



## ПРЕСС-РЕЛИЗ

### ВНИМАНИЕ

Материалы, содержащиеся в настоящем пресс-релизе и соответствующем докладе, не должны цитироваться или кратко излагаться в прессе, по радио и телевидению или в электронных СМИ до

**07 ч 00 мин по Гринвичу 3 октября 2018 года**

**(03 ч 00 мин в Нью-Йорке, 09 ч 00 мин в Женеве, 12 ч 30 мин в Дели, 15 ч 00 мин в Гонконге)**

UNCTAD/PRESS/PR/2018/29\*

*Язык исходного документа: английский*

## **ТОРГОВАЯ ВОЙНА СТАВИТ ПОД УГРОЗУ ПЕРСПЕКТИВЫ МИРОВОГО СУДОХОДСТВА, – ПРЕДОСТЕРЕГАЕТ НОВЫЙ ДОКЛАД ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ**

### **Как отмечается в Обзоре морского транспорта, в 2017 году объем морских перевозок увеличился на 4% и аналогичный прирост ожидается в 2018 году**

*Женева, 3 октября 2018 года* – Согласно данным, представленным в [Обзоре морского транспорта за 2018 год](#), в 2017 году объем морских перевозок существенно возрос, в частности на 4%, что является самым высоким приростом за последние пять лет. По прогнозам ЮНКТАД, аналогичный прирост ожидается и в 2018 году. В 2018 году ожидается увеличение объема перевозок во всех секторах при наиболее быстрых темпах роста перевозок контейнерных и сухих массовых грузов и замедлении роста перевозок наливных грузов.

Первая презентация подготовленного ЮНКТАД Обзора морского транспорта за 2018 год, который в этом году отмечает 50 лет с начала его публикации, состоялась на [ежегодном саммите Глобальном морском форуме](#), проходившего в Гонконге 3–4 октября 2018 года.

«Хотя перспективы морских перевозок представляются позитивными, они находятся под угрозой из-за возможного развязывания торговых войн и усиления ориентации политики на развитие за счет внутренних факторов, – заявил Генеральный секретарь ЮНКТАД Мукиса Китуйи. – Эскалация протекционизма и взаимное повышение тарифов могут подрывать мировую торговую систему, от которой зависит спрос на морские перевозки».

Это предостережение звучит в условиях улучшения соотношения спроса и предложения, которое способствовало повышению фрахтовых ставок и,

---

\* Контактная информация: пресс-центр ЮНКТАД, телефон, +41 22 917 58 28, +41 79 502 43 11, электронная почта: [unctadpress@unctad.org](mailto:unctadpress@unctad.org), <http://unctad.org/press>

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

соответственно, доходов и прибыли. Фрахтовые ставки значительно повысились в 2017 году (за исключением рынка танкерного тоннажа) благодаря ускорению роста мирового спроса, более эффективному регулированию предлагаемого тоннажа и общему улучшению конъюнктуры на рынках.

В 2018 году ожидается дальнейшее улучшение соотношения спроса и предложения на рынках, в частности в перевозках контейнерных и сухих массовых грузов. Соответственно могут повыситься и фрахтовые ставки, хотя это по-прежнему будет во многом зависеть от регулирования предложения тоннажа и его распределения. Согласно прогнозам ЮНКТАД, среднегодовые темпы роста мирового объема перевозок составят 3,8% до 2023 года.

Что касается предложения, то после пяти лет замедления роста в 2017 году было отмечено небольшое повышение темпов роста мирового флота. В течение года общий тоннаж мирового флота увеличился на 42 млн бр.-рег. т, что соответствует умеренным темпам роста 3,3%.

Германия по-прежнему обладает крупнейшим контейнерным флотом, в частности по состоянию на начало 2018 года на нее приходилось 20% совокупной провозной способности мирового контейнерного флота, 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 в 2018 году на второе место среди крупнейших регистров вышли Маршалловы Острова после Панамы и перед Либерией. В 2017 году более 90% нового тоннажа мирового флота было построено в Китае, Республике Корея и Японии, тогда как 79% рынка разборки судов на слом пригодилось на страны Южной Азии, в частности Индию, Бангладеш и Пакистан.

### **Ключевые факторы перемен**

В обзоре отмечается, что ключевыми факторами перемен выступает процесс консолидации в линейном судоходстве, технологический прогресс и политика по борьбе с изменением климата.

В линейном судоходстве наблюдается процесс дальнейшей консолидации в форме слияний и поглощений и реструктуризации глобальных альянсов.

По состоянию на январь 2018 года на 15 крупнейших компаний линейного судоходства приходилось 70,3% совокупной провозной способности. В 2018 году их доля еще больше возросла после завершения оформления новых слияний, в частности 10 крупнейших компаний линейного судоходства контролировали на июнь 2018 года почти 70% мирового контейнерного флота.

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, выбирая порты захода их судов и терминалы для их обработки.

Дальнейшая консолидация может способствовать усилению рыночной власти, приводя к сокращению предложения и снижению качества услуг и повышению цен. Некоторые из этих негативных последствий, возможно, уже проявляются. Например, в 2017–2018

годах в нескольких малых островных развивающихся государствах и развивающихся странах со слабой в структурном отношении экономикой было отмечено снижение числа операторов линейных перевозок.

«Необходимо провести оценку последствий слияний и формирования альянсов, а также вертикальной интеграции в отрасли и устранить любые возможные негативные последствия. Для этого потребуется участие всех соответствующих сторон, в частности национальных органов по вопросам конкуренции, компаний контейнерных линейных перевозок, грузоотправителей и портов», – заявила директор Отдела технологии и логистики ЮНКТАД Шамика Н. Сириманне.

После двух лет вялой активности в 2017 году возросли темпы роста грузооборота портов мира и объема погрузочно-разгрузочных операций. По оценкам ЮНКТАД, в 2017 году совокупный грузооборот контейнерных портов всех стран мира достиг 752 млн ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент). Перспективы роста экономической активности и планы по развитию инфраструктуры портов дают основания ожидать дальнейшее увеличение грузопотока, проходящего через контейнерные порты всех стран мира.

Ввод в эксплуатацию мегасудов и процесс реструктуризации альянсов продолжали оказывать влияние на работу портов, показатели их деятельности и позицию 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. 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 терминалы.

В обзоре отмечается, что мировым портам и терминалам следует учитывать и оценивать эффективность своей работы, поскольку такие показатели эффективности позволяют осуществлять эффективное планирование стратегического развития портов и инвестиционной деятельности и принимать рациональные решения.

Технологический прогресс в судоходной отрасли, включая использование технологии блокчейн, систем слежения за грузами и судами, автономных судов и Интернета вещей, открывает новые возможности перед мировым судоходством. Вместе с тем сохраняется неопределенность в отношении возможных инцидентов, касающихся охраны и безопасности, включая кибербезопасность, на морском транспорте, а также опасения в отношении негативных последствий с точки зрения занятости моряков, большинство из которых являются выходцами из развивающихся стран.

По-прежнему приоритетное значение имеют усилия по борьбе с изменением климата. В обзоре отмечается необходимость сокращения выбросов парниковых газов от судоходства и приветствуются международные усилия в этом направлении, включая, в частности, принятие в апреле 2018 года Международной морской организацией (ИМО) первоначальной стратегии, направленной на сокращение к 2050 году по меньшей мере на половину общего объема ежегодных выбросов с судов по сравнению с 2008 годом.

В стратегии ИМО определяются возможные дальнейшие краткосрочные, среднесрочные и долгосрочные меры с возможными сроками их осуществления и их последствия для государств и подчеркивается необходимость уделения внимания потребностям

развивающихся стран, особенно малых островных развивающихся государств и наименее развитых стран.

С учетом результатов переговоров и конкретного содержания какого-либо будущего правового документа важно будет оценить связанные с этим потенциальные последствия для перевозчиков и грузоотправителей, а также последствия с точки зрения операционных и транспортных издержек и торговых издержек в целом. В обзоре отмечается также важность оценки выгод, связанных с этими мерами, включая применение рыночных инструментов в судоходстве, и возможных путей их использования для решения транспортных и логистических проблем, с которыми сталкиваются развивающиеся страны в области морских перевозок.

\*\* \*\* \*