

О докладе ЮНКТАД о последствиях ситуации на территории Украины

16 марта 2022 г. ЮНКТАД [опубликовала](#) свою оценку влияния «специальной военной операции» на территории Украины на торговлю и развитие.

По мнению организации, в большей степени пострадают продовольственные и топливные рынки. Также отмечаются: повышенная финансовая волатильность, отказ от инвестиций в устойчивое развитие, сложные реконфигурации глобальных цепочек поставок и растущие торговые и транспортные издержки.

Сбои поставок продовольствия

На Россию и Украину приходится 53 % мировой торговли подсолнечным маслом и семенами подсолнечника, а также 27 % мировой торговли пшеницей.

Многие страны зависят от импорта продовольствия из России и Украины.

Рис. 1. Доли импорта из России пищевой с/х продукции, в процентах от общего объема импорта



В случае торговли пшеницей риску ущерба больше всего подвержены страны Северной и Западной Африки. Так, в 15 африканских странах (включая ряд наименее развитых стран) на Россию и Украину приходится более половины импорта. Еще в 10 африканских странах – более 1/3 импорта.

В 2018–2020 годах Африка импортировала пшеницы на 3,7 млрд долларов США (32 % от общего объема импорта пшеницы странами Африки) из Российской Федерации и еще на 1,4 млрд долларов США из Украины (12 % от общего объема импорта пшеницы странами Африки). Соответствующий импорт пшеницы из этих двух стран наименее развитыми странами составил соответственно 1,4 млрд долл. США (29 %) и 0,5 млрд долл. США (10 %).

По оценкам ЮНКТАД, возможности замещения российского/украинского импорта из других стран (в т.ч. за счет внутрирегиональной торговли) крайне ограничены.

При этом, по расчетам ЮНКТАД, обусловленный конфликтом (а также ростом цен на удобрения и сырье, увеличением транспортных издержек) рост цен может затронуть более 5% «корзины импорта» в беднейших странах, тогда как в более богатых государствах этот показатель будет менее 1%.

Рост цен на топливо.

Мировые цены на энергоносители стремительно растут в связи с перспективой сокращения закупок нефти, газа и угля из РФ. Страна является вторым по величине экспортером нефти в мире, продавая около 5 млн баррелей в сутки.

Нарушение цепочек поставок из-за проблем с логистикой.

Россия и Украина – ключевые географические составляющие Евразийского сухопутного моста. Ограничительные меры в воздушном пространстве, неопределенность и соображения безопасности усложняют перевозки по всем торговым маршрутам, проходящим через Россию и Украину. Хотя, по оценкам ЮНКТАД, отмечаются «некоторые усилия Запада не прерывать поставки», а «большинство экономических ограничений не касаются сырьевых товаров», транспортные издержки сильно возрастут.

Воздушное пространство России закрыто для 36 стран. Ожидаются еще большие ограничения глобальных авиаперевозок. Необходимость использования более длительных маршрутов приведет к росту затрат на топливо и, как следствие, к росту стоимости авиаперевозок. Уже сейчас сократилось количество сухопутных перевозок между Азией и Европой. «Нежизнеспособные» наземные и воздушные маршруты сложно будет заменить морскими перевозками. В 2021 году по железной дороге из Китая в Европу было отправлено 1,5 млн морских контейнеров с грузом. Если бы объемы, перевозимые сейчас железнодорожным транспортом, были переориентированы на морской транспорт, это означало бы увеличение на 5-8 процентов нагрузки на и без того перегруженные морские торговые пути между Европой и Азией. По оценкам ЮНКТАД, в долгосрочной перспективе последствия конфликта приведут к еще большему росту ставок фрахта. Тем не менее, пока рост ставок на контейнерные перевозки не зарегистрирован. По-видимому, это объясняется наметившейся в последнее время тенденцией к снижению ставок на фоне постепенному ослаблению карантинных ограничений. Однако, эта тенденция вероятнее всего будет переломлена в ближайшее время.

Перебои уже ощущаются в сегменте небольших танкеров, которые играют ключевую роль в региональной торговле нефтью в Черном и Балтийском морях. Прибыль танкеров Black Sea – Med Aframax и Suezmax подскочила с порядка 10 000 долл. США в день 18 февраля 2022 года до более 170 000 долл. США в день 25 февраля 2022 года. Основные расходы на фрахт увеличились примерно на 400 %.

Такое увеличение фрахтовых ставок может оказать существенное влияние на экономику. По расчетам ЮНКТАД, увеличение тарифов на контейнерные перевозки во время пандемии привело к увеличению мировых потребительских цен на 1,5 процента, что особенно сильно повлияло на уязвимые экономики, такие как малые островные развивающиеся государства, не имеющие выхода к морю, развивающиеся страны и наименее развитые страны.

Финансовая волатильность, нарушение инвестиционных потоков и замедление энергоперехода.

Рост цен на продовольствие и топливо уже ускорил инфляцию во многих странах. Больше всего пострадают самые бедные слои населения, поскольку они, как правило, тратят непропорционально большую долю своего дохода на продукты питания.

Страны, зависящие от импорта топлива и продовольствия, столкнутся с ухудшением платежного баланса и ростом давления на курс национальной валюты.

Переход финансовых инвесторов от активов, считающихся высокорисковыми, таких как долговые инструменты стран с формирующимся рынком, к активам-убежищам, таким как государственные долговые инструменты стран с развитой экономикой, может усилить давление на обменные курсы развивающихся стран и сальдо счета операций с капиталом. Это заставит развивающиеся страны ужесточить внутреннюю денежно-кредитную политику, ослабит экономический рост и снизит внутренние реальные доходы.

При этом, высоки риски «порочного круга», вызванного «распродажей активов», девальвацией национальных валют и ростом обязательств по внешнему долгу.

Растущее бремя задолженности, рост издержек, связанных с изменением климата, продолжающиеся последствия пандемии и резкие скачки цен на сырьевые товары повышают риск долгового кризиса в развивающихся странах.

Сочетание очень высоких цен на продовольствие и топливо и ужесточения макроэкономической ситуации окажет серьезное давление на домохозяйства в развивающихся странах: реальные доходы сократятся, а экономический рост будет ограничен. Даже в случае, если удастся сохранить стабильность финансовых рынков, развивающиеся страны столкнутся с серьезными ограничениями роста и развития.

В этой связи возникают серьезные риски отказа инвесторов от финансирования новых проектов и международного проектного финансирования в странах, находящихся в состоянии конфликта. При этом сократятся инвестиции в развивающиеся страны, особенно в инфраструктуре и секторах, имеющих отношение к реализации ЦУР ООН.

Значительный рост цен на нефть и газ может привести к росту инвестиций в добывающую промышленность и производство энергии на основе ископаемого топлива, что, по сути, перечеркнет усилия по переходу на возобновляемые источники энергии. Наблюдающийся в течение последних 5-10 лет тренд на перераспределение инвестиций от традиционных источников энергии в сторону выработки возобновляемой энергии может оказаться сломлен.