

ПРЕСС-РЕЛИЗ

ВНИМАНИЕ:

Содержание данного пресс-релиза и соответствующего доклада не должно цитироваться или кратко излагаться в печатных, вещательных или электронных СМИ до

06 ч 00 мин 29 ноября 2022 по Гринвичу

(01 ч 00 мин в Нью-Йорке, 07 ч 00 мин в Женеве,
13 ч 00 мин Бангкоке)

UNCTAD/PRESS/PR/2022/025*

Russian

Original: English

ЮНКТАД ПРИЗЫВАЕТ ИНВЕСТИРОВАТЬ В МОРСКИЕ ЦЕПОЧКИ ПОСТАВОК ДЛЯ СОДЕЙСТВИЯ УСТОЙЧИВОМУ РАЗВИТИЮ И ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ БУДУЩИМ КРИЗИСАМ

В подготовленном ЮНКТАД Обзоре морского транспорта за 2022 год, содержащем ежегодный всесторонний анализ состояния мирового морского транспорта отмечается, что морскому сектору следует увеличить инвестиции в инфраструктуру и устойчивое развитие, чтобы противостоять будущим кризисам в цепочках поставок.

Женева, 29 ноября 2022 года. — Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД) в своем полноформатном [Обзоре морского транспорта за 2022 год](#) указала на необходимость увеличения инвестиций в морские цепочки поставок. Порты, морской флот и транспортное сообщение с внутренними районами стран должны быть лучше подготовлены к будущим глобальным кризисам, изменению климата и переходу на низкоуглеродную энергетику.

Кризис цепочек поставок последних двух лет показал, что несоответствие между спросом и предложением морских логистических мощностей приводит к скачкам фрахтовых ставок, перегруженности и критическим сбоям в глобальных производственно-сбытовых цепочках.

Морским транспортом перевозится более 80% мировой товарной торговли, причем в большинстве развивающихся стран этот показатель еще выше, поэтому необходимы незамедлительные меры, с тем чтобы повысить устойчивость к воздействию внешних шоковых потрясений, вызывающих сбои в цепочках поставок, усиливающих инфляцию и наиболее сильно сказывающихся на беднейших слоях населения.

«Необходимо извлечь уроки из нынешнего кризиса цепочек поставок и лучше подготовиться к будущим вызовам и переходным процессам. Это предполагает, в частности, совершенствование интермодальной инфраструктуры, обновление флота, повышение эффективности работы портов и упрощение процедур торговли», — заявила Генеральный

* Контактная информация: Секция ЮНКТАД по информации и внешним связям, +41 22 917 58 28, +41 79 502 43 11, unctadpress@unctad.org, <http://unctad.org/press>.

секретарь ЮНКТАД Ребека Гринспан. «И мы не должны откладывать переход судоходства на технологии без углеродных выбросов», — добавила она.

Необходимы инвестиции в морские транспортные системы для укрепления глобальных цепочек поставок

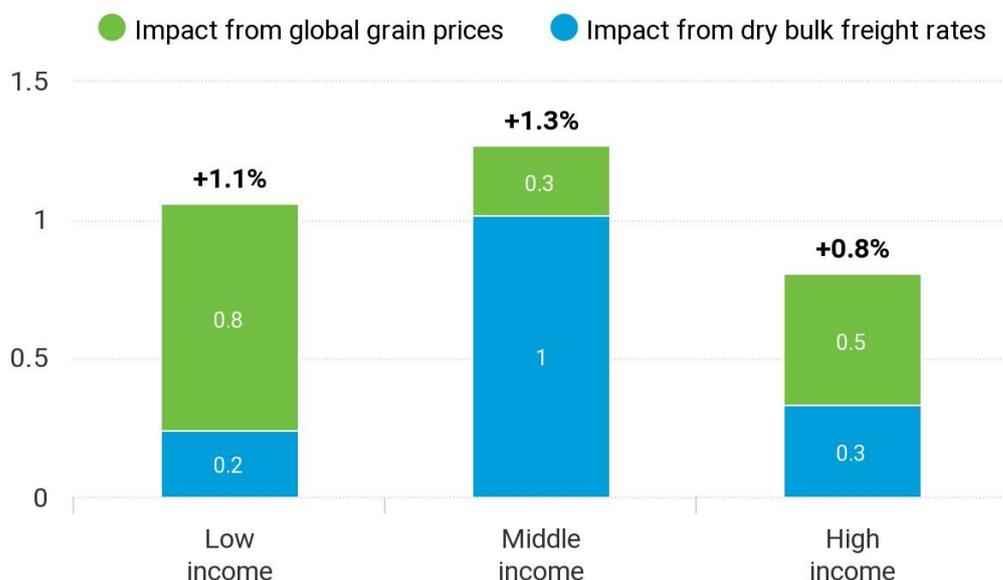
Ограничения в логистической инфраструктуре в сочетании с ростом спроса на потребительские товары и расширением электронной торговли привели к тому, что спотовые ставки в контейнерных перевозках в 2021 году в пять раз превышали их уровень до пандемии и достигли беспрецедентно высокого уровня в начале 2022 года, что вызвало резкое повышение цен на потребительские товары. Ставки снизились с середины 2022 года, но они по-прежнему остаются высокими в перевозках нефти и природного газа танкерным флотом из-за продолжающегося энергетического кризиса.

Фрахтовые ставки в перевозках сухих массовых грузов повысились из-за войны на Украине и связанных с ней экономических мер, а также затянувшейся пандемии COVID-19 и сбоев в цепочках поставок. Как следует из имитационной модели ЮНКТАД, повышение цен на зерно и фрахтовых ставок в перевозках сухих массовых грузов может привести к росту цен на потребительские продукты питания на 1,2% при еще более значительном их росте в странах со средним и низким уровнем дохода.



Higher dry bulk freight rates and grain prices affect countries differently

Impact of higher dry bulk freight rates and global grain prices on consumer food prices, percentage change



Source: UNCTAD calculations based on data provided by Clarksons Research, Shipping Intelligence Network, the IMF, International Financial Statistics, Direction of Trade Statistics and Consumer Price Index, UNCTADstat, and the World Bank, World Integrated Trade Solution, Commodity Price Data (The Pink Sheet) and A Global Database of Inflation.

«Если мы что-то и узнали во время кризиса последних двух лет, так это то, что порты и морские перевозки имеют большое значение для надлежащего функционирования глобальной экономики, — отметила директор отдела технологий и логистики ЮНКТАД Шамика Н. Сириманне. - Повышение фрахтовых ставок привело к росту потребительских цен, особенно для наиболее уязвимых групп. Разрыв производственно-сбытовых цепочек привел к увольнению и отсутствию продовольственной безопасности».

ЮНКТАД призывает страны тщательно оценивать возможные изменения в спросе на морские перевозки, развивать и модернизировать портовую инфраструктуру и транспортное сообщение с внутренними районами стран с привлечением частного сектора. Страны должны также улучшать транспортные связи портов, расширять площади и возможности для хранения и складирования, свести к минимуму нехватку рабочей силы и оборудования.

Многие сбои в цепочках поставок можно также уменьшить путем упрощения процедур торговли, в частности за счет цифровизации, которая позволяет сократить время ожидания и оформления в портах и ускоряет документооборот с помощью электронных документов и электронных платежей.

Основные глобальные индексы см. по следующим ссылкам:

1. [Индекс обслуживания линейным судоходством, все страны](#)
2. [Время нахождения судов в порту, 25 стран с наилучшим рейтингом, шесть различных типов судов](#)
3. [Индекс обслуживания портов линейным судоходством, все контейнерные порты](#)
4. [Количество заходов судов в порты, 25 стран с наилучшим рейтингом, восемь различных типов судов](#)

Требуются более значительные инвестиции для сокращения выбросов углерода от морского транспорта

В обзоре отмечается, что в период с 2020 года по 2021 год общий объём выбросов углерода от мирового морского флота увеличился на 4,7%, причем большая часть прироста приходилась на контейнеровозы, балкеры и суда для генеральных грузов.

В обзоре выражается также обеспокоенность по поводу увеличения среднего возраста судов. По показателю количества судов средний возраст в настоящее время составляет 21,9 года, а по показателю грузоподъемности - 11,5 года. Старение флота происходит отчасти из-за неопределенности относительно того, по какому пути пойдет технологическое развитие и какие виды топлива окажутся наиболее экономически эффективными, а также как изменятся нормативные требования и цены на углеродные выбросы.

Инвестициям в новые суда, позволяющие сократить выбросы парниковых газов, будут препятствовать такие факторы, как растущая стоимость кредитов, мрачные экономические перспективы и неопределенность нормативно-правовой среды.

ЮНКТАД призывает к увеличению инвестиций в целях улучшения технических и эксплуатационных характеристик судов для сокращения углеродных выбросов от морского транспорта. Это предполагает, в частности, переход на альтернативные виды топлива с низким или нулевым уровнем выбросов углерода, оптимизацию операций, подключение судов к береговым источникам энергоснабжения в портах и оснащение судов энергоэффективными технологиями.

В обзоре отмечается также необходимость создания предсказуемой глобальной нормативно-правовой базы для инвестиций в технологии без углеродных выбросов и увеличения поддержки развивающихся стран в процессе перехода к более надежному энергоснабжению. В нем также подчеркивается настоятельная необходимость адаптации портов к последствиям изменения климата, особенно в наиболее уязвимых странах.

ЮНКТАД призывает международное сообщество обеспечить, чтобы страны, наиболее сильно пострадавшие от изменения климата и в наименьшей степени содействовавшие его изменению, не пострадали от усилий по смягчению последствий изменения климата, предпринимаемых в области морского транспорта.

Меры по защите конкуренции, необходимые в условиях консолидации рынка

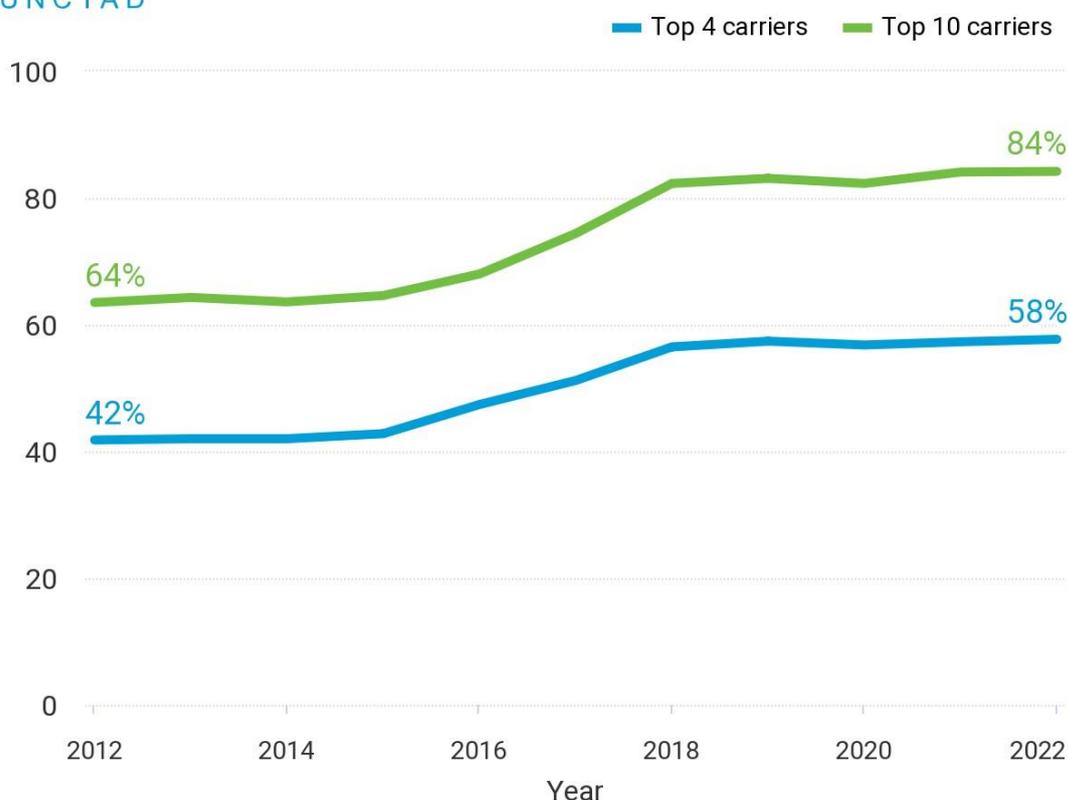
В обзоре отмечается, что сектор контейнерных перевозок трансформировался вследствие горизонтальной консолидации в результате слияний и поглощений. Судоходные компании занимаются также вертикальной интеграцией, инвестируя в эксплуатацию терминалов и другие логистические услуги.

В период с 1996 года по 2022 год 20 крупнейших перевозчиков увеличили свою долю в совокупной провозной способности контейнерного флота с 48% до 91%. Тогда как за последние пять лет четыре крупнейших перевозчика увеличили свою долю на рынке настолько, что теперь они контролируют более половины провозной способности мирового контейнерного флота.



Market shares of top carriers have increased steeply

Market shares of top four and top ten carriers, 2012–2022



Source: UNCTAD, based on data provided by Alphaliner.

Количество компаний, предлагающих транспортные услуги импортерам и экспортерам, сократилось в 110 странах, особенно в малых островных развивающихся государствах, в некоторых из которых из всего лишь двух перевозчиков-монополистов осталось по одному такому перевозчику.

Консолидация рынка способствует снижению конкуренции, ограничению предложения и может приводить к злоупотреблению рыночной властью и повышению ставок тарифов и цен для потребителей.

Чрезмерное увеличение размеров судов также вызывает озабоченность. В период с 2006 года по 2022 год размер крупнейших в мире контейнеровозов увеличился более чем вдвое с 9 380 до 23 992 ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент). Размер самых больших судов, прибывающих в страны, увеличился почти втрое, то есть размеры судов увеличивались быстрее, чем объемы груза для их заполнения.

ЮНКТАД призывает органы по вопросам конкуренции и портовую администрацию наладить взаимодействие для принятия мер по защите конкуренции в ответ на консолидацию отрасли. В обзоре подчёркивается настоятельная необходимость в укреплении международного сотрудничества для борьбы с трансграничной антиконкурентной практикой в области морского транспорта на основе разработанного ООН [Комплекса принципов и правил по вопросам конкуренции](#).

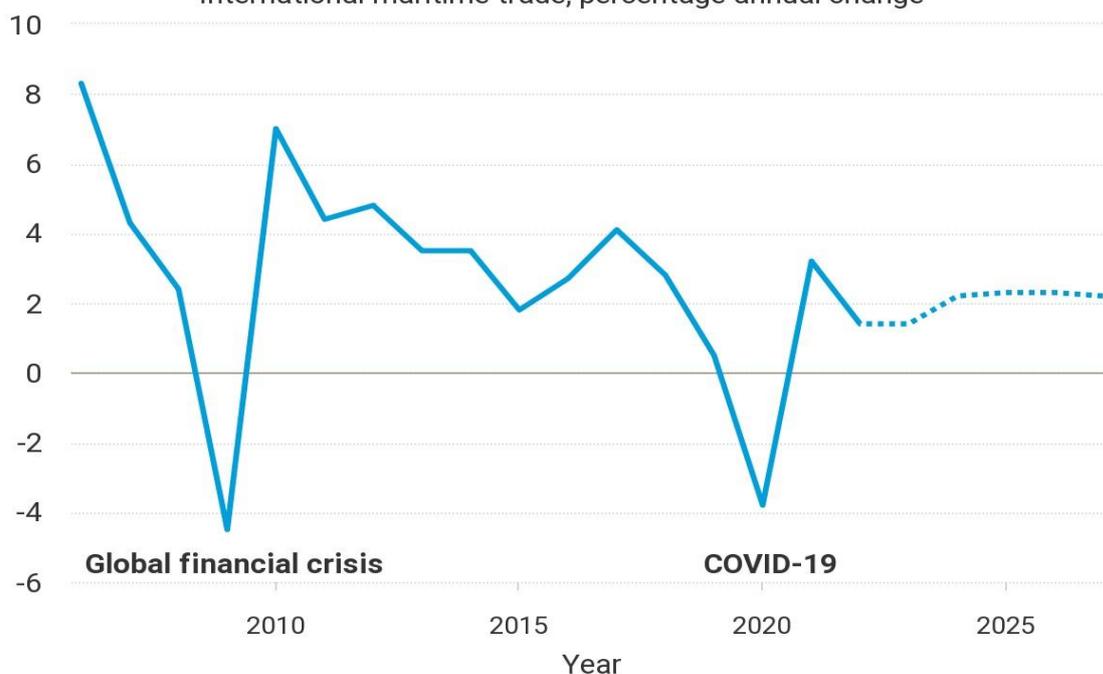
Ожидается замедление роста мировых морских перевозок

Как отмечается в обзоре, в 2021 году возобновился существенный рост международных морских перевозок, объём которых возрос, по оценкам, на 3,2% и до 11 млрд тонн. Это означает улучшение показателя роста на 7 процентных пунктов по сравнению со снижением объёма перевозок на 3,8% в 2020 году.



Maritime trade recovered in 2021 but is projected to slow down

International maritime trade, percentage annual change



Source: UNCTAD secretariat, based on UNCTADstat data and Review of Maritime Transport, various issues.

Note: Data for 2022 are projections and for 2023 to 2027 are forecasts.

В Африке в 2021 году объём морских перевозок увеличился на 5,6% по сравнению с 2020 годом.

[Данные о морских перевозках стран Африки](#)

В 2021 году Азия оставалась ведущим мировым транспортным центром по объёму морских грузов, в частности на ее долю приходилось 42% мирового объёма экспортных и 64% импортных грузов.

[Данные о морских перевозках стран Азии](#)

В Латинской Америке и Карибском бассейне в 2021 году объем морских перевозок увеличился на 3%.

[Данные о морских перевозках стран Латинской Америки и Карибского бассейна](#)

По прогнозам ЮНКТАД, в 2022 году рост мировых морских перевозок замедлится до 1,4%, а в период 2023–2027 годов среднегодовые темпы его роста, как ожидается, составят 2,1% в год, что ниже среднего показателя за предыдущие три десятилетия на уровне 3,3%.

В обзоре и приложениях к нему, доступных в режиме онлайн, содержится обширная подборка статистических данных о морских перевозках и анализ структурных и циклических изменений, влияющих на морские перевозки, порты и судоходство.

О ЮНКТАД

ЮНКТАД является ведущим учреждением ООН, занимающимся вопросами торговли и развития. Это постоянно действующий межправительственный орган, учрежденный Генеральной Ассамблеей Организации Объединённых Наций в 1964 году.

ЮНКТАД является частью Секретариата ООН и насчитывает 195 стран-членов, тем самым являясь одним из крупнейших учреждений в системе ООН. ЮНКТАД поддерживает усилия развивающихся стран в обеспечении более справедливого и эффективного доступа к преимуществам глобализированной экономики.

Мы проводим экономический и торговый анализ, способствуем достижению консенсуса и предлагаем другую техническую помощь, с тем чтобы помочь развивающимся странам использовать торговлю, инвестиции, финансы и технологии для инклюзивного и устойчивого развития.

*** ** ***