

КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

ЮНКТАД



ОБЗОР МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

2018 год



1968–2018 годы

50

л е т



ОРГАНИЗАЦИЯ
ОБЪЕДИНЕННЫХ
НАЦИЙ

КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

ЮНКТАД



ОБЗОР МОРСКОГО ТРАНСПОРТА 2018 год



1968–2018 годы

50
Л Е Т



ОРГАНИЗАЦИЯ
ОБЪЕДИНЕННЫХ
НАЦИЙ

Нью-Йорк и Женева, 2018 год



© Организация Объединенных Наций, 2018 год.

Все права защищены во всем мире

Запросы на воспроизведение фрагментов публикации или на ее ксерокопирование следует направлять
в Центр по проверке авторских прав на веб-сайте copyright.com.

Все остальные запросы, касающиеся прав и разрешений, в том числе производных авторских прав,

следует направлять по адресу

United Nations Publications

300 East 42nd Street

New York, New York 10017

United States of America

Адрес электронной почты: publications@un.org

Веб-сайт: un.org/publications

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/2018). Экземпляр издания, содержащего цитируемый или перепечатываемый материал, следует направлять в секретариат ЮНКТАД по адресу:

UNCTAD secretariat

Palais des Nations

1211 Geneva 10, Switzerland

Употребляемые обозначения и изложение материала в настоящем издании не означают выражения со стороны 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.

Издание Организации Объединенных Наций опубликовано
Конференцией Организации Объединенных Наций по торговле и развитию.

UNCTAD/RMT/2018

eISBN 978-92-1-047246-3

ISSN 0252-5453

eISSN 2414-9136



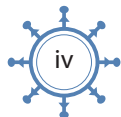
ВЫРАЖЕНИЕ ПРИЗНАТЕЛЬНОСТИ

Обзор морского транспорта, 2018 год, был подготовлен ЮНКТАД. Координатором работы был Ян Хоффманн, административную поддержку и форматирование текста обеспечивала Венди Хуан, а общее руководство подготовкой Обзора осуществляла Шамика Н. Сариманне. Авторами являются Регина Асариотис, Марк Ассаф, Хассиба Бенамара, Ян Хоффманн, Анила Премти, Луиса Родригес, Матис Веллер и Фрида Юсеф.

Редактирование публикации осуществляла Служба межправительственной поддержки ЮНКТАД. Дизайн обложки выполнила Магали Студер. Компьютерную верстку текста обеспечивала Натали Лорио.

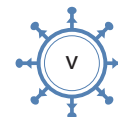
Составители выражают искреннюю признательность за ценные замечания и предложения, представленные следующими рецензентами: Гаил Брайфорд, Тревор Кроу, Нил Давидсон, Махин Фагфури, Майк Гарратт, Сара Хантли, Катерина Конста, Петер де Ланген, Вольфганг Лемахер, Стивен Молби, Олаф Мерк, Джеймс Милн, Габриель Петрус, Харилаос Н. Псарафтис, Жан-Поль Родриг, Тристан Смит, Антонелла Теодоро и Дирк Виссер.

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



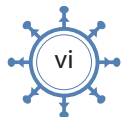
СОДЕРЖАНИЕ

Выражение признательности	iii
Сокращения	vii
Примечание	viii
Резюме	x
1. РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК.....	1
A. Общие тенденции.....	3
B. Морские перевозки отдельных видов грузов.....	9
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.....	30
C. Регистрация судов	36
D. Судостроение, сдача судов на слом и новые заказы	36
E. Оценка аспектов гендерного равенства в судоходстве	40
F. Перспективы и стратегические соображения	44
3. ФРАХТОВЫЕ СТАВКИ И РАСХОДЫ НА МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ.....	47
A. Ставки тарифов в контейнерных перевозках: значительное улучшение конъюнктуры на рынках	49
B. Фрахтовые ставки на балкерный тоннаж: заметное повышение	55
C. Фрахтовые ставки на танкерный тоннаж: трудный год	57
D. Сокращение выбросов парниковых газов в морском судоходстве: применение рыночных инструментов	58
E. Перспективы и стратегические соображения	63
4. ПОРТЫ	67
A. Общие тенденции в мировой портовой отрасли.....	69
B. Контейнерные порты мира	75
C. Сухогрузные терминалы мира	81
D. Использование цифровых технологий в портах	83
E. Перспективы и стратегические соображения	85
5. ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ И ИЗМЕНЕНИЯ В ОБЛАСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ	89
A. Технологический прогресс и новые вопросы в морской отрасли	91
B. Изменения в области регулирования, касающиеся сокращения выбросов парниковых газов с судов, осуществляющих международные перевозки, и другие экологические вопросы	101
C. Другие правовые вопросы и изменения в области регулирования, касающиеся перевозок.....	104
D. Статус конвенций	105
E. Перспективы и стратегические соображения	105



Таблицы

1.1	Мировой экономический рост, 2016–2018 годы	4
1.2	Динамика физического объема торговли товарами, 2015–2017 годы.....	4
1.3	Динамика международных морских перевозок, отдельные годы.....	5
1.4	Мировые морские перевозки, 2016–2017 годы	6
1.5	Перевозки нефти и газа, 2016 и 2017 годы.....	10
1.6	Нефть и природный газ: основные производители и потребители, 2017 год	10
1.7	Перевозки сухих массовых грузов, 2016 и 2017 годы	11
1.8	Основные сухие массовые грузы и сталь: крупнейшие производители, потребители, экспортеры и импортеры, 2017 год.....	12
1.9	Контейнерные перевозки на основных маршрутах Восток–Запад, 2014–2018 годы.....	14
1.10	Контейнерные перевозки на второстепенных направлениях, 2016–2018 годы	15
1.11	Прогнозы развития морских перевозок, 2017–2026 годы	17
2.1	Структура мирового флота по основным типам судов, 2017–2018 годы	27
2.2	Возрастная структура мирового торгового флота в разбивке по типам судов, 2018 год	28
2.3	Распределение мирового флота (по дедвейту), 2018 год.....	33
2.4	20 стран с крупнейшим контейнерным флотом, 2018 год	34
2.5	30 крупнейших компаний линейных перевозок, по состоянию на 1 июня 2018 года	35
2.6	Число операторов и максимальный размер судов линейного судоходства в отдельных малых островных развивающихся государствах и странах с уязвимой экономикой, 2017 и 2018 годы	36
2.7	Уровень морского транспортного сообщения, 2018 год	37
2.8	35 флагов регистрации с наиболее крупным зарегистрированным флотом (по дедвейту), 2018 год.....	38
2.9	Флаги регистрации с наиболее крупным зарегистрированным флотом (по стоимости), 2018 год.....	39
2.10	Распределение провозной способности различных типов судов в тоннах дедвейта по группам стран их регистрации, 2018 год.....	39
2.11	Поставки новых судов: основные типы судов и страны постройки, 2017 год.....	40
2.12	Тоннаж судов, проданных, согласно сообщениям, на слом в разбивке по основным типам судов и странам разборки, 2017 год	40
2.13	Отсутствие гендерного равенства в морской отрасли	42
3.1	Рынки и ставки тарифов в секторе контейнерных перевозок, 2010–2017 годы	50
3.2	Индексы Балтийской биржи для танкеров, 2007–2018 годы	57
4.1	Грузооборот 20 крупнейших портов мира, 2016–2017 годы	70
4.2	Показатели эффективности работы портов.....	71
4.3	Грузооборот контейнерных портов мира в разбивке по регионам, 2016–2017 годы	76
4.4	20 крупнейших контейнерных портов мира, 2017 год	77
4.5	Среднее время нахождения судов в порту: все страны, 2016 и 2017 годы.....	80
4.6	Интенсивность использования активов контейнерных терминалов мира, 2016 год.....	80
4.7	Интенсивность использования активов контейнерных терминалов мира по регионам, 2003 и 2016 годы.....	81
4.8	Основные терминалы для сухих массовых грузов: оценка доли страны в мировом экспорте отдельных грузов, 2017 год	82
4.9	Обзор тенденций в области автоматизации в портах, 2017 год.....	84
5.1	Договаривающиеся стороны ряда международных конвенций по морскому транспорту, по состоянию на 31 июля 2018 года	106



Диаграммы

1.1	Динамика международных морских перевозок, отдельные годы.....	5
1.2	Участие развивающихся стран в морских перевозках, отдельные годы	7
1.3	Мировые морские перевозки в разбивке по регионам, 2017 год	8
1.4	Грузооборот морского транспорта в разбивке по видам грузов, 2000–2018 годы.....	9
1.5	Мировые контейнерные перевозки, 1996–2018 годы.....	13
1.6	Оценка контейнерных грузопотоков на основных направлениях перевозок Восток–Запад, 1995–2018 годы	14
2.1	Рост мирового флота и морских перевозок, 2000–2017 годы.....	25
2.2	Структура мирового флота по основным типам судов, 1980–2018 годы	26
2.3	Структура мирового флота по основным типам судов, 2018 год	29
2.4	Поставки контейнеровозов, 2005–2017 годы	31
2.5	Тенденции в обслуживании стран контейнерными перевозками, средние показатели в расчете на одну страну	31
2.6	20 стран с крупнейшим флотом судов по коммерческой стоимости в разбивке по основным типам судов, 2018 год	34
2.7	Мировой объем заказов на новые суда, 2000–2018 годы.....	41
2.8	Объем заказов (в т дедвейта) на новые суда по странам постройки, 2018 год.....	41
3.1	Динамика спроса и предложения на рынке морских контейнерных перевозок, 2007–2017 годы.....	49
3.2	Индекс «Нью контекс», 2010–2018 годы	51
3.3	Распределение провозной способности флота, эксплуатируемого членами альянсов, на основных направлениях перевозок Восток–Запад, 2018 год.....	54
3.4	Балтийский фрахтовый индекс сухогрузного тоннажа, 2003–2018 годы	55
3.5	Динамика суточных доходов в секторе балкеров, 2009–2018 годы	56
3.6	Уровень доходов в секторе танкеров для перевозки нефти и темных нефтепродуктов и секторе танкеров для перевозки светлых нефтепродуктов, 2016–2018 годы.....	58
3.7	Отдельные стратегические инструменты для применения рыночных мер.....	60
4.1	Модели портов, входящих в сеть портов Программы по вопросам управления портами, 2016 год	71
4.2	Финансовые показатели, 2010–2017 годы	72
4.3	Доля женщин среди работников в разбивке по видам деятельности, 2010–2017 годы.....	73
4.4	Среднее число заходов в разбивке по типам судов, 2010–2017 годы.....	73
4.5	Грузовые операции с сухими массовыми и наливными грузами, 2010–2017 годы	74
4.6	Расходы на профессиональную подготовку в процентах от заработной платы, 2010–2017 годы.....	74
4.7	Грузооборот контейнерных портов мира в разбивке по регионам, 2017 год.....	76

Вставки

2.1	Морской флот и цифровые технологии	29
3.1	Три крупнейшие компании линейного судоходства: финансовые результаты и соответствующие меры по их улучшению, 2017 год.....	52
3.2	Рыночные меры	59
4.1	Показатели эффективности работы портов, используемые ЮНКТАД	75

СОКРАЩЕНИЯ

«Ай-Би-Эм»	«Интернэшнл бизнес машинз»
БИМКО	Балтийский и международный морской совет
ВВП	валовой внутренний продукт
ДФЭ	двадцатифутовый эквивалент
ИМО	Международная морская организация
СФЭ	сорокафутовый эквивалент



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.

В настоящем выпуске *Обзора* представлены данные и события за период с января 2017 года по июнь 2018 года. Были приложены все возможные усилия, для того чтобы отразить более поздние события.

Если не указано иное, то термин «доллары» означает доллары США.

Если не указано иное, то термин «тонна» означает метрическую тонну (1 000 кг), а термин «миля» означает морскую милю.

Сумма абсолютных и процентных показателей в таблицах может не совпадать с итоговой величиной вследствие округления.

Две точки (..) в статистической таблице означают, что данные отсутствуют или не представлены отдельно.

Прочерк (–) в статистической таблице означает, что соответствующая величина равна нулю или ничтожно мала.

Термин «страны» означает страны, территории или районы.

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 владельцев:
<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>

Все веб-сайты, упоминаемые в настоящем документе, приводятся по состоянию на август 2018 года.

Группы судов, используемые в Обзоре морского транспорта

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

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

Нефтяные танкеры

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

Балкеры и рудовозы

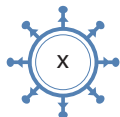
Балкер класса «кейпсайз»	дедвейтом 100 000 т и более
Балкер класса «панамакс»	дедвейтом 65 000–99 999 т
Балкер класса «хэндимакс»	дедвейтом 40 000–64 999 т
Балкер класса «хэндисайз»	дедвейтом 10 000–39 999 т

Контейнеровозы

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

Источник: «Кларксонс рисерч сервисез».

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



РЕЗЮМЕ

Рост морских перевозок

Сектор мировых морских перевозок успешно развивается, чему способствовало оживление мировой экономики в 2017 году. Было отмечено ускорение темпов роста мировых морских перевозок, которые достигли 4%, что является самым высоким показателем за последние пять лет и что способствовало улучшению экономических настроений в судоходной отрасли. Общий объем перевозок возрос на 411 млн т и достиг 10,7 млрд т, при этом почти половина отмеченного прироста приходилась на перевозки сухих массовых грузов.

Мировые контейнерные перевозки увеличились на 6,4% после беспрецедентно низких темпов роста на протяжении предыдущих двух лет. Объем перевозок сухих массовых грузов возрос на 4,0% по сравнению с 1,7% в 2016 году, в то время как темпы роста перевозок сырой нефти замедлились до 2,4%. Сокращение поставок из стран, входящих в Организацию стран – экспортеров нефти, компенсировалось увеличением перевозок из Атлантического бассейна в восточном направлении в азиатские страны. Эта новая тенденция изменила структуру перевозок сырой нефти в результате снижения доли традиционных поставщиков нефти из Западной Азии. Благодаря расширению мировых нефтеперерабатывающих мощностей, в особенности в Азии, и привлекательности газа в качестве экологически чистого источника энергии объем перевозок нефтепродуктов и газа увеличился в 2017 году в совокупности на 3,9%.

Перспективы дальнейшего развития морских перевозок представляются позитивными. Согласно прогнозам ЮНКТАД, в 2018 году их объем увеличится на 4%, т. е. примерно так же, как и в 2017 году. При условии сохранения благоприятных тенденций в мировой экономике совокупные среднегодовые темпы их роста в 2018–2023 годах составят, по оценкам ЮНКТАД, 3,8%. Ожидается увеличение объема перевозок во всех секторах при наиболее быстрых темпах роста перевозок контейнерных и сухих массовых грузов и замедлении роста перевозок наливных грузов. Прогнозы ЮНКТАД относительно общей динамики мировых морских перевозок соответствуют историческому тренду, в частности за период 2005–2017 годов среднегодовые темпы роста составили 3,5%. Прогнозы в отношении быстрого увеличения перевозок сухих грузов согласуются с наблюдающейся уже на протяжении пяти десятилетий долгосрочной тенденцией к увеличению удельного веса сухих грузов за счет сокращения доли наливных грузов, которая снизилась с более 50% в 1970 году до менее 33% в 2017 году.

Неопределенные перспективы

Хотя перспективы морских перевозок представляются позитивными, они находятся под угрозой, в частности в результате усиления ориентации политики на развитие за счет внутренних факторов и роста протекционизма в торговле. Непосредственную обеспокоенность

вызывает напряженность в торговых отношениях между Китаем и Соединенными Штатами Америки, двумя крупнейшими мировыми державами, а также между Канадой, Мексикой, Соединенными Штатами и Европейским союзом. Эскалация торговых трений может привести к торговой войне, что подорвет оживление мировой экономики, вызовет изменения в структуре морских перевозок и отрицательно скажется на их перспективах. Кроме того, неопределенность перспектив связана и с другими факторами. В частности, к ним относятся продолжающиеся сдвиги в мировой энергетике, структурные изменения в экономике в таких странах, как Китай, и новые тенденции в развитии глобальных производственно-сбытовых цепочек.

Радикальные изменения, происходящие под влиянием таких тенденций, как распространение цифровых технологий, расширение электронной торговли и инициатива «Один пояс, один путь», реальные последствия которых пока еще не до конца понятны, могут способствовать дальнейшему развитию мировых морских перевозок.

Рост мирового флота

После замедления роста на протяжении пяти лет в 2017 году было отмечено небольшое повышение темпов роста мирового флота. В течение года валовая вместимость судов мирового флота увеличилась на 42 млн бр.-рег. т, что соответствует темпам роста 3,3%. Это стало результатом как незначительного увеличения поставок новых судов, так и уменьшения тоннажа, отправленного на слом, за исключением сектора наливных судов, где объем тоннажа, проданного на слом, возрос. Темпы роста морских перевозок опережали темпы роста провозной способности мирового флота, что способствовало улучшению конъюнктуры на рынке и повышению фрахтовых ставок и показателей доходности.

Германия по-прежнему обладает крупнейшим контейнерным флотом, хотя ее доля немного снизилась в 2017 году. В отличие от этого доля судовладельцев Греции, Китая и Канады в мировом контейнерном флоте увеличилась. С точки зрения распределения мирового флота по флагам регистрации на второе место среди крупнейших регистров вышли Маршалловы Острова после Панамы и перед Либерией. Более 90% нового тоннажа мирового флота было построено в Китае, Республике Корея и Японии, тогда как 79% судового металлолома приходилось на страны Южной Азии, в частности Индию, Бангладеш и Пакистан.

Улучшение соотношения спроса и предложения

Благодаря ускорению роста мирового спроса более эффективному регулированию предлагаемого тоннажа и общему улучшению конъюнктуры на рынках фрахтовые ставки значительно повысились в 2017 году, за исключением рынка танкерного тоннажа. Ставки тарифов в контейнерных перевозках возросли,

превысив средние показатели за 2016 год, а прибыли контейнерных перевозчиков достигли к концу 2017 года в общей сложности примерно 7 млрд долларов. В секторе контейнерных перевозок наилучших результатов удалось добиться компании КМА-КГМ, общий объем доходов которой от основной деятельности до вычета процентов и налогов достиг почти 1,58 млрд долл. и за которой по данному показателю следовала компания «Маэрск лайн» с доходами 700 млн долларов. На третьем месте находилась компания «Хапаг-Ллойд», доходы которой составили около 480 млн долларов. Улучшение конъюнктуры на рынке балкерного тоннажа в 2017 году способствовало увеличению доходов перевозчиков, что помогло им компенсировать снижение поступлений в 2016 году. На рынке танкерного тоннажа по-прежнему сохранялась сложная ситуация главным образом из-за роста провозной способности танкерного флота, темпы которого опережали темпы роста спроса на перевозки, что отрицательно сказывалось на фрахтовых ставках.

Хотя эти тенденции представляются позитивными для судоходного сектора, оживление по-прежнему является неустойчивым в условиях крайне нестабильных фрахтовых ставок, которые все еще остаются относительно низкими.

Процесс консолидации в линейном судоходстве

В линейном судоходстве наблюдается процесс дальнейшей консолидации в форме слияний и поглощений и реструктуризации глобальных альянсов. Тем не менее, несмотря на глобальную тенденцию к концентрации рынка, ЮНКТАД отмечает, что в 2018 году среднее число компаний-перевозчиков в расчете на страну увеличилось по сравнению с 2017 годом. Этот показатель возрос впервые за период с 2004 года, когда ЮНКТАД начала рассчитывать показатели обслуживания линейным судоходством. Другими словами, несколько отдельных перевозчиков – как внутри, так и за пределами альянсов – расширили свои сети перевозок с охватом большего числа стран. Это с избытком компенсировало снижение общего числа компаний в результате поглощений и слияний. Однако данная тенденция не была повсеместной. В 2018 году в некоторых малых островных развивающихся государствах и странах с уязвимой экономикой число операторов линейных перевозок сократилось по сравнению с предыдущим годом.

Три глобальных альянса доминируют на всех трех основных направлениях контейнерных перевозок между Востоком и Западом, в частности на них приходится в общей сложности 93% совокупной провозной способности на этих направлениях. Члены альянсов продолжают конкурировать по ценам, тогда как создаваемые в рамках альянсов возможности для улучшения эксплуатации и повышения степени загрузки судов позволяют поддерживать ставки тарифов на низком уровне. Благодаря объединению усилий и формированию альянсов перевозчики укрепляют свои позиции на переговорах с морскими портами, когда они выбирают порты захода для своих судов и терминалы для их обработки.

В условиях рынка, характеризующегося избыточным предложением провозной способности, процесс консолидации, как ожидается, будет продолжаться. Две трети портфеля заказов на новые контейнеровозы приходится на суда вместимостью более 14 000 ДФЭ, и только крупные перевозчики и члены альянсов могут обеспечить загрузку таких мегасудов.

Грузооборот портов

После двух лет вялой активности в 2017 году возросли темпы роста грузооборота портов мира и объема погрузочно-разгрузочных операций. Согласно оценочным данным за 2017 год, совокупный грузооборот 20 крупнейших портов мира возрос до 9,3 млрд т по сравнению с 8,9 млрд т в 2016 году, что почти соответствует объему мировых морских перевозок. По оценкам ЮНКТАД, в 2017 году совокупный грузооборот контейнерных портов всех стран мира достиг 752,2 млн ДФЭ. За год этот показатель возрос примерно на 42,3 млн ДФЭ, что примерно сопоставимо с годовым объемом грузооборота китайского порта Шанхай, который является крупнейшим контейнерным портом в мире.

Перспективы роста экономической активности и планы по развитию инфраструктуры портов дают основания ожидать дальнейшее увеличение грузопотока, проходящего через контейнерные порты всех стран мира. Вместе с тем факторы замедления роста мирового спроса и связанная с этим неопределенность продолжают сдерживать рост грузооборота портов мира.

Портовые операции, эффективность работы портов и их позиции на переговорах

Формирование альянсов среди компаний линейного судоходства и увеличение размеров судов сделали отношения между этими компаниями и портами более сложными и привели к появлению новых факторов, способствующих усилению влияния таких компаний и их позиций на переговорах. Из-за увеличения размера судов и появления мегаальянсов возросли требования, предъявляемые к адаптации портовой инфраструктуры. Хотя, как представляется, повышение эффективности в результате процесса консолидации и реструктуризации альянсов благоприятно сказалось на сетях линейных перевозок, для портов выгоды от данного процесса оказались не столь очевидными.

В совокупности эти тенденции привели к обострению конкуренции между контейнерными портами, стремящихся стать портами захода для судов альянсов судоходных компаний, от решения которых о распределении судов, выборе портов захода и организации сети перевозок может зависеть судьба контейнерных терминалов. Влияние этих факторов еще больше осложняется в связи с тем, что компании линейного судоходства во многих случаях участвуют в портовых операциях, что в свою очередь может приводить к пересмотру политики предоставления концессий на эксплуатацию терминалов.