

ЛОГИСТИКА МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В СИСТЕМЕ МИРОХОЗЯЙСТВЕННЫХ СВЯЗЕЙ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Пётр Куренков,
д.э.н., профессор
кафедры управления
транспортным бизнесом
и интеллектуальными
системами, Российский
университет транспорта
(РУТ-МИИТ)

Екатерина Андрушак,
преподаватель кафедры
международных отношений
и геополитики транспорта,
Российский университет
транспорта (РУТ-МИИТ)

Ирина Солоп,
к.т.н., доцент кафедры
управления
эксплуатационной работой,
Ростовский государственный
университет путей
сообщения (РГУПС)

Григорий Лёвкин,
к.в.н., доцент кафедры
экономики транспорта,
логистики и управления
качеством, Омский
государственный
университет путей
сообщения (ОмГУПС)

Екатерина Умнова,
магистрант, кафедра
экономики транспорта,
логистики и управления
качеством, Омский
государственный
университет путей
сообщения (ОмГУПС)

Перспективы мировой морской торговли на 2020–2024 гг.

Согласно прогнозам ЮНКТАД, международная морская торговля выросла в 2019 г. на 2,6% и будет показывать совокупные ежегодные темпы роста в 3,4% в течение 2019–2024 гг. Эти цифры основаны на оценке эластичности доходов от морской торговли за период 2006–2018 гг. и последнем прогнозе роста ВВП Международного валютного фонда на 2020–2025 гг.

Прогнозируемый рост (табл. 1) согласуется с историческими тенденциями, согласно которым морская торговля увеличивалась со среднегодовым темпом роста в 3,4% с 2006 по 2018 гг. Ожидается, что объемы торговли контейнерными и сыпучими грузами покажут совокупный ежегодный прирост в размере 4,5 и 3,9% соответственно за период 2020–2025 гг. Прогнозируется рост торговли танкерами (комбинированная сырая нефть, очищенные нефтепродукты, газ и химикаты) на 2,2% за тот же период.

Неопределенность остается главной темой в нынешних условиях функционирования морского транспорта, и предполагаемый рост зависит от реализации прогнозируемого роста ВВП. На рост также будут влиять тенденции в некоторых сегментах рынка, которые пострадали от реализации рисков в начале 2019 г.

К ним относятся сбои в торговле железной рудой, вызванные циклоном Вероника в Австралии и аварией на плотине Вейл в Бразилии. Торговля зерном и контейнерами останется в авангарде текущей торговой напряженности. Ожидается, что поставки сырой нефти из Атлантического бассейна в Азию поддержат объемы танкеров, в то время как санкции, затрагивающие Исламскую Республику Иран и Боливарианскую Республику Венесуэла, а также соблюдение сокращений добычи Организацией стран-экспортеров нефти, вероятно, окажут давление на танкерную торговлю. В целом на перспективу роста мировой морской торговли будут влиять степень и скорость, с которой развиваются некоторые из этих тенденций.

Снижение рисков и неопределенности

В 2018 г. торговая напряженность и рост протекционизма повлияли на решение Великобритании и Северной Ирландии покинуть Европейский союз, что, вероятно, не окажет значительного влияния на мировую морскую торговлю. Другими рисками 2018 г. стали экономический переход в Китае, геополитические потрясения, стихийные бедствия и сбои в маршрутах доставки и цепочках поставок, а также переход на бункерное топливо с низким содержанием серы и низкоуглеродистые перевозки. Можно ожидать, что указанные факторы будут оказывать дальнейшее давление на морской транспорт и торговлю в долгосрочной перспективе.

Торговая напряженность и рост тарифов

Тарифная эскалация и усиление торговой напряженности в 2018 и 2019 гг. резко контрастируют с прошлыми тен-