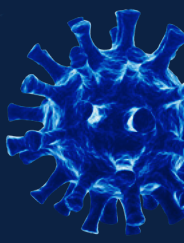
КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

ЮНКТАД

РЕЗЮМЕ

ОБЗОР МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

2020 год



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

ЮНКТАД

РЕЗЮМЕ

ОБЗОР МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

2020 год

ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
Женева, 2020 год

© Организация Объединенных Наций, 2020 год
Все права защищены во всем мире

Запросы на воспроизведение фрагментов публикации
или на ее ксерокопирование следует направлять в
Центр по проверке авторских прав на веб-сайте copyright.com.

Все остальные запросы, касающиеся прав и разрешений, в том числе
производных авторских прав, следует направлять по адресу:

United Nations Publications
300 East 42nd Street
New York, New York 10017
United States of America
Эл. почта: publications@un.org
Веб-сайт: un.org/publications

Выводы, трактовка и заключения, изложенные в настоящем документе,
являются точкой зрения автора (авторов) и не обязательно отражают
точку зрения Организации Объединенных Наций, ее должностных лиц
или государств-членов.

Употребляемые обозначения и представление материала на любой карте
в настоящей работе не означают выражения какого бы то ни было мнения
со стороны Организации Объединенных Наций относительно правового
статуса той или иной страны, территории, города или района либо их
властей или относительно делимитации их границ.

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

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

UNCTAD/RMT/2020 (Executive summary)

РЕЗЮМЕ

Пандемия коронавирусного заболевания (COVID-19) наглядно продемонстрировала глобальную взаимозависимость государств и послужила толчком к развитию новых тенденций, которые изменят облик морского транспорта. Сектор находится на переломном этапе, сталкиваясь не только с непосредственными проблемами, вызванными пандемией, но и с долговременными факторами в диапазоне от сдвигов в структуре производственно-сбытовых систем и моделей глобализации до изменений стереотипов потребления и расходования средств, растущего внимания к вопросам оценки рисков и повышения стойкости к потрясениям, а также широкой глобальной повестки дня в области устойчивого развития и низкоуглеродной экономики. Кроме того, в данном секторе приходится решать проблемы, обусловленные пагубными последствиями растущего торгового протекционизма и эгоистичной политики.

В условиях пандемии на первый план вышел вопрос о значении морского транспорта как ключевого сектора для осуществления бесперебойных поставок жизненно важных товаров и глобальной торговли в кризисный период, на этапе восстановления и после возвращения к нормальной жизни. Многие организации, в том числе ЮНКТАД и другие международные органы, опубликовали рекомендации и разъяснения, в которых подчеркивается необходимость обеспечения бесперебойного функционирования данного сектора с защитой при этом работников портов и моряков от пандемии. Они подчеркнули, что суда должны отвечать международным требованиям, включая санитарные ограничения, а порты — оставаться открытыми для морских и смешанных перевозок.

Серьезный удар по международным морским перевозкам

Глобальный кризис в сфере здравоохранения и экономики, спровоцированный пандемией COVID-19, в корне изменил ситуацию в области морского транспорта и торговли и серьезно сказался на перспективах роста. По прогнозам ЮНКТАД, в 2020 году объем международных морских перевозок сократится на 4,1 %. В условиях вызванных пандемией дезорганизации производственно-сбытовых цепочек, сокращения спроса и неопределенности мировой экономической ситуации глобальная экономика серьезно пострадала от двойного шока — и в области спроса, и в области предложения.

Эти тенденции развивались на фоне уже снизившихся показателей 2019 года, когда наблюдалось дальнейшее замедление динамики международных морских перевозок. Рост мирового объема производства и товарной торговли сдерживался хронической напряженностью в торговых отношениях и значительной неопределенностью в политике. В 2019 году объем перевозок увеличился на 0,5 % против 2,8 % в 2018 году, составив 11,08 млрд т. Параллельно с этим темпы роста грузооборота контейнерных портов мира замедлились до 2 % по сравнению с 5,1 % в 2018 году.

Факторы напряженности в торговле обусловили изменение сложившейся картины перевозок, поскольку в результате поиска альтернативных рынков и поставщиков произошла переориентация грузопотоков с Китая на другие рынки, особенно в странах Юго-Восточной Азии. Соединенные Штаты Америки увеличили свой товарный экспорт в остальные страны мира, что помогло несколько компенсировать сокращение их экспорта в Китай. Введение новых дополнительных таможенных тарифов привело, как оценивается, к сокращению объема морских перевозок в 2019 году на 0,5 %, при этом их общее воздействие смягчается расширением возможностей на альтернативных рынках.

Увеличение провозной способности по-прежнему вызывает озабоченность в секторе контейнерных перевозок

На начало 2020 года мировой флот насчитывал в общей сложности 98 140 торговых судов валовой вместимостью 100 бр.-рег. т и более, что эквивалентно провозной способности 2,06 млрд т дедвейта. В 2019 году мировой торговый флот вырос на 4,1 % — самый высокий показатель роста за период с 2014 года, который, правда, ниже уровней 2004–2012 годов.

Наиболее быстрый рост был отмечен в секторе газовозов, за ними следовали нефтяные танкеры, балкеры и контейнеровозы. Вместимость крупнейшего контейнеровоза увеличилась на 10,9 %. В настоящее время самые большие контейнеровозы не уступают в размерах крупнейшим нефтяным танкерам и превосходят крупнейшие сухогрузы и круизные суда. С учетом опыта эксплуатации судов других типов и ограничений, касающихся подходных каналов, портовой инфраструктуры и судостроительных предприятий, можно полагать, что контейнеровозы, вероятно, достигли максимальных размеров.

Эффект масштаба в первую очередь приносит пользу перевозчикам

У крупных портов, куда чаще заходят суда, которые, кстати, и по размерам больше, в свою очередь лучше и показатели эффективности и вовлеченности в систему перевозок. Например, увеличение числа заходов судов в контейнерные порты на 1 % связано с сокращением времени нахождения судна в порту в расчете на один контейнер на 0,18 %. Аналогичным образом при увеличении среднего размера заходящих в порт судов на 1 % время нахождения судна в порту в расчете на один контейнер уменьшается на 0,52 %.

Экономия за счет эффекта масштаба, получаемая благодаря эксплуатации более крупных судов, не всегда дает выигрыш портам и операторам внутреннего транспорта, поскольку при этом нередко возрастают совокупные транспортные издержки в масштабах всей логистической цепочки. Увеличение среднего количества перегружаемых контейнеров в расчете на судно или средних размеров судов зачастую оборачивается пиковой востребованностью грузовых автомобилей, грузовых площадок и смешанных перевозок, а также возникновением потребностей во вложении дополнительных средств для осуществления дноуглубительных работ и установки более крупных кранов.

Концентрация грузов в сегменте более крупных судов с уменьшением количества портов захода часто подразумевает осуществление операций меньшим числом компаний. Экономия средств, достигаемая на морском участке, не всегда доходит до грузоотправителей в виде более низких ставок тарифов. Нагляднее это проявляется, например, на рынках малых островных развивающихся государств, где работает лишь несколько поставщиков услуг. Эти дополнительные расходы лягут на грузоотправителей, порты и операторов внутреннего транспорта. Таким образом, экономия за счет эффекта масштаба, возникающая в результате эксплуатации более крупных судов, достается в основном перевозчикам.

Положительная динамика ставок тарифов несмотря на пандемию

Сохраняющаяся проблема структурных диспропорций на рынке контейнерных перевозок заставляла компании линейного судоходства внимательно контролировать и корректировать провозную способность с учетом более низкого спроса в 2020 году. Падение спроса вынуждало компании контейнерных перевозок брать на вооружение более жесткие стратегии регулирования провозной способности и снижения затрат. Во втором квартале

2020 года перевозчики начали значительно сокращать провозную способность. Использовались различные стратегии ее регулирования, включая, например, приостановку обслуживания маршрутов, отмену запланированных заходов в порты и рейсов и изменение маршрутов судов. Для грузоотправителей отмена рейсов и сокращение провозной способности оборачивались ограничением тоннажа для транспортировки товаров и задержками поставок, что отрицательно сказывалось на функционировании системы снабжения.

В первом полугодии 2020 года ставки тарифов на большинстве маршрутов были выше, чем в 2019 году, и заявленная прибыль многих перевозчиков превышала уровень 2019 года. Поддержание ставок тарифов на уровне, обеспечивающем экономическую жизнеспособность сектора, возможно, оправдано в качестве стратегии выживания в условиях кризиса, но затяжное сокращение провозной способности флота, в том числе на восстановительном этапе, создаст проблемы для морского транспорта и торговли, включая грузоотправителей и порты.

Значительная нестабильность фрахтовых ставок в перевозках сухих массовых и наливных грузов

В марте и апреле 2020 года резко возросли ставки на фрахтование танкеров, отражая растущий спрос на плавучие хранилища. Рынок нефти находился в состоянии суперконтанго, когда цены ближайших месяцев были гораздо ниже цен дальних фьючерсов, что делало выгодным хранение нефти для будущих продаж. Трейдеры фрахтовали танкеры для хранения дешевой сырой нефти, тем самым сокращая наличный флот судов для осуществления перевозок и поддерживая уровень фрахтовых ставок на танкерный тоннаж. В мае 2020 года фрахтовые ставки резко снизились, когда около трети всех судов, задействованных в виде плавучих хранилищ, вернулись на рынок активных перевозок, значительно увеличив предложение нефти.

Динамика фрахтовых ставок на балкерный тоннах по-прежнему определялась дисбалансом спроса и предложения, усугублявшимся перебоями, вызванными пандемией. В результате наблюдалась высокая нестабильность фрахтовых ставок, особенно в секторе крупных судов.

Положение моряков и международное сотрудничество: вопросы первостепенной важности

Ввиду ограничений, связанных со вспышкой COVID-19, из-за невозможности замены или репатриации большому числу моряков пришлось продолжать работать на судах после многих месяцев, уже

проведенных в море, что неприемлемо ни с точки зрения безопасности и благополучия моряков, ни с точки зрения безопасной эксплуатации судов. Другие же моряки не могли вернуться на работу после отдыха на берегу, что сильно ухудшило их материальное положение. ЮНКТАД и другие организации обратились с призывами признать моряков и другой морской персонал, независимо от гражданства, ключевыми работниками и предусмотреть для них изъятия из ограничений на поездки, чтобы обеспечить возможность смены экипажей. Кроме того, для государств флага было разработано временное руководство, позволяющее продлить срок действия лицензий и сертификатов моряков и судов, предусмотренные обязательными документами Международной морской организации (ИМО) и Международной организации труда.

Устойчивое развитие морского транспорта, сокращение выбросов углерода и борьба с загрязнением окружающей среды с судов остаются приоритетными задачами

Условия функционирования сектора морского транспорта по-прежнему формируются под влиянием более жестких экологических требований. Перевозчики должны поддерживать уровень обслуживания и снижать издержки, в то же время обеспечивая стабильность деятельности.

Вопрос о выбросах парниковых газов от международного судоходства продолжает занимать видное место в международной повестке дня. В ИМО удалось продвинуться вперед в решении масштабных задач, поставленных в ее первоначальной стратегии сокращения выбросов парниковых газов с судов. К их числу относятся вопросы энергоэффективности судов, альтернативных видов топлива и разработки национальных планов действий по сокращению выбросов парниковых газов от международного судоходства.

Увеличение размеров судов в сочетании с многократным повышением их эффективности и утилизацией менее эффективных судов сдерживает рост выбросов углекислого газа, несмотря на рост совокупного тоннажа флота. В течение следующего десятилетия можно с полным основанием ожидать некоторого дальнейшего прогресса в этом отношении, поскольку процесс замены старых и недостаточно эффективных судов современными судами экологичной конструкции продолжается. Однако этих незначительных улучшений будет недостаточно для реального сокращения совокупного объема выбросов углекислого газа, как предусмотрено в поставленной ИМО цели снижения к 2050 году общего годового объема выбросов

парниковых газов по меньшей мере на 50 % по сравнению с 2008 годом. Для решения этих задач потребуются радикальные изменения в области двигателестроения и топливных технологий.

Говоря об охране морской среды и сохранении и устойчивом использовании морского биологического разнообразия, следует отметить, что в ряде областей в последнее время были приняты или принимаются регламентационные меры. В частности, это касается применения ограничения по содержанию серы, введенного Международной морской организацией с 2020 года, управления балластными водами, мер по борьбе с биообрастанием, снижения загрязнения пластмассовыми отходами и микропластиком, требований обеспечения безопасности новых топливных смесей и альтернативных видов судового топлива, а также сохранения и устойчивого использования морского биологического разнообразия в районах за пределами действия национальной юрисдикции.

С самого начала считалось, что введение с 1 января 2020 года требования ИМО о предельном содержании серы в судовом топливе пройдет относительно гладко. Однако в связи с перебоями, вызванными пандемией COVID-19, возникли трудности. В марте 2020 года вступил в силу запрет на перевозку несоответствующего требованиям судового топлива, призванный содействовать применению ограничения по содержанию серы. На практике его соблюдение обеспечивалось органами контроля государств порта в ограниченных масштабах ввиду принятых мер по сокращению числа инспекций и ограничению риска распространения коронавирусной инфекции. Важно обеспечить, чтобы любая задержка не повлекла негативных последствий для соблюдения требования о предельном содержании серы в долгосрочном плане.

Значение факторов устойчивости и жизнестойкости в полной мере проявляется в малых островных развивающихся государствах

Широкомасштабные экономические последствия кризиса COVID-19 для малых островных развивающихся государств, по всей вероятности, усугубят воздействие существующих факторов уязвимости, в еще большей степени повышая важность экологичных и устойчивых транспортных систем в упомянутых государствах. Эти государства уже сталкиваются с уникальными транспортными и логистическими проблемами, изначально обусловленными их размерами и географическими, топографическими и климатическими особенностями. В частности, следует упомянуть значительно более низкую степень вовлеченности в систему транспортного сообщения, узкую экспортную базу и низкие объемы грузоперевозок,

ограниченные возможности реализации эффекта масштаба, более высокие транспортные издержки и незащищенность от внешних потрясений, что также продемонстрировала пандемия.

Некоторые малые островные развивающиеся государства относятся к числу стран с самой большой продолжительностью стоянки судов в портах и самой низкой частотой рейсов. Соответственно, такие государства сталкиваются с проблемой отрицательного эффекта увеличения масштабов, а также с низким уровнем конкуренции и проблемами выбора, которые возникают у их импортеров и экспортеров. С другой стороны, как показывает пример Багамских Островов, Маврикия и Ямайки, некоторые малые островные развивающиеся государства могут быть привлекательны для перевалки грузов и использовать дополнительный флот судов для обслуживания национальной торговли. Выступая в качестве узловых портов, обрабатывающих внешнеторговые грузы других стран, эти островные страны повысили свой уровень обслуживания линейным судоходством, что, в свою очередь, выгодно их собственным импортерам и экспортерам.

В силу своей уязвимости малые островные развивающиеся государства оказываются на острие потрясений и сбоев, в том числе вызываемых пандемиями и факторами изменения климата. Формирование в этих государствах устойчивых и надежных систем морских перевозок требует принятия незамедлительных мер и разработки планов осуществления инвестиций, способствующих внедрению низкоуглеродных решений в межрегиональных и внутренних морских перевозках и обеспечению транспортного сообщения. Для этого также нужны меры, которые, работая на опережение, смягчают риски сбоев и позволяют приспосабливать береговую транспортную инфраструктуру с учетом последствий изменения климата и других стрессовых факторов.

Последствия пандемии

Морской транспорт, как это в очередной раз подтверждают приведенные в настоящей публикации соображения ряда заинтересованных сторон, имеет важнейшее значение для поддержания торговых потоков и связей между производственно-сбытовыми системами как в период кризисов, так и по их окончанию. Хотя в тех или иных случаях ситуация может различаться в зависимости от ранее существовавших условий и уровней готовности, в целом морская транспортно-логистическая система обеспечила перевозку важнейших товаров и движение торговых потоков во время пандемии. Тем не менее с учетом возникших перебоев был отмечен ряд ключевых тенденций, имеющих далеко идущие стратегические последствия

для морских перевозок и торговли. В частности, следует отметить следующие моменты:

Смена парадигмы: новыми постулатами политики и бизнеса становятся управление рисками и повышение устойчивости к потрясениям. В условиях кризиса COVID-19 стали как никогда важны планы обеспечения бесперебойного функционирования и механизмы принятия безотлагательных мер в случае чрезвычайных ситуаций. Наработанный опыт наглядно показал необходимость регулирования морского транспорта будущего с учетом подверженности рискам и обеспечения более широких возможностей управления рисками и повышения устойчивости к потрясениям. Понимание степени подверженности, факторов уязвимости и масштабов потенциальных потерь служит ключом к определению характера мероприятий по повышению устойчивости этого сектора к потрясениям. Ожидается, что участники и директивные органы транспортной отрасли будут уделять все больше внимания разработке руководящих принципов реагирования на чрезвычайные ситуации и планов экстренных мер для устранения будущих сбоев. Вероятно, по соответствующим направлениям национальной и региональной транспортной политики будут включены критерии и параметры оценки рисков и управления ими, цифровизации и согласованных механизмов реагирования в случае стихийных бедствий и чрезвычайных ситуаций. Более видное место в политической повестке дня и бизнес-планах отрасли должны занять системы раннего предупреждения, планирование вариантов развития событий, более качественные прогнозы, обмен информацией, обеспечение сквозной прозрачности, анализ данных, планы обеспечения бесперебойного функционирования и навыки управления рисками.

Ускоряющиеся изменения в процессах глобализации и структурах производственно-сбытовых цепочек. Вероятно, ускорится процесс замедления темпов глобализации, находящий отражение в наблюдающемся после финансового кризиса 2008 года снижении коэффициентов соотношения торговли и валового внутреннего продукта (ВВП) и регионализации торговли, с появлением в мире, пережившем пандемию, элемента сокращения протяженности производственно-сбытовых цепочек (возвращение перенесенных ранее в другие страны производств обратно в страны базирования или в близлежащие страны) и дублирования (избыточные запасы и товарно-материальные средства). Увеличатся вложения в складское хозяйство и системы хранения для обеспечения в достаточном объеме резервных запасов и товарно-материальных ресурсов. Утвердившаяся модель поставок «точно в срок» будет пересматриваться с учетом таких соображений, как устойчивость и надежность. Все большее

значение будет приобретать диверсификация источников поставок, маршрутов и каналов распределения. Дальнейшее развитие получит процесс перехода от источников поставки с ориентацией на одну страну к поиску источников поставки в разных местах с учетом в первую очередь не только факторов снижения издержек и сокращения задержек, но и соображений управления рисками и обеспечения устойчивости к внешним потрясениям.

Новые модели расходов и поведения потребителей. По мере продолжающегося изменения вкусов, моделей потребления и характера покупок будут, вероятно, меняться и требования к производству и транспортировке. В качестве примеров можно привести дальнейший рост числа покупок через Интернет в мире, пережившем пандемию, и востребованность более индивидуализированных товаров. В рамках развития этих тенденций, вероятно, возрастет роль «последней мили» транспортной цепочки и будут продвигаться более короткие производственно-сбытовые цепочки за счет использования трехмерной печати и робототехники. Эти тенденции вызовут рост спроса на складские помещения и площади для хранения запасов с отходом от утвердившихся моделей, предполагающих акцент на сокращение складских запасов.

Дополнительные аргументы в пользу цифровизации и дематериализации. Технологии, цифровизация и инновации будут и далее выступать ключевыми элементами производственно-сбытовых систем и их распределительных сетей, включая транспорт и логистику. Необходимость внедрять технологические решения и идти в ногу с последними достижениями в этой области станет обязательным требованием, не являясь более одним из возможных вариантов. Пандемия показала, что трудные времена легче пережить первопроходцам, осваивающим новейшие технологические достижения (таким, например, как коммерческие предприятия и онлайновые платформы, предприятия, использующие блокчейн-решения, и внешние логистические компании, работающие на базе информационных технологий). Крайне важное значение для обеспечения непрерывности морских транспортных операций во время пандемии имеет цифровизация взаимодействия и обмена информацией. Она помогла сохранять непрерывность транспортных операций и торговых процедур при одновременном снижении риска заражения. Быстрое внедрение технологических решений обеспечило непрерывность деловой деятельности и государственных процедур. Это нагляднее проявляется в случае трансграничной торговли и при реагировании с учетом новых потребительских ожиданий в условиях перебоев в функционировании производственно-сбытовых систем, удаленной работы и более широкого участия в предпринимательской

деятельности на основе электронных торговых операций (электронной торговли) между предприятиями и потребителями.

Значительный рост использования электронной торговой документации. Правительства прилагают существенные усилия для обеспечения работы своих портов и ускорения процессов внедрения новых технологий и цифровизации. Кроме того, отраслевые ассоциации добиваются использования электронных эквивалентов оборотных коносаментов и их более широкого признания государственными органами, банками и страховщиками. Для обеспечения того, чтобы электронные документы без проблем принимались и использовались в коммерческих отношениях во всем мире и чтобы правовые системы были надлежащим образом подготовлены к этому, потребуются международное сотрудничество и координация действий. Может возникнуть необходимость осуществления программ укрепления потенциала, особенно для малых и средних предприятий из развивающихся стран, которые могут не иметь доступа к необходимым технологиям или инструментам.

Повышается роль стандартов и функциональной совместимости. Для того чтобы порты и судоходные компании могли эффективно использовать средства сравнительного анализа, необходимо обеспечить сопоставимость данных и стандартизацию типов судов, ключевых показателей эффективности, определений и параметров. Например, в долгосрочной перспективе разработанная ЮНКТАД шкала оценки эффективности работы портов в принципе может стать отраслевым стандартом и, соответственно, всемирно признанным эталоном, выступая подспорьем в усилиях сектора портов по постоянному повышению своей эффективности. ЮНКТАД стремится охватить больше портовых структур и стран из сети «Трейнфортрейд», которые еще не представляют отчетность по компоненту шкалы оценки эффективности работы портов.

Серьезный характер приобретает проблема кибербезопасности. Рост числа кибератак в секторе морских перевозок во время кризиса COVID-19 усугублялся ограниченными возможностями компаний защитить себя в достаточной степени, в том числе из-за ограничений на поездки, правил соблюдения социальной дистанции и экономического спада. По мере улучшения подключенности судов и портов к сетям информационно-коммуникационных технологий и их дальнейшей интеграции в такие сети высокоприоритетный характер приобретает работа по осуществлению и усилению мер, направленных на обеспечение кибербезопасности. В своих новых резолюциях ИМО рекомендует административным органам обеспечить надлежащий учет рисков в области кибербезопасности в системах управления

эксплуатационной безопасностью. Судовладельцы, не делающие этого, не только подвергаются таким угрозам, но и рискуют оказаться в ситуации, когда их суда могут быть задержаны органами контроля государства порта, обеспечивающими соблюдение данного требования. По всей вероятности, риски в сфере кибербезопасности будут и далее значительно возрастать в результате более широкого распространения электронных операций и все большего перехода к виртуальному взаимодействию на всех уровнях. Это усугубляет факторы уязвимости во всем мире, что может поставить под удар важнейшие производственно-сбытовые системы и виды обслуживания.

Изменения в секторе морского транспорта с целью адаптации к новым условиям осуществления деятельности. Помимо по-прежнему вызывающего озабоченность перевозчиков избыточного предложения провозной способности судов, пандемия и ее последствия усилят конкурентное давление и будут побуждать заинтересованные стороны в секторе морских перевозок шире использовать новые деловые возможности для обеспечения востребованности, прибыльности и бесперебойного осуществления деятельности. Некоторые судоходные линии и портовые операторы проявляют повышенный интерес к потенциальным бизнес-возможностям, которые могут существовать в цепи поставок в звене внутренней логистики. При этом ставится цель приблизиться к грузоотправителям и стать надежными поставщиками комплексных логистических услуг. Обеспокоенность по поводу концентрации рынка и олигополистических рыночных структур требует тщательного отслеживания тенденций, способствующих рационализации, консолидации и интеграции услуг для обеспечения адекватного уровня конкуренции.

Возросшая необходимость системных и скоординированных ответных мер на глобальном уровне. Пандемия наглядно показала важность скоординированных действий в тех случаях, когда речь идет о трансграничных сбоях с масштабным эффектом цепной реакции. Эта идея получила широкое признание, о чем свидетельствует призыв к действиям, с которым выступила Целевая группа по геополитическим рискам и мерам реагирования в условиях COVID-19 в рамках Платформы действий по экологически ответственному освоению океана «Глобального договора» Организации Объединенных Наций. В данном документе изложены рекомендации в отношении безотлагательных политических действий по сохранению глобальных цепочек поставок, связанных с океаном, и указывается, что «масштабы, сложность и неотложный характер этой проблемы требуют комплексного,

системного и скоординированного подхода на глобальном уровне»[1]. Эти вопросы не могут эффективно решаться на индивидуальной основе, в двустороннем порядке или с участием ограниченного числа стран.

Шесть программных мер для подготовки к жизни после пандемии

Ниже приведены шесть приоритетных областей для принятия программных мер реагирования на пандемию COVID-19 и хронические проблемы морских перевозок и торговли развивающихся стран.

1. **Оказывать поддержку торговле, чтобы она могла служить реальной основой роста и развития**. Торговые противоречия, протекционизм, экспортные ограничения, особенно в отношении товаров первой необходимости в период кризиса, оборачиваются экономическими и социальными издержками. Их нужно по возможности избегать. Кроме того, следует решать проблемы нетарифных мер и других препятствий для торговли, в том числе путем расширения деятельности по упрощению процедур торговли и автоматизации работы таможенных служб.

2. **Помогать трансформировать процессы глобализации в интересах обеспечения устойчивости и стойкости к потрясениям**. Разрушение связей, вызванное вспышкой COVID-19, заставило еще раз задуматься о рисках, связанных с международным промышленным производством и расширенными производственно-сбытовыми системами. Важно тщательно проанализировать различные варианты в вопросе изменения построения производственно-сбытовых систем и получения результатов, согласующихся с целями в области устойчивого развития и Повесткой дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. Например, сокращение протяженности производственно-сбытовых цепочек за счет возвращения перенесенных ранее в другие страны производств обратно в страны базирования или в близлежащие страны может позволить снизить транспортные издержки и расход топлива, но при этом производственно-сбытовые системы необязательно будут защищены от перебоев, которые могут произойти независимо от места

[1] См. www.unglobalcompact.org/news/4534-05-05-2020 и https://ungc-communications-assets.s3.amazonaws.com/docs/publications/Call-To-Action_Imminent-Threats-to-the-Integrity-of-Global-Supply-Chains.pdf.

их размещения. Подходы с использованием нескольких источников поставок могут гарантировать более высокую степень устойчивости по сравнению с вариантами концентрации производства в одном месте как внутри страны, так и за рубежом. Обсуждение вопросов глобализации следует нацелить на выявление путей сглаживания последствий неустойчивых моделей глобализации для получения большей отдачи для более широкого круга стран.

3. **Содействовать более широкому внедрению технологий и цифровизации.** Проводимая политика должна служить основой для внедрения цифровых технологий, повышающих устойчивость производственно-сбытовых цепочек и обслуживающих их транспортных сетей. Выполняя свою роль связующего звена между глобальной экономикой и производственно-сбытовыми системами, сектор морских перевозок должен использовать кризисную ситуацию, вкладывая средства в технологии и принимая решения, отвечающие потребностям производственно-сбытовых систем будущего и подкрепляющие усилия по повышению стойкости к потрясениям. Усилия в области цифровизации должны способствовать повышению эффективности, включая энергоэффективность, и производительности на транспорте (например, «умные» порты и морские перевозки). Кроме того, цифровизация должна помочь странам использовать возможности электронной торговли и преимущества упрощения процедур перевозок, которые способствуют развитию торговли. Для обеспечения большей отдачи следует укреплять кибербезопасность на всех уровнях.

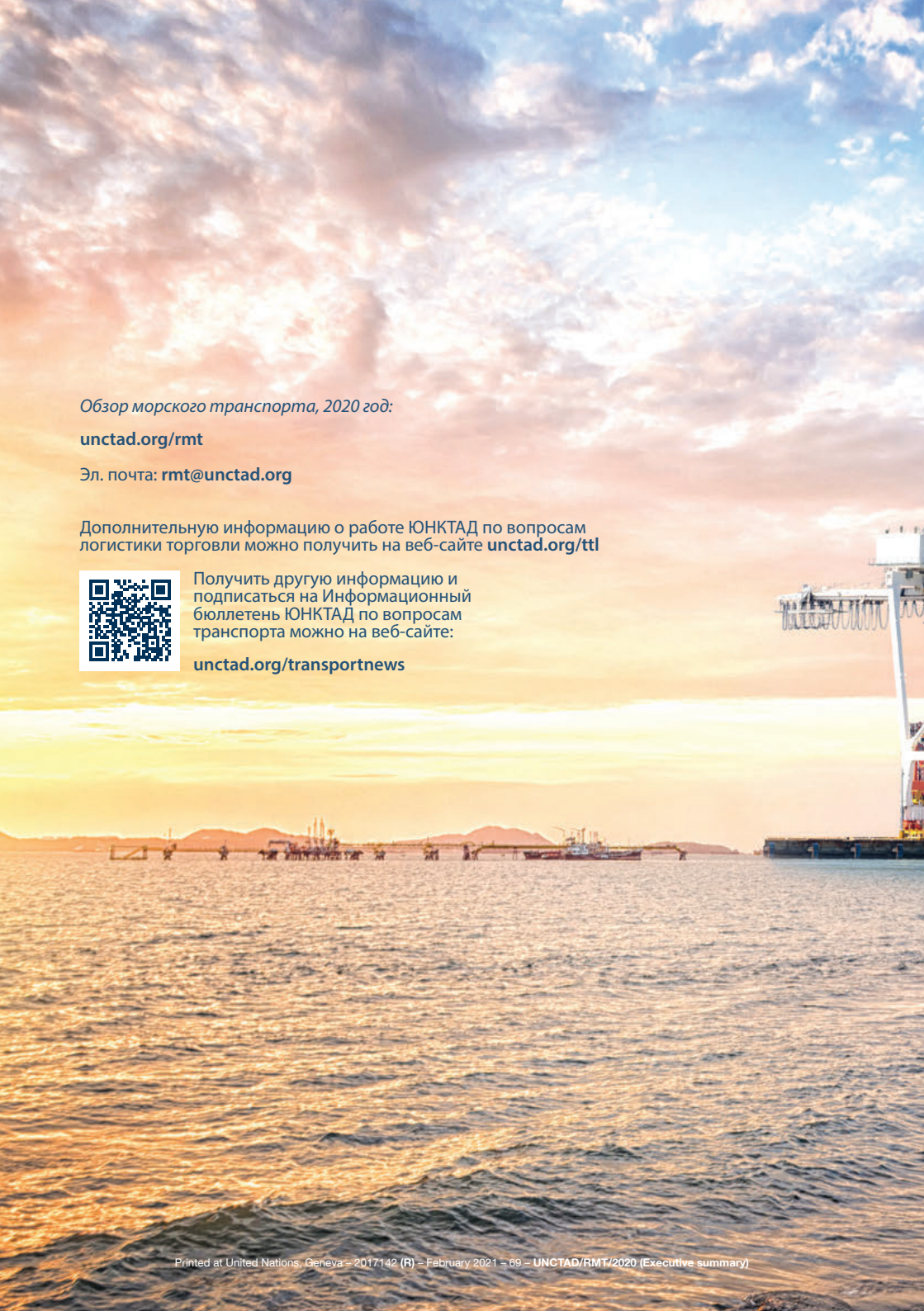
4. **Использовать данные для отслеживания ситуации и принятия программных мер.** Применение быстро развивающихся средств обработки данных позволяет подкрепить усилия по прогнозированию роста и отслеживанию тенденций послекризисного восстановления. Новые источники данных и дополнительные возможности, возникающие благодаря цифровизации, открывают широкие возможности для анализа и доработки мер политики. Пандемия отчетливо показала потенциал использования данных в режиме реального времени о движении судов и грузообороте портов, а также информации о графиках отгрузки для создания систем раннего предупреждения в интересах обеспечения экономического роста и морских перевозок.

5. **Обеспечить динамичные и стойкие к воздействию внешних факторов системы морских перевозок.** Необходимо вкладывать средства в управление рисками и обеспечение готовности к чрезвычайным ситуациям не только в случае пандемий. Работа по проверке на прочность в будущем цепочек поставок и систем управления рисками в секторе морских перевозок требует большей прозрачности транспортных операций «от двери до двери». Для этого необходимо разработать планы с изложением ключевых действий и протоколов, которые должны осуществляться в случае возникновения кризисов, в то же время обеспечивая бесперебойное осуществление деятельности. Особое внимание необходимо уделить проблемам моряков, большинство из которых являются гражданами развивающихся стран. Сотрудничество между государствами порта и между различными субъектами внутри стран остается ключевым фактором совершенствования процедур смены экипажей и обеспечения стандартных процедур и протоколов управления рисками.

6. **Не терять темп в решении вопросов устойчивого развития, адаптации к изменению климата и повышения стойкости к потрясениям.** Прилагаемые в настоящее время усилия по решению проблем, связанных с выбросами углерода в результате судоходства и происходящим энергетическим переходом с отказом от ископаемых видов топлива, должны и впредь носить приоритетный характер. Правительства могли бы ориентировать пакеты мер стимулирования на поддержку восстановительных процессов, содействуя при этом решению других приоритетных задач, таких как смягчение последствий изменения климата и адаптация к ним. Таким образом, политика, проводимая в условиях после пандемии, должна способствовать дальнейшему прогрессу в процессе перехода отрасли морских перевозок на путь экологичного и устойчивого развития. В то же время ключевыми приоритетами остаются вопросы устойчивости и стойкости к потрясениям, например обеспечение транспортных связей между малыми островными развивающимися государствами и адаптация к изменению климата. В этих государствах важнейшая прибрежная транспортная инфраструктура служит жизненной артерией внешней торговли, туризма и обеспечения продовольственной и энергетической безопасности. Подготовка и распространение специализированных данных и информации играет важную роль в оценке рисков, повышении уровней подключенности к

системе транспортного сообщения, разработке эффективных мер адаптации, подготовке целевых исследований и развитии эффективного межведомственного сотрудничества с участием широкого круга заинтересованных сторон. Кроме того, еще большее значение для укрепления стойкости наименее развитых стран к воздействию внешних факторов и их способности противостоять будущим потрясениям приобретает прогресс на пути реализации задачи 8.1 целей в области устойчивого развития — обеспечение устойчивого экономического роста в наименее развитых странах.

Пандемия COVID-19 выступает своего рода пробным камнем не только для глобализации, но и для глобальной солидарности и сотрудничества. Успех упомянутых программных мер будет зависеть от эффективного международного сотрудничества в целях обеспечения принятия скоординированных мер политики. Согласованные усилия нужны также для стандартизации данных, отслеживания показателей деятельности портов и разработки механизмов защиты от киберпреступности. Перед лицом предстоящих задач директивным органам следует обеспечить оказание финансовой поддержки и услуг в области технического сотрудничества и укрепления потенциала развивающимся странам, в частности наиболее уязвимым группам стран, включая наименее развитые страны, развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и малые островные развивающиеся государства.



Обзор морского транспорта, 2020 год:

unctad.org/rmt

Эл. почта: **rmt@unctad.org**

Дополнительную информацию о работе ЮНКТАД по вопросам логистики торговли можно получить на веб-сайте **unctad.org/ttl**

Получить другую информацию и подписаться на Информационный бюллетень ЮНКТАД по вопросам транспорта можно на веб-сайте:

unctad.org/transportnews

Printed at United Nations, Geneva – 2017142 **(R)** – February 2021 – 69 – **UNCTAD/RMT/2020 (Executive summary)**