

2024 год Обзор морского транспорта

Лавирование по стратегически
важным морским коридорам

ОБЩИЙ ОБЗОР



Организация
Объединенных
Наций

2024 год Обзор морского транспорта

Лавирование по стратегически
важным морским коридорам

ОБЩИЙ ОБЗОР



Организация
Объединенных
Наций

Женева, 2024 год

© Организация Объединенных Наций, 2024 год

Настоящий документ доступен для открытого доступа при условии соблюдения лицензии Creative Commons, созданной для межправительственных организаций, URL: <http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/igo/>.

Употребляемые обозначения и представление материала на любой карте в настоящей работе 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.

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

Фотокопирование и воспроизведение выдержек разрешены при надлежащем указании источника.

Настоящая публикация была отредактирована вне организации.

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

UNCTAD/RMT/2024 (Overview)

Предисловие



Морской транспорт — главная артерия мировой торговли. Разветвленные сети судоходных маршрутов, портов и стратегически важных морских коридоров обеспечивают условия для глобализации и усиливают взаимосвязанность мировой экономики. Однако сектор сталкивается с многочисленными проблемами, которые ставят под угрозу эффективность, надежность, стабильность и устойчивость морского транспорта.

Ключевой особенностью морского транспорта является его зависимость от стратегически важных морских коридоров: стратегических узких морских проходов, таких как Суэцкий и Панамский каналы. Эти важнейшие водные пути позволяют сократить длительные межконтинентальные морские перевозки и уменьшить затраты времени и средств. Однако в силу своей важнейшей роли эти стратегически важные морские коридоры особенно уязвимы к сбоям, вызванным климатическими, экономическими, геополитическими или производственными факторами, что влечет серьезные последствия для мирового судоходства.

В качестве наглядного примера серьезных последствий таких сбоев для торговли и мировой экономики можно привести ситуацию, когда в 2021 году из-за аварии крупного контейнеровоза «Эвер Гивен» было полностью перекрыто движение по Суэцкому каналу. Сбои в работе морского транспорта обычно оборачиваются значительными задержками, логистическими проблемами, расходами и финансовыми потерями. Однако теперь, только оправившись от потрясений, вызванных пандемией COVID-19, и начиная приспосабливаться к новым изменениям в структуре торговли, вызванным войной на Украине, глобальные цепочки поставок и торговля сталкиваются с новой волной сбоев.

Недавние проблемы, возникшие с конца 2023 года в районе Красного моря и Суэцкого канала в результате нападений хуситов на суда, проходящие по этому маршруту, еще больше усложнили операционную обстановку на море. Из-за этих нападений суда большинства сегментов морского флота вынуждены избегать Красного моря и Суэцкого канала и идти вокруг мыса Доброй Надежды. В результате увеличиваются протяженность маршрута и время в пути и возрастают операционные издержки для судоходных компаний, портов и участников торговли. Эти нападения усугубляют экологические проблемы сектора из-за дополнительных выбросов углекислого газа, вызванных возросшим потреблением топлива и увеличением скорости судов, необходимой для соблюдения графика рейсов. В других регионах из-за понижения уровня воды в Панамском канале — важнейшей транспортной артерии, связывающей Атлантический и Тихий океаны, — уменьшилось число судов, ежедневно проходящих через канал, и морские перевозки стали осуществляться по более протяженным маршрутам.

Растущие издержки, обусловленные сбоями в работе стратегически важных морских коридоров, оборачиваются удорожанием морских перевозок, которое неизбежно перекладывается на плечи потребителей. Помимо неопределенности и нестабильности, такая ситуация усиливает инфляцию и подрывает экономический рост, при этом больше всего страдают малые островные развивающиеся государства (МОРАГ) и наименее развитые страны (НРС).



Морской транспорт также сталкивается с двойной задачей декарбонизации и необходимости перехода на более чистые источники энергии. Как никогда остро стоит вопрос о сокращении выбросов парниковых газов (ПГ) и устранения зависимости отрасли от традиционного ископаемого топлива. Нужно срочно принимать меры, что потребует значительных изменений в организации деятельности, инноваций, инвестиций в новый и более молодой флот и, что особенно важно, перехода на более чистые технологии и суда, оборудование которых позволяет использовать альтернативные виды топлива. Хотя счет за эти преобразования будет немалым, уклоняться от решения задач декарбонизации и устойчивого развития сектора нельзя. Бездействие поставит под угрозу достижение глобальных целей в области устойчивого развития и наших коллективных контрольных показателей в области климата.

Создание устойчивого и надежного морского транспорта — это не просто один из возможных вариантов, а стратегическая необходимость. Перспективность глобальных цепочек поставок зависит от укрепления стратегически важных морских коридоров, которые имеют жизненно важное значение для надежности морских перевозок. Для повышения безопасности, надежности и устойчивости к внешним воздействиям стратегически важных морских коридоров необходимо, чтобы в секторе морского транспорта и логистики внедрялись «зеленые» технологии, осуществлялась цифровизация и расширялось международное сотрудничество. Эта задача также требует значительных инвестиций, расширения использования данных и результатов из анализа и обеспечения взаимодействия всех заинтересованных сторон — отрасли судоходства, портов, директивных органов, правительств, торговых компаний и руководителей цепочек поставок.

По мере того как сектор будет преодолевать эти трудности, в мире, где сбои становятся частью «новой нормы», уделение приоритетного внимания энергетическому переходу и развитию гибкого и устойчивого транспорта и логистики будет в значительной степени способствовать процветанию глобальной торговли и мировой экономики и помогать противостоять потрясениям и сбоям и адаптироваться к их воздействию.

В *Обзоре морского транспорта 2024 года* рассматриваются многогранные проблемы, стоящие перед сектором морских перевозок сегодня. В нем содержится информация о текущих тенденциях и перспективах развития морского транспорта и морских перевозок. В Обзоре обсуждаются кардинальные изменения, происходящие в секторе морских перевозок из-за возникающих сбоев, в том числе в стратегически важных морских коридорах. В нем рассматриваются последствия для морского флота, который обслуживает международную торговлю и непосредственно сталкивается с необходимостью изменения маршрутов перевозок. Авторы Обзора анализируют последствия резкого роста расходов на морские перевозки для потребительских цен и вопрос о том, как это особенно сказывается на ВВП МОНАГ и НРС. Кроме того, в нем указывается, как с помощью мониторинга показателей эффективности работы портов, их оценки и соответствующей отчетности можно определять состояние морского сектора и поддерживать усилия по достижению целей в области устойчивого развития, в том числе связанных с гендерным равенством и расширением прав и возможностей женщин. Авторы особо отмечают важность упрощения процедур перевозок и торговли в портах и в транспортном сообщении с внутренними районами для обеспечения надежности, эффективности и устойчивости к потрясениям.

Убеждена, что этот выпуск *Обзора морского транспорта* поможет глубже понять ключевые тенденции, обогатить дискуссии и ускорить прогресс на пути к обеспечению устойчивости морского транспорта и его способности противостоять потрясениям при уделении особого внимания ключевой роли стратегически важных морских коридоров.



Ребека Гринспан
Генеральный секретарь ЮНКТАД



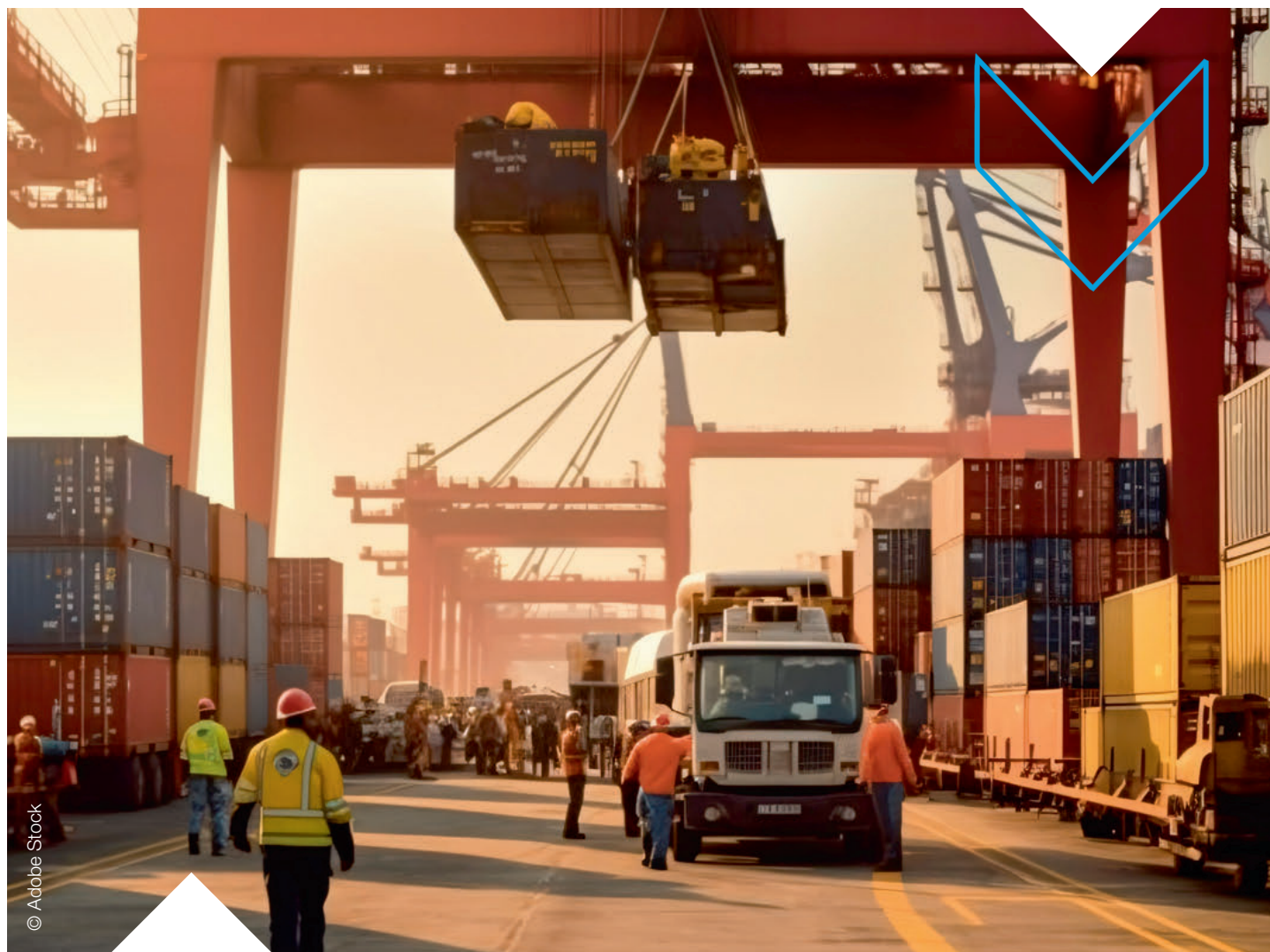


Содержание

Предисловие	iii
Восстановление объемов морских перевозок в 2023 году при ускорении роста показателей перевозок в тонно-милях	1
В 2024 году ожидается устойчивый рост морских перевозок, но сохраняются неблагоприятные факторы	2
Морские перевозки служат основой для глобализированной торговли, и бесперебойное прохождение стратегически важных морских коридоров крайне важно	4
Проблемы в Красном море и Суэцком и Панамском каналах повлекли кардинальное изменение глобальных сетей судоходства и морских грузопотоков	5
Ставки тарифов в контейнерных перевозках достигли новых максимумов в 2024 году	7
Динамика фрахтовых ставок в перевозках сухих массовых грузов остается нестабильной	9
Фрахтовые ставки на танкерный тоннаж в 2024 году возросли, но были подвержены сильным колебаниям	11
Дальнейшее повышение фрахтовых ставок может усилить инфляцию в малых островных развивающихся государствах и наименее развитых странах и сдерживать экономический рост	12
Для снижения затрат важно понимать суть факторов, определяющих стоимость морских перевозок	14
Провозная способность морского флота росла в 2023 году быстрее, чем объемы морских перевозок	15
Суда мирового морского флота принадлежат преимущественно развитым странам, но в основном зарегистрированы под флагами развивающихся стран	16
Мировой флот стареет, экологические требования повышаются, но прогресс в обновлении флота по-прежнему идет медленно	17
Число заходов контейнеровозов и танкеров в порты мира достигло в 2023 году рекордных уровней	18
Самые лучшие показатели транспортного сообщения имеют страны Азии; наиболее значительный долгосрочный рост этих показателей отмечен во Вьетнаме	19
Ключевые показатели крайне важны для мониторинга эффективности работы портов, оценки результатов работы и представления соответствующей отчетности	21
Необходимо приложить больше усилий для достижения гендерного равенства в портовом хозяйстве	23
Упрощение процедур торговли позволяет улучшить транспортное сообщение между портами и внутренними районами	24
Для повышения эффективности транспортного сообщения между портами и внутренними районами необходимо использовать возможности смешанных перевозок	24
Необходимо учитывать последствия с точки зрения морского торгового права, возникающие в связи с рисками, обусловленными изменением климата и погоды	26
Необходимо бороться с фиктивной регистрацией судов и фиктивными регистрами	27
Принципиальные рекомендации	28







Восстановление объемов морских перевозок в 2023 году при ускорении роста показателей перевозок в тонно-милях

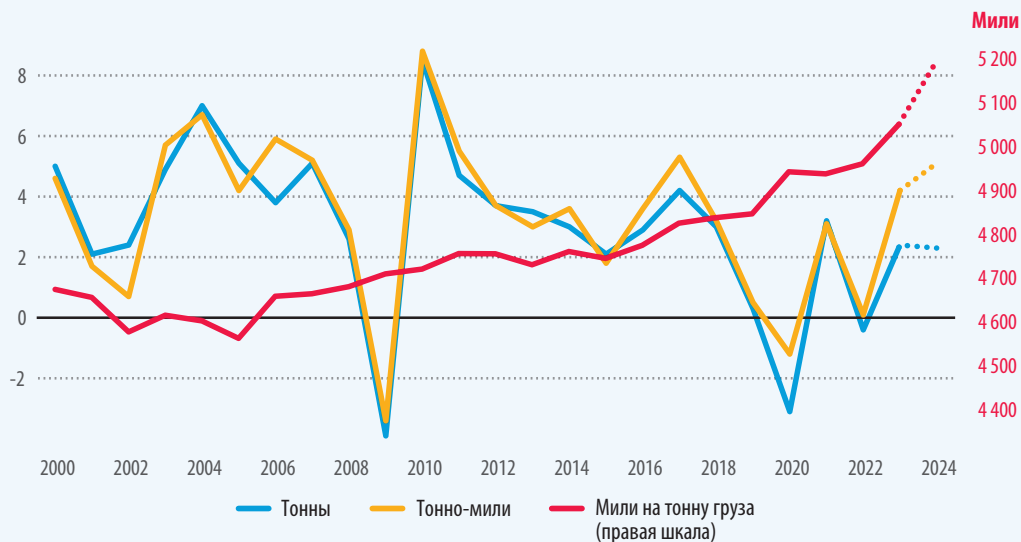
В 2023 году было отмечено восстановление мирового объема морских перевозок после незначительного сокращения в предыдущем году. В 2023 году он достиг 12 292 млн т, увеличившись за год на 2,4 процента. По показателю в тонно-милях (показатель морских перевозок с поправкой на их дальность) объемы перевозок росли быстрее, чем по показателю в тоннах. По оценкам, в 2023 году совокупный объем перевозок достиг 62 037 млрд тонно-милей, что на 4,2 процента больше, чем в 2022 году (диаграмма 1). Рост объяснялся оживлением мировой экономики, а также увеличением спроса, вызванного перенаправлением судов. В совокупности, война на Украине, дезорганизация перевозок в Красном море и понижение уровня воды в Панамском канале привели к тому, что суда и потоки морских перевозок были переориентированы на более длинные маршруты. В 2023 году средняя дальность перевозок в расчете на тонну груза продолжала расти, отчасти в рамках тенденции, начавшейся примерно двумя десятилетиями ранее: в среднем дальность перевозок возросла с 4675 миль в 2000 году до 5186 миль в 2024 году.



Диаграмма 1

Рост объема морских перевозок в тоннах и тонно-милях и средняя дальность перевозок в расчете на тонну груза: в 2023 и 2024 годах рост перевозок стимулировался переориентацией на более длинные морские маршруты

(изменение в процентах к предыдущему году)



Источник: Расчеты ЮНКТАД на основе данных платформы Shipping Intelligence Network компании «Кларксонс рисерч» (временные ряды данных, июль 2024 года).

Примечание: Данные за 2024 год представляют собой прогнозы.

В 2024 году ожидается устойчивый рост морских перевозок, но сохраняются неблагоприятные факторы

По прогнозам ЮНКТАД, в 2024 году общий объем морских перевозок вырастет на 2 процента благодаря высокому спросу на такие основные массовые грузы, как железная руда, уголь, зерно и нефть, а также на контейнерные грузы. ЮНКТАД также прогнозирует рост контейнерных перевозок на 3,5 процента по сравнению с 0,3 процента в 2023 году. Прогнозы роста подкрепляются тенденциями в мировой экономике, некоторым ослаблением неблагоприятных экономических факторов, таких как инфляция, и умеренным увеличением экспорта некоторыми поставщиками сжиженного природного газа, включая Российскую Федерацию и Соединенные Штаты Америки.

Заглядывая дальше, ЮНКТАД ожидает, что в период с 2025 по 2029 год объемы морских перевозок будут расти в среднем на 2,4 процента в год, а рост контейнерных перевозок, по прогнозам, составит 2,7 процента. Кроме того, такой рост будет стимулироваться такими факторами, как технический прогресс, переход на более чистую энергию и развитие инфраструктуры. В среднесрочной перспективе рост будет зависеть от того, как будут развиваться риски ухудшения положения. К их числу относятся война на Украине, возросшая геополитическая напряженность и сохраняющиеся факторы экономической неопределенности.



Положительным моментом является то, что прогнозируется дальнейшее оживление мировой торговли товарами, чему способствует увеличение экспорта крупнейших азиатских стран, особенно в технологическом секторе. Расширяются такие отрасли, как «зеленая» энергетика и производство продукции, связанной с искусственным интеллектом, в свою очередь поддерживая рост торговли. Возможное снижение процентных ставок в Соединенных Штатах и обесценение доллара могут повысить конкурентоспособность американского экспорта, постепенное же замедление темпов мировой инфляции и улучшение экономических прогнозов могут способствовать созданию более стабильной обстановки.

Необходимо отслеживать динамику взаимосвязи между мировым экономическим производством и морскими перевозками. В 2023 году объемы морских перевозок росли медленнее, чем валовой внутренний продукт (ВВП), в отличие от тенденции, наблюдавшейся с 2006 года (диаграмма 2). На эту взаимосвязь влияют как структурные, так и циклические факторы, в связи с чем возникает вопрос о возможности расхождений в динамике объема морских перевозок и ВВП.

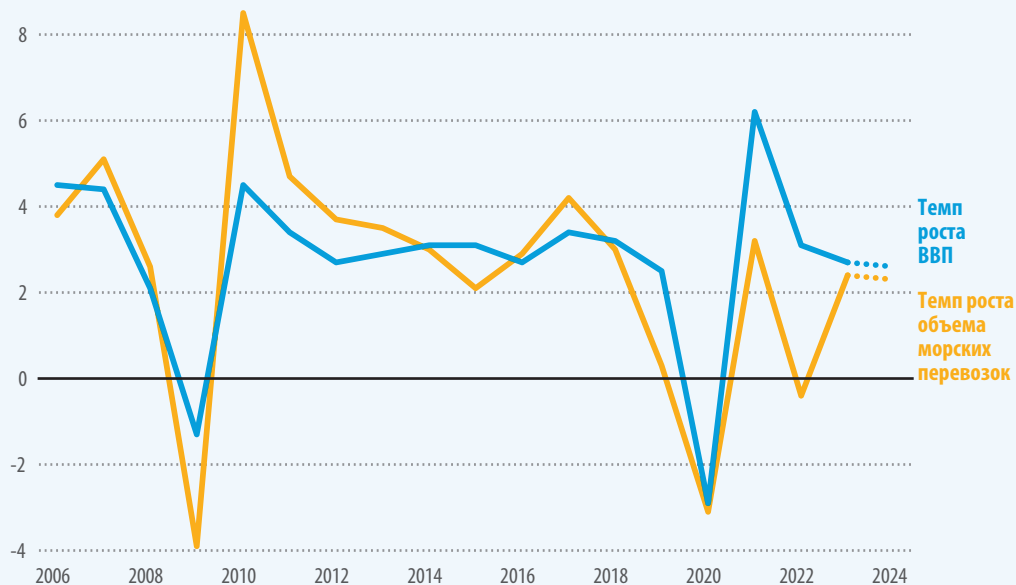
Изменение показателя соотношения объема торговли товарами и ВВП в условиях, когда торговля растет относительно медленнее, чем ВВП, впервые было отмечено в 2010 году. С 2018 года снижение показателя соотношения объема морских перевозок и ВВП стало более заметным. При этом также сказываются инфляционное давление, негативно влияющее на потребление торгуетовых товаров, на которые приходится значительная часть торговли, пандемия коронавирусной инфекции (COVID-19), недавние сбои в работе глобальных цепочек снабжения и замедление темпов глобализации в торговле товарами по сравнению с торговлей услугами. Программа действий по климату также способствует сокращению производства в отраслях, широко использующих морские перевозки, например в секторе добычи ископаемого топлива. Усиление торгового протекционизма и расширение локальных цепочек снабжения могут сдерживать рост морских перевозок. Однако некоторые стратегии снижения рисков в логистических системах могут предполагать увеличение дальности перевозок, при этом расширение торговли товарами — в связи с переходом на более чистые источники энергии — может выступать компенсирующим фактором.



Диаграмма 2

Динамика объема международных морских перевозок и мирового валового внутреннего продукта характеризуется параллельными трендами, но с разными темпами роста

(изменение в процентах к предыдущему году)



Источник: Расчеты ЮНКТАД. Данные о морских перевозках на основе данных платформы Shipping Intelligence Network компании «Кларксон ресерч» (временные ряды данных, июль 2024 года). Прогнозы ВВП на основе базы данных ЮНКТАДстат, а для 2023 и 2024 годов — на основе таблицы I (Рост мирового производства, 1991–2024 годы) в документе UNCTAD *Trade and Development Report Update*, April 2024.



Морские перевозки служат основой для глобализированной торговли, и бесперебойное прохождение стратегически важных морских коридоров крайне важно

По морским перевозкам серьезно ударила новая волна событий, дезорганизующих прохождение Красного моря и Суэцкого и Панамского каналов. Такие сбои влияют на количество судов, ежедневно проходящих по этим транспортным коридорам, и на маршруты перевозок и расстояния, на которые перемещаются суда и грузы. В числе наиболее существенных рисков, с которыми в настоящее время сталкивается сектор мировых морских перевозок, следует назвать факторы изменения климата, конфликты и геополитическую напряженность. Они наглядно показывают уязвимость стратегически важных международных морских коридоров и продолжают ставить под угрозу надежность этих важнейших маршрутов, оказывая при этом давление на глобальные цепочки поставок.

Стратегически важные морские коридоры — это критические точки на транспортных маршрутах. Через них проходят значительные торговые потоки, и они обеспечивают транспортные связи для всего мира. Из-за ограниченного числа альтернативных маршрутов сбои на стратегически

важных морских коридорах подрывают цепочки поставок и влекут системные последствия для продовольственной безопасности, поставок энергоресурсов и мировой экономики.

Дезорганизация судоходных маршрутов и стратегически важных морских коридоров также приводит к изменению конфигурации сети и структуры перевозок. Например, война на Украине и ограничение судоходства в Черном море вынудили Египет закупать зерно в Бразилии или Соединенных Штатов вместо Украины, а поставки нефти из Российской Федерации были переориентированы с Европы на Китай и Индию.

С 2023 года движение через Босфор и Дарданеллы дезорганизуется влиянием факторов геополитической напряженности, роста морского судоходства, экологических проблем и инфраструктурных трудностей. В сентябре 2023 года в Турции были введены в действие нормативные акты, включающие повышенные экологические стандарты и протоколы безопасности, что обернулось задержками и заторами в период адаптации к этим нормам.

Новые перебои в работе Суэцкого и Панамского каналов в 2023 и 2024 годах были вызваны соответственно геополитической напряженностью и понижением уровня воды. Между тем, продолжающийся конфликт на Ближнем Востоке повысил риск сбоев при прохождении Ормузского пролива, а в районе Малаккского пролива все еще не решена проблема пиратства.

Проблемы в Красном море и Суэцком и Панамском каналах повлекли кардинальное изменение глобальных сетей судоходства и морских грузопотоков

С конца ноября 2023 года нападения на суда в Красном море нарушают судоходство в Баб-эль-Мандебском проливе и Суэцком канале, вынуждая судоходные линии менять маршруты и отправлять суда вокруг мыса Доброй Надежды. В то же время из-за засухи, вызванной изменением климата, сократился ежедневный транзит судов через Панамский канал. В количественном выражении ежегодно через Суэцкий канал проходит около 10 процентов мирового объема морских перевозок и 22 процента контейнерных перевозок. Через Панамский канал проходит около 3 процентов мирового объема морских перевозок.

К июню 2024 года транзит через Панамский и Суэцкий каналы снизился более чем наполовину по сравнению с пиковыми уровнями декабря 2021 года и мая 2023 года (диаграмма 3). Наиболее значительный спад в количестве судов, следующих по Суэцкому каналу, пришелся на период с декабря 2023 года, когда начались проблемы в Красном море; транзит судов через Панамский канал снижается на протяжении последних двух лет.

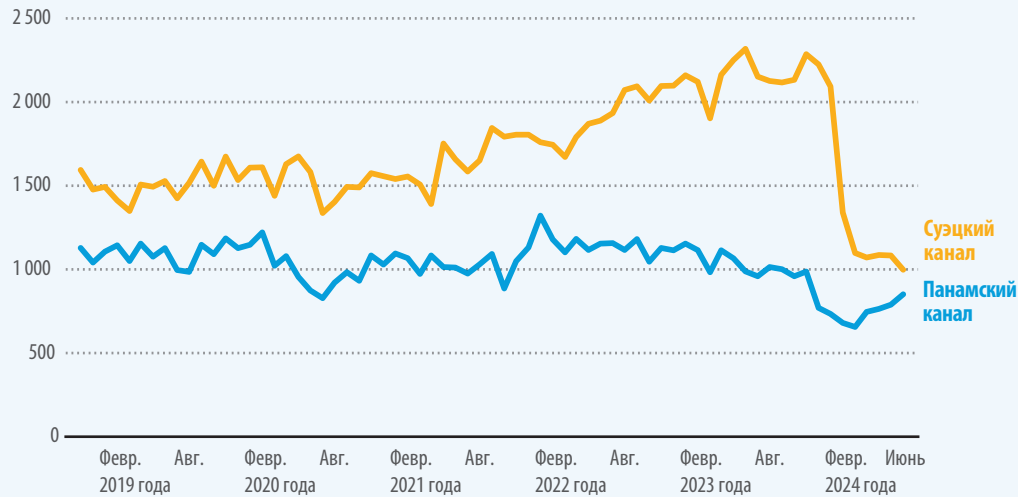
Перенаправление судов в обход Африки увеличивает дальность перевозок и время в пути, а также является причиной повышения общего спроса на суда на 3 процента, а на контейнеровозы — на 12 процентов. Это отражает увеличение спроса на суда в целом и контейнеровозы в июне 2024 года по показателю в тонно-милях по сравнению с уровнем спроса в ситуации, в которой не требовалось бы перенаправлять суда, избегая Красного моря и Суэцкого канала. Перенаправление судов становится также причиной изменений в организации перевозок и проявления факторов неэффективности рынка, например перегруженности портов и увеличения издержек. На более длинных маршрутах увеличиваются расходы на оплату труда экипажа, фрахт, страхование и топливо. Перенаправление судов также ставит под угрозу безопасность моряков, повышает риск пиратских нападений, приводит к увеличению выбросов парниковых газов, затрудняет соблюдение экологических норм и создает проблемы с управлением провозной способностью.

▼
С января 2024 года ситуация в Панамском канале улучшилась благодаря наступлению сезона дождей и мерам по экономии воды, принятым Администрацией Панамского канала



Диаграмма 3

Панамский и Суэцкий каналы: ежемесячный транзит судов



Источник: Расчеты ЮНКТАД на основе данных платформы Shipping Intelligence Network компании «Кларксон ресерч».

В ситуации сильной дезорганизации условий деятельности следует прилагать усилия с целью создания устойчивых и надежных стратегически важных морских коридоров и цепей поставок. Это предполагает принятие мер всеми заинтересованными сторонами, включая правительства, отрасль морского транспорта, компании, управляющие инфраструктурными объектами, и органы, управляющие морскими коридорами. В частности, следует выделить следующие ключевые меры:

- использование технологий, данных, инструментов прогнозирования спроса и систем раннего оповещения для повышения степени готовности и оптимизации пропускной способности стратегически важных морских коридоров;
- обеспечение взаимодействия руководителей, операторов и пользователей стратегически важных морских коридоров для управления рисками и реагирования на возникающие сбои;
- расширение и комбинирование различных видов транспорта для снижения зависимости от стратегически важных морских коридоров и обхода районов, где возникают сбои;
- укрепление инфраструктурных объектов, включая портовые мощности, хранилища, трубопроводы и бункеровочные комплексы, для снижения перегруженности и создания буферных запасов, позволяющих минимизировать нехватку топлива или задержки, вызываемые возникающими сбоями;
- обеспечение признания роли работников цепочек поставок и надлежащей оплаты их труда; это поможет избежать нехватки рабочей силы в критические моменты, которая может усугубить сбои в цепочках поставок;
- недопущение зависимости от одного источника производственных ресурсов путем диверсификации источников снабжения и мест производства или источников и видов топлива;
- увеличение уровня запасов с тем, чтобы было легче пережить сбои в функционировании цепочек поставок;
- диверсификация маршрутов морских перевозок, чтобы избежать чрезмерной зависимости от ограниченного числа крупных узловых портов; разработка планов действий в чрезвычайных ситуациях, предусматривающих использование альтернативных маршрутов и портов;
- укрепление сотрудничества между участниками морских цепочек поставок для оптимизации эффективности таких логистических систем, сокращения времени в пути и снижения транспортных расходов;
- расширение международного сотрудничества.



Ставки тарифов в контейнерных перевозках достигли новых максимумов в 2024 году

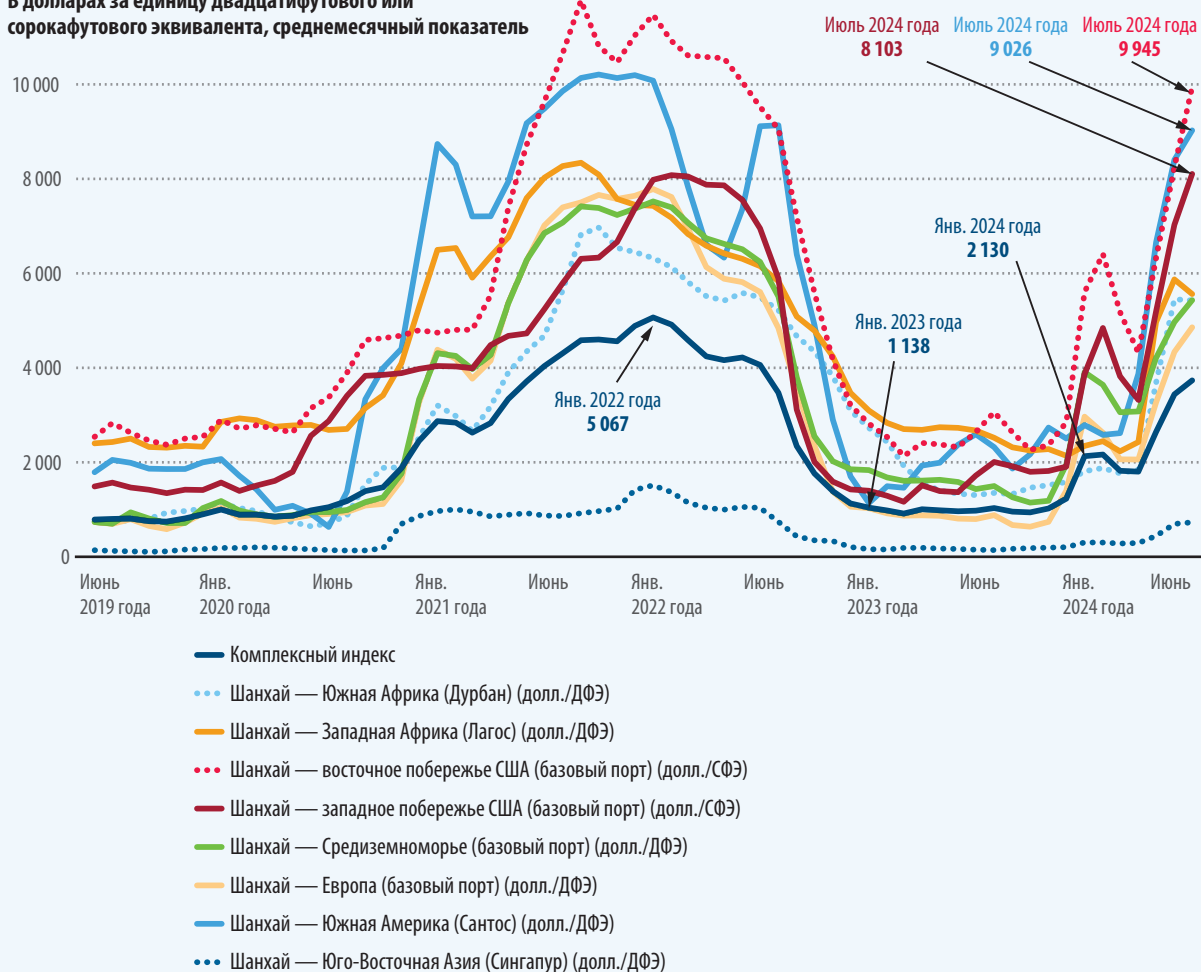
В 2023 году ставки тарифов в контейнерных перевозках стабилизировались после исключительно высоких уровней в 2021 и 2022 годах. Шанхайский индекс контейнерных перевозок — один из ключевых показателей, используемых для отслеживания спотовых ставок на перевозку контейнеров из Шанхая (Китай) в различные крупные порты мира, — в 2023 году оставался относительно стабильным на уровне в среднем около 1000 пунктов (диаграмма 4). При этом в январе 2022 года индекс достиг пикового значения в размере 5067 пунктов, в конце же 2023 года индекс снова подскочил из-за дезорганизации перевозок в районе Красного моря и Суэцкого канала, повлекшей увеличение средней протяженности маршрутов судов.



Диаграмма 4

Спотовые ставки по данным Шанхайского индекса контейнерных перевозок

В долларах за единицу двадцатифутового или сорокафутового эквивалента, среднемесячный показатель



Источник: Расчеты ЮНКТАД на основе данных платформы Shipping Intelligence Network компании «Кларксон рисерч».



В январе 2024 года индекс составил в среднем 2130 пунктов, что более чем в два раза превышало уровень декабря 2023 года, но на 50 процентов ниже максимума, достигнутого во время пандемии COVID-19. В мае 2024 года ставки снова выросли, составив в среднем около 2644 пунктов, что было обусловлено общим повышением ставок и совпадением с пиковым сезоном контейнерных перевозок, а также различными дополнительными расходами, в том числе связанными с системой торговли квотами на выбросы Европейского союза, сборами за проход через Панамский канал и увеличением страховых сборов за страхование от военных рисков. Это повлияло на спотовые ставки тарифов на большинстве маршрутов. Ставки сначала медленно реагировали на проблемы в Красном море, но с января 2024 года начали резко расти.

С середины декабря 2023 года по июнь 2024 года спрос на дополнительную провозную мощность контейнеровозов вырос примерно на 12 процентов с учетом увеличения дальности перевозок из-за возникших сбоев. Помимо поглощения избыточной провозной способности, практика перенаправления судов повлекла за собой повышение скорости судов для соблюдения графиков поставок (скорость судов увеличилась примерно на 25 процентов, с 16 до 20 узлов) и трехкратное увеличение потребления бункерного топлива, что, в свою очередь, привело к росту тарифов и стоимости перевозок.

К середине июня 2024 года в результате перегруженности портов на якорных стоянках (на глубоководных участках, обычно на определенном расстоянии от берега) ожидали своей очереди суда общей провозной способностью в 2,5 млн единиц двадцатифутового эквивалента (ДФЭ). Это составило 8,4 процента от совокупной провозной способности флота и также стало фактором роста грузовых тарифов.

В начале перебоев в Красном море на рынке было достаточно провозной способности контейнеровозов, чтобы привлечь дополнительный тоннаж, потребовавшийся с учетом перенаправления перевозок вокруг мыса Доброй Надежды. Однако любые дальнейшие сбои могут серьезно повысить нагрузку на цепочки поставок и, в принципе, повлечь дополнительный рост тарифов на грузоперевозки.

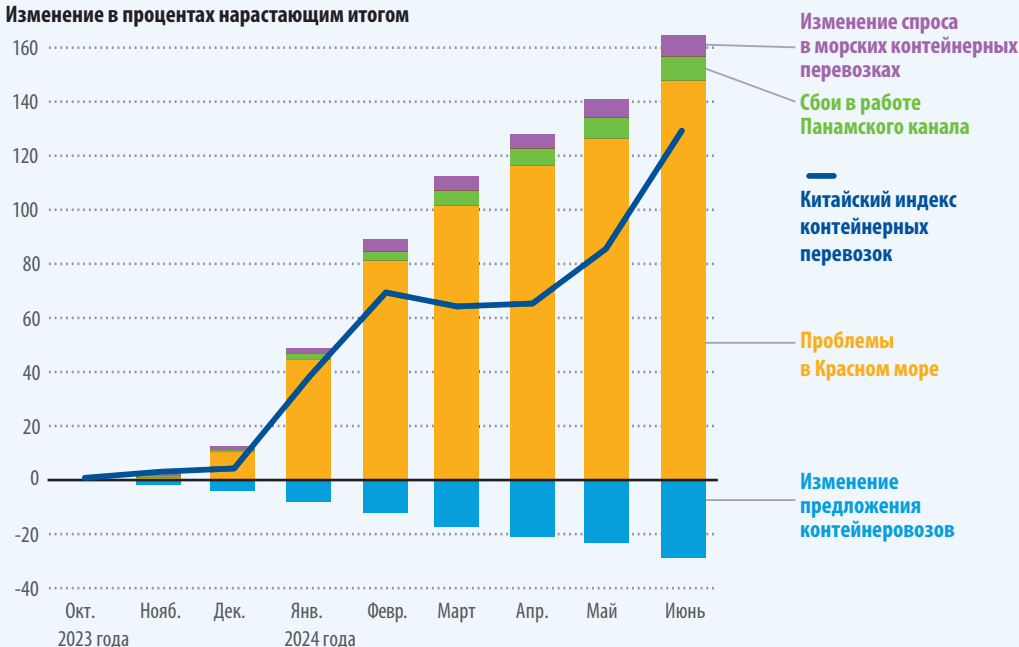
Проведенный специалистами ЮНКТАД анализ показывает, что в период с октября 2023 года по июнь 2024 года сбои в районе Красного моря и Суэцкого канала сильнее повлияли на динамику Китайского индекса контейнерных перевозок, который является одним из ключевых показателей ставок тарифов в контейнерных перевозках. В совокупном увеличении индекса на 120 процентов на долю этого фактора приходилось 148 процентных пунктов (диаграмма 5). Перебои в работе Панамского канала также способствовали росту индекса, но в меньшей степени — на 9 процентных пунктов. Влияние на ставки тарифов в контейнерных перевозках, вызываемое этими сбоями, частично компенсировалось ростом предложения тоннажа контейнеровозов; когда из-за перенаправления судов в обход стратегически важных морских коридоров увеличилась дальность перевозок и возрос спрос на суда, рынок отреагировал, используя имеющуюся незадействованную провозную способность судов. Привлеченная дополнительная провозная способность позволила ослабить рост индекса примерно на 30 процентов.



Диаграмма 5

Китайский индекс контейнерных перевозок и его разбивка

Изменение в процентах нарастающим итогом



Источник: Расчеты ЮНКТАД на основе данных платформы Shipping Intelligence Network компании «Кларксон ресерч» и данных компании «Маритек сервисиз лимитед» (морской сектор).

Примечания: Изменения нарастающим итогом с октября 2023 года. С поправкой на сезонные колебания. Сумма четырех представленных компонентов не полностью отражает совокупное воздействие, поскольку в этот показатель не включены «другие» потрясения логистических систем.

Динамика фрахтовых ставок в перевозках сухих массовых грузов остается нестабильной

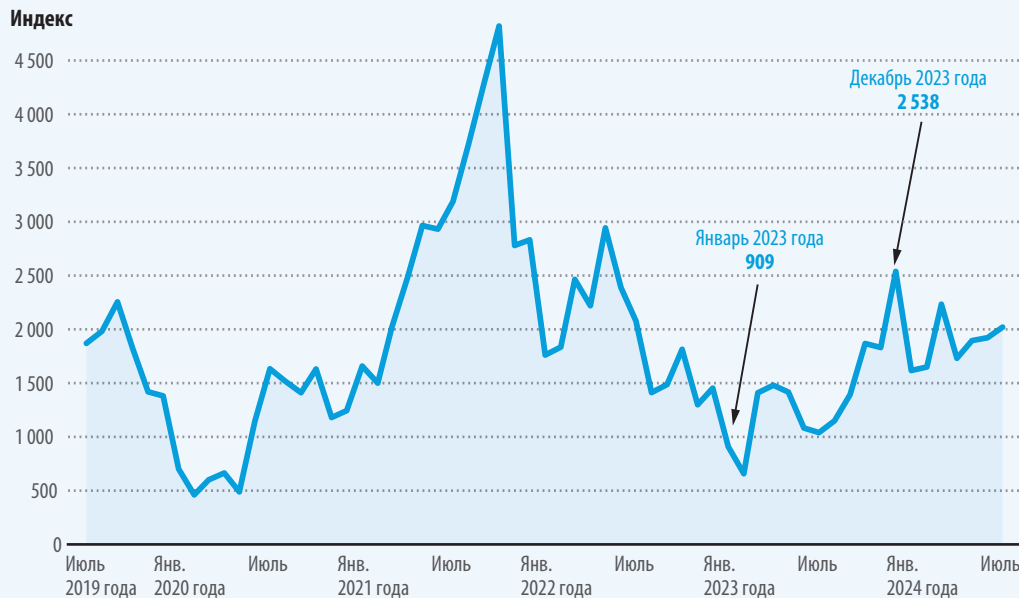
В 2023 году на рынке перевозок сухих массовых грузов наблюдалась значительная волатильность, при этом ставки фрахта в целом были ниже, чем в предыдущие годы. В 2023 году Балтийский фрахтовый индекс сухогрузного тоннажа, который отражает стоимость перевозки таких грузов, как уголь, железная руда и зерно, в среднем составил 1398 пунктов. Это ниже среднего показателя за 2022 год (1930 пунктов) и приближается к среднему показателю за 10 лет (1318 пунктов) (диаграмма б). В первом полугодии 2024 года индекс составил в среднем 1867 пунктов по сравнению с 1142 пунктами за тот же период 2023 года. Согласно прогнозам, значение индекса за полный год превысит среднее значение в 2023 году на 34,5 процента. Эти тенденции отражают продолжающиеся сбои в районах двух стратегически важных морских коридоров (Красного моря и Панамского канала), а также влияние факторов спроса и предложения, таких как спрос на сухие массовые грузы со стороны Китая и возможные перебои, вызванные погодными условиями, которые затронут ключевых экспортеров, например Австралию, Бразилию и Индонезию.





Диаграмма 6

Максимумы и минимумы Балтийского фрахтового индекса сухогрузного тоннажа



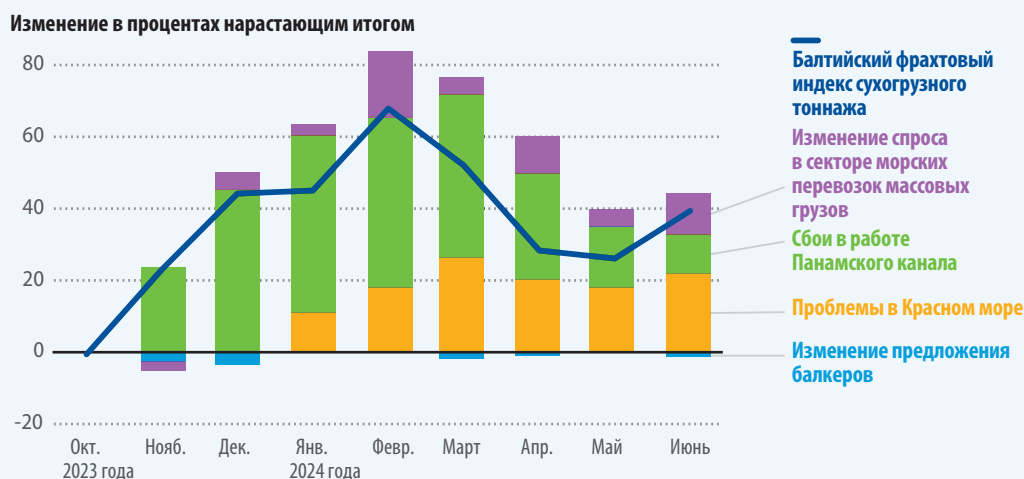
Источник: Расчеты ЮНКТАД на основе данных платформы Shipping Intelligence Network компании «Кларксонс рисерч».

Согласно результатам анализа, проведенного специалистами ЮНКТАД, влияние сбоев в работе Панамского канала на динамику ставок фрахта сухогрузного тоннажа достигло максимума в январе 2024 года, причем вклад этого фактора в совокупный рост Балтийского фрахтового индекса сухогрузного тоннажа в период с ноября 2023 года по январь 2024 года на 45 процентов составил 49 процентных пунктов (диаграмма 7). В период с апреля по июнь 2024 года рост ставок значительно замедлился, поскольку воздействие факторов, затрудняющих работу канала, ослабело. Перебои на маршрутах в Красном море в меньшей степени повлияли на динамику ставок фрахта сухогрузных судов, внеся в рост индекса к марту 2024 года свою лепту в размере 26 процентных пунктов. Влияние перебоев в работе Панамского канала на фрахтовые ставки в перевозках сухих массовых грузов было более выраженным, отчасти потому, что в контейнерных перевозках можно использовать североамериканский сухопутный мост, в то время как перевозки сухих массовых грузов невозможно без труда направлять по этому альтернативному маршруту.



Диаграмма 7

Балтийский фрахтовый индекс сухогрузного тоннажа и его разбивка



Источник: Расчеты ЮНКТАД на основе данных платформы Shipping Intelligence Network компании «Кларксонс рисерч» и данных компании «Маритек сервисиз лимитед» (морской сектор).

Примечания: Изменения нарастающим итогом с октября 2023 года. С поправкой на сезонные колебания. Сумма четырех представленных компонентов не полностью отражает совокупное воздействие, поскольку в этот показатель не включены «другие» потрясения логистических систем.

Фрахтовые ставки на танкерный тоннаж в 2024 году возросли, но были подвержены сильным колебаниям

В 2023 году фрахтовые ставки на танкерный тоннаж снизились, но оставались высокими и сильно колебались. Влияние геополитических факторов, перенаправление грузов из Российской Федерации, увеличение расстояний, сокращение добычи странами ОПЕК+ и рост поставок нефти через Атлантику, экологические нормы, неопределенность экономической ситуации и скромный рост танкерного флота — все это определяло данную тенденцию.

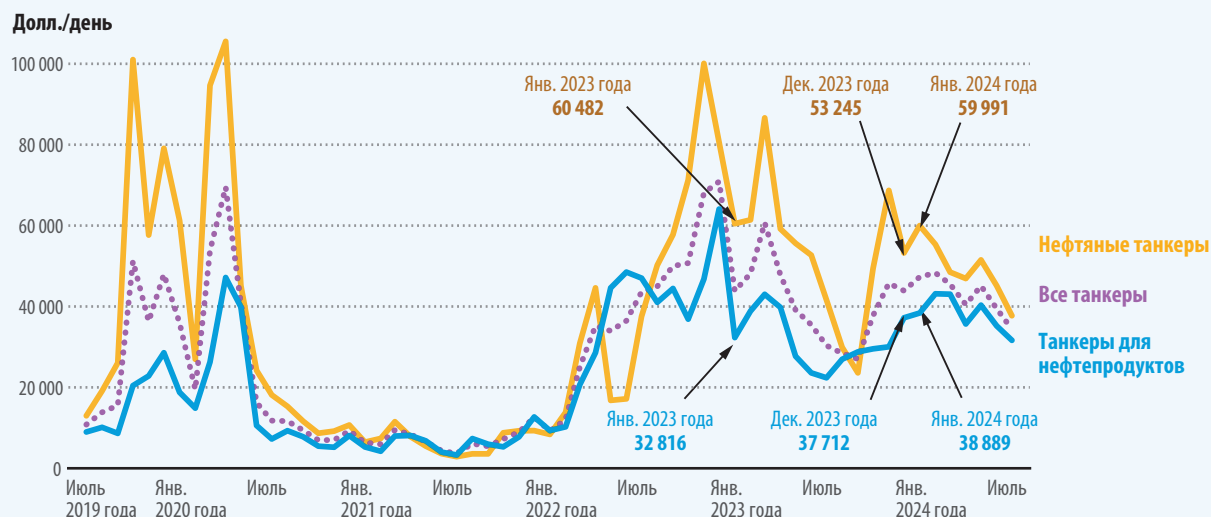
Спотовые доходы нефтяных танкеров (платежи, получаемые ими за рейс) превысили доходы танкеров, перевозящих нефтепродукты (например, дизельное топливо). Средняя спотовая выручка нефтяных танкеров в 2023 году выросла по сравнению с 2022 годом на 21 процент до 53 541 доллара в день, в то время как выручка танкеров для нефтепродуктов снизилась на 14 процентов до 32 181 доллара в день, оставаясь, правда, выше среднего десятилетнего уровня из-за увеличения расстояния перевозок и ограниченного роста флота (диаграмма 8). Снижение спотовых доходов в июне–августе 2024 года отражает влияние сезонных факторов, снижение спроса на сырую нефть в Китае и сокращение экспорта нефтепродуктов из Российской Федерации. На рынках танкерного тоннажа сохраняется высокая конъюнктура и доходы превышают средние долгосрочные показатели.





Диаграмма 8

Средние доходы нефтяных танкеров и танкеров для нефтепродуктов, сильные колебания в 2023 и 2024 годах



Источник: ЮНКТАД, на основе данных платформы Shipping Intelligence Network компании «Кларксонс рисерч».
Примечание: Средние доходы по всему спектру размеров танкеров, взвешенные по количеству судов в каждом сегменте.

Дальнейшее повышение фрахтовых ставок может усилить инфляцию в малых островных развивающихся государствах и наименее развитых странах и сдерживать экономический рост

Согласно прогнозам, к концу 2025 года во всем мире уровень потребительских цен вырастет на 0,6 процента из-за проблем на маршрутах в Красном море и сбоев в работе Панамского канала (диаграмма 9). Специалисты ЮНКТАД исходят из того, что совокупное воздействие этих двух факторов на повышение фрахтовых ставок — в размере 157 процентных пунктов в случае Китайского индекса контейнерных перевозок и 33 процентных пунктов в случае Балтийского фрахтового индекса сухогрузного тоннажа с октября 2023 года по июнь 2024 года — сохранится в течение рассматриваемого периода. Это предположение является весьма осторожным, поскольку в июне 2024 года уже продолжился рост фрахтовых ставок. Если ставки фрахта вырастут больше, чем предполагается в настоящее время, влияние на потребительские цены во всем мире будет более значительным, чем прогнозируется в настоящем анализе.

Сильнее всего это в наибольшей степени скажется на малых островных развивающихся государствах (МОРАГ): расчеты с помощью имитационного моделирования показывают рост потребительских цен в силу данного фактора на 0,9 процента, поскольку эти страны зависят от морских перевозок. Ожидается, что цены на переработанные пищевые продукты в МОРАГ



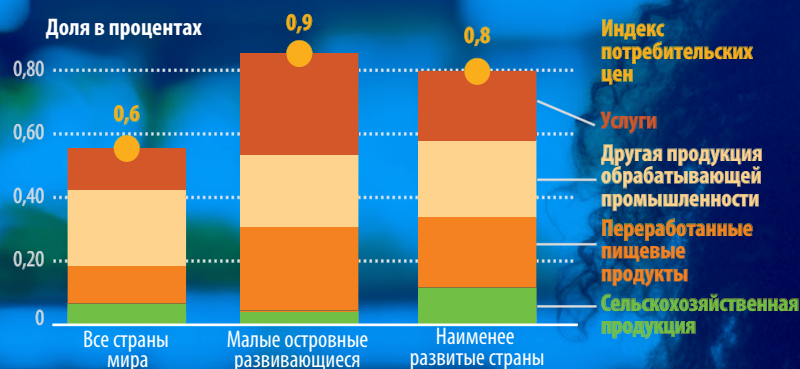
вырастут на 1,3 процента, что прибавит 0,26 процентного пункта к общему росту потребительских цен, поскольку МОРАГ сильно зависят от импорта переработанных пищевых продуктов морским путем. Ожидается, что в наименее развитых странах (НРС) такой рост потребительских цен составит 0,8 процента, что выше среднемирового показателя. В рамках этого увеличения только на рост цен на продукты питания будет приходиться 0,34 процентного пункта. Это наглядно свидетельствует о значительных рисках для продовольственной безопасности в МОРАГ и НРС, связанных с глобальными сбоями в районах стратегически важных морских коридоров. Ожидается, что во всем мире реальный ВВП сократится на 0,06 процента, причем негативное воздействие на МОРАГ будет вдвое выше, чем в среднем по всем странам мира. Малые островные развивающиеся государства зависят от морских перевозок и имеют ограниченные возможности для замещения импортных товаров продукцией отечественного производства.



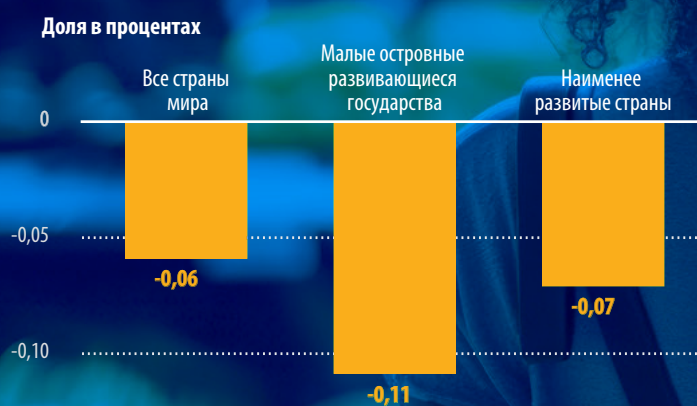
Диаграмма 9

Влияние повышения стоимости морских перевозок из-за проблем на маршрутах в Красном море и сбоев в работе Панамского канала на уровень потребительских цен и реальный валовой внутренний продукт

а) Воздействие на индекс потребительских цен с разбивкой по компонентам



б) Воздействие на реальный валовой внутренний продукт



Источник: Расчеты ЮНКТАД на основе базы данных GTAP 11 и других данных платформы Shipping Intelligence Network компании «Кларксон ресерч» и данных компании «Маритек сервисиз лимитед» (морской сектор).
Примечания: Медиана воздействия на экономику стран в соответствующей экономической группе.



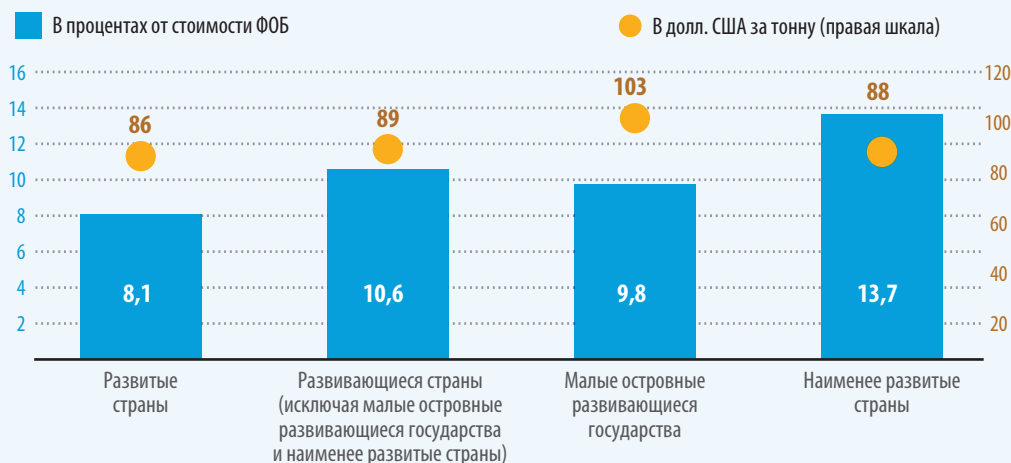
Для снижения затрат важно понимать суть факторов, определяющих стоимость морских перевозок

Как показывают данные ЮНКТАД, в 2016–2021 годах ниже всего расходы на морские перевозки — 8,1 процента от стоимости товара франко-борт судна (ФОБ) (стоимость товара с доставкой до порта отгрузки) — были в развитых странах. Напротив, выше всего средние расходы были в НРС — 13,7 процента от стоимости ФОБ. В развивающихся странах, за исключением МОРАГ и НРС, расходы на морские перевозки составили 10,6 процента, а в МОРАГ — 9,8 процента (диаграмма 10). При первоначальном уровне транспортных расходов в стране в размере 10,6 процента от стоимости ФОБ (типичный показатель для развивающихся стран, за исключением МОРАГ и НРС) увеличение соотношения инвестиций в инфраструктуру морского транспорта и экспорта с самого низкого процентильного диапазона (0–20) до более высокого (60–80) позволяет снизить транспортные расходы на 1,2 процентного пункта. Соответственно транспортные расходы сократятся с 10,6 процента от стоимости ФОБ до 9,4 процента.



Диаграмма 10

Медианный уровень расходов на морские перевозки импортных товаров для стран различных экономических групп, 2016–2021 годы: наименее развитые страны платят больше всех



Источник: ЮНКТАД и World Bank, Trade-and-Transport Dataset.

Примечание: Транспортные расходы (в процентах от стоимости ФОБ и в долл. США за тонну) рассчитываются в два этапа: а) транспортные расходы для каждой страны назначения в конкретном году рассчитываются как средневзвешенное значение по всем товарам и всем торговым партнерам (странам происхождения); б) транспортные расходы агрегируются путем расчета медианных значений по всем годам и странам назначения в рамках соответствующих экономических групп.



Провозная способность морского флота росла в 2023 году быстрее, чем объемы морских перевозок

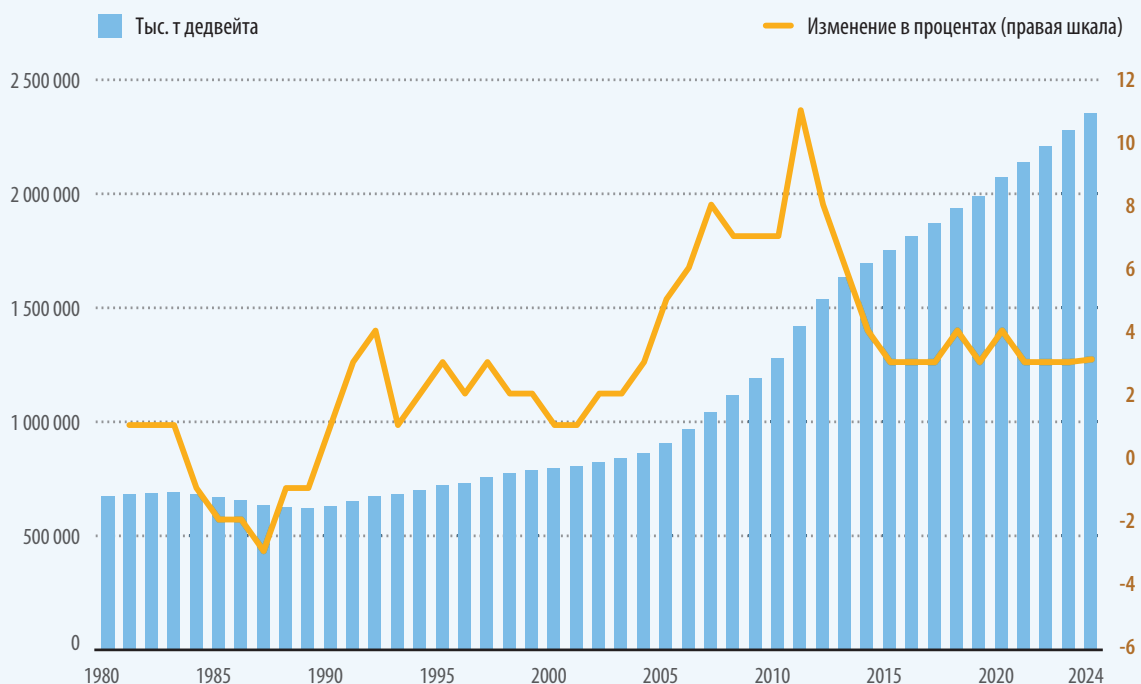
В 2023 году мировой флот вырос на 3,4 процента, что опережало темпы роста морских перевозок, но ниже среднего показателя роста флота в 2005–2023 годах (диаграмма 11). Общая грузоместимость достигла 2,4 млрд т, что было обусловлено ростом контейнеровозов и судов для перевозки сжиженного природного газа. Наибольшая доля тоннажа мирового судоходного флота по-прежнему приходится на балкеры и нефтяные танкеры.

Практика перенаправления судов повлекла за собой увеличение расстояний и повышение спроса на суда. Это позволило задействовать существующий избыточный тоннаж и отсрочить решение проблемы избыточной провозной способности. Однако, как только отпадет острая необходимость перенаправления судов, эти проблемы, скорее всего, вернуться.



Диаграмма 11

Тенденции ежегодного роста мирового флота: провозная способность продолжала расти в 2023 и 2024 годах, но темпами ниже среднего долгосрочного тренда



Источник: Расчеты ЮНКТАД на основе данных платформы Shipping Intelligence Network компании «Кларксон рисерч».



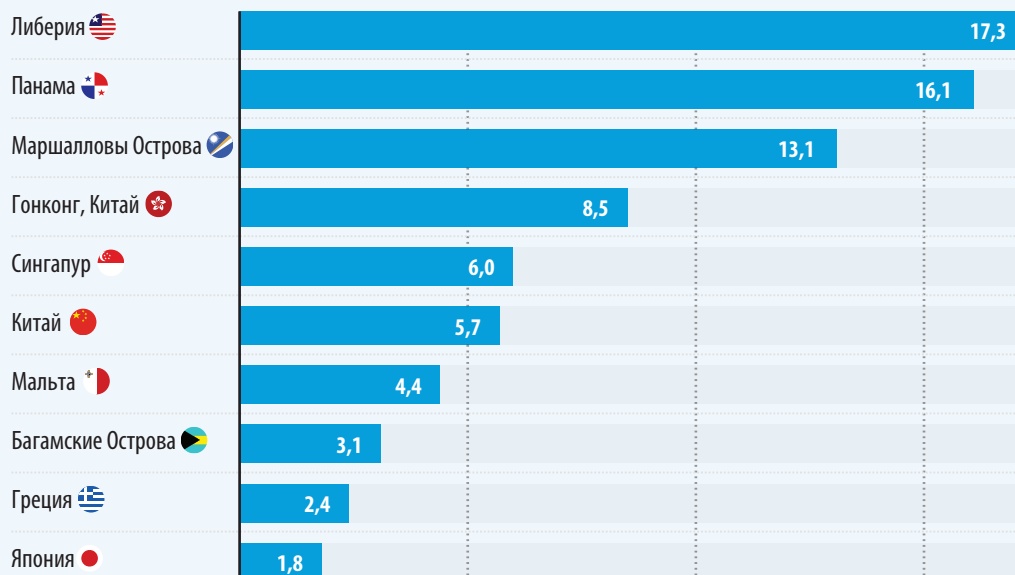
Суда мирового морского флота принадлежат преимущественно развитым странам, но в основном зарегистрированы под флагами развивающихся стран

В 2023 году на долю 35 крупнейших регистров судоходства приходилось 94 процента мирового флота. Восемнадцать ведущих регистров находятся в развивающихся странах, и на них приходилось 76 процентов тоннажа судов. На 10 ведущих флагов регистрации приходится более 78 процентов мирового флота, и в них представлены как открытые (т. е. позволяющие регистрировать суда, принадлежащие иностранным владельцам), так и национальные регистры (диаграмма 12). Владельцы судов мирового флота находятся преимущественно в развитых странах, хотя некоторые развивающиеся страны также входят в первую десятку стран и территорий с крупнейшим флотом (диаграмма 13).



Диаграмма 12

Десять ведущих флагов регистрации, тоннаж в тоннах дедвейта, доля в мировом флоте, по состоянию на 1 января 2024 года
(в процентах)

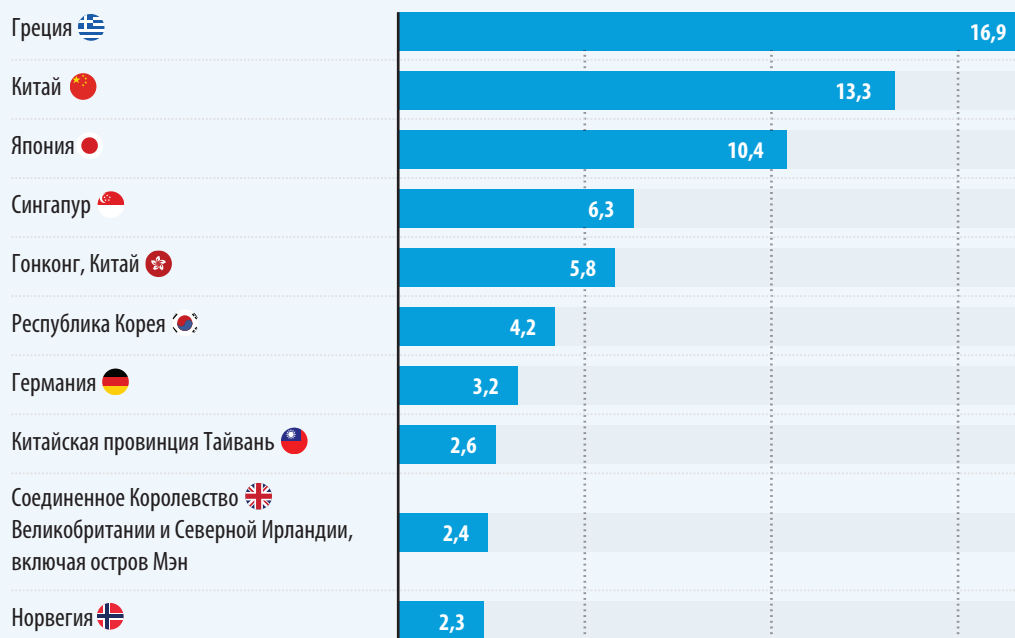


Источник: Расчеты ЮНКТАД на основе данных, предоставленных компанией «Кларксонс рисерч сервисиз».



Диаграмма 13

Десять стран с крупнейшим флотом, тоннаж в тоннах дедвейта, доля в мировом флоте, по состоянию на 1 января 2024 года
(в процентах)



Источник: Расчеты ЮНКТАД на основе данных, предоставленных компанией «Кларксонс рисерч сервисиз».

Мировой флот стареет, экологические требования повышаются, но прогресс в обновлении флота по-прежнему идет медленно

В начале 2024 года мировой портфель заказов на суда составлял всего 12 процентов от совокупного тоннажа действующего флота. Ключевой особенностью стал заказ судов с двигателями, работающими на двух видах топлива, кроме того, продолжался процесс внедрения энергосберегающих технологий. Около 50 процентов заказанного валового тоннажа составляли суда с двигателями, позволяющими использовать альтернативные виды топлива, и более 14 процентов — с двигателями, готовыми к их использованию.

Сохраняющаяся неопределенность в отношении будущих видов топлива и технологий, нехватка мощностей на мировых верфях, высокая стоимость постройки, низкий уровень активности по утилизации судов и рост спроса с учетом увеличения дальности перевозок задерживают принятие судовладельцами решений об обновлении флота. В 2023 году и первом полугодии 2024 года активность в секторе утилизации судов оставалась низкой, поскольку ставки фрахта были высокими и в результате перенаправления судов появилась возможность задействовать старые суда.



Тенденции в мировом судостроении также влияют на динамику обновления флота. Производственные мощности мировых судостроительных верфей в настоящее время несбалансированы, при этом некоторые верфи перегружены, а другие используются недостаточно. В 2023 году на рынке судостроения продолжали доминировать Китай, Япония и Республика Корея, и на их долю приходилось около 95 процентов мирового производства судов. В 2023 году Китай впервые поставил более 50 процентов построенного тоннажа.

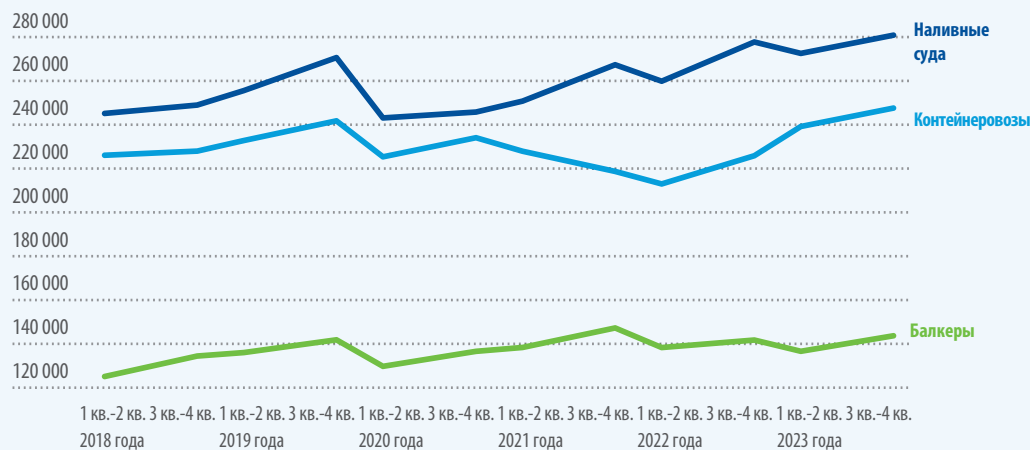
Число заходов контейнеровозов и танкеров в порты мира достигло в 2023 году рекордных уровней

В 2023 году и начале 2024 года увеличилось количество заходов в порты, возрос объем грузовых операций и улучшилось морское транспортное сообщение. Выросло число заходов контейнеровозов в порты, достигнув рекордного уровня в 2023 году после снижения в 2021 году и в первом полугодии 2022 года. Во втором полугодии 2023 года число заходов резко возросло почти до 250 000 (диаграмма 14). Увеличилось и число заходов танкеров, в то время как число заходов в порты балкеров оставалось стабильным.



Диаграмма 14

Число заходов в порты за полугодие по всем странам мира



Источник: Расчеты ЮНКТАД на основе данных, предоставленных компанией «Маринтрафик».

Примечание: Суда валовой вместимостью 1000 брутто-регистрационных тонн и более.

Сокращение: «Кв.» — «квартал».





Самые лучшие показатели транспортного сообщения имеют страны Азии; наиболее значительный долгосрочный рост этих показателей отмечен во Вьетнаме

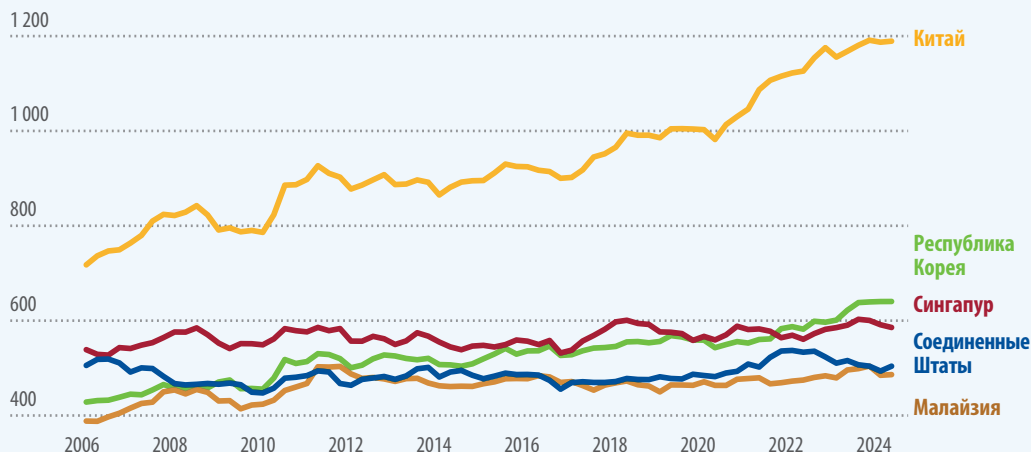
Во втором квартале 2024 года страны Азии по-прежнему входили в десятку стран с наилучшим транспортным сообщением по индексу обслуживания линейным судоходством: первое место занимал Китай, за ним следовали Республика Корея и Сингапур (диаграмма 15). Четвертое место заняли Соединенные Штаты, в то время как среди европейских стран по этому показателю лидировали Испания, Великобритания и Королевство Нидерландов. Значительнее всего вырос в первой десятке стран рейтинг Вьетнама (почти в три раза), Китая (на 66 процентов) и Республики Корея (на 50 процентов). Во всех трех случаях рост рейтинга был связан с увеличением размеров судов, задействованной провозной способности, количества поставщиков услуг и числа еженедельных заходов судов в порты.



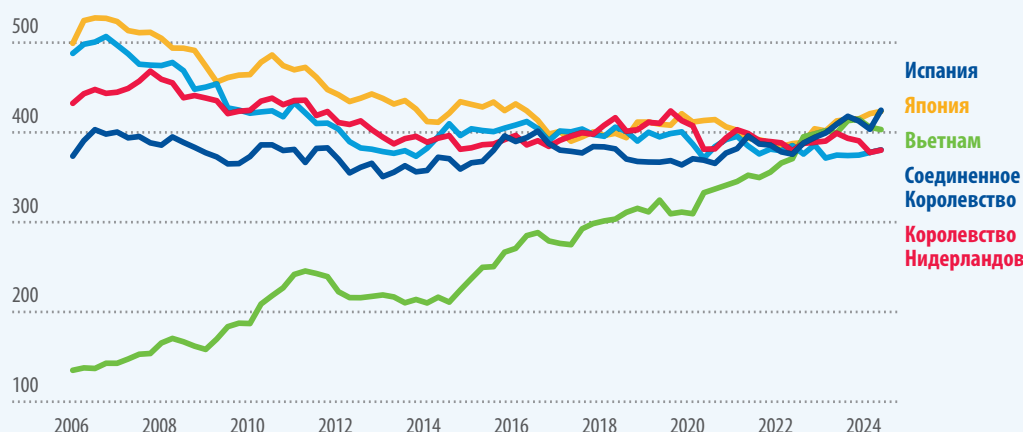
Диаграмма 15

Первая десятка стран по индексу обслуживания линейным судоходством

Первая пятерка стран



Страны, занимающие в рейтинге 6–10 места



Источник: Расчеты ЮНКТАД на основе данных, предоставленных компанией «МДС Трансмодал».

Примечание: Среднее значение индекса обслуживания стран линейным судоходством в первом квартале 2023 года = 100.

Средний показатель обслуживания МОРАГ линейным судоходством (за исключением МОРАГ с узловыми портами, таких как Доминиканская Республика, Ямайка, Маврикий и Сингапур), более чем в 10 раз ниже, чем в среднем по остальным странам мира (страны, не относящиеся к числу МОРАГ, Доминиканская Республика, Ямайка, Маврикий и Сингапур). За последние 10 лет средний индекс обслуживания МОРАГ (за исключением Доминиканской Республики, Ямайки, Маврикия и Сингапура) линейным судоходством снизился на 9 процентов, а средний индекс для остальных стран мира (страны, не относящиеся к числу МОРАГ, Доминиканская Республика, Ямайка, Маврикий и Сингапур) увеличился на 7 процентов.

На более крупных судах перегрузка контейнеров осуществляется быстрее, тем более что крупные порты, как правило, занимаются перевалочными операциями и используют параллельные крановые операции и автоматизацию (диаграмма 16).

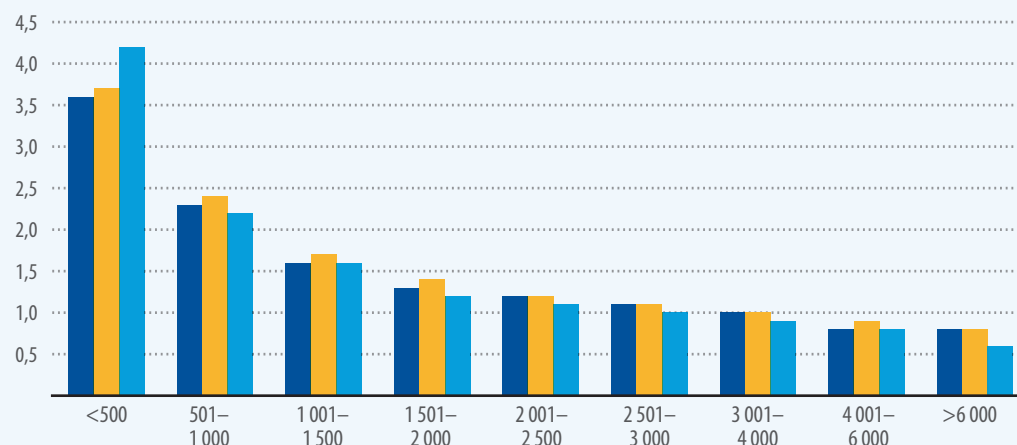




Диаграмма 16

Среднее время, затрачиваемое на перемещение контейнера в расчете на один заход судна в порт, в зависимости от числа перегружаемых контейнеров, 25 ведущих стран

■ 2021 ■ 2022 ■ 2023



Источник: Расчеты ЮНКТАД на основе данных программы «Эффективность работы портов» компании «Эс энд Пи глобал».

Примечание: По общему количеству контейнеров, перемещенных во время захода судна в порт, независимо от размера контейнеров, установлено девять категорий захода в диапазоне от <500 перемещений (первая категория) до >6 000 перемещений (последняя категория).

Ключевые показатели крайне важны для мониторинга эффективности работы портов, оценки результатов работы и представления соответствующей отчетности

В 2023 году в программе «Трейнфортрейд» был пересмотрен ряд индикаторов и показателей, используемых для оценки эффективности работы портов во всем мире, и добавлены три новые категории, касающиеся управления, способности противостоять потрясениям и экологической устойчивости. На диаграмме 17 представлен ряд показателей по шкале оценки эффективности работы портов в 2016–2023 годах для всех участников этой системы оценки деятельности портов. Например, по финансовой составляющей у некоторых портов отмечается непредсказуемый рост при сохранении в то же время операционной рентабельности на прежнем уровне. В 2023 году прибыль до вычета процентов, налогов, износа и амортизации в общем объеме доходов составила 51 процент, а медианная прибыль на тонну — 4,4 доллара. Портовые сборы (грузовые и судовые сборы за использование инфраструктуры) оставались в неизменном диапазоне в размере 45 процентов от общего дохода по сравнению с 44 процентами в 2022 году.





Диаграмма 17

Отдельные показатели эффективности работы портов по Шкале оценки эффективности работы портов (ШОЭРП), медианное значение по всем портовым предприятиям, представляющим данные

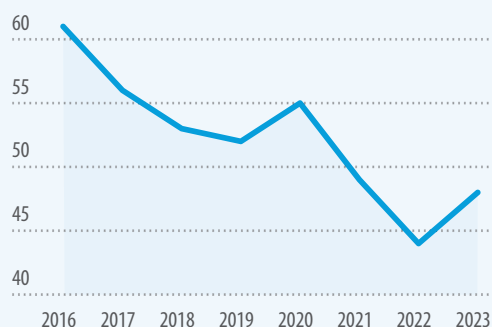
ПДПНИА в процентах от доходов
(в процентах)



Объем и доходы
(изменение в процентах, медианный показатель)



Портовые сборы в процентах от доходов
(в процентах)



Совокупные доходы в расчете на 1 т
(в долл. США)



Источник: Расчеты ЮНКТАД на основе данных портовых предприятий, представляющих отчеты по ШОЭРП.

Примечание: Объем и доходы рассчитываются как медианное процентное изменение к предыдущему году по всем портам, чтобы свести к минимуму погрешность, связанную с наличием данных от портовых предприятий, представляющих отчеты. Данные обобщены без применения каких-либо методик компенсации отсутствующих данных.

Сокращения: ПДПНИА — прибыль до вычета процентов, налогов, износа и амортизации.



Необходимо приложить больше усилий для достижения гендерного равенства в портовом хозяйстве

В 2023 году на долю женщин, занятых в портах, в среднем приходилось 18 процентов (диаграмма 18). В управленческом и административном звеньях женщины составляли 41 процент. Многие категории должностей по-прежнему требуют доработки стратегий для привлечения большего числа женщин.



Диаграмма 18

Доля женщин в штате работников портов, медианное значение по всем портам



Источник: Расчеты ЮНКТАД на основе данных портовых предприятий, представляющих отчеты по ШОЭРП.

Примечание: Данные обобщены без применения каких-либо методик компенсации отсутствующих данных.





Упрощение процедур торговли позволяет улучшить транспортное сообщение между портами и внутренними районами

Упрощение процедур торговли и транзитных перевозок позволяет улучшить транспортное сообщение между портами и внутренними районами и повысить эффективность работы морских портов. Повышение эффективности может достигаться за счет применения мер по упрощению процедур торговли и перевозок, например мер, предусмотренных в Соглашении Всемирной торговой организации об упрощении процедур торговли.

В частности, в рамках усилий по улучшению работы могут оптимизироваться процессы соблюдения таможенных и торговых правил. Так, речь идет об автоматизации процедур таможенного и торгового контроля (например, через систему «единого окна»), внедрении программы уполномоченных операторов, обеспечении эффективной работы транзитных систем, сокращении времени оформления грузов, усилении координации между государственным и частным секторами и укреплении регионального сотрудничества.

Для повышения эффективности транспортного сообщения между портами и внутренними районами необходимо использовать возможности смешанных перевозок

Интеграция различных видов транспорта обеспечивает бесперебойную доставку грузов. Использование контейнеров позволяет повысить непрерывность смешанных перевозок, уменьшить перегруженность портов и минимизировать время в пути. Однако по-прежнему сохраняется проблема долгого возврата пустых контейнеров, из-за которой нарушается транспортный процесс и увеличиваются расходы.

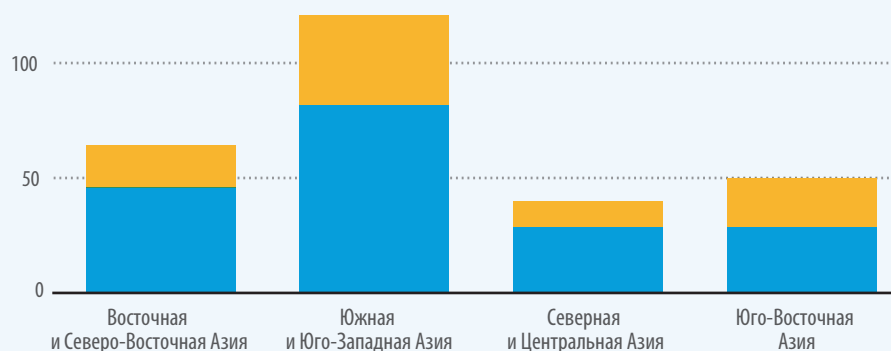




Диаграмма 19

Количество «сухих портов» в Азиатско-Тихоокеанском регионе в разбивке по субрегионам

■ Существующие сухие порты, 2024 год ■ Потенциальные сухие порты, 2024 год



Источник: Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP), 2022, Strengthening Port–Hinterland Sustainable Transport Connectivity for Landlocked Developing Countries of the ESCAP Region (Bangkok).

Транспортные коридоры могут помочь решить некоторые из этих проблем, поскольку они улучшают транспортное сообщение и облегчают интеграцию рынков и цепочек поставок с уделением, как правило, особого внимания потребностям стран, не имеющих выхода к морю.

«Сухие порты» выступают сухопутным продолжением морских портов с организацией обработки и хранения грузов и проведением инспекций по соблюдению норм вдали от морских портов. Такая децентрализация выгодна странам, не имеющим выхода к морю. Например, сеть «сухих портов» в Китае и сухопутных контейнерных терминалов в Индии эффективно способствует расширению торговли (диаграмма 19).

Огромное значение имеют инвестиции в инфраструктуру транспортных коридоров и объектов, таких как «сухие порты», сухопутные контейнерные терминалы и сети внутреннего транспорта. Государственно-частные партнерства позволяют обеспечить развитие качественной инфраструктуры, привлечь частные инвестиции, задействовать опыт специалистов и устранять пробелы в инфраструктуре. Однако участие частного сектора создает сложные задачи для регулирующих органов, которым нужно обеспечивать конкуренцию на рынке.



Кроме того, важно свести к минимуму рыночные структуры, затрудняющие бесперебойное внутреннее транспортное сообщение, такие как режимы резервирования грузов для автотранспортных компаний, количественные ограничения и ценовые схемы для внутренних перевозок.

Необходимо учитывать последствия с точки зрения морского торгового права, возникающие в связи с рисками, обусловленными изменением климата и погоды

Согласно последним прогнозам, в условиях изменения климата экстремальные погодные явления, по всей вероятности, будут усиливаться. Эти и другие опасности, такие как длинные волны и изменения энергии и направления волн и зыбь, создают повышенный риск для безопасности портовых операций и эксплуатации судов.

Возрастание рисков и последствий, связанных с климатом и погодой, может привести к увеличению случаев утраты и/или повреждения грузов, повышенным рискам при перевозке палубных грузов и особым проблемам с безопасностью причальных, погрузочных и разгрузочных операций, а также к увеличению рисков задержек и сбоев, аварий на море, загрязнения окружающей среды, посадок на мель и разливов бункерного топлива с возникновением во всех случаях возможных последствий в плане договорных обязательств, ответственности и компенсации и связанных с этим споров.

Последствия изменения климата могут также привести к возникновению крупных коммерческих рисков для коммерческих сторон. Эти риски отнюдь не новы по своей природе, но значение их возрастает, если они могут материализовываться в больших масштабах или чаще. С ростом рисков, связанных с климатом и погодой, сложившееся распределение коммерческих рисков между сторонами по ряду договоров, которые действуют в тандеме (включая морскую перевозку грузов по чартерным договорам или коносаментам и международную продажу товаров на тех или иных условиях доставки), может оказаться уже нецелесообразным и потребовать корректировки.

Чтобы снизить риск возможных крупных коммерческих потерь, связанных с ущербом, задержками и сбоями, вызванными климатическими и погодными условиями, а также избежать длительных и дорогостоящих споров и судебных разбирательств, коммерческим сторонам рекомендуется пересмотреть и скорректировать условия договоров. В случае необходимости им следует рассмотреть возможность включения тщательно сформулированных специальных оговорок, учитывающих будущие риски и обеспечивающих сбалансированное распределение коммерческих рисков в свете меняющихся обстоятельств. Важную роль в этом контексте могут сыграть отраслевые организации, разработав надлежащие стандартные оговорки для включения в коммерческие контракты; в этот процесс должны быть вовлечены все заинтересованные стороны, чтобы должным образом учесть все их законные интересы.

Кроме того, с учетом длительных сроков планирования и эксплуатации инфраструктуры, ухудшения климатических прогнозов и издержек бездействия своевременные и эффективные меры по адаптации портов должны стать неотложным приоритетом для правительств, а также для государственных и частных структур, имеющих отношение к международным перевозкам и торговле. В этом контексте важную роль в продвижении и обеспечении устойчивости портов к изменению климата и снижении и смягчении связанных с этим рисков для портовых операций и эксплуатации судов и сопутствующих потерь могут сыграть целевое финансирование адаптационных мероприятий и меры по укреплению портовых мощностей в развивающихся странах, а также эффективная политика в этой области.

▼
**Все выше
вероятность
того, что
из-за изменения
климата
экстремальные
погодные
явления,
представляющие
опасность
для судов
в порту, будут
возникать чаще
и становиться
все опаснее**



Необходимо бороться с фиктивной регистрацией судов и фиктивными регистрами

Фиктивная регистрация судов является серьезной проблемой во всем мире, затрагивая аспекты охраны и безопасности на море, борьбы с загрязнением окружающей среды, благополучия моряков и управления деятельностью, связанной с Мировым океаном. Этот вопрос приобретает особую актуальность в связи с ростом числа инцидентов и появлением «теневого флота», который тайно осуществляет свою деятельность, чтобы избежать санкций и высоких затрат на страхование. Международная морская организация (ИМО) работает над решением этой проблемы и настоятельно призывает государства-члены и заинтересованные стороны содействовать усилиям по предотвращению незаконных операций в морском секторе.

С 2018 года Юридический комитет ИМО уделяет особое внимание борьбе с фиктивной регистрацией судов и фиктивными регистрами, в частности он создал специальный модуль в Глобальной интегрированной системе информации о судоходстве для сбора и распространения информации регистров. В 2024 году Юридический комитет ИМО рассмотрел итоговый отчет исследовательской группы по фиктивной регистрации судов и фиктивным регистрам судов, подготовленный Всемирным морским университетом, ЮНКТАД и Институтом международного морского права ИМО.

В своем докладе исследовательская группа особо отметила отсутствие специальной международной правовой базы для решения проблемы фиктивной регистрации судов или регулирования самого процесса регистрации судов. Группа подчеркнула необходимость того, чтобы государства флага обеспечивали соблюдение международных стандартов, а также роль властей государства порта в выявлении случаев фиктивной регистрации судов. Группа представила ряд рекомендаций, в том числе по повышению прозрачности документации судовладельцев и использованию технических средств для выявления мошенничества, а также по ужесточению санкций для предотвращения мошеннических действий. Кроме того, исследовательская группа особо указала на необходимость международного сотрудничества, регулярного обновления нормативных актов и привлечения заинтересованных сторон из государственного и частного секторов. Группа рекомендовала разработать руководящие принципы или передовые методы регистрации судов с возможным принятием в перспективе договора по этому вопросу.

Юридический комитет ИМО принял решение продолжить рассмотрение ряда рекомендаций, включая совершенствование существующих инструментов, таких как контроль судов органами государства порта, ведение журнала непрерывной истории регистрации судна, улучшение порядка сообщения о случаях фиктивной регистрации, разработка унифицированных процедур и усиление мер контроля. Комитет отметил необходимость укрепления потенциала, проведения информационных кампаний и облегчения доступа к информации в Глобальной интегрированной системе информации о судоходстве. Комитет постановил разработать руководство или методы передовой практики регистрации судов, охватывающие вопросы, связанные с охраной, безопасностью, защитой окружающей среды и благополучием моряков. Этой работой займется корреспондентская группа, возглавляемая Соединенным Королевством. Она рассмотрит, в частности, современные изменения в судоходной отрасли и необходимость наличия «реальной связи между государством флага и судном», как того требует Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву.

▼
Практика фиктивной регистрации ставит под угрозу не только безопасность и охрану на море и морскую среду, но и благополучие моряков

Принципиальные рекомендации

Существенные и частые сбои в 2023 и 2024 годах наглядно показали значение нормально функционирующих морских транспортных сетей для мировой торговли. В то же время перспективы морского транспорта и перевозок по-прежнему определяются такими факторами, как нестабильные фрахтовые ставки, задержки и перегруженность портов, продолжающаяся работа по декарбонизации судоходства, геополитическая напряженность и изменения в торговой политике.

В секторах морских перевозок, портов и внутреннего транспортного сообщения необходимо уравнивать краткосрочные задачи и долгосрочные устремления, способствуя развитию устойчивых и надежных транспортных и логистических систем для создания перспективных глобальных цепочек поставок.

В частности, следует выделить следующие первоочередные меры:

1. Повышение устойчивости к сбоям в функционировании стратегически важных морских коридоров и цепочек поставок

Разработка адаптивных стратегий для управления рисками, повышения степени готовности и смягчения последствий влияния геополитических факторов и изменения климата. Отслеживание конъюнктурных изменений, разработка планов действий в чрезвычайных ситуациях, проведение оценки рисков и принятие упреждающих мер. Уделение особого внимания снижению рисков, связанных с климатом и погодными условиями, которые влияют на морскую и критически важную транспортную инфраструктуру, операции и контракты.

2. Мониторинг рынков и контроль расходов

Отслеживание тенденций и анализ данных, чтобы предвидеть и минимизировать влияние сбоев на морские перевозки и фрахтовые ставки. Крайне важно понимать влияние вызванного перебоями резкого роста фрахтовых ставок и тарифов на динамику транспортных расходов и на потребителей, поскольку, как показывает практика, значительный рост издержек приводит к повышению потребительских цен и подрывает экономический рост. Мониторинг затрат и тенденций развития рынка и оценка соответствующих последствий для стран с уязвимой экономикой, таких как МОРПАГ и НРС.

3. Содействие обновлению действующего флота с внедрением «зеленых» технологий

Повышение степени нормативной определенности и создание благоприятных регулирующих рамок для ускорения перехода к низкоуглеродным и энергоэффективным технологиям в морских перевозках. Устранение сдерживающих факторов в секторе судостроения и утилизации судов путем вложения средств в инфраструктуру, услуги, технологии и трудовые ресурсы и содействия развитию партнерских отношений между правительствами, судостроителями, судовладельцами, поставщиками и кредиторами. Поощрение «зеленых» инвестиций и финансирования исследований в области устойчивого судоходства и организации морских перевозок.

4. Осуществление инвестиций в инфраструктуру портов и меры по повышению их эффективности

Увеличение инвестиций в портовую инфраструктуру для снижения перегруженности портов, повышения устойчивости и способности противостоять потрясениям, в том числе вызванным изменением климата, и содействие повышению эффективности. Использование цифровизации и автоматизации в целях оптимизации операций и улучшения обработки грузов. Содействие налаживанию государственно-частных партнерств для устранения пробелов в инфраструктуре.



Мониторинг эффективности работы портов путем адаптации рекомендованных на международном уровне показателей работы портов при сохранении международной сопоставимости.

5. Улучшение транспортного сообщения между портами и внутренними районами

Оптимизация таможенных процедур и улучшение транспортного сообщения с внутренними районами страны путем повышения уровня цифровизации, создания платформ для заинтересованных сторон, формирования конкурентоспособных рынков наземного транспорта, использования транспортных и транзитных коридоров и «сухих портов» и активизации работы по упрощению процедур торговли и перевозок в целях содействия развитию смешанных перевозок.

6. Борьба с фиктивной регистрацией судов

Укрепление международного сотрудничества и разработка действенных руководящих принципов для предотвращения и пресечения практики фиктивной регистрации судов, в том числе путем совершенствования процедур проверки и содействия обмену информацией, содержащейся в регистрах. Обращение с призывом к государствам — членам Организации Объединенных Наций активно участвовать в работе по этой тематике под эгидой Юридического комитета ИМО и в сотрудничестве со всеми соответствующими заинтересованными сторонами принимать необходимые меры, в индивидуальном и коллективном порядке, для содействия эффективным действиям по предотвращению и пресечению фиктивной регистрации судов, практики использования фиктивных регистров и других мошеннических действий в морском секторе (ЮНКТАД продолжает предоставлять соответствующие консультации, рекомендации и межправительственную поддержку для содействия этому процессу).

7. Оценка и учет последствий растущих климатических рисков для коммерческих контрактов в морских перевозках

Обеспечение более глубокого понимания и эффективного учета широкомасштабных последствий для торгового права, вызванных воздействием климата на портовые операции и эксплуатацию судов, чтобы свести к минимуму связанные с этим убытки, избежать дорогостоящих судебных споров и обеспечивать бесперебойное осуществление мировой торговли. Принятие соответствующих мер (коммерческими сторонами, отраслевыми ассоциациями и директивными органами), включая разработку надлежащим образом сбалансированных договорных положений о распределении рисков и содействие проведению эффективных оценок климатических рисков для портов. Обеспечение в связи с этим предоставления консультаций, организации обучения и укрепления потенциала, что особенно важно для мелких торговых компаний в развивающихся странах (ЮНКТАД готова предоставить техническую помощь и рекомендации в этом контексте).

8. Оказание технической помощи и поддержки малым островным развивающимся государствам и наименее развитым странам

Оказание технической помощи и поддержки, включая финансовую помощь и гарантии, чтобы помочь МОРАГ и НРС смягчить воздействие глобальных логистических потрясений и содействовать осуществлению процессов декарбонизации и энергетического перехода в морских перевозках и в портовом секторе (ЮНКТАД сотрудничает с ИМО в проведении комплексной оценки воздействия пакета возможных среднесрочных мер по сокращению выбросов парниковых газов, включая влияние на МОРГАГ и НРС). Сосредоточение усилий на вопросах повышения способности противостоять потрясениям, адаптации, устойчивости, наличия транспортного сообщения, доступности, энергетики, продовольственной безопасности, цифровизации, инноваций, устойчивого финансирования, укрепления потенциала, партнерства и инклюзивности в соответствии с заявлением министров о повышении эффективности транспортных и логистических систем в МОРГАГ, принятым на Глобальном форуме ЮНКТАД по цепочкам поставок в 2024 году.







unctad.org

