



ПРЕСС-РЕЛИЗ

UNCTAD/PRESS/PR/2016/47*

Russian

Original: English

ТЕМПЫ РОСТА МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ЯВЛЯЮТСЯ САМЫМИ НИЗКИМИ С 2009 ГОДА, И ДАЛЬНЕЙШИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ ОСТАЮТСЯ НЕОПРЕДЕЛЕННЫМИ

Женева, 7 ноября 2016 года – Как отмечается в опубликованном ЮНКТАД [«Обзоре морского транспорта за 2016 год»](#), в 2015 году объем морских перевозок впервые превысил уровень 10 млрд. т, что на 2,1% больше по сравнению с 9,8 млрд. т годом ранее; это самые низкие темпы прироста в отрасли с 2009 года, и дальнейший рост представляется неопределенным.

В 2015 году морским транспортом было перевезено более 80% грузов во всем мире по физическому объему. Медленный рост морских перевозок отражает вялую динамику мировой торговли, хотя и с определенными различиями между секторами.

В перевозках нефти были отмечены самые высокие темпы роста с 2008 года благодаря низким ценам на нефть, большим поставкам и стабильному спросу. Однако общий рост морских перевозок сдерживался ограниченным ростом в секторе перевозок сухих массовых грузов, в частности угля и железной руды, и низкой динамикой в секторе контейнерных перевозок, на который приходится около 95% мировых перевозок промышленных товаров.

Несмотря на такой медленный рост перевозок, общая провозная способность морского флота продолжала расти, увеличившись в 2015 году на 3,5% до 1,8 млрд. т дедвейта, что вызвало снижение фрахтовых ставок до беспрецедентно низкого уровня. В сентябре 2016 года рынок контейнерных перевозок пережил крупнейшее за все время банкротство, а именно банкротство седьмого по величине перевозчика в этом секторе компании «Ханчжин шиппинг».

Незадолго до выхода доклада в свет 7 ноября Генеральный секретарь ЮНКТАД Мукиса Китуйи заявил: «В условиях самого медленного роста мировой торговли за период после финансового кризиса ближайшие перспективы морского транспорта остаются неопределенными и подвержены понижающим рискам».

«Причины проблем отрасли коренятся в тенденции к строительству все более крупных судов», – добавил Генеральный секретарь. «Сейчас просто не хватает грузов, чтобы заполнить вновь приобретенные суда большей грузоподъемности».

Снижение спроса со стороны Китая, низкие цены на сырье, избыточное предложение тоннажа и геополитическая неопределенность в некоторых странах – производителях нефти и газа – все это усиливает существующие понижающие риски, влияющие на морские перевозки.

* Контактная информация: Группа ЮНКТАД по связи и информации, телефон: +41 22 917 58 28, +41 79 502 43 11, электронная почта: unctadpress@unctad.org, <http://unctad.org/press>.

Чтобы получать наши материалы для прессы, пожалуйста, зарегистрируйтесь на веб-странице: <http://unctad.org/en/Pages/RegisterJournalist.aspx>.

Судоходные компании стремятся сократить свои эксплуатационные издержки за счет строительства и покупки все более крупных судов, однако это может обернуться дополнительными расходами для развивающихся стран, где транспортная составляющая уже больше, чем в других регионах. При эксплуатации более крупных судов совокупные издержки в рамках всей транспортной системы возрастают, и странам с меньшим товарооборотом все чаще приходится сталкиваться с олигополистическими рынками линейных перевозок.

На развивающиеся страны приходится все большая доля международных морских перевозок. В частности, в 2015 году на них приходилось 60% погруженных грузов по физическому объему и 62% выгруженных грузов по сравнению с 41% в 2006 году.

За исключением ряда азиатских стран, таких как Китай, в большинстве развивающихся стран портовая инфраструктура не позволяет принимать более крупные суда. Таким образом, если развивающиеся страны не вложат большие средства в модернизацию своих портов, то они столкнутся с уменьшением числа заходов судов, снижением конкуренции на рынке и увеличением стоимости морских перевозок.

Вместе с тем благодаря росту населения, а также потенциальным возможностям для морских перевозок и экономическим возможностям в результате реализации новых проектов по развитию транспортной инфраструктуры, таких как расширение Панамского и Суэцкого каналов, долгосрочные перспективы морских перевозок остаются позитивными, отмечается в докладе. В нем развивающимся странам настоятельно рекомендуется выявлять и использовать возможные сравнительные преимущества в таких секторах, как судостроение, регистрация и укомплектование экипажей судов.

По словам директора Отдела технологии и логистики ЮНКТАД Шамики Н. Сириманне, «из-за всех плохих новостей в СМИ о состоянии сектора морских перевозок мы забываем, что он продолжает расти, создавая рабочие места и возможности для экономического роста в развивающихся странах».

Развивающиеся страны могут также сократить свои расходы, поддерживая конкурентоспособность своих портов.

«Многие отрасли и предприятия развивающихся стран могли бы быть гораздо более конкурентоспособными, если бы их порты были более эффективными», – заявила г-жа Сириманне, отметив также, что задержки в африканских портах увеличивают примерно на 10% стоимость импортных товаров и даже в еще большей степени стоимость экспорта.

Программа ЮНКТАД по подготовке кадров в области портового хозяйства в настоящее время охватывает примерно 200 портов в 29 странах Азии, Африки и Латинской Америки, помогая им повышать свою эффективность благодаря подготовке управленческих кадров, осуществлению исследовательских проектов и обеспечению соблюдения требований в соответствии с последними изменениями в законодательстве, касающемся портов.

На морской транспорт в настоящее время приходится почти 3% выбросов парниковых газов, но по мере роста отрасли ее выбросы могут возрасти к 2050 году на 50–250%. При этом он остается одним из немногих секторов, которые не регулируются Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций об изменении климата. Однако с учетом вступления в силу 4 ноября Парижского соглашения об изменении климата и проведения в этом месяце двадцать второй

сессии Конференции Сторон (КС 22) морскому транспорту будет уделяться все более пристальное внимание.

*** ** ***