



## Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию

Distr.: General  
12 September 2022  
Russian  
Original: English

**Совет по торговле и развитию**

**Комиссия по торговле и развитию**

**Тринадцатая сессия**

Женева, 21–25 ноября 2022 года

Пункт 7 предварительной повестки дня

### **Реконфигурация географии торговли и цепочек поставок: последствия для торговли, глобальных цепочек создания стоимости и морского транспорта**

**Записка секретариата ЮНКТАД\***

#### *Резюме*

География торговли неразрывно связана с глобальными цепочками создания стоимости, поскольку в торговле растет удельный вес международных поставок полуфабрикатов и комплектующих в рамках углубляющихся цепочек поставок. География торговли коренным образом изменилась за последние десятилетия в результате либерализации торговли, научно-технического прогресса и изменения сравнительных преимуществ. На нее также повлияло снижение торговых издержек в результате реформ в области упрощения процедур торговли и развития транспортных услуг, особенно морских перевозок.

На морские перевозки приходится около 80 % объема мировой торговли. За последние пять десятилетий душевой объем морской торговли удвоился. Данные ЮНКТАД показывают рост и изменение участия развивающихся стран в морской торговле за этот период. Если в 1970-х годах развивающиеся страны были в основном экспортерами сырья и нефти (перевозимых массовыми грузами), то сегодня многие из них участвуют в глобальных цепочках создания стоимости и производства готовых изделий (перевозимых в контейнерах). Что касается логистических услуг, то можно видеть, что расходы на хранение запасов за последние десятилетия снизились, в то время как платежи за транспортные услуги увеличились в связи с ростом поставок «точно в срок» и улучшением логистики и услуг по содействию торговле.

Однако эти долгосрочные тенденции меняются, и предприятиям и директивным органам необходимо пересмотреть некоторые основные допущения о постоянном улучшении услуг торговой логистики. Продолжающийся кризис цепочек поставок в сочетании с проблемами, связанными с энергопереходом и геополитикой, ставит вопрос о последствиях для будущей географии торговли, морского транспорта и цепочек поставок.

\* Упоминание какой-либо фирмы или лицензированной технологии не означает одобрения со стороны Организации Объединенных Наций.



## Введение

1. В последние два года миру пришлось вспомнить о важности морского транспорта для функционирования цепочек поставок, доступных потребительских цен и снабжения товарами первой необходимости. «География торговли» — распределение торговых потоков между странами — зависит от портовых и судоходных услуг, при этом более 80 % объема торговли перевозится морскими судами.
2. В настоящей аналитической записке рассматривается взаимосвязь между географией торговли и транспортными услугами, необходимыми для физического перемещения товаров. И объем торговли, и затраты на транспортировку товаров влияют друг на друга: снижение транспортных расходов ведет к росту торговли и расширению глобальных цепочек создания стоимости, в то время как рост торговли в свою очередь ведет в долгосрочной перспективе к снижению транспортных расходов. Если все идет хорошо, это восходящая спираль. Однако как на объемы торговли, так и на торговые издержки прямо повлиял продолжающийся кризис морской логистики, который уже изменил структуру торговли и выбил из колеи логистические операции.
3. В этой справочной заметке тенденции в географии морской торговли и логистики за прошлые периоды рассматриваются в главе I. В главе II обсуждается нынешний кризис цепочки поставок, в том числе вопрос о том, может ли он повлиять на тенденции, представленные в главе I, и каким образом. Будущие перспективы и последствия для политики обсуждаются в главе III.

## I. Прошлое: тенденции в географии морской торговли и предоставление услуг морской логистики

### A. География морской торговли

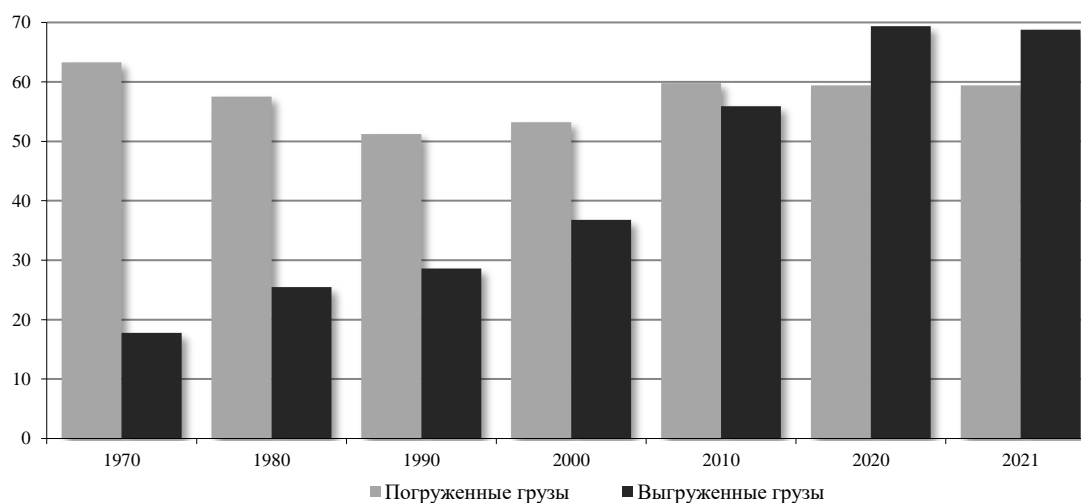
*Развивающиеся страны увеличили свою долю в морской торговле, особенно в импорте*

4. География морской торговли за последние десятилетия претерпела коренные изменения. Полвека назад развивающиеся страны были главным образом поставщиками сырья, экспортируя в больших количествах нефть, железную руду, уголь и зерно, а развитые промышленно развитые страны экспортировали, прежде всего, промышленные товары, которые имели меньший физический объем, но более высокую удельную стоимость. Сегодня ситуация принципиально иная. Многие развивающиеся страны, в том числе Китай, стали мощными промышленными центрами и участвуют в глобальных цепочках создания стоимости, импортируя энергоносители и сырье и экспортируя промышленные товары<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Organisation for Economic Co-operation and Development, 2015, The participation of developing countries in global value chains: Implications for trade and trade-related policies, Summary paper, Paris.

Диаграмма 1  
Развивающиеся страны: процентная доля в морской торговле по тоннажу



Источник: ЮНКТАД, «Обзор морского транспорта», выпуски за 1971, 1981, 1991, 2001, 2011 и 2021 годы, а также «Обзор морского транспорта за 2022 год», готовится к печати (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.22.II.D.42, Женева).

Примечание: Погруженные грузы показывают морской экспорт, выгруженные грузы — морской импорт.

5. Этот сдвиг виден в статистике морской торговли ЮНКТАД (диаграмма 1). Доля развивающихся стран в физическом объеме морского импорта выросла с менее 18 % в 1970 году до примерно 69 % в 2020-х годах. По мере повышения эффективности международных перевозок и логистики (см. следующий раздел) разница в стоимости рабочей силы способствовала созданию заводов в развивающихся странах, которые, в свою очередь, импортировали больше полуфабрикатов и сырья. Параллельно с этим в соответствии с их растущей долей в мировом доходе развивающиеся страны также стали более важными потребительскими рынками.

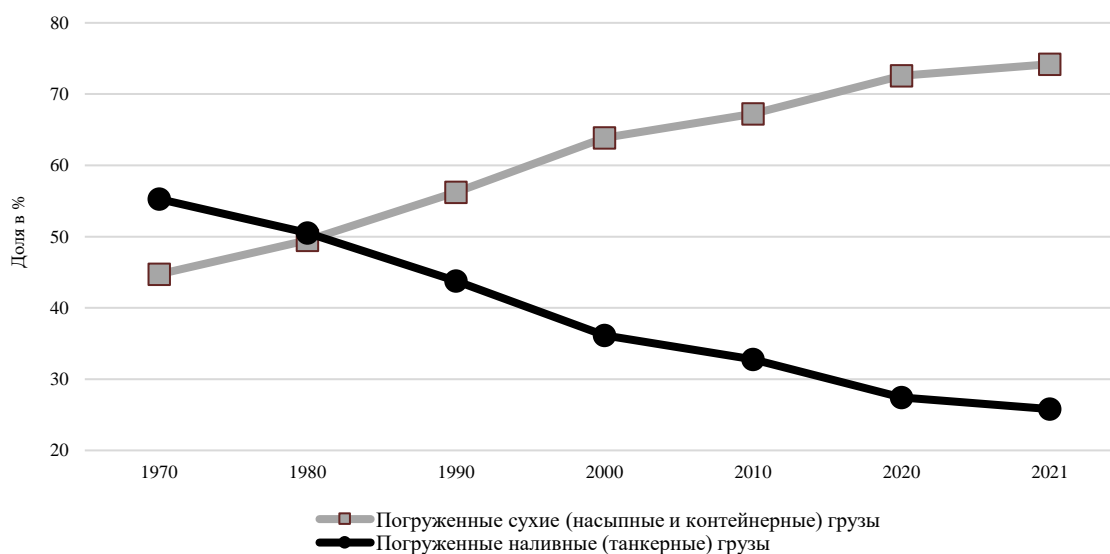
#### *Сокращение перевозок нефти и увеличение сухогрузных и контейнерных перевозок*

6. Еще один аспект географии морской торговли — структура перевозок (диаграмма 2). В 1970 году более половины мировых морских перевозок приходилось на нефть и другие танкерные грузы, тогда как сегодня почти три четверти тоннажа приходится на сухие грузы, включая насыпные грузы и контейнеры.

7. Эта тенденция вызвана несколькими факторами. Расширение глобальных цепочек создания стоимости и рост глобализованного производства, в том числе обрабатывающего, требуют перемещения большего количества сырья (например, железной руды) и полуфабрикатов (например, контейнерных грузов), в то время как долгосрочная тенденция повышения энергоэффективности способствует сокращению спроса на танкерные перевозки<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Enerdata, 2022, World energy and climate statistics: Yearbook 2022 – Energy intensity, URL: <https://yearbook.enerdata.net/total-energy/world-energy-intensity-gdp-data.html> (дата обращения: 29 августа 2022 года).

Диаграмма 2  
Доля сухих и наливных грузов в мировой морской торговле



Источник: ЮНКТАД, «Обзор морского транспорта», выпуски за 1971, 1981, 1991, 2001, 2011 и 2021 годы, а также «Обзор морского транспорта за 2022 год», готовится к печати.

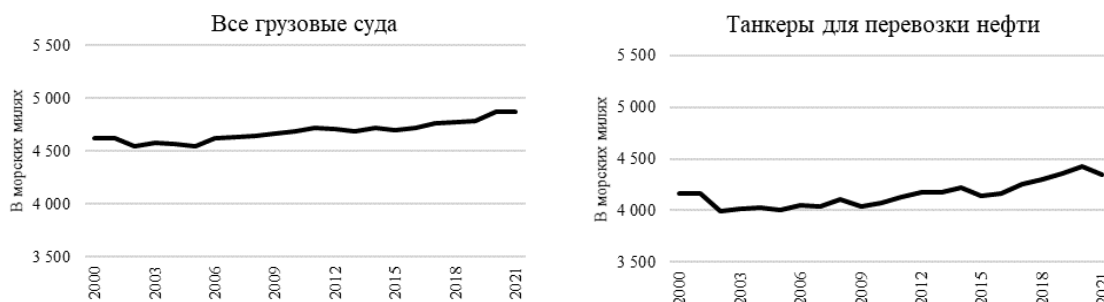
*Расстояние перевозки увеличивается для большинства грузов, кроме контейнерных*

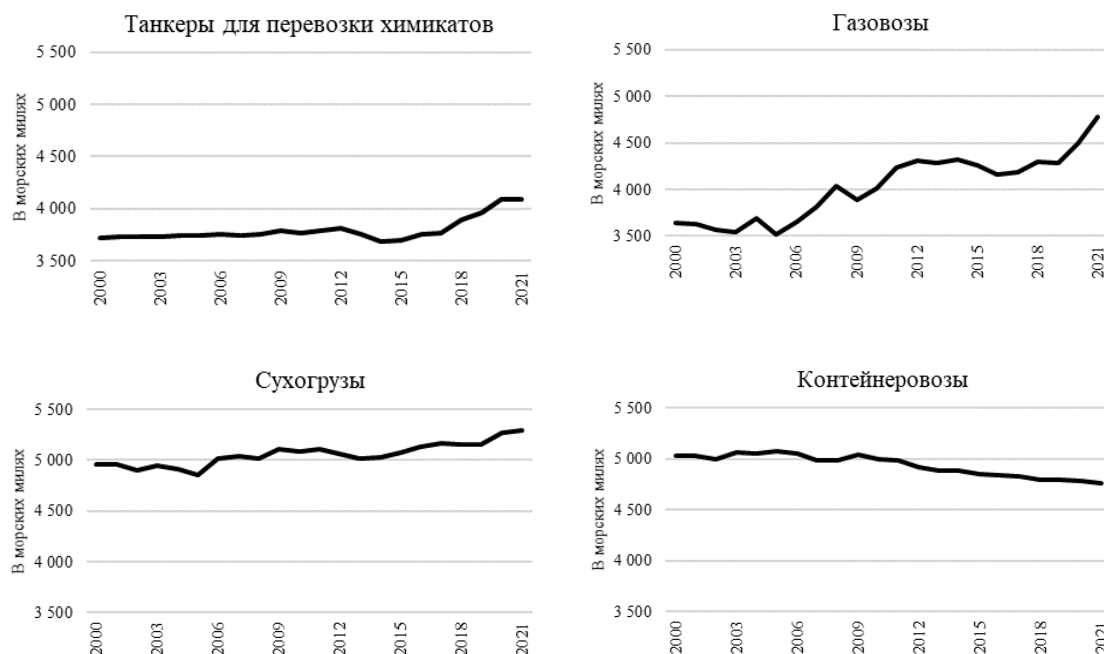
8. За последние десятилетия увеличилось типичное расстояние в морских перевозках (диаграмма 3). Рост торговли сырьевыми товарами на большие расстояния, например экспорт железной руды из Бразилии в Китай и Японию, экспорт сжиженного природного газа из Тринидада и Тобаго, а также экспорт зерна и другого продовольствия из одного континента на другой, привел к увеличению расстояния перевозки тонны груза.

9. Исключение составляет контейнерная торговля, где самые высокие темпы роста были зарегистрированы на внутриазиатских маршрутах, обслуживающих внутрирегиональные цепочки поставок, что вызвало тенденцию снижения типичного расстояния, проходимого одним контейнером.

10. Эти различные тенденции нельзя просто экстраполировать на будущее. На будущую географию торговли повлияет ряд предстоящих изменений, включая геополитический ландшафт, энергопереход, а также тенденции и изменения в морской логистике.

Диаграмма 3  
Расстояние перевозки тонны морского груза в 2000–2021 годах





Источник: ЮНКТАД, на основе данных, предоставленных «Кларксон рисерч сервисиз».

## В. Морская логистика международной торговли

### Глобализация отрасли морских перевозок

11. Что касается портовых и судоходных услуг, которые делают возможной международную торговлю товарами, то существует долгосрочная тенденция повышения эффективности, контейнеризации и глобального обеспечения морских перевозок.

12. Можно сказать, что существует также «география торговли» в отношении предоставления услуг морского транспорта, при этом разные страны участвуют на разных этапах их предоставления. Крупнейшая судостроительная страна — Китай; наибольшее число судовладельцев находится в Греции; крупнейший контейнерный перевозчик базируется в Швейцарии; Панама имеет наибольшую долю мирового флота, зарегистрированного под ее флагом; Филиппины обеспечивают наибольшее количество моряков; а более половины выведенного из эксплуатации тоннажа утилизируется в Бангладеш<sup>3</sup>.

13. Возможность получать ресурсы от разных поставщиков позволяет создать эффективную международную систему морских перевозок, которая в последние десятилетия обеспечивала рост морской торговли. С 1970 года по настоящее время количество тонн морских грузов, перевозимых каждый год, на каждого жителя мира удвоилось с 0,7 тонны до 1,4 тонны.

### Контейнеризация

14. Без контейнеризации глобализация производства, как мы ее знаем в настоящее время, была бы невозможна<sup>4</sup>. В то же время зависимость от контейнерных перевозок также вышла на первый план ввиду продолжающегося кризиса цепочек поставок,

<sup>3</sup> ЮНКТАД, «Обзор морского транспорта», выпуски за 1971, 1981, 1991, 2001, 2011 и 2021 годы, а также база данных ЮНКТАДстат.

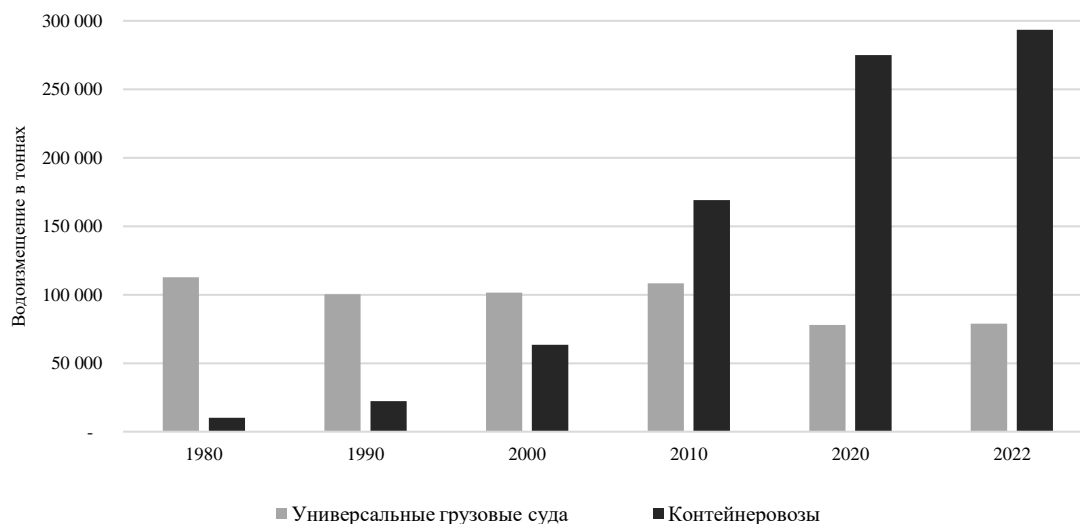
<sup>4</sup> UNCTAD, 2018a, *50 years of Review of Maritime Transport, 1968–2018: Reflecting on The Past, Exploring the Future* (United Nations publication, Geneva); Levinson M, 2016, *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*, second edition, Princeton University Press, New Jersey, United States of America.

что, прежде всего, связано с нарушением контейнерных перевозок, работы портов и смешанных перевозок.

15. Рост контейнеризации, пожалуй, лучше всего можно изобразить, показав рост мирового флота контейнеровозов по сравнению с флотом универсальных грузовых судов, представленный на диаграмме 4. До контейнеризации универсальные грузовые суда использовались для регулярных линейных перевозок; в настоящее время они используются только для некоторых проектных грузов и других сухих грузов, которые нельзя перевозить навалом или в контейнерах.

Диаграмма 4

**Мировой флот универсальных грузовых судов и контейнеровозов**



*Источник:* ЮНКТАД на основе базы данных ЮНКТАДстат.

*Примечание:* Цифры на начало года.

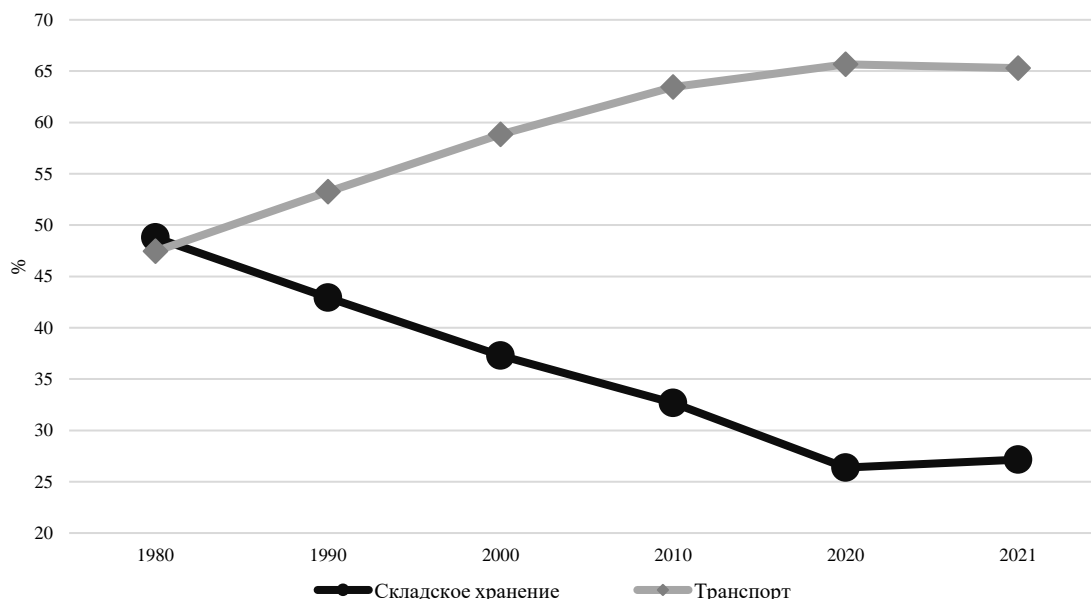
16. В 1980 году универсальный грузовой тоннаж был в 11 раз больше, чем контейнерный тоннаж, тогда как флот контейнерных перевозок в настоящее время имеет дедейт в 3,7 раза больше, чем сокращающийся флот универсальных грузовых судов.

*Снижение складских запасов благодаря улучшению логистических услуг*

17. В составе затрат на логистику увеличились расходы на транспорт при одновременном снижении расходов на хранение запасов. Транспортные услуги и экспедиторские услуги становятся более эффективными, позволяя осуществлять более быстрые поставки и поставки «точно в срок».

18. Хотя данных по всему миру не имеется, здесь можно привести пример Соединенных Штатов Америки (диаграмма 5). В 1980 году в Соединенных Штатах более половины логистических расходов в экономике страны тратилось на складское хранение, а к 2020 году на транспорт тратилось в два раза больше, чем на складское хранение. Это не означает, что транспорт стал дороже, а скорее объясняется тем, что, поскольку в долгосрочной перспективе транспортные расходы снизились, а поставки «точно в срок» выросли, вырос спрос на перевозки. Так было до 2021 года.

Диаграмма 5  
Доля расходов на транспорт и складское хранение в общих расходах на логистику: Соединенные Штаты



*Источник:* ЮНКТАД, на основе выпусков ежегодного доклада Совета специалистов по снабжению State of Logistics Report за 1981, 1991, 2001, 2011, 2021 и 2022 годы.

*Примечание:* Сумма показателей доли расходов не составляет 100 %; остальные расходы, не отраженные на диаграмме, представляют собой административные и прочие логистические расходы.

19. Как видно на диаграмме 5, в период 2020–2021 годов, вопреки долгосрочной тенденции, расходы на складское хранение выросли больше, чем транспортные расходы. Это является отражением, по крайней мере частично, проблем, с которыми сталкивается логистическая система, включая высокие фрахтовые ставки, заторы и более длительные сроки доставки.

20. Вопрос, который будет рассмотрен в следующем разделе, заключается в том, является ли это изменение признаком долгосрочного изменения тенденции или же это всего лишь кратковременный сбой, после чего восстановится долгосрочная тенденция снижения складских расходов.

## II. Кризис цепочек поставок

### A. Актуальные проблемы морской логистики

#### *Сдвиги спроса и предложения*

21. Кризис цепочек поставок и его причины были подробно проанализированы ЮНКТАД<sup>5</sup>. Что самое главное, во время пандемии коронавирусной инфекции (COVID-19) произошли две вещи. Во-первых, портовые, судоводные и интермодальные операции замедлились из-за карантина, социального дистанцирования, невыхода сотрудников и необходимости дополнительных мер контроля, а также из-за того, что в начале пандемии, столкнувшись с заторами, суда пропускали порты захода, а контейнеры застревали в пути. В результате, например, в конце 2021 года контейнеровозы находились в порту примерно на 20 % дольше,

<sup>5</sup> ЮНКТАД, 2021а, «Обзор морского транспорта за 2021 год» (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.21.II.D.21, Женева); см. также <https://unctad.org/programme/covid-19-response-and-recovery>, COVID-19 response and recovery, и TD/B/C.I/MEM.7/26.

чем до пандемии. Во-вторых, спрос на контейнерные перевозки не замедлился, как можно было сначала ожидать ввиду торможения экономики. Скорее, на некоторых ключевых рынках спрос вырос в результате пакетов экономических стимулов и смещения потребительских расходов с услуг (рестораны, кино, стрижки, поездки) на промышленные товары, которые легко заказать на платформах электронной торговли, но которые по-прежнему требуют физического производства и доставки<sup>6</sup>.

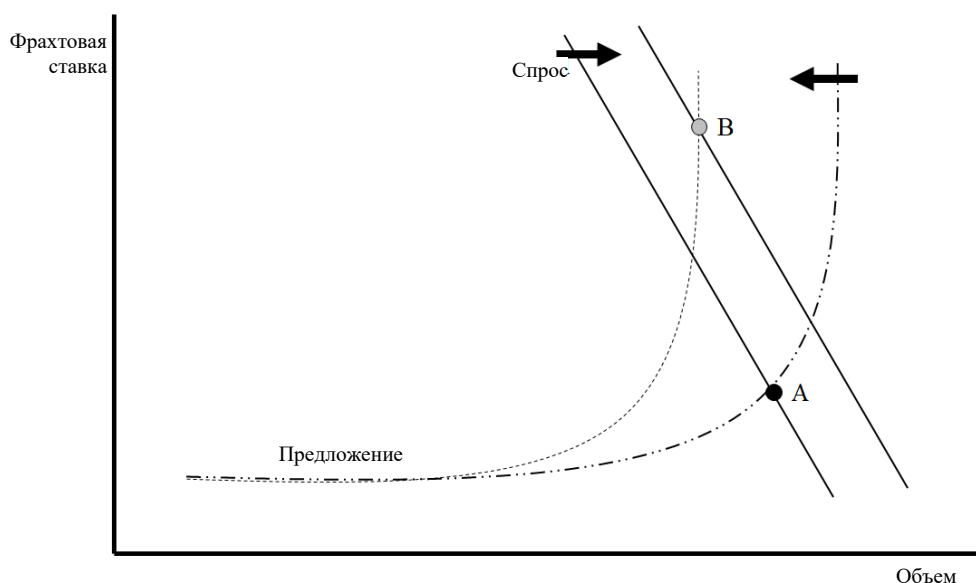
22. Рынки перевозок характеризуются относительно резкими перепадами спроса, поскольку транспортные расходы составляют лишь часть конечной цены товара в магазине. Кривая предложения, с другой стороны, в начале имеет достаточно плоскую форму ввиду низких предельных издержек после того, как корабль построен и готов к вводу в эксплуатацию, но становится исключительно крутой, когда достигается предел пропускной способности.

23. Многие из заказанных товаров производятся в Восточной Азии, в частности в Китае, и самые большие заторы в плане задержанных контейнеров были первоначально на западном побережье Соединенных Штатов, а в последнее время также в Китае и на восточном побережье Соединенных Штатов. Задержка контейнеров в портах и на якорных стоянках привела к сдвигу кривой предложения влево, а рост заказов на промышленные товары привел к сдвигу кривой спроса вправо (см. диаграмму 6).

24. Сочетание этих двух сдвигов привело к увеличению фрахтовых ставок. На диаграмме 6 представлена стандартная модель изменения фрахтовой ставки из пункта А в пункт В для рынка морских перевозок, столкнувшегося с этими двумя сдвигами.

Диаграмма 6

**Модель сдвига кривой спроса и предложения в контейнерных перевозках**

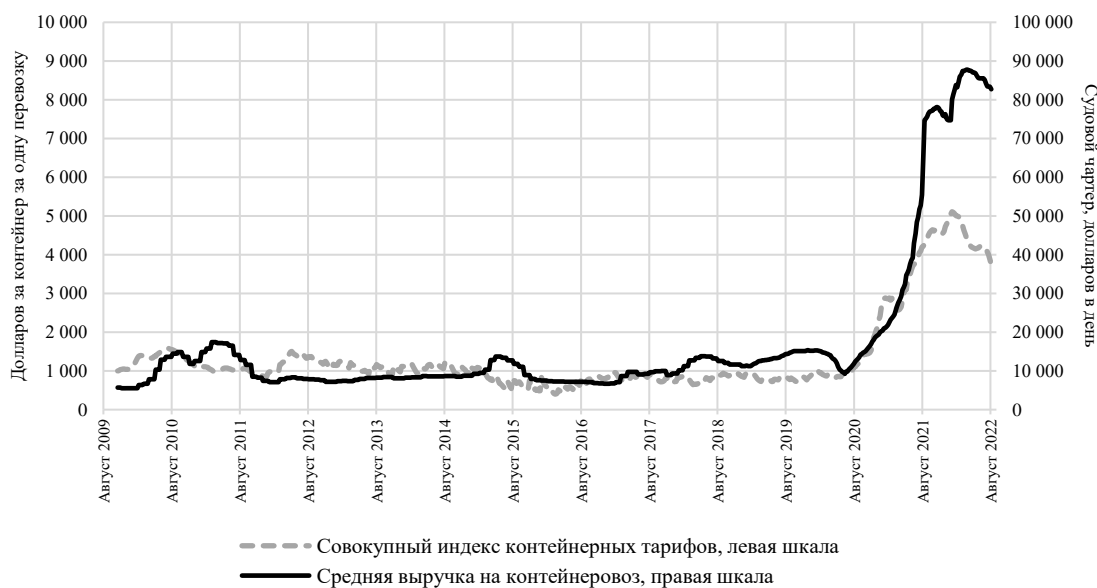


Источник: Секретариат ЮНКТАД.

<sup>6</sup> UNCTAD, 2022a, *Key Statistics and Trends in International Trade 2021: The Effects of the COVID-19 Pandemic on International Trade* (United Nations publication, Sales No. E.22.II.D.7, Geneva).



Диаграмма 7  
**Спотовые ставки контейнерных тарифов и чартерных тарифов  
 контейнеровозов в октябре 2009 года — августе 2022 года**



Источник: ЮНКТАД, на основе данных, предоставленных «Кларксонс ресерч».

25. На диаграмме 7 показано изменение спотовых фрахтовых ставок и доходов контейнеровозов, что соответствует гипотетической ситуации, которая показана в модели, представленной на диаграмме 6. Чартерные тарифы контейнеровозов увеличились даже больше, чем спотовые ставки тарифов, взимаемые перевозчиками. Первые представляют собой цену, которую линии контейнерных перевозок, владеющие только примерно половиной судов, которые они эксплуатируют, должны платить независимым судовладельцам за фрахт чужих судов. Последние представляют собой плату, которую линии контейнерных перевозок взимают с импортеров и экспортеров за услуги по перевозке их грузов. И те и другие достигли высокого за прошлые периоды уровня в начале 2022 года, но с тех пор наблюдается некоторое снижение.

*Помимо роста фрахтовых ставок: ухудшение транспортного обслуживания*

26. Помимо высоких фрахтовых ставок, кризис также привел к низкой по сравнению с прошлыми периодами надежности расписаний, перегруженности, задержкам, дополнительным сборам и перенаправлению судов. В некоторых небольших странах, в том числе в малых островных развивающихся государствах, наблюдается ухудшение транспортного обслуживания, поскольку суда были переброшены на более прибыльные рынки.

27. Кризис, вызванный пандемией COVID-19, усугубляется другими событиями, затрагивающими морской транспорт, в том числе войной в Украине и другими политическими событиями. Будущие фрахтовые ставки и предложение тоннажа будут в дальнейшем зависеть от необходимости соблюдать недавние и предстоящие национальные и многосторонние правила, в том числе правила Международной морской организации, направленные на сокращение выбросов. Хотя фрахтовые и чартерные ставки начали снижаться, маловероятно, что в обозримом будущем они вернуться к уровням, существовавшим до пандемии COVID-19.

*Различные последствия на разных маршрутах*

28. Более внимательный взгляд на межрегиональные фрахтовые ставки рисует любопытную картину актуальности географии торговли и последствий пандемии. В таблице приведены средние договорные фрахтовые ставки на контейнерные перевозки между основными регионами.

### Контрактные фрахтовые ставки на контейнерные перевозки в 2018–2020 годах и 2021 году

<i>Средние ставки в 2018–2020 годах (в долларах Соединенных Штатов)</i>						
<i>Место отправления или назначения:</i>	<i>Африка</i>	<i>Азия</i>	<i>Европа</i>	<i>Северная Америка</i>	<i>Океания</i>	<i>Южная Америка</i>
Африка	1 862	758	1 607	..	..	1 950
Азия	1 946	768	1 848	2 580	1 803	2 198
Европа	1 701	947	887	1 838	2 002	1 232
Северная Америка	2 994	1 129	1 097	1 516	2 722	1 353
Южная Америка	1 910	1 796	1 751	1 716	..	1 529

<i>2021 год (в долларах Соединенных Штатов)</i>						
<i>Место отправления или назначения:</i>	<i>Африка</i>	<i>Азия</i>	<i>Европа</i>	<i>Северная Америка</i>	<i>Океания</i>	<i>Южная Америка</i>
Африка	2 013	664	1 487	..	..	1 616
Азия	2 733	1 194	3 285	3 820	2 800	3 589
Европа	1 727	1 225	1 077	2 304	2 319	1 465
Северная Америка	2 639	1 385	1 053	1 362	2 475	1 064
Южная Америка	2 187	1 841	1 767	1 969	..	1 243

<i>Изменение в % в 2021 году (предыдущая средняя за три года)</i>						
<i>Место отправления или назначения:</i>	<i>Африка</i>	<i>Азия</i>	<i>Европа</i>	<i>Северная Америка</i>	<i>Океания</i>	<i>Южная Америка</i>
Африка	8	-12	-7	..	..	-17
Азия	40	55	78	48	55	63
Европа	1	29	21	25	16	19
Северная Америка	-12	23	-4	-10	-9	-21
Южная Америка	14	2	1	15	..	-19

*Источник:* ЮНКТАД, на основе данных, предоставленных Transporeon/TIM Consult Ocean Transport.

*Примечания:* Ставки в долларах Соединенных Штатов за полную загрузку 40-футового контейнера от входа до выхода. Контрактные фрахтовые ставки, представленные в таблице, отражают долгосрочные соглашения между грузоотправителями и перевозчиками, в то время как индекс спотовых ставок, показанный на диаграмме 7, рассчитывается еженедельно и колеблется больше, чем контрактные ставки.

29. Выше всего расходы на внутрирегиональные перевозки в Африке, что отражает географию региона и развитие инфраструктуры. Перевозка грузов из Азии обходится в два–три раза дороже, чем обратная перевозка, зачастую с пустыми контейнерами. Контрактные фрахтовые ставки, которые, как правило, согласовываются в начале календарного года, выросли на большинстве маршрутов в 2021 году после пандемии. Ставки на перевозки из Азии показали самый высокий рост, от 40 % по перевозкам в Африку до 78 % по перевозкам в Европу.

30. Изменения контрактных фрахтовых ставок также реагируют на изменения торговых дисбалансов, которые, согласно анализу торговли ЮНКТАД, увеличились<sup>7</sup>. Таким образом, контейнеровозам приходится возвращаться с большим количеством пустых контейнеров, чем до пандемии. Затем это изменение в географии торговли

<sup>7</sup> UNCTAD, 2022b, Global Trade Update, URL: [https://unctad.org/system/files/official-document/ditcinf2022d1\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/ditcinf2022d1_en.pdf).

также отражается в большей разнице между фрахтовыми ставками в случаях нарастания торговых дисбалансов. Так, до пандемии доставка контейнера из Азии в Африку стоила в 2,57 раза дороже, чем из Африки в Азию (1946 долл./758 долл.); в 2021 году это отношение выросло до 4,12 (2733 долл./664 долл.). Это еще один пример того, как меняющаяся география торговли влияет на фрахтовые ставки и услуги.

## **В. Возможное влияние роста фрахтовых ставок и проблем морской логистики на географию торговли**

*Если удешевление перевозки приводит к росту торговли, то ее удорожание должно вести к уменьшению торговли*

31. Как показано выше, долгосрочный рост международной торговли и глобальных цепочек создания стоимости был бы невозможен без постоянного совершенствования услуг морской логистики. Точно так же, если реальная стоимость перевозки будет систематически расти, следует ожидать, что рост мировой торговли замедлится, а расстояния между торговыми партнерами сократятся.

32. По сути, результаты проведенной ЮНКТАД оценки потенциального воздействия регулятивных мер на затраты на морскую логистику и торговлю подтверждают ожидание того, что в случае роста затрат на морские перевозки можно ожидать роста торговли на более короткие расстояния по сравнению с торговлей на большие расстояния<sup>8</sup>.

33. Сегодняшние более высокие транспортные расходы и волатильность в сочетании с закрытием предприятий на карантин и стремлением повысить устойчивость цепочек поставок заставляют задаться вопросом, сохранятся ли долгосрочные тенденции, представленные выше.

34. Для материализации разворота долгосрочных тенденций потребуется время. Ведутся дискуссии о решоринге и ближнем решоринге, однако пока имеется мало конкретных свидетельств, указывающих на системные изменения в организации глобального производства. Напротив, первоначальный успех стран Восточной Азии в уменьшении экономических последствий пандемии мог привести к усилению ориентации глобальных производственных цепочек на продукцию обрабатывающей промышленности из Восточной Азии<sup>9</sup>.

35. Недавнее исследование сектора электроники и машиностроения также свидетельствует о том, что в целом азиатские цепочки поставок по-прежнему мало изменились, хотя и перенесли часть производства из Китая в другие азиатские страны из-за роста производственных затрат в Китае. В 2018–2021 годах экспорт электроники из Китая в Соединенные Штаты сократился на 10 %, в то время как увеличился экспорт в Соединенные Штаты из Юго-Восточной Азии, в частности Вьетнама. Но в целом производство осталось в Азии, с ростом внутриазиатской торговли, поскольку часть окончательной сборки перемещается из Китая в Юго-Восточную Азию<sup>10</sup>.

36. Усиление внутриазиатских цепочек поставок стало следствием нескольких долгосрочных факторов, описанных выше: за последние десятилетия произошло сокращение расстояний в контейнерных перевозках в основном из-за роста внутриазиатских перевозок (диаграмма 3); внутриазиатские транспортные расходы были самыми низкими среди внутрирегиональных сообщений (см. таблицу);

<sup>8</sup> UNCTAD, 2021b, *UNCTAD Assessment of the Impact of the [International Maritime Organization] IMO Short-Term [Greenhouse Gas] GHG Reduction Measure on States* (United Nations publication, Geneva).

<sup>9</sup> UNCTAD, 2022c, Global Trade Update, URL: [https://unctad.org/system/files/official-document/ditcinf2022d2\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/ditcinf2022d2_en.pdf).

<sup>10</sup> Rudnik R., 2022, Supply chain diversification in Asia: Quitting China is hard. Macro Polo, Paulson Institute, URL: <https://macropolo.org/>.

а внутриазиатская торговля в значительной степени способствовала увеличению доли развивающихся стран в морской торговле (диаграмма 1).

#### *Рост цен на разные категории грузов*

37. Если для адаптации торговых потоков к изменениям цен требуется время, то влияние роста транспортных расходов на цены проявляется относительно быстро. Как моделирование, проведенное ЮНКТАД в конце 2021 года, так и последующая оценка Международного валютного фонда в начале 2022 года показали, что в результате удорожания контейнерных перевозок потребительские цены вырастут примерно на 1,5 процентного пункта<sup>11</sup>.

38. Повышение фрахтовых ставок в наибольшей степени повлияет на цены на товары двух категорий. Во-первых, значительное повышение фрахтовых ставок применительно к перевозкам на большие расстояния может оказаться критическим для недорогих крупногабаритных товаров, таких как пластиковая мебель. В более долгосрочной перспективе, если фрахтовые ставки останутся высокими, такая торговля может оказаться нерентабельной, а производство недорогой мебели может быть перенесено в места, расположенные ближе к потребителям.

39. Во-вторых, среди глобальных цепочек создания стоимости существуют «глубокие» цепочки поставок, в которых комплектующие для сборки конечного изделия в разных местах необходимо транспортировать несколько раз. Так, в случае некоторого сложного и дорогого оптического оборудования даже при по-прежнему низких фрахтовых ставках по сравнению со стоимостью груза в контейнере, измеряющейся в пяти-шестизначной сумме в долларах Соединенных Штатов, необходимость неоднократной перевозки изделий в процессе производства готовой продукции все равно приведет к значительному росту конечной цены. В таких случаях можно ожидать, что производители попытаются сократить цепочку поставок путем сокращения числа ее звеньев и расстояний между ними. Эта мотивация может, в частности, стоять за укреплением внутриазиатских цепочек поставок.

40. Удорожание перевозки может привести к изменению географии торговли и в случае грузов других категорий. Недавняя оценка импорта навалочных грузов в Китай показала, что гипотетическое увеличение транспортных расходов на 10–30 % приведет к росту цен на товары на 1–3 %. Это приведет к изменению географии торговли, когда сырье будет больше импортироваться из источников, расположенных ближе к Китаю<sup>12</sup>.

#### **Сложное положение малых островных развивающихся государств**

41. Малые островные развивающиеся государства с их неблагоприятным географическим положением к тому же, как правило, мало участвуют в глобальных производственных цепочках. В среднем они платят за транспортировку своего импорта в два раза больше, чем в среднем страны мира, а их обслуживание линейным судоходством значительно хуже и обнаруживает тенденцию застоя.

42. Многие малые островные развивающиеся государства обслуживаются лишь небольшим и постоянно уменьшающимся числом перевозчиков, что приводит к меньшему выбору для их грузоотправителей и, как показывает опыт, к более высоким фрахтовым ставкам. Точно так же зачастую они располагают только одним морским портом или очень небольшим их числом без какой-либо конкуренции между портами. Хотя сохраняется возможность привлечения инвестиций частного сектора, существует опасность превращения государственной монополии в частную монополию, что потребует наличия мощного регулирующего органа<sup>13</sup>.

<sup>11</sup> ЮНКТАД, 2021а, глава 3; International Monetary Fund, 2022, How soaring shipping costs raise prices around the world, Chart of the Week blog, URL: <https://blogs.imf.org/2022/03/28/how-soaring-shipping-costs-raise-prices-around-the-world/> (дата обращения: 2 сентября 2022 года).

<sup>12</sup> Wu Y., Wen K. and Zou X., 2022, Impacts of shipping carbon tax on dry bulk shipping costs and maritime trades: The case of China, *Journal of Marine Science and Engineering*, 10(8), 1105.

<sup>13</sup> ЮНКТАД (готовится к печати).

43. Малым островным развивающимся государствам, как правило, необходимо вкладывать средства в порты, способные принимать самые современные суда с увеличением их размеров при нынешних тенденциях. К тому же у них мало возможностей увеличения объема торговли на основе развития экономики внутренних районов островов. Таким образом, многие малые островные развивающиеся государства оказываются в порочном круге: более низкая транспортная связность ведет к сокращению торговли, что в свою очередь ведет к повышению торговых издержек. Как описано выше, это противоположно положительной обратной связи между эффектом масштаба и ростом объема торговли.

44. В свете такой и без того сложной ситуации и их зависимости от морского транспорта рост мировых фрахтовых ставок особенно серьезно сказывается на импортных и потребительских ценах в малых островных развивающихся государствах. Хотя прогнозируется, что мировые цены на импорт в 2023 году будут на 11,9 % выше, чем без роста фрахтовых ставок, в малых островных развивающихся государствах их скачок более чем в два раза выше (26,7 %) <sup>14</sup>.

45. Рост цен на импорт ведет к росту издержек производства, поэтому можно ожидать, что участие малых островных развивающихся государств в глобальных цепочках создания стоимости в будущем станет еще более затруднен.

### **С. Возможные последствия изменения географии торговли для будущего морского транспорта**

*При изменении объемов и направлений торговли изменятся и транспортные услуги и их стоимость*

46. Рост объема торговли дает экономию за счет масштаба, что важно в международных морских перевозках. Независимо от того, перевозит ли судно 6000 или 24 000 контейнеров, на нем все равно будет работать только 20–30 членов экипажа, а затраты на топливо и выбросы в расчете на один перевозимый контейнер могут быть значительно снижены за счет увеличения размеров судов <sup>15</sup>. Кроме того, по мере роста объема на рынок выходит больше поставщиков транспортных услуг, а фрахтовые ставки демонстрируют понижающую тенденцию. Однако этого не произойдет на рынках, где продолжающийся процесс консолидации контейнерных перевозок создает олигополистическую структуру, где конкуренция намеренно подавляется <sup>16</sup>.

47. На практике для того, чтобы налаживание прямого транспортного обслуживания было обоснованным, требуется минимальный объем. Применительно к морским перевозкам было подсчитано, что налаживание прямых линейных (контейнерных) перевозок между двумя странами приводит к снижению торговых издержек на 9 % <sup>17</sup>.

48. Эти же причинности действуют и в другом направлении: при снижении объема можно ожидать увеличения фрахтовых ставок, а также прекращения обслуживания некоторых портов и стран.

*Подключение к линейным перевозкам через контейнерные порты*

49. Поскольку компании, занимающиеся контейнерными перевозками, реагируют на спрос на контейнерные перевозки, они могут добавлять или удалять порты в своей линейной сети. На диаграмме 8 показано количество морских портов, подключенных

<sup>14</sup> ЮНКТАД, 2021а.

<sup>15</sup> Naakon L., Asbjørnslett B.E. and Strømman A.H., 2012, The importance of economies of scale for reductions in greenhouse gas emissions from shipping, *Energy Policy*, 46:386–398; ЮНКТАД, 2021а, глава 4.

<sup>16</sup> TD/B/C.I/CLP/49.

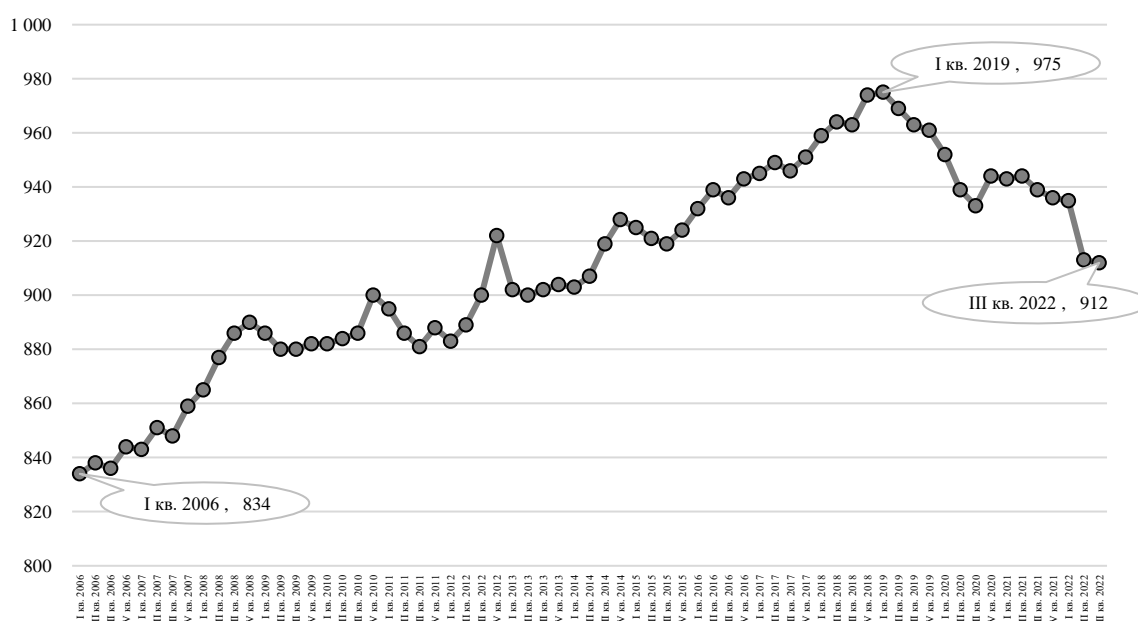
<sup>17</sup> Shepherd B., 2017, Trade costs and connectivity, не опубликовано, Developing Trade Consultants.

к регулярным контейнерным перевозкам. Хотя до начала 2019 года наблюдалась долгосрочная тенденция роста, с тех пор их количество снизилось. Последнее значительное падение последовало за началом войны в Украине, но общая понижательная тенденция, похоже, продолжается уже более трех лет.

50. Хотя имеются разные причины, связанные с соответствующими внутренними районами, рынком, инфраструктурой и географическим положением, по которым данный порт включен или не включен в сеть, недавняя понижательная тенденция может быть результатом взаимодействия между изменяющейся географией торговли (например, сокращением цепочек поставок) и тенденциями в отрасли морских перевозок (такими, как консолидация).

Диаграмма 8

**Ежеквартальное число контейнерных портов, обслуживаемых регулярными линейными перевозками**



*Источник:* ЮНКТАД, на основе данных, предоставленных «Эм-ди-эс тансmodal».

*Сокращения:* I кв. — первый квартал; II кв. — второй квартал; III кв. — третий квартал; IV кв. — четвертый квартал.

51. Таким образом, несколько недавних изменений могут свидетельствовать об изменении долгосрочных тенденций. Начало сокращаться число портов в судоходной сети (диаграмма 8); фрахтовые и чартерные тарифы значительно выросли (см. диаграмму 7 и таблицу); а в Соединенных Штатах расходы на хранение запасов несколько увеличились по сравнению с расходами на транспорт (диаграмма 5).

52. Некоторые из этих изменений стали прямым результатом продолжающегося логистического кризиса и могут быть недолговечными. Другие могут указывать на более долгосрочное изменение направления, вызванное, в частности, изменением географии торговли.

### III. Перспективы и последствия для политики

53. Риски и неопределенности для операций глобальной цепочки поставок остаются высокими. Долгосрочные тенденции к сокращению цепочек поставок и диверсификации поставщиков повлияют на глобальные цепочки создания стоимости и географию торговли. В частности, ожидается, что на торговлю на большие

расстояния негативно повлияют растущие транспортные расходы, сбои в логистике и геополитические трения<sup>18</sup>.

54. Участникам торговли и разработчикам политики необходимо подготовиться к будущему, когда морские перевозки могут стать более дорогими и нестабильными, чем в прошлом. Кризис цепочек поставок и ряд других тревожных сигналов, таких как временное закрытие Суэцкого канала и война в Украине, в сочетании с большей нестабильностью и меньшей надежностью графика требует от отрасли, а также государств инвестировать в устойчивость логистики.

55. Помимо недавних и продолжающихся сбоев, судоходная отрасль и ее клиенты также должны подготовиться к энергопереходу в морском транспорте, что необходимо для того, чтобы она достигла своей цели значительного сокращения выбросов парниковых газов. Этот переход идет рука об руку с неопределенностью в отношении будущих видов топлива, типов судов и воздействия на судоходные услуги и сети.

56. Ввиду этих неопределенностей и вероятности более высоких транспортных расходов и большей нестабильности в обозримом будущем, директивным органам, в частности, следует обратить внимание на следующие области:

а) **Систематическое повышение стрессоустойчивости морского транспорта и морских портов.** Провайдеры морской логистики должны повысить свое понимание императива повышения стрессоустойчивости, а затем инвестировать в адекватную инфраструктуру, услуги, процессы и кадры. ЮНКТАД разработала подробные руководящие принципы и технические записки с практическими решениями в этом отношении<sup>19</sup>.

б) **Упрощение процедур торговли и цифровизация.** Во время пандемии пострадала эффективность логистических систем. Это усилило необходимость дальнейших реформ и увеличения инвестиций в цифровизацию, электронный документооборот, автоматизацию и другие меры по упрощению процедур торговли и транспорта. Программы ЮНКТАД в области автоматизации таможенных процедур, электронной торговли, реформы портов, «умных» портов и упрощения процедур торговли вызвали всплеск спроса во время пандемии COVID-19, и можно ожидать, что эти инструменты станут еще более важными в будущем<sup>20</sup>.

в) **Конкуренция и варианты диверсификации.** Задействование большего числа поставщиков, будь то товаров или транспортных услуг, позволяет снизить риски и повысить устойчивость цепочек поставок. Мощные национальные антимонопольные органы, сотрудничество между ними и мониторинг рынков морских перевозок могут способствовать тому, чтобы грузоотправители могли выбирать между различными поставщиками транспортных услуг<sup>21</sup>.

г) **Региональные торговые соглашения и логистика.** Внутрорегиональная торговля, как правило, в меньшей степени испытывает воздействие колебаний международных транспортных тарифов, сбоев в логистике и глобальных политических трений<sup>22</sup>. Отмечалось, что для экономической стрессоустойчивости Африки необходимы дееспособные региональные цепочки создания стоимости<sup>23</sup>. Эффективность региональных торговых соглашений можно

<sup>18</sup> UNCTAD, 2022c.

<sup>19</sup> См. <https://unctad.org/news/building-resilient-maritime-logistics-challenging-times>; UNCTAD, 2022d, *Building Capacity to Manage Risks and Enhance Resilience: A Guidebook for Ports*, UNCTAD/TCS/DTL/INF/2022/3, Geneva; см. также <https://tft.unctad.org/documents/report-on-the-trainfortrade-special-course-building-port-resilience-against-pandemics-bpr/>.

<sup>20</sup> UNCTAD, 2020, *UNCTAD Toolbox: Delivering Results*, third edition (United Nations publication, Sales No. E.20.II.D.5, Geneva).

<sup>21</sup> ЮНКТАД, готовится к печати, глава 7; TD/B/C.I/CLP/49.

<sup>22</sup> Nicita A. and Saygili M., 2021, *Trade agreements and trade resilience during COVID-19 pandemic*, Research Paper No. 70, UNCTAD.

<sup>23</sup> UNCTAD, 2022c; *Chronicle*, 2022, *Strong regional value chains imperative for Africa's economic resilience*, 11 August.

повысить с помощью политических мер в области торговой логистики. Многие меры по упрощению процедур торговли предполагают тесное сотрудничество между соседними странами и региональными партнерами. Региональные рынки транспортных услуг также могут помочь уменьшить неэффективность, например путем либерализации каботажных перевозок и отказа от режимов резервирования грузов<sup>24</sup>.

---

---

<sup>24</sup> UNCTAD, 2018b, *Rethinking Maritime Cabotage for Improved Connectivity*, Transport and Trade Facilitation Series, No. 9 (United Nations publication, Geneva).