Соединенное Королевство	24 946 063	594	235	139	18 506	3 544 693	14	75	13	38	16	30	22	18 350	99
19	Саудовская Аравия	18 444 508	354	137	59	14 159	3 248 576	18	60	17	29	21	13	22	11 421	81
20	Южная Африка	5 247 559	192	57	32	10 409	3 230 349	62	104	54	31	54	17	53	10 409	100
21	Египет	12 110 793	293	107	71	14 167	2 968 621	25	65	22	32	30	21	30	6 571	46
22	Панама	11 943 496	357	114	62	12 041	2 829 557	24	89	25	24	21	14	23	9 040	75
23	Таиланд	10 615 263	338	172	90	8 750	2 821 477	27	112	33	66	38	36	40	1 867	21
24	Франция	18 823 473	466	176	87	17 387	2 746 237	15	86	18	22	13	14	16	16 277	94
25	Филиппины	6 056 224	195	92	76	4 818	2 468 508	41	98	50	46	50	43	57	3 477	72
26	Колумбия	8 617 348	298	89	52	11 629	2 434 631	28	84	28	28	31	20	38	9 863	85
27	Новая Зеландия	3 441 670	136	51	32	9 890	2 229 011	65	98	72	42	82	24	75	4 614	47
28	Нигерия	3 262 826	179	41	27	4 535	1 851 505	57	86	48	20	49	12	44	4 508	99
29	Вьетнам	15 616 632	487	230	128	13 504	1 804 686	12	61	13	28	12	25	20	2 550	19
30	Канада	9 351 366	259	113	45	11 293	1 320 349	14	41	16	15	13	9	20	8 500	75

Источник: Расчеты секретариата ЮНТКАД на основе данных, предоставленных компанией «МДС-трансмодал».

Диаграмма 6.4. Провозная способность контейнерных судов на внутренних и на всех маршрутах (ДФЭ), май 2017 года

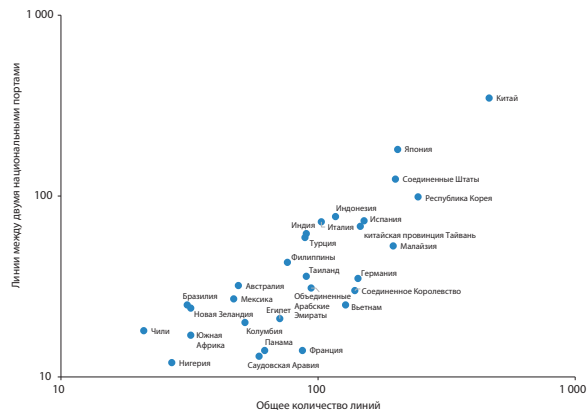


Источник: Расчеты секретариата ЮНТКАД на основе данных, представленных компанией «МДС трансмодал».

цен на потребительские товары. Товары, экспортируемые из Восточной Малайзии, ждут своей отправки длительное время из-за невозможности обеспечить полную загрузку судов, выходящих из портов этой части страны. В результате производители, находящиеся в Восточной Малайзии, теряют конкурентоспособность на рынке из-за того, что, когда их товары прибывают в порт назначения, цены на эти товары становятся уже неконкурентоспособными. Задержки с отправкой товаров и редкая частота рейсов привели также к повышению портовых сборов и опасности кражи груза. Кроме того, грузы, перевозимые из Западной Малайзии в Восточную, проходят через длительную транспортно-логистическую цепочку до их доставки, что приводит к увеличению транспортных расходов. Из-за отсутствия альтернативных транспортных маршрутов и монополизированной судоходной отрасли существующая политика в области каботажных перевозок, которая изначально была призвана содействовать развитию внутренних морских перевозок, оборачивается для потребителей дополнительными издержками. Отмена ограничений в отношении каботажных перевозок может сделать порты Восточной Малайзии более доступными, способствовать увеличению их грузооборота и повысить их привлекательность для контейнерных судов, следующих через Малаккский пролив.

Новая Зеландия также является интересным примером. Национальное законодательство, регулирующее прибрежное судоходство, с 1994 года разрешает судам, плавающим под иностранным флагом, осуществлять перевозки между местными портами. В частности, оно предусматривает, что прибрежные перевозки могут осуществляться только на судах,

Диаграмма 6.5. Общее количество контейнерных линий и количество внутренних линий, май 2017 года



Источник: Расчеты секретариата ЮНТКАД на основе данных, представленных компанией «МДС трансмодал».

зарегистрированных под новозеландским флагом, или на иностранных судах, зафрахтованных оператором, базирующимся в Новой Зеландии, на условиях бербоут-чартера. Законодательство разрешает также каботажные перевозки в том случае, если маршрут иностранного судна, следующего из одного иностранного порта в другой иностранный порт, проходит через воды Новой Зеландии и оно заходит в её порты для погрузки или выгрузки международных грузов. Это исключение отвечает интересам страны с точки зрения снижения транспортных тарифов и тем самым повышения конкурентоспособности ее торговли. В результате тысячи порожних контейнеров были возвращены в южную часть страны для загрузки и отправки обратно в северную часть или на экспортные рынки (Thompson and Cockrell, 2015; Graham, 2003).

Нынешние тенденции в области морских перевозок свидетельствуют о том, что потенциальные выгоды, получаемые благодаря соединению каботажных перевозок с международными перевозками, будут возрастать. Во-первых, дальнейшее увеличение среднего размера судов означает, что им требуются более глубоководные порты с более значительной территорией для обработки судов и контейнеров, а для создания такой инфраструктуры требуются большие инвестиции. Во-вторых, возрастает также разрыв между наиболее крупными и самыми мелкими судами, в результате чего перевозки контейнеров с их перегрузкой становятся более экономичным вариантом, поскольку это позволяет использовать суда оптимального размера на различных участках транспортного маршрута. В-третьих, сохраняется необходимость в сокращении

расходов и повышении эффективности в рамках всей цепочки поставок. Становится всё труднее обосновывать отказ от использования возможностей для сокращения расходов. Кроме того, растёт осознание и улучшается учет критериев устойчивости в государственной политике; поощрение каботажных перевозок является одним из способов сокращения выбросов углекислого газа, поскольку морской транспорт является более энергоэффективным по сравнению с другими видами транспорта.

С. УПРОЩЕНИЕ ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ И МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Существует много международных соглашений, направленных на упрощение процедур торговли и перевозок. К ним относится пересмотренная Международная конвенция Всемирной таможенной организации об упрощении и гармонизации таможенных процедур и конвенции Организации Объединенных Наций по упрощению процедур перевозок, осуществлением которых занимается, в частности, Европейская экономическая комиссия. Одним из таких примеров является Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (международной автомобильной перевозки). Кроме того, многие международные стандарты и рекомендации охватывают процедуры международной торговли, например рекомендации Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций и Центра Организации Объединенных Наций по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям. Эти конвенции и стандарты способствуют упрощению процедур на различных участках торгово-транспортной цепочки. В настоящем разделе рассматриваются меры по упрощению процедур торговли и перевозок, указанные в Соглашении Всемирной торговой организации об упрощении процедур торговли, а также в Конвенции ИМО по облегчению международного морского судоходства, касающейся морских перевозок.

1. Соглашение об упрощении процедур торговли

Соглашение об упрощении процедур торговли вступило в силу 22 февраля 2017 года. В Соглашении подчеркивается, что эффективное перемещение товаров через границы является одним из приоритетов глобальной повестки дня в области торговли как для торгового сообщества, так и для отдельных стран. Она также ознаменовала изменения в приоритетах и функционировании многосторонней торговой системы, в которой ранее основное внимание уделялось переговорам по вопросам доступа к рынкам. Вместо переговоров по правовым аспектам доступа к рынкам, внимание было сосредоточено на улучшении

физического доступа на рынки посредством совершенствования процедур и транспортного сообщения.

В соглашении предусматриваются процедуры для ускорения передвижения, выпуска и таможенной очистки товаров при пересечении границ с целью сокращения связанных с этим расходов при одновременном обеспечении безопасности и сохранности перевозимых товаров за счет эффективного соблюдения мер контроля. В процессе внедрения этих процедур развивающиеся страны в целом отстают от развитых стран. Соглашение содержит беспрецедентные положения в отношении особого и дифференцированного режима, увязывающие выполнение Соглашения развивающимися странами и наименее развитыми странами с созданием технического потенциала.

Таким образом, в случае полного выполнения положений Соглашения об упрощении процедур торговли оно может способствовать существенному сокращению расходов, связанных с процедурами импорта, экспорта и транзита. Согласно оценкам ОЭСР, в случае осуществления его положений в полном объеме общая сумма расходов, связанных с торговлей, снизится на 16,5% в странах с низким уровнем дохода, на 17,4% в странах с уровнем дохода ниже среднего, на 14,6% в странах с уровнем дохода выше среднего и на 11,8% в странах – членах ОЭСР (Moisé and Sorescu, 2013). Полное осуществление соглашения окажет более значительное общее влияние на расходы, связанные с торговлей, чем отмена всех тарифов (World Trade Organization, 2015). По оценкам ОЭСР и ЮНКТАД (OECD and UNCTAD, 2017), выполнение всех положений соглашения приведет к увеличению торговли на 0,6% и росту ВВП на 0,04–0,41% в зависимости от уровня развития страны. В исследовании ЮНКТАД (UNCTAD, 2016) была проанализирована тесная статистическая корреляционная связь не только между осуществлением конкретных мер, предусмотренных в соглашении, и конкурентоспособностью торговли, но и между реформами в области упрощения процедур торговли и достижением целей в области устойчивого развития, касающихся укрепления государственного управления и интеграции неформального сектора в формальную экономику.

Надежность и скорость осуществления операций, связанных с морскими перевозками

В статье 7 Соглашения об упрощении процедур торговли предусматриваются меры для обеспечения своевременного выпуска и таможенной очистки товаров. В то же время эти меры поощряют инвестиции в использование электронных процедур для таможенной очистки товаров, включая осуществление платежей, представление деклараций и обработку данных до прибытия судна в электронной форме,

что позволяет сократить время нахождения грузов на границе. Кроме того, статья 10, посвященная формальностям, связанным с импортом, экспортом и транзитом, создает стимулы для интеграции неформальной торговли в формальную экономику. Действительно, осуществление положений обеих статей оказывает значительное позитивное воздействие на показатели, отражающие условия для трансграничной торговли и входящие в общий индекс условий для предпринимательской деятельности в стране, о чём свидетельствуют данные по результатам анализа уведомлений, полученных от стран на момент вступления соглашения в силу. Меры по повышению предсказуемости оказывают наибольшее влияние на импорт и экспорт товаров с высокой добавленной стоимостью. В частности, меры, касающиеся предварительных решений, влияющих на импорт, а меры, касающиеся наличия информации, связанной с торговлей, влияют на экспорт (OECD and UNCTAD, 2017).

Сотрудничество с заинтересованными сторонами

Вступление в силу соглашения также содействует развитию государственно-частных партнерств. В соответствии со статьей 23.2 члены Всемирной торговой организации должны создать национальные комитеты по упрощению процедур торговли, выступающие в качестве механизмов, объединяющих представителей государственного и частного секторов, включая портовое сообщество, для проведения консультаций, распространения информации, координации деятельности и осуществления стратегий, направленных на успешное применение положений соглашения и упрощение процедур торговли в целом. Такой механизм имеет ключевое значение для обеспечения принципиальной заинтересованности со стороны соответствующих сторон, включая пользователей и поставщиков услуг, необходимых для осуществления торговли и перевозок.

Укрепление портовых информационных систем

Осуществление положений соглашения может также способствовать укреплению портовых информационных систем путем создания нейтральных открытых электронных платформ, таких как система «единого окна», позволяющих заинтересованным сторонам из государственного и частного секторов обмениваться информацией, касающейся таможенной очистки грузов, для повышения эффективности и конкурентоспособности участников морского сообщества.

Статья 10.4 соглашения, требующая от стран создать и обеспечить функционирование системы «единого окна», играет ключевую роль в этих усилиях. Однократное представление данных в электронной форме способствует оптимизации и автоматизации работы портов и логистических

процессов. Установление связей между транспортными и логистическими системами позволяет также сократить дублирование данных и количество процедур, связанных с торговлей. Другие меры, предусмотренные в соглашении, такие как электронные платежи (статья 7.2), дополняют систему «единого окна». Во многих портах по всему миру электронные портовые системы используются для обмена данными между участниками портового сообщества. Установление связей между такими системами или их преобразование в электронные системы «единого окна» позволяет наладить связи в рамках всей торгово-транспортной сети, обеспечивая взаимодействие или увязку систем логистической и коммерческой информации с системами государственных таможенных служб и других ведомств, работающих в портах, что в свою очередь способствует ускорению и оптимизации торговых процедур, делая их более эффективными.

Опыт использования разработанной ЮНКТАД автоматизированной системы обработки таможенных данных свидетельствует о том, что системы «единого окна» могут оказывать сильное положительное влияние на скорость, надежность и прозрачность процедур торговли. Примером в этом плане может служить Руанда. В рамках создания механизма электронного «единого окна» на основе платформы автоматизированной системы обработки таможенных данных («АСОТД–уорлд») Руанда открыла в портах соседних с ней стран Кении (Момбаса) и Объединенной Республики Танзания (Дар-эс-Салам) соответствующие отделения, что позволило снизить время таможенной очистки грузов с 11 дней в 2010 году до 34 часов в 2014 году. Доля досматриваемых грузов увеличилась с 14% в 2012 году до 42% в 2014 году, а расходы на таможенную очистку сократились за один год (в 2013–2014 годах) с 30 000 до 4 000 руандийских франков (Trade Mark East Africa, 2015).

Улучшение транспортного сообщения стран, не имеющих выхода к морю

Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, сталкиваются с дополнительными проблемами, поскольку их торговля и транспортные расходы в значительной степени зависят от эффективности работы таможенных и других ведомств на границах, причем не только в их странах, но и в соседних странах транзита. В этой связи статья 11 направлена на повышение эффективности транзитных операций, требуя налаживания тесной координации между многочисленными учреждениями по обе стороны границы. Сокращение бюрократических процедур при транзитных перевозках отвечает интересам как развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, так и прибрежных развивающихся стран транзита. Кроме того, в Соглашении об упрощении процедур торговли принят комплексный подход к вопросам

транзита, которые были учтены и отражены в других положениях соглашения. Например, обязательство публиковать соответствующую информацию (статья 1) и предоставлять участникам торговли возможность представить комментарии в отношении предлагаемых новых правил до их вступления в силу (статья 2) также распространяется на вопросы транзита.

Улучшение регионального транспортного сообщения

Упрощение процедур транзитных перевозок и торговли тесно связано с укреплением региональной интеграции и сотрудничества между соседними странами. Соглашение об упрощении процедур торговли поощряет развитие и способствует укреплению региональных связей. Выгоды от проведения национальных реформ по упрощению процедур торговли приумножаются в том случае, когда такие реформы осуществляются в соседних странах и в региональном контексте совместно с торговыми партнерами. Кроме того, улучшение транспортного сообщения в регионе позволяет устранить географические ограничения, что может отвечать интересам малых стран и стран, не имеющих выхода к морю. В исследовании ОЭСР и ЮНКТАД (OECD and UNCTAD, 2017) была установлена сильная прямая связь между улучшением инфраструктуры и упрощением процедур торговли в соседних странах, с одной стороны, и укреплением производственно-сбытовых цепочек внутри стран, с другой. В соглашении содержатся статьи, касающиеся межведомственного взаимодействия и сотрудничества между таможенными службами на национальном и двустороннем уровнях, и предусматриваются возможности для регионального сотрудничества в создании информационных центров в интересах улучшения взаимодействия между соседними странами. Кроме того, соглашение позволяет достичь этой цели без необходимости заключения множества региональных торговых соглашений, что делает ненужной обработку дополнительных документов, касающихся сертификатов о происхождении товаров (UNCTAD, 2016).

2. Конвенции по облегчению международного морского судоходства

Конвенция по облегчению международного морского судоходства имеет важное значение для морского судоходства и портов и способствует улучшению морского сообщения. Конвенция направлена на облегчение морского судоходства путем упрощения и сокращения до минимума формальностей, требований в отношении документов и процедур при приходе, стоянке и отходе судов, совершающих международные рейсы. С этой целью в приложении к конвенции приведены стандарты и рекомендуемая практика, касающиеся формальностей, требований к документам и процедур, которые должны

применяться в отношении судов, их экипажей, пассажиров, груза и багажа при приходе, стоянке и отходе судов.

Конвенция предусматривает сокращение количества деклараций, которые могут требовать государственные власти, до девяти. Эти разработанные ИМО стандартные формы включают, в частности, общую декларацию, декларацию о грузе, судовую роль, списки пассажиров и манифест опасных грузов (ИМО, 2017). В настоящее время ИМО работает над пересмотром пояснительного руководства к конвенции в целях обновления информации.

D. ПЕРСПЕКТИВЫ И СТРАТЕГИЧЕСКИЕ СООБРАЖЕНИЯ

Плохое транспортное сообщение по-прежнему является серьезной проблемой для развивающихся стран, ограничивающей их доступ к мировым рынкам. В частности, развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, малые островные развивающиеся государства и другие страны с небольшой и слабой экономикой сталкиваются со значительными трудностями в использовании торговых возможностей, поскольку их транспортное сообщение является менее надежным с меньшим объемом перевозок и менее частыми рейсами судов при более высоких транспортных расходах. Морской транспорт остается основным видом транспорта для внешней торговли большинства развивающихся стран, и поэтому важно определить стратегии, способствующие улучшению их морского сообщения. На основе анализа, представленного в настоящем выпуске Обзора, ниже изложены некоторые выводы и рекомендации для директивных органов, международного сообщества и будущей работы ЮНКТАД.

Информация и исследовательская работа

Включать информацию о морском сообщении в модели торговли и планы развития. При заключении торговых соглашений, разработке торговой политики или планировании инвестиций в транспортную инфраструктуру проводимые исследования и составляемые прогнозы могут быть значительно улучшены, если они будут включать данные, касающиеся морских транспортных сетей. «Для успешного развития транспортного сообщения требуется сочетание планирования мер по использованию эффекта масштаба с созданием устойчивой инфраструктуры и её эффективной эксплуатацией, а также обеспечением инклюзивного экономического развития» (Global Infrastructure Connectivity Alliance, 2017). С этой целью ЮНКТАД публикует два годовых индекса обслуживания стран морским транспортом. Рекомендуется продолжить работу по изучению конкретных факторов, влияющих на морское

сообщение, а также их взаимосвязи с другими аспектами транспортных и торговых связей.

Изучать возможности использования цифровых и других видов связи. Улучшение транспортного сообщения способствует снижению транспортных расходов и увеличению торговли. В то же время развитие электронной торговли и глобальных производственно-сбытовых цепочек и технический прогресс предъявляют новые требования к улучшению цифровых и других видов связи. Открываются новые возможности для использования современных сетевых технологий, например для слежения за движением грузов и судов и для выполнения многих других задач с применением цифровых технологий, в целях улучшения морского сообщения. Исследователям и директивным органам необходимо рассматривать вопрос о морских перевозках в качестве одного из компонентов более широкого процесса по улучшению транспортного сообщения и других связей.

Сети морских перевозок

Содействовать налаживанию связей между внутренними, региональными и межконтинентальными морскими перевозками. Ограничения в отношении внутренних или региональных каботажных перевозок могут приводить к неоправданному снижению эффективности и ухудшению морского сообщения. Предоставление международным компаниям линейных перевозок возможности перевозить также грузы внутренней торговли и грузы, доставляемые фидерными судами, может способствовать повышению конкурентоспособности морских портов страны и улучшению доступа импортеров и экспортеров к международным морским перевозкам.

Обеспечить координацию на региональном уровне. Большинство морских портов могут обслуживать несколько стран будь то с использованием наземного транспорта или же с помощью перевалочных операций. Не все страны имеют возможности, для того чтобы в них находился основной перевалочный порт в регионе. Для портов, расположенных на одном маршруте, имеет смысл совместно планировать инвестиции в развитие портовой инфраструктуры, с тем чтобы принимать суда, которые будут, как предполагается, эксплуатироваться в будущем на данном маршруте. Региональные организации и международные партнеры по процессу развития могут сыграть важную роль при планировании инвестиций в развитие портового сектора в странах одного региона.

Морские порты и их связи с внутренними регионами

Необходимы инвестиции в морские порты и смешанные перевозки. Ряд важных факторов, влияющих на морское сообщение страны, не зависит от директивных органов. Например, сложно изменить географическое положение страны или объем её торговли. Улучшить ситуацию могут инвестиции в развитие отечественных портов. Эти инвестиции могут осуществляться с использованием механизмов государственно-частного партнерства, о чём свидетельствуют получившие широкое распространение в последние десятилетия концессии и другие формы участия частного сектора в работе портов общего пользования, таких как контейнерные терминалы.

Следует поощрять конкуренцию между портами. Конкуренция побуждает операторов порта повышать эффективность своей деятельности и делиться получаемыми выгодами со своими клиентами, которыми являются грузоотправители и судоходные компании. Конкуренция между портами не должна ограничиваться морскими портами одной страны, а распространяться также на порты соседних стран. Действенными инструментами для стимулирования конкуренции между портами являются эффективно функционирующие рынки автомобильных перевозок, хорошая железнодорожная и автомобильная инфраструктура и надлежащие режимы транзитных перевозок.

Упрощение процедур торговли и перевозок

Необходимо создавать или укреплять механизмы сотрудничества. В соответствии с Соглашением об упрощении процедур торговли и Конвенцией по облегчению международного морского судоходства страны-участники должны создать комитеты для обеспечения координации и сотрудничества между заинтересованными сторонами в осуществлении реформ по упрощению процедур торговли и перевозок. В идеале такие механизмы сотрудничества должны выходить за рамки вопросов соблюдения соглашений и охватывать все необходимые реформы в целях облегчения международной торговли и перевозок.

Требуется упрощение процедур международных транзитных и трансграничных перевозок. Расширение внутренних регионов, обслуживаемых морскими портами, для привлечения дополнительных грузов из соседних стран способствует улучшению морского сообщения. Упрощение процедур транзитных перевозок может осуществляться в соответствии с международными стандартами

и рекомендациями, в частности принятыми Организацией Объединенных Наций, Всемирной таможенной организацией и Всемирной торговой организацией. Этому могут также способствовать региональные и субрегиональные режимы транзитных перевозок, причем во многих случаях они являются более радикальными по сравнению с минимальными требованиями, предусмотренными в многосторонних соглашениях.

Торговля и перевозки

Необходимо четко определить стратегические цели. Помимо собственно транспортного сообщения есть и другие вопросы, заслуживающие внимания. Давление, оказываемое компаниями линейного судоходства на морские порты, с целью заставить их пойти на осуществление инвестиций в инфраструктуру для обслуживания всё более крупных судов, включая, в частности, перевалочные операции, возможно, не оправдывает дополнительных расходов. Рост размера судов без соответствующего увеличения объема перевозок приводит к сокращению фактически имеющихся портовых

мощностей, поскольку требуются более крупные контейнерные площадки для обработки такого же объема грузов. Поэтому необходимо четко определить стратегические цели. Кроме того, улучшение морского сообщения не является самоцелью и должно быть направлено на достижение заранее определенных целей, таких как повышение конкурентоспособности торговли и расширение занятости.

Транспортная и торговая политика должны быть реалистичными. С учетом нынешних тенденций в линейном судоходстве, включая слияния, формирование глобальных альянсов и появление все более крупных судов без собственного погрузочно-разгрузочного оборудования, для некоторых отдаленных и малых стран будет трудно и дорого поддерживать регулярное и эффективное с точки зрения затрат линейное сообщение. При разработке торговой политики необходимо реалистично оценивать, какие виды товаров и услуг страна может импортировать и экспортировать. Помимо товаров, перевозимых морем, они могут включать цифровые товары и услуги или товары, подходящие для транспортировки воздушным транспортом.


СПРАВОЧНАЯ ЛИТЕРАТУРА

- Brooks M, Wilmsmeier G and Sánchez RS (2014). Developing short sea shipping in South America: Looking beyond traditionalist perspectives. In: Chircop A, Coffen-Smout S and McConnell M, eds. *Ocean Yearbook*. Brill-Nijhoff. Leiden. 28:495–525.
- Ducruet C, ed. (forthcoming). *Advances in Shipping Data Analysis and Modelling*. Routledge Studies in Transport Analysis.
- Fugazza M (2015). *Maritime Connectivity and Trade*. Policy Issues in International Trade and Commodities. Research Studies Series No. 70. (United Nations publication. New York and Geneva).
- Fugazza M and Hoffmann J (2016). *Bilateral Liner Shipping Connectivity since 2006*. Policy Issues in International Trade and Commodities. Research Studies Series No.72 (United Nations publication. New York and Geneva).
- Fugazza M and Hoffmann J (2017). Liner shipping connectivity as determinant of trade. *Journal of Shipping and Trade*. 2(1).
- Geerlings H, Kupers B and Zuidwijk R, eds. (forthcoming). *Ports and Networks: Strategies, Operations and Perspectives*. Routledge.
- Global Infrastructure Connectivity Alliance (2017). G20 [Group of 20] Global Infrastructure Connectivity Alliance. 2017 Work plan. Available at http://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/G20-Dokumente/GICA-2017-work-plan.pdf?__blob=publicationFile&v=2 (accessed 25 September 2017).
- Graham P (2003). Cabotage backward step say manufacturers. *New Zealand Herald*. 14 September. Available at http://www.nzherald.co.nz/business/news/article.cfm?c_id=3&objectid=3523501 (accessed 25 July 2017).
- Hoffmann J, Van Hoogenhuizen J W and Wilmsmeier G (2014). Developing an index for bilateral liner shipping connectivity. Paper ID140. Presented at the 2014 Conference of the International Association of Maritime Economists in Norfolk, Virginia, United States.
- Hoffmann J, Wilmsmeier G and Lun V (2017). Connecting the world through global shipping networks. *Journal on Shipping and Trade*. 2(2). Available at https://link.springer.com/journal/41072/topicalCollection/AC_835838b7940e77201a4118b71a0ed5f5 (accessed 25 September 2017).
- IMO (2017). FAL [Convention on Facilitation of International Maritime Traffic] forms and certificates. Available at <http://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/FormsCertificates/Pages/Default.aspx> (accessed 30 September 2017).
- MDS Transmodal (2016). Container shipping. India – the impacts of shipping lines' consolidation and the cabotage rule change. Available at <http://www.mdst.co.uk/articles/pages/india-dec16> (accessed 25 September 2017).
- MDS Transmodal (2017). Are direct services becoming less attractive for shipping lines? Available at <http://www.mdst.co.uk/articles/pages/briefing-feb-17> (accessed 26 September 2017).
- Moïsé E and Sorescu S (2013). Trade Facilitation Indicators: The Potential Impact of Trade Facilitation on Developing Countries' Trade. OECD Trade Policy Papers No. 144. OECD Publishing. Paris. Available at <http://dx.doi.org/10.1787/5k4bw6kg6ws2-en> (accessed 28 September 2017).
- OECD and UNCTAD (2017). Digital connectivity and trade logistics: Getting goods shipped, across the border and delivered. In: *Aid for Trade at a Glance 2017: Promoting Trade, Inclusiveness and Connectivity for Sustainable Development*. World Trade Organization. Geneva.
- Shepherd B (forthcoming). Trade Costs and Connectivity. Developing Trade Consultants.
- Sourdin P and Pomfret R (2012). *Trade Facilitation: Defining, Measuring, Explaining and Reducing the Cost of International Trade*. Edward Elgar Publishing. Cheltenham, United Kingdom.
- Thompson M and Cockrell J (2015). Cabotage in New Zealand and Australia: A world of difference between neighbours? Insight and Knowledge. 13 July. Available at <https://www.clydeco.com/insight/article/cabotage-in-new-zealand-and-australia-a-world-of-difference-between-neighbo> (accessed 25 September 2017).
- Trade Mark East Africa (2015). Request for proposal: Formative evaluation of the Single Window for Rwanda Revenue Authority Project.
- UNCTAD (2016). *Trade Facilitation and Development: Driving Trade Competitiveness, Border Agency Effectiveness and Strengthened Governance*. (United Nations publication. Geneva. Available at http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtl1b2016d1_en.pdf (accessed 25 September 2017).

- Wilmsmeier G (2014). *International Maritime Transport Costs: Market Structures and Network Configurations*. Ashgate. Farnham, United Kingdom.
- Wilmsmeier G, Gonzalez-Aregall M and Spengler T (2017). The liner shipping industry: Looking beyond firms – Markets structure, competition and concentration. Presented at the Annual Conference of the International Association of Maritime Economists. 27–30 June. Kyoto.
- Wilmsmeier G, Hoffmann J and Sánchez RJ (2006). The impact of port characteristics on international maritime transport costs. In: Cullinane K and Talley W, eds. *Research in Transportation Economics: Port Economics*. Volume 16. Elsevier. Amsterdam.
- World Bank (2013a). Networks and connectivity tools: Applying a new understanding to international economics. Available at http://siteresources.worldbank.org/INTRANETTRADE/Resources/Internal-Training/287823-1349811450552/Program_Networks-and-Connectivity-Tools_May-21-2013.pdf (accessed 28 September 2017).
- World Bank (2013b). Trade costs and development: A new data set. Economic Premise Series No. 104. Available at <http://siteresources.worldbank.org/EXTPREMNET/Resources/EP104.pdf> (accessed 28 September 2017).
- World Trade Organization (2015). *World Trade Report 2015: Speeding Up Trade – Benefits and Challenges of Implementing the World Trade Organization Trade Facilitation Agreement*. Geneva.
- World Trade Organization (2017). *Aid for Trade at a Glance 2017: Promoting Trade, Inclusiveness and Connectivity for Sustainable Development*. Geneva.

ПРИМЕЧАНИЯ

1. Международные морские перевозки можно разделить на две основные группы. Помимо линейных перевозок контейнерных грузов, существуют чартерные, или трамповые, перевозки, используемые главным образом для транспортировки наливных и сухих массовых грузов, таких как нефть, уголь или железная руда. В данном случае перевозимый на судне груз принадлежит одному грузовладельцу, а судно фрахтуется на рейс между двумя портами. Этот вид перевозки сопоставим с услугами такси или арендой автобуса. При таких перевозках не существует сети, и к ним неприменима концепция транспортного сообщения.
2. Индекс обслуживания линейным судоходством имеется на веб-сайте <http://stats.unctad.org/LSCI> (по состоянию на 24 сентября 2017 года). Расчет индекса осуществляется следующим образом: по каждому из пяти компонентов соответствующее значение для данной страны делится на максимальное значение этого компонента в 2004 году, и рассчитывается среднее значение по пяти компонентам для каждой страны. Этот средний показатель затем делится на максимальное среднее значение в 2004 году и умножается на 100. Таким образом, значение 100 для этого индекса соответствует стране с самым высоким средним индексом по всем пяти компонентам в 2004 году, которой был Китай. Источником данных о расписаниях рейсов контейнеровозов за период до 2015 года был журнал Containerization International. За 2016 год и последующие годы данные предоставляются компанией «МДС трансмодал» (<http://www.mdst.co.uk>, по состоянию на 24 сентября 2017 года).
3. Индекс обслуживания линейным судоходством в двустороннем сообщении имеется на веб-сайте <http://stats.unctad.org/LSBCI> (по состоянию на 24 сентября 2017 года). Расчет индекса осуществляется следующим образом: сначала определяется нормализованное значение всех компонентов по стандартной формуле: нормализованное значение = $(Raw - Min(Raw)) / (Max(Raw) - Min(Raw))$, где Raw – исходные данные. Была выбрана эта формула, а не формула $Raw/Max(Raw)$, главным образом из-за существования минимальных значений, отличных от нуля. Если бы все минимальные значения по всем компонентам были равны нулю, то обе формулы были бы эквивалентны и давали бы идентичные нормализованные значения. Индекс рассчитывается как среднеарифметическое нормализованных значений по пяти компонентам. Поэтому он может принять значения лишь между 0 (минимальное значение) до 1 (максимальное значение). Что касается первого компонента, то берётся разница между единицей и его значением ($1 - \text{нормализованное значение}$), с тем чтобы обеспечить соответствие между более высоким значением компонента и более высоким уровнем индекса.
4. Приведённые примеры статистической корреляции являются лишь приблизительными оценками и вовсе не обязательно отражают причинно-следственную связь, поскольку улучшение транспортного сообщения может приводить к увеличению торговли и наоборот. Кроме того, не во всех случаях корреляция, вероятно, является линейной, поскольку могут быть пороговые скачки и сочетание определенных компонентов может оказывать различное воздействие в совокупности. Например, уровень конкуренции на транспортном маршруте может быть более значимой переменной в случае прямого сообщения, чем на маршрутах с перевалочными операциями.



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

Обзор морского транспорта, 2017 год,
имеется на веб-сайте <http://unctad.org/rmt>

Статистика по вопросам морского транспорта
имеется на веб-сайте <http://stats.unctad.org/maritime>

Адрес электронной почты rmt@unctad.org

Получить другую информацию и подписаться
на *Информационный бюллетень ЮНКТАД
по упрощению процедур перевозок и торговли*
можно на веб-сайте <http://unctad.org/transportnews>