

**ОБЩИЙ ОБЗОР**

**ОБЗОР  
МОРСКОГО  
ТРАНСПОРТА**

**2023 год**

**К экологически  
чистому  
судоходству  
на справедливых  
условиях**



**Организация  
Объединенных  
Наций**



# ОБЗОР МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

---

## 2023 год

ОБЩИЙ ОБЗОР



Организация  
Объединенных  
Наций

Женева, 2023 год

© 2023 год, Организация Объединенных Наций

Эта работа доступна для открытого доступа путем соблюдения лицензии Creative Commons, созданной для межправительственных организаций, см. <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,  
выпущенное Конференцией Организации Объединенных Наций  
по торговле и развитию.

UNCTAD/RMT/2023 (Overview)

## После сокращения морских перевозок в 2022 году на 0,4 % в 2023 году возобновился их рост

Морской транспорт продолжает лавировать в условиях тенденций, сформировавшихся после пандемии COVID-19, последствий сбоев в глобальных производственно-сбытовых цепочках в 2021–2022 годах, ухудшения конъюнктуры на рынке контейнерных перевозок и сдвигов в структуре морских перевозок и торговли, вызванных войной на Украине.

Мировое судоходство по-прежнему сталкивается с многочисленными вызовами, включая усиление напряженности в торговой политике и геополитических трений, пытаясь адаптироваться к изменениям в моделях глобализации. Кроме того, морской отрасли следует переориентироваться в будущем на более экологически устойчивые модели, сократить выбросы углерода и внедрять цифровые технологии. От того насколько морской отрасли удастся обеспечить учет всех этих взаимосвязанных факторов, будет зависеть то, каким образом она сможет адаптироваться к меняющейся операционной и нормативно-правовой среде, продолжая в тоже время эффективно удовлетворять потребности международной торговли.

В 2022 году морские перевозки сократились всего на 0,4 %, и, согласно прогнозам ЮНКТАД, в 2023 году ожидается их рост на 2,4 %. Отрасль действительно сохраняет жизнеспособность, и, по оценкам ЮНКТАД, в среднесрочной перспективе (2024–2028 годы) ожидается непрерывный, хотя и умеренный рост объема морских перевозок (см. таблицу 1).

В мировом судоходстве наблюдается также ряд тенденций, которые осложняют для перевозчиков задачу сбалансирования спроса и предложения. В 2022 году объем контейнерных перевозок в метрических тоннах сократился на 3,7 %. Согласно прогнозам ЮНКТАД, в 2023 году он увеличится на 1,2 %, а в 2024–2028 годах его рост будет более 3 % в год, что, однако, ниже долгосрочных темпов роста, которые составили около 7 % за последние три десятилетия. С точки зрения предложения тоннажа в контейнерных перевозках ожидается, вероятно, период, характеризующийся избыточной провозной способностью, в результате чего перевозчикам придется регулировать предложение провозной способности с помощью таких мер, как отсрочка поставки новых судов, постановка судов на прикол или сдача судов на слом.

**Таблица 1** Прогноз объема морских перевозок, 2024–2028 годы  
(изменение в % к предыдущему году)

Год	Общий объем морских перевозок	Объем контейнерных перевозок
2024	2,1	3,2
2025	2,2	3,2
2026	2,2	3,2
2027	2,1	3,0
2028	2,1	2,9

*Источник:* Расчеты секретариата ЮНКТАД, июль 2023 года.

*Примечание:* Прогнозы ЮНКТАД основаны на расчетных показателях эластичности объема морских перевозок к валовому внутреннему продукту (ВВП), объему экспорта, доле инвестиций в ВВП, а также на данных о морских перевозках, ежемесячно публикуемых компанией «Кларксонс ресерч». В этих оценках были также учтены прогнозы ВВП, представленные в бюллетене «Перспективы развития мировой экономики» Международного валютного фонда в июле 2023 года.

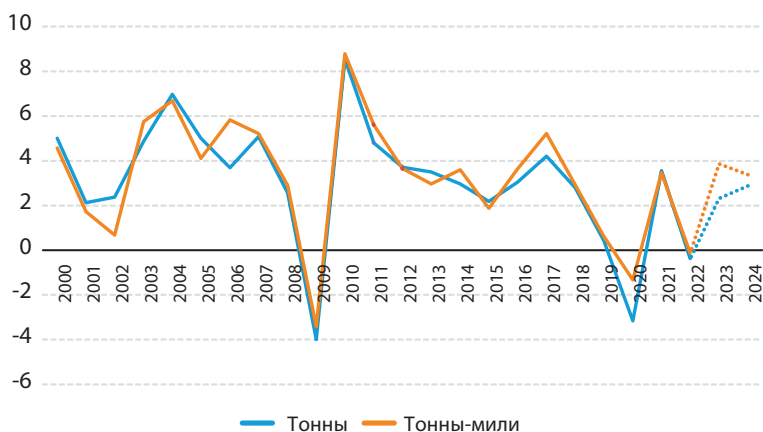
Главная задача судоходной отрасли, несомненно, заключается в том, чтобы начать процесс преобразований в целях декарбонизации и в то же время содействовать стимулированию экономического роста. В будущем для успешного и бесперебойного функционирования морского транспорта на справедливой основе важно в равной степени учитывать такие аспекты, как экологическая устойчивость, соблюдение нормативных требований и экономические потребности.

Несмотря на неопределенность, связанную с будущими мерами по декарбонизации, включая их влияние на логистические издержки и торговлю, в секторе необходимо продолжать модернизацию флота, обновление стареющих судов и применение низкоуглеродных технологий. С учетом нормативно-правовых требований, коммерческих факторов и требований обеспечения устойчивости достижение контрольных показателей сокращения выбросов углерода является крайне сложной, но благой целью. Развивающиеся регионы, включая малые островные развивающиеся государства (МОСТРАГ) и наименее развитые страны (НРС), могут столкнуться с более серьезными последствиями из-за ограниченных у них возможностей по сдерживанию роста логистических издержек.

С начала 2022 года в сфере морских перевозок, в частности сухих массовых и наливных грузов, ощущаются последствия войны на Украине. Война привела к изменениям в организации перевозок и увеличению дальности маршрутов, в особенности в перевозках нефти и зерна. Темпы роста объема перевозок

в тонно-милях превышают соответствующий показатель в тоннах в 2022 и 2023 годах и в прогнозах на 2024 год (см. диаграмму 1).

**Диаграмма 1** Рост объема морских перевозок в тоннах и тонно-милях, 2000–2024 годы  
(изменение в % к предыдущему году)



*Источник:* Секретариат ЮНКТАД, на основе данных временных рядов Shipping Intelligence Network компании «Кларксонс ресерч» (по состоянию на июль 2023 года).

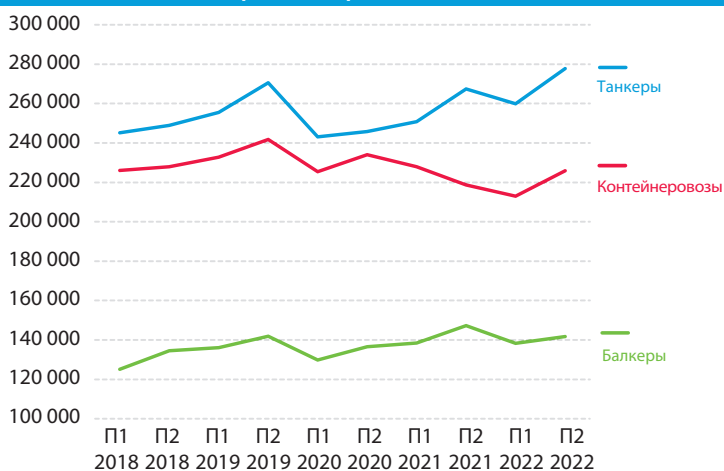
*Примечание:* Показатели за 2023 год представляют собой оценки, а за 2024 год — прогнозы.

В 2022 году в перевозках нефти и газа наблюдались высокие годовые темпы роста, составившие соответственно 6 % и 4,6 %. Такой рост объяснялся увеличением спроса на топливо в связи с ослаблением пандемии и отменой соответствующих ограничений. По мере постепенного возобновления роста расходов на энергоемкие услуги, такие как транспортные и туристические, возвращение к нормальной жизни способствовало резкому росту спроса на нефть. В отличие от этого перевозки контейнерных и сухих массовых грузов в 2022 году снизились. Сокращение контейнерных перевозок отражает замедление темпов роста мировой экономики, высокую инфляцию и возвращение спроса к нормальному уровню после необычно резкого скачка во время пандемии COVID-19.

Число заходов судов в порты значительно сократилось в начале пандемии COVID-19, что отражало соответствующие тенденции в объеме перевозок

(см. диаграмму 2). После снижения в первом полугодии 2022 года по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года во второй половине года число заходов судов в порты увеличилось. Количество заходов танкеров в порты достигло беспрецедентно высоких показателей, в то время как число заходов балкеров вернулось к уровню до пандемии COVID-19, а количество заходов контейнеровозов в порты все еще не достигло этого уровня.

**Диаграмма 2 Число заходов судов в порты за полугодие, по всем странам мира, 2018–2022 годы**



Источник: ЮНКТАД на основе данных MarineTraffic, 2023 год.

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

## Увеличение дальности перевозок нефтеналивных и зерновых грузов

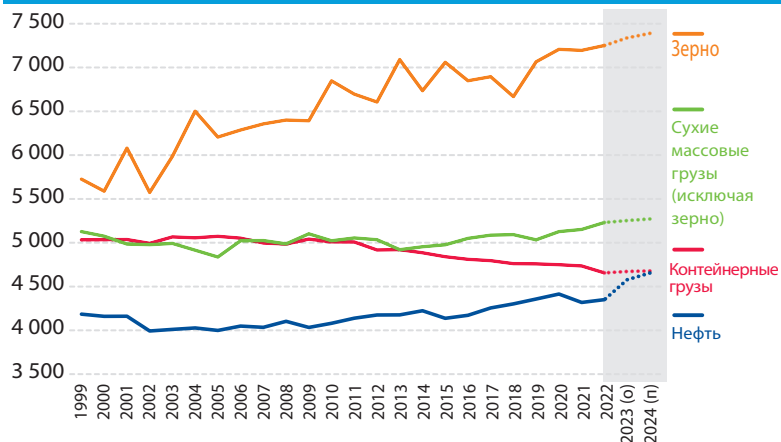
В 2023 году дальность перевозок нефтеналивных грузов впервые за долгое время достигла рекордно высокого уровня (см. диаграмму 3), что было обусловлено сбоями, вызванными войной на Украине. Дальность перевозок сырой нефти и нефтепродуктов увеличилась, поскольку Российской Федерации пришлось искать новые экспортные рынки, а Европе — альтернативных поставщиков энергоносителей.

Дальность перевозок зерна в 2023 году также достигла рекордно высокого уровня за весь рассматриваемый период (см. диаграмму 3). Хотя в 2022 году благодаря Черноморской инициативе поставки зерна из Украины возобнови-



лись, некоторые страны — импортеры зерна были вынуждены полагаться на альтернативных экспортеров. Теперь они закупают зерно в Соединенных Штатах Америки или Бразилии, что привело к увеличению дальности перевозок. С 2020 года дальность контейнерных перевозок снижалась, хотя в 2023 году этот показатель незначительно возрос (см. диаграмму 3). В контейнерных перевозках уже на протяжении многих лет увеличивается доля перевозок между азиатскими странами, на которые приходится большая часть региональных перевозок. Поскольку перевозки между азиатскими странами осуществляются на более короткие расстояния, в мировых контейнерных перевозках средние показатели дальности перевозок в расчете на тонну контейнерного груза являются низкими. Высокая доля перевозок между азиатскими странами в мировых контейнерных перевозках отражает глобальные модели производства, в рамках которых Китай, при участии соседних стран Восточно-Азиатского региона, по-прежнему выступает глобальным промышленным центром. Такое положение дел также отражает углубление интеграции ряда стран Восточной Азии в региональные и глобальные производственно-сбытовые цепочки.

**Диаграмма 3 Среднее расстояние перевозок зерна, других сухих массовых грузов, контейнерных и нефтеналивных грузов, 1999–2024 годы**  
(в морских милях)



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных временных рядов Shipping Intelligence Network компании «Кларксонс ресерч» (по состоянию на 8 июня 2023 года).

Примечание: (о) оценка, (п) прогноз.

## У островных развивающихся государств показатель обслуживания линейным судоходством по-прежнему ниже его уровня до пандемии COVID-19

Во втором квартале 2023 года наилучшее транспортное сообщение, оцениваемое по индексу обслуживания линейным судоходством (ИОЛС), было у Китая, за которым по данному показателю следовали Республика Корея, Сингапур, Малайзия и Соединенные Штаты. Среди европейских стран ИОЛС за тот же период вырос у Испании, Королевства Нидерландов и Бельгии, в то время как у Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии этот показатель несколько снизился.

В большинстве регионов положение улучшилось с точки зрения транспортного сообщения и восстановления после сбоев, вызванных пандемией COVID-19. Ко второму кварталу 2023 года средние региональные показатели ИОЛС в Азии, Латинской Америке и Карибском бассейне и в Океании достигли рекордных значений. Вместе с тем средний показатель ИОЛС по Африке также увеличился, но не достиг его уровня до пандемии. Как в Северной Америке, так и в Европе средние показатели ИОЛС в 2022 году снизились и начали повышаться только во втором квартале 2023 года.

Различия в тенденциях между регионами отражают динамику спроса и предложения во время и после пандемии. В Азии увеличился объем контейнерных перевозок, в том числе между странами региона. В Европе и Северной Америке сначала наблюдался резкий рост спроса и количества задействованных судов, который прекратился после того, как рынок стабилизировался. С другой стороны, в Африке динамика показателей была более сглаженной без резкого роста после пандемии COVID-19 и последующего спада.

В МОСТРАГ были отмечены первые признаки возобновления роста ИОЛС, который, однако, еще не достиг своего уровня до пандемии. Во время пандемии ИОЛС в МОСТРАГ в Индийском океане, Африке и Карибском бассейне снизился. Это было связано с тем, что суда стали использоваться для обслуживания более прибыльных импортных рынков в Европе и Северной Америке, а также со снижением спроса в островных странах, зависящих от туризма.

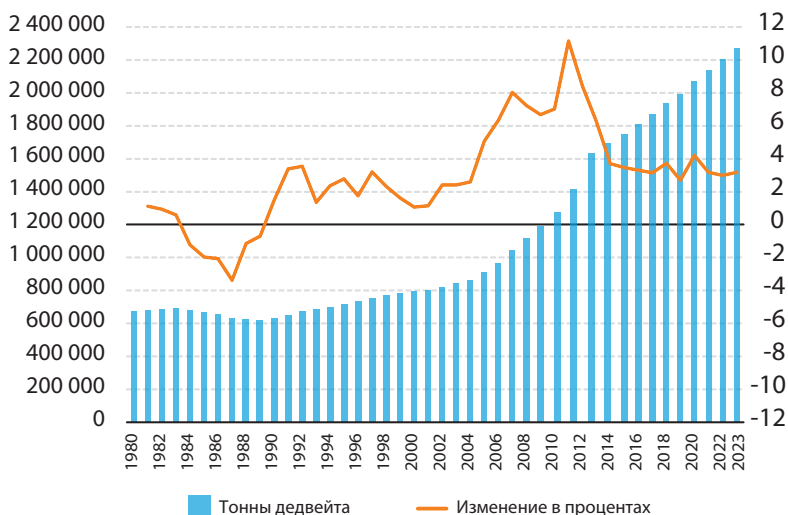
В 2023 году некоторые МОСТРАГ, являющиеся региональными перевалочными центрами, такие как Ямайка и Доминиканская Республика, снова вышли на траекторию долгосрочного роста показателей развития транспортного сообщения благодаря увеличению объема перевалочных операций. Вместе

с тем другие МОСТРАГ, выступающие региональными перевалочными центрами, такие как Багамские Острова и Маврикий, пока еще не полностью восстановились после пандемии.

## Медленно растущий флот, стареющие суда и предстоящие задачи

По состоянию на январь 2023 года мировой флот насчитывал 105 493 судна валовой вместимостью 100 брутто-регистражных тонн и более. За 2022 год совокупная провозная способность увеличилась на 3,2 % и достигла 2,27 млрд тонн дедвейта (см. диаграмму 4).

**Диаграмма 4 Мировой флот, 1980–2023 годы**  
(тыс. тонн дедвейта и изменение в % к предыдущему году)



*Источник:* Расчеты ЮНКТАД на основе данных компании «Кларксонс ресерч», 2023 год.

*Примечание:* Самоходные морские торговые суда валовой вместимостью 100 брутто-регистражных тонн и более, по состоянию на 1 января 2023 года. Данные о дедвейте некоторых отдельных судов основываются на оценках.

Темпы роста провозной способности контейнерного флота составили 3,9 %, за которым по данному показателю следовал нефтеналивной флот (3,4 %). В то же время провозная способность балкеров выросла умеренно (на 2,8 %), а наибольший рост был отмечен в секторе судов для перевозки газа (на 5 %).

Что касается тоннажа судов, спущенных на воду в 2022 году, то данный показатель был наиболее высоким в секторе балкерного флота, за которым следовали нефтеналивные танкеры и контейнеровозы. Китай, Республика Корея и Япония были ведущими странами-судостроителями, на долю которых приходилось целых 93 % общего тоннажа всех спущенных на воду судов.

На протяжении многих лет в процессе роста провозной способности мирового флота наблюдались периоды подъема и спада, отражавшие динамику экономических циклов и тенденции в судоходстве, судостроении и финансировании. В 2005–2010 годах среднегодовые темпы роста совокупного дедефта мирового флота были высокими и составляли 7,1 %. Однако после финансового кризиса 2007–2008 годов они замедлились и в 2011–2023 годах в среднем составляли 4,9 %, что было связано, в частности, с процессом консолидации в судостроительной отрасли и сокращением рынка финансирования судов. С начала пандемии темпы роста флота замедлились еще больше и составили в среднем 3,1 % в год.

Кроме того, наблюдается старение мирового флота. В начале 2023 года средний возраст торговых судов составил 22,2 года, что несколько превышает соответствующий показатель в предыдущем году. За десять лет мировой флот постарел в среднем на два года, причем возраст более половины флота в настоящее время превышает 15 лет.

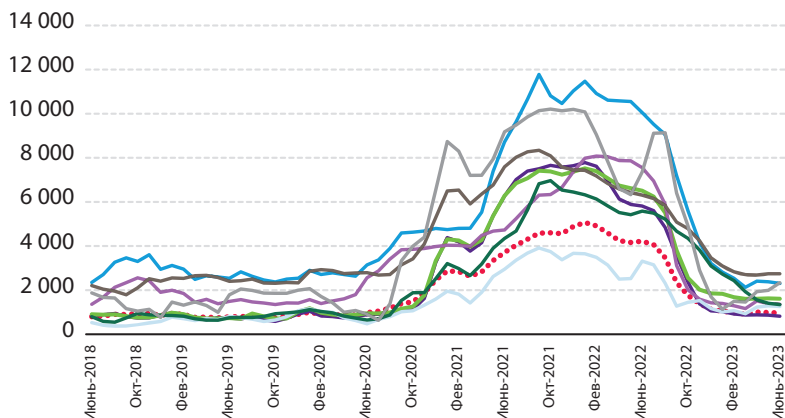
## Ставки тарифов в контейнерных перевозках возвращаются к их уровню до пандемии

В 2022 году в динамике ставок тарифов в контейнерных перевозках можно выделить два периода. В начале 2022 года в результате оживления спроса на перевозки после пандемии и из-за кризиса, затронувшего глобальные производственно-сбытовые цепочки, спотовые ставки тарифов в контейнерных перевозках достигли рекордных уровней. Во второй половине 2022 года на большинстве основных маршрутов перевозок ставки снизились, а в начале 2023 года стабилизировались. Совокупный Шанхайский индекс контейнерных перевозок упал более чем на 80 % до 967 пунктов в июне 2023 года по сравнению с пиковым значением 5067 пунктов в январе 2022 года, которое в пять раз превышало его значение до пандемии COVID-19 в январе 2019 года

(см. диаграмму 5). В 2022 году контейнерные перевозчики получили рекордно высокую прибыль, оцениваемую почти в 300 млрд долл. США по показателю общего объема доходов до вычета процентов и налогов.

Одновременно со спотовыми ставками тарифов в 2022 году значительно снизились и фрахтовые ставки, хотя они остались выше уровня до пандемии.

**Диаграмма 5** Шанхайский индекс контейнерных перевозок (SCFI), месячные спотовые ставки, июнь 2018 года — июнь 2023 года, отдельные маршруты



- SCFI Совокупный Шанхайский индекс контейнерных перевозок
- SCFI Шанхай, Китай — Средиземноморье (базовый порт) (долл. США/ДФЭ)
- SCFI Шанхай, Китай — восточное побережье Северной Америки (базовый порт) (долл. США/СФЭ)
- SCFI Шанхай, Китай — Западная Африка (Лагос, Нигерия) (долл. США/ДФЭ)
- SCFI Шанхай, Китай — Южная Америка (Сантус, Бразилия) (долл. США/ДФЭ)
- SCFI Шанхай, Китай — Европа (базовый порт) (долл. США/ДФЭ)
- SCFI Шанхай, Китай — западное побережье Северной Америки (базовый порт) (долл. США/СФЭ)
- SCFI Шанхай, Китай — Персидский залив (Дубай, Объединённые Арабские Эмираты) (долл. США/ДФЭ)
- SCFI Шанхай, Китай — Южная Африка (Дурбан, Южно-Африканская Республика) (долл. США/ДФЭ)

Источник: Секретариат ЮНКТАД на основе данных Clarkson's Shipping Intelligence Network, 2023 год.

Примечание: ДФЭ — двадцатифутовый эквивалент, СФЭ — сорокафутовый эквивалент.

В 2022 году контрактные ставки тарифов повысились параллельно с тенденциями, характеризовавшими динамику спотовых ставок и отражавшими такие факторы, как дисбаланс спроса и предложения провозной способности судов, сбои в производственно-сбытовых цепочках, перегруженность портов, рост издержек и несбалансированность торговых потоков. По сравнению с 2019 годом наиболее значительный рост контрактных ставок наблюдалось на маршрутах из Азии. В 2022 году ставки тарифов на маршрутах Азия — Южная Америка увеличились на 386 % по сравнению с 2019 годом. Несбалансированность торговых потоков по-прежнему является фактором, оказывающим большое влияние на контрактные ставки тарифов. Существенный рост транспортных расходов привел к усилению инфляционного давления в экономике в целом.

В секторе контейнерных перевозок после бума, наблюдавшегося в 2021 году, наступил сложный период. Ситуация на рынке нормализовалась, а провозная способность увеличилась в связи с вводом в эксплуатацию новых контейнеровозов в 2023 году. Ожидается, что провозная способность будет увеличиваться и дальше, поскольку в 2024 и 2025 годах на воду будет спущено еще больше контейнеровозов. Операторы линейных перевозок используют различные стратегии для решения проблемы избыточной провозной способности, включая изменение маршрутов перевозок, аннулирование заходов в порты, снижение скорости и постановку судов на прикол.

Перевозчики используют различные стратегии, чтобы повысить способность противодействовать внешним факторам и адаптироваться к меняющимся условиям работы. Некоторые перевозчики, такие как «Маэрск», отдают предпочтение комплексному подходу, предлагая перевозки в рамках всей транспортной цепочки. Другие перевозчики, такие как МСК, проявляют интерес к размещению заказов на новые суда и увеличению провозной способности.

Вместе с тем в связи с ухудшением конъюнктуры на рынке контейнерных перевозок некоторые из его новых участников, вышедшие на рынок в условиях резкого повышения ставок тарифов в 2021–2022 годах, теперь с него ушли. Некоторые компании были вынуждены приостановить свою деятельность или вообще уйти с рынка. Другие смогли сохранить свои позиции и воспользовались возможностями для увеличения своей доли на рынке линейных перевозок и провозной способности.

## Волатильность фрахтовых ставок в перевозках сухих массовых грузов

В 2022 и 2023 годах фрахтовые ставки в перевозках сухих массовых грузов характеризовались высокой волатильностью, что было обусловлено изменениями в спросе, перегруженностью портов (в частности, в первой половине 2022 года), усилением геополитической напряженности, сбоями вследствие плохих погодных условий и неблагоприятной макроэкономической конъюнктурой, в том числе в Китае.

Война на Украине привела к изменениям в направлениях морских перевозок, в результате чего увеличились дальность транспортировки грузов и объем перевозок в тонно-милях. Балтийский фрахтовый индекс сухогрузного тоннажа, который отражает цены на морские перевозки, характеризовался значительными колебаниями при его максимальных значениях в мае 2022 года. К декабрю 2022 года ставки опустились до уровня, наблюдавшегося до пандемии. В начале 2023 года фрахтовые ставки опустились еще ниже вследствие сезонного спада и неблагоприятных погодных условий, вызвавших сбои в производстве сырьевых товаров. Во втором квартале 2023 года резкое увеличение спроса на перевозки сухих массовых грузов, обусловленное промышленным ростом в Китае после пандемии COVID-19, привело к возобновлению роста фрахтовых ставок к середине года.

## Фрахтовые ставки на танкерный тоннаж существенно выросли

В 2022 году на рынке танкерного тоннажа наблюдалось значительное повышение ставок, и индексы Балтийской биржи как для танкеров, перевозящих темные нефтепродукты, так и для танкеров, перевозящих светлые нефтепродукты, достигли максимальных годовых значений. Война на Украине привела, в частности, к сохранению ставок на стабильном уровне и изменениям в структуре перевозок нефти. В поисках альтернативных рынков сбыта Российская Федерация переориентировала свой экспорт нефти и газа на Азию, а европейским странам пришлось искать новых поставщиков для замещения импорта энергоносителей из Российской Федерации.

В начале 2023 года в секторе танкерного тоннажа по-прежнему наблюдался высокий уровень доходности, обусловленный сохраняющимися геополитическими факторами и увеличением объема перевозок в тонно-милях. Однако вследствие неопределенности, связанной с энергетическим переходом и необходимостью соблюдения новых требований Международной морской организации (ИМО), касающихся, в частности, коэффициента энергоэффективности для существующих судов (КЭСС) и показателя углеродоемкости, в будущем предложение провозной способности на рынке танкерного тоннажа может стать ограниченным.

## Эффективность погрузочно-разгрузочных операций в портах, снизившаяся во время пандемии, снова возросла

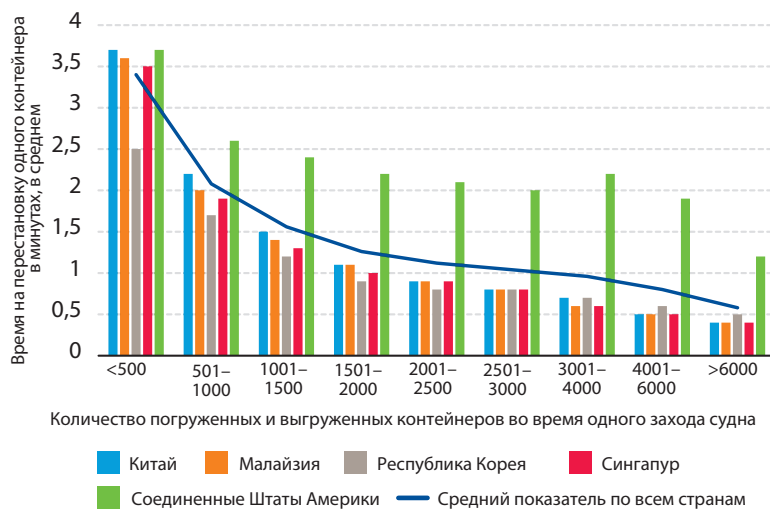
На протяжении многих лет время нахождения судов в портах постепенно сокращалось. Однако во время пандемии COVID-19 все достигнутые ранее результаты были утрачены, поскольку продолжительность стоянки всех типов судов в портах увеличилась. В 2022 году средняя продолжительность нахождения контейнеровозов и судов для перевозки наливных грузов в портах осталась неизменной по сравнению с 2021 годом. С другой стороны, продолжительность нахождения судов для перевозки генеральных грузов в портах снизилась на 3 %, в то время как аналогичный показатель для балкеров увеличился на 3,4 %. Во второй половине 2022 года удалось частично преодолеть сбои, связанные с пандемией, и продолжительность стоянки судов уменьшилась в случае большинства типов судов.

На диаграмме 6 представлены показатели эффективности работы портов, отражающие одновременно время нахождения судов в порту и число перестановок контейнеров и измеряемые в минутах в расчете на одну перестановку контейнера в портах страны. Среди пяти стран с наибольшим количеством заходов контейнеровозов в порты наилучшие показатели были у Республики Корея по пяти категориям, определенным в зависимости от количества погруженных и выгруженных контейнеров в расчете на один заход судна, в то время как в Соединенных Штатах были отмечены самые низкие темпы погрузки и выгрузки. Различия в показателях эффективности работы портов связаны с уровнем автоматизации портовых операций и типом обрабатываемых грузов; в более крупных портах, как правило, используется больше средств автоматизации на кранах и контейнерных пло-



цадках. В Соединенных Штатах основной объем грузовых операций приходится на контейнеры с импортными грузами, в то время как в остальных четырех рассматриваемых странах больше контейнеров с транзитными и экспортными грузами.

**Диаграмма 6** Время на перестановку одного контейнера в минутах с учетом количества погруженных и выгруженных контейнеров во время одного захода судна, 5 стран с наибольшим количеством заходов судов в порты

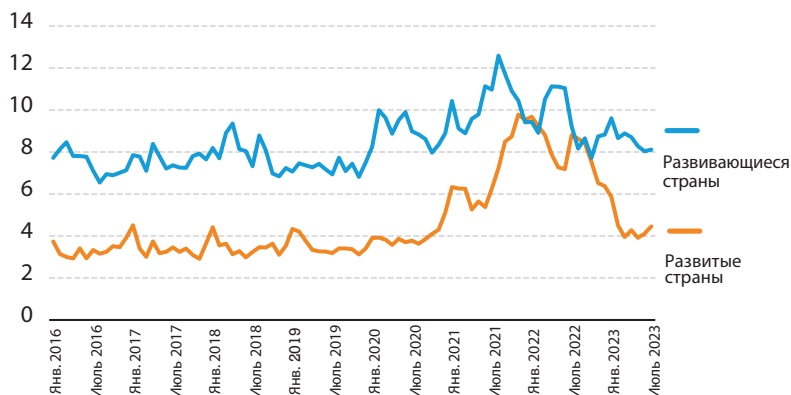


Источник: ЮНКТАД, на основе данных S&P Global Port Performance Program, 2023 год.

## Неблагоприятные внешние факторы сказались на загрузенности, грузообороте и доходности портов

Среднее время нахождения контейнеровозов в портах развивающихся стран, как правило, больше, чем в портах развитых стран (см. диаграмму 7). Это связано с совокупностью факторов, включая более быстрое таможенное оформление грузов, более совершенную инфраструктуру и более высокую производительность труда. Однако во время пандемии COVID-19 время ожидания в большей степени возросло в развитых странах и даже превысило в начале 2022 года соответствующие показатели в развивающихся странах. В условиях роста спроса на перевозки контейнерных грузов, особенно во время введения строгих санитарно-эпидемиологических ограничений из-за пандемии при одновременном принятии пакетов мер по стимулированию экономики, порты, в частности в Северной Америке и в некоторых европейских странах, не справились с резко увеличившимся объемом грузов и сталкивались с проблемой перегруженности.

**Диаграмма 7 Среднее время ожидания контейнеровозов в порту в часах, в разбивке по месяцам, январь 2016 года — июль 2023 года**



Источник: ЮНКТАД, на основе данных компании «Кларксон рисерч», 2023 год.

Примечание: Время ожидания рассчитывается как время между моментом постановки судна на якорную стоянку, относящуюся к группе портов (или к порту, если не возможно определить якорную стоянку), и моментом его постановки у причала в порту.

Данные о портах, участвующих в программе ЮНКТАД по управлению портами рамочной программы «Трейнфортрейд», подтверждают, что сбои сказались на динамике грузооборота и доходах портов. В 2019–2020 годах темпы роста этих показателей замедлились, в 2021 году существенно возросли, а в 2022 году снова снизились. Доля расходов на заработную плату от общего объема доходов сократилась, что свидетельствует об ограниченном росте заработной платы и осторожном подходе к найму работников. Доля расходов на профессиональную подготовку в рамках общих расходов на заработную плату также оставалась небольшой (в 2016–2022 годах она составляла от 0,3 % до 1,1 %) при наиболее низком уровне в 2022 году. Хотя некоторые программы профессиональной подготовки были переведены в онлайн-формат, общий объем выделяемых средств представляется недостаточным с учетом трансформационных процессов в отрасли.

## **Меры по упрощению процедур перевозок на морском транспорте способствуют повышению эффективности работы портов и улучшению сообщения с внутренними районами стран**

Задержки в портах часто свидетельствуют об их неэффективной работе. Обычно это объясняется административными и организационными проблемами, связанными с таможенным оформлением товаров. Выделение средств на внедрение цифровизации и использование технологий может помочь повысить предсказуемость и надежность работы портов путем повышения ее эффективности и сокращения времени задержек.

Обеспечение бесперебойного функционирования портов, являющееся залогом их эффективности, зависит от отлаженных регулирующих процессов. Улучшению операций могут способствовать некоторые меры по упрощению процедур перевозок. Если сопоставить значения индекса эффективности работы контейнерных портов, разработанного Всемирным банком, между странами в зависимости от степени выполнения ими соответствующих положений статей Соглашения Всемирной торговой организации об упрощении процедур торговли, то наблюдается положительная корреляция в отношении некоторых мер, таких как управление рисками (статья 7.4), упрощение процедур для уполномоченных операторов (статья 7.7), координирование деятельности пограничных ведомств (статья 8) и механизм

«единого окна» (статья 10.4), которые могут иметь ключевое значение для повышения эффективности работы портов.

В 2024 году ИМО внедрит систему «единого морского электронного окна», что станет важным этапом в развитии портовой инфраструктуры. Это решение будет иметь значительные последствия и потребует улучшения функциональной совместимости систем различных учреждений, работающих в порту, и слаженного взаимодействия между ними. Механизм «единого морского электронного окна» призван стать надежной цифровой платформой для оптимизации портовых операций. Это потребует решительной поддержки и целенаправленных усилий со стороны всех членов ИМО, в особенности развивающихся стран и НРС, которые отстают в осуществлении аналогичных мер, предусмотренных в Соглашении Всемирной торговой организации об упрощении процедур торговли.

Внедрение цифровых технологий в портах предполагает налаживание связей между различными платформами и создание единого электронного портала для представления данных. Взаимосвязанная работа платформ для совершения внешнеторговых и таможенных операций с использованием стандартных форматов данных позволяет оптимизировать процессы и снизить операционные издержки. Наглядным примером является АСОТД, которая позволяет модернизировать таможенные операции и способствует упрощению процедур международной торговли. Цифровые платформы АСОТД обеспечивают беспрепятственный обмен данными и интеграцию процессов между регулирующими и таможенными органами, а также органами государственного управления. Механизм «единого окна» АСОТД позволяет участникам торговли представлять импортные и экспортные документы в электронном виде, используя единый интерфейс. Это упрощает процедуры, повышает эффективность работы портов и способствует обеспечению прозрачности как для участников торговли, так и для сотрудников таможенных органов.

Новые экологические требования могут привести к дополнительной бюрократической волоките и дополнительным проверкам при импорте товаров. Механизм пограничного корректирующего углеродного налога (МПКУН), являющийся одним из инструментов в рамках программы «зеленого курса» ЕС, призван обеспечить мобилизацию финансовых ресурсов для отраслей, деятельность которых приводит к изменению климата. Начиная с 1 октября 2023 года импортеры должны будут платить импортную пошлину на углеродоемкие товары, ввозимые в Европейский союз.

Пограничные ведомства должны будут представлять данные о выбросах углерода при производстве продукции, используя для этого предусмотренные МПКУН сертификаты, которые соответствуют одной тонне выбросов углекислого газа. Административные процедуры, связанные с сертификацией товаров в рамках МПКУН, будут выполняться до пересечения границы. Эти новые механизмы, связанные с выбросами углерода, могут привести к изменениям в процессах упрощения процедур торговли и к увеличению количества требований, которые необходимо соблюсти до таможенного оформления товаров.

## **Правовое регулирование, облегчающее признание и использование электронных коносаментов**

Важным событием последнего времени стало принятие в июле 2023 года в Соединенном Королевстве закона, в соответствии с которым электронные торговые документы, включая электронные эквиваленты оборотных коносаментов, обладают такой же юридической силой, как и бумажные документы. Поскольку в международных договорах по соглашению сторон часто применяются принципы английского права, новый Закон об электронных торговых документах 2023 года, как ожидается, будет способствовать расширению использования электронных коносаментов и сокращению задержек в глобальных торговых механизмах. В ряде других стран соответствующие законы были разработаны на основе Типового закона ЮНСИТРАЛ об электронных передаваемых записях, и национальным директивным органам рекомендуется рассмотреть возможность внесения аналогичных изменений в национальное законодательство.

В то же время в условиях все более быстрого развития технологий директивным органам и заинтересованным сторонам в отрасли, вероятно, придется уделять все большее внимание растущим киберрискам, связанными с электронными сделками.

Под эгидой Рабочей группы VI ЮНСИТРАЛ ведется также подготовка нового правового инструмента по оборотным документам смешанной перевозки. Это позволит удовлетворить растущую потребность в финансировании международной торговли и обеспечит юридическое признание оборотных документов смешанной перевозки (в том числе электронных документов) в

качестве товарораспорядительных документов по аналогии с оборотными коносаменами.

С точки зрения интересов мелких участников торговли, в особенности в развивающихся странах, важно обеспечить, чтобы при подаче грузоотправителем или конечным получателем любых претензий к оператору смешанных перевозок в отношении грузов им была обеспечена соответствующая защита в виде обязательных минимальных стандартов ответственности перевозчика, как это уже имеет место в случае претензий по оборотным коносаменам, на которые распространяется действие конвенций об обязательной ответственности за груз. Однако в настоящее время в рамках разрабатываемого инструмента пока не предполагается рассмотрение вопросов ответственности. Всем заинтересованным сторонам предлагается принять активное участие в этой работе, с тем чтобы разрабатываемый правовой документ отвечал поставленным целям и был приемлемым для участников торговли.

## **МАРПОЛ — Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов**

МАРПОЛ относится к числу важнейших правовых документов, касающихся международных морских перевозок. Техническое приложение VI к МАРПОЛ, разработанное под эгидой ИМО, включает основные регулирующие меры, направленные на декарбонизацию судоходной отрасли и снижение выбросов парниковых газов с судов.

На долю международных морских перевозок приходится около 3 % глобальных выбросов парниковых газов, и поэтому декарбонизация остается одной из неотложных задач. Правовое регулирование может играть ключевую роль в повышении энергоэффективности в судоходном секторе. К краткосрочным мерам по декарбонизации относится применение коэффициента энергоэффективности для существующих судов (КЭСС) и показателя углеродоемкости в соответствии с Приложением VI к МАРПОЛ. Их применение предусмотрено начиная с 2023 года, и ожидается, что они станут дополнением к ранее принятым мерам, таким как использование конструктивного коэффициента энергоэффективности (ККЭЭ) и плана управления энергоэффективностью судна (ПУЭС).

Важным событием стало принятие Пересмотренной стратегии по сокращению выбросов парниковых газов на восьмьдесятых сессии Комитета ИМО по защите морской среды (КЗМС) в июле 2023 года, а также продвижение к

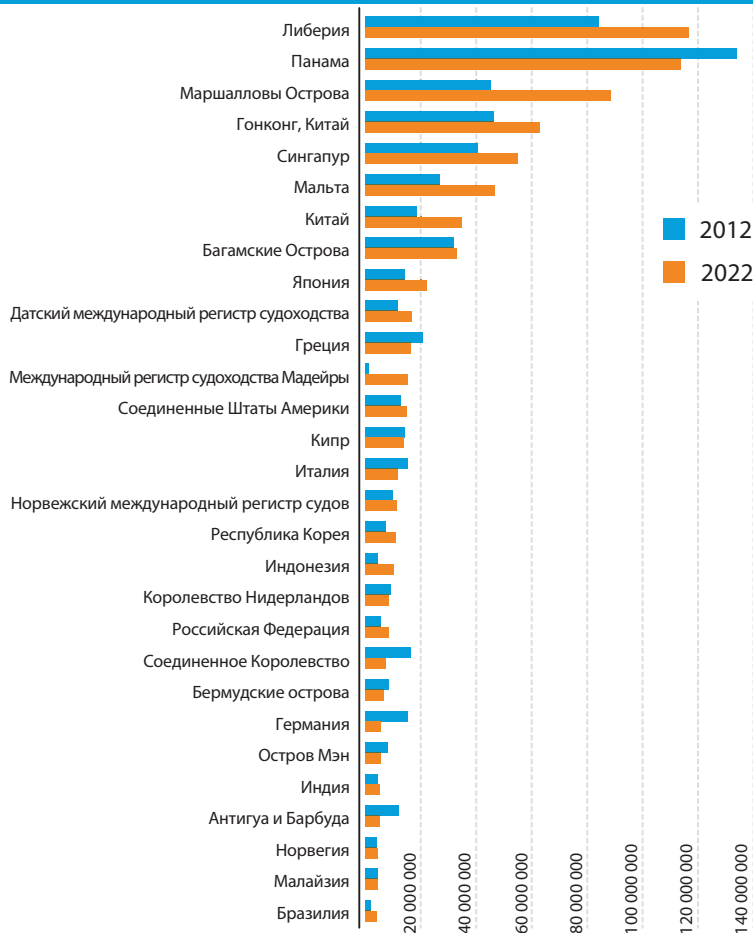
завершению работы над планами по сокращению выбросов парниковых газов. Перед реализацией этих планов необходимо будет провести комплексную оценку воздействия предлагаемых мер в соответствии с планом работы и пересмотренной процедурой оценки воздействия на государства.

## Определение курса на декарбонизацию судоходной отрасли

Перед судоходной отраслью поставлена задача осуществить декарбонизацию в кратчайшие сроки, что обусловлено сочетанием нормативно-правовых и коммерческих факторов, растущими требованиями в целях обеспечения устойчивости, а также пристальным вниманием со стороны клиентов, партнеров и общественности. Тем не менее достижение целей Пересмотренной стратегии ИМО по сокращению выбросов парниковых газов с судов остается сложной задачей. В морской отрасли существует неопределенность относительно выбора наиболее эффективных способов снижения выбросов углерода и перехода на низкоуглеродные или безуглеродные виды топлива. Перевозчикам необходимо модернизировать и обновлять стареющий флот и переходить на низкоуглеродные решения без четкого представления о наилучших альтернативных видах топлива и «зеленых» технологиях. Процесс усложняется продолжительным сроком службы судов, поскольку некоторые из них оказываются слишком старыми для модернизации, но слишком новыми для утилизации.

На диаграммах 8 и 9 представлены тенденции в области выбросов углерода в разбивке по флагам регистрации и странам базирования судовладельцев. Регистры стран включают суда различного типа, размера и возраста, зарегистрированные под их флагом, в том числе высоко эффективные и менее эффективные суда, что может влиять на общий объем выбросов судов по странам.

**Диаграмма 8 Выбросы углекислого газа в тоннах, в разбивке по основным флагам регистрации, 2012 и 2022 годы**

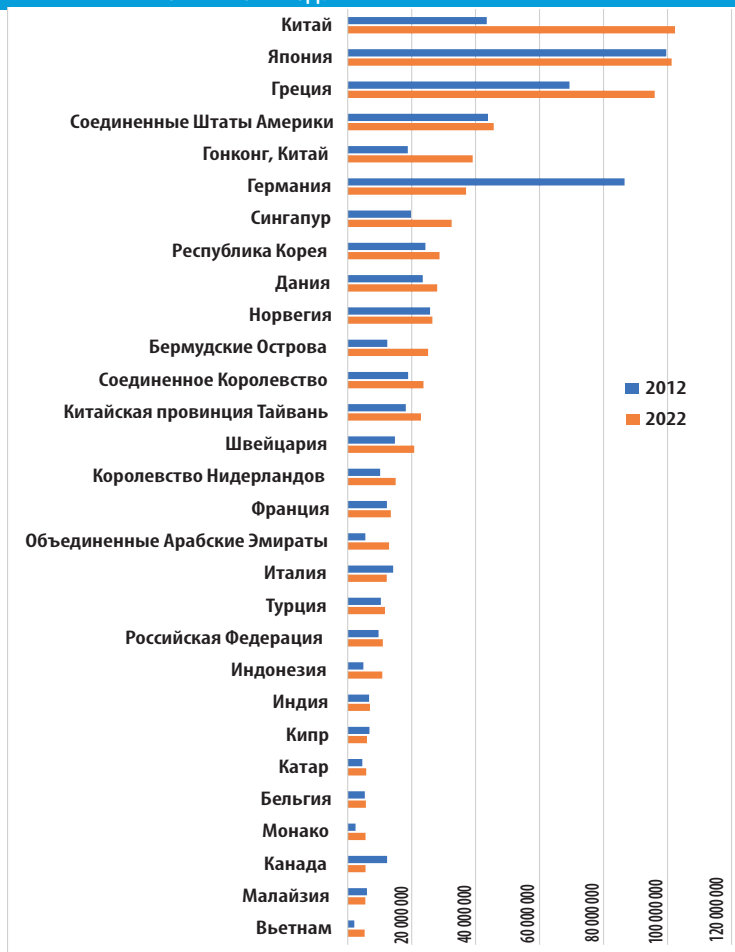


Источник: ЮНКТАД на основе данных компании «Марин бенчмарк», июль 2023 года.

Примечание: Выбросы углекислого газа от главных и вспомогательных двигателей судов, расчетное потребление бункерного топлива по данным АИС.



**Диаграмма 9** Выбросы углекислого газа в тоннах, в разбивке по странам базирования судовладельцев, 2012 и 2022 годы



Источник: ЮНКТАД на основе данных компании «Марин бенчмарк», июнь 2023 года.

Примечание: Выбросы углекислого газа от главных и вспомогательных двигателей судов, расчетное потребление бункерного топлива по данным АИС.

На Панаму, Либерию и Маршалловы Острова, национальные регистры судостроительства которых являются крупнейшими в мире, в совокупности приходится более трети глобальных выбросов углекислого газа, что отражает их долю в мировом флоте. Анализ выбросов в разбивке по странам флага регистрации позволяет получить представление об их распределении между судами мирового флота, а также о необходимости осуществления контроля, который может потребоваться. Хотя за соблюдение установленных требований отвечают государства флага, осуществление инвестиций в развитие флота, использование новых видов топлива и применение «зеленых» технологий на судах зависит от судовладельцев. Решения, принимаемые судовладельцами, окажут также влияние на объем выбросов от мирового флота и на возможность достижения целей ИМО по сокращению выбросов парниковых газов. В 2012–2022 годах доля трех стран — Китая, Японии и Греции, — обладающих крупнейшим флотом, в общем объеме выбросов углекислого газа увеличилась.

Важно оценить углеродный след мирового флота с учетом роли государства флага и страны базирования судовладельца, а также последствия принимаемых ими решений, касающихся анализа, отчетности и мер в отношении выбросов углерода. Крайне важно, чтобы как государства флага, так и страны базирования судовладельцев активизировали свои усилия, направленные на снижение выбросов углерода от мирового флота.

### ***Дилемма, стоящая перед судовладельцами***

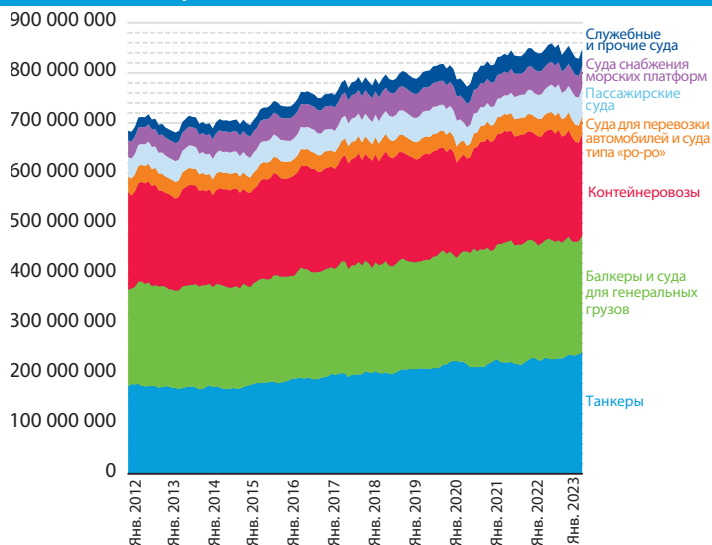
Судовладельцы должны решить, стоит ли обновлять флот в нынешних условиях, когда еще нет полной ясности по поводу альтернативных видов топлива, «зеленых» технологий и нормативного регулирования. Неопределенность в отношении сроков обновления флота, ограниченные производственные возможности судостроительных верфей и рост цен на строительство судов также осложняют принятие инвестиционных решений. Порты и терминалы сталкиваются с аналогичными трудностями в процессе принятия решений об инвестировании в оборудование или терминалы.

Хотя на протяжении последнего десятилетия общий объем выбросов продолжал расти (см. диаграмму 10), тем не менее принятая ИМО в 2023 году Пересмотренная стратегия по сокращению выбросов парниковых газов включает еще более амбициозные общие задачи, предусматривающие, в частности, сокращение совокупного годового объема выбросов парниковых газов от международного судоходства не менее чем на 20 %, а предпочтительно на 30 %, к 2030 году по сравнению с 2008 годом.

С учетом необходимости достижения этой новой цели перспективы фактического предложения провозной способности остаются неопределенными.

Это будет зависеть от того, будут ли операторы переносить сроки поставки новых судов или аннулировать заказы на их строительство, а также от возможного влияния новых правил ИМО на скорость судов. Ожидается, что соблюдение мер ИМО (КЭСС и показателя углеродоемкости) приведет к снижению скорости судов и уменьшению фактически предлагаемой провозной способности. Для достижения приемлемого значения показателя углеродоемкости (оценки А, В и С, указывающие на низкую углеродоемкость) необходимо обеспечить более эффективную эксплуатацию судов, в частности путем выбора оптимальных маршрутов, топлива и скорости. В 2022 году две трети судов мирового флота получили оценку от А до С, что соответствует установленным требованиям. Однако, если не будут приняты меры по улучшению показателей эксплуатации и снижению углеродоемкости, то к 2026 году доля судов с такой оценкой снизится до 49 %.

**Диаграмма 10 Выбросы углекислого газа в тоннах, в разбивке по основным типам судов, январь 2012 года — март 2023 года**



Источник: ЮНКТАД на основе данных компании «Марин бенчмарк», июль 2023 года.

Примечание: Выбросы углекислого газа от главных и вспомогательных двигателей судов, расчетное потребление бункерного топлива по данным АИС.

## Сотрудничество — ключ к декарбонизации

Хотя совершенствование логистики, внедрение цифровых технологий, улучшение гидродинамических характеристик судов и осуществление таких мер, как улавливание и хранение углерода, может способствовать сокращению части выбросов парниковых газов с судов, наиболее эффективным методом является переход на низкоуглеродные или безуглеродные виды топлива. В судоходном секторе на смену ископаемым видам топлива должны прийти альтернативные виды с низким или нулевым уровнем выбросов парниковых газов на протяжении всего жизненного цикла топлива (от его производства до использования на судах). Хотя энергетический переход в отрасли еще только начинается, определенный прогресс уже был достигнут: треть новых судов, заказанных по состоянию на 2022 год, могут использовать альтернативные виды топлива.

Повсеместный переход на альтернативные виды топлива требует внесения существенных изменений в процесс производства и реализации топлива. Он также подразумевает участие целого ряда заинтересованных сторон, представляющих судоходный, портовый, энергетический и финансовый секторы. Для стимулирования спроса на альтернативные виды топлива, «зеленые» технологии и флот и мобилизации инвестиций в самой отрасли необходимо скорейшее принятие мер на уровне политики и нормативно-правового регулирования.

Для достижения целей декарбонизации в судоходстве к 2050 году необходимы крупные инвестиции, в частности, согласно некоторым оценкам, потребуется дополнительно от 8 до 28 млрд долл. США в год для того, чтобы завершить процесс декарбонизации судов к этому сроку. Ожидается, что инвестиции в топливную инфраструктуру превысят инвестиции в сами суда. Для развития инфраструктуры, связанной с производством и транспортировкой полностью углеродно-нейтрального топлива и бункеровкой судов, к 2050 году потребуются ежегодные инвестиции в размере от 28 до 90 млрд долл. США. Согласно оценкам, полная декарбонизация может привести к увеличению ежегодных расходов на топливо на 70–100 % по сравнению с нынешним уровнем.

Судоходный сектор не сможет осуществить декарбонизацию собственными силами. Для ее достижения требуются совместные усилия широкого круга заинтересованных сторон, связанных с судоходной отраслью, включая перевозчиков, порты, производителей, грузоотправителей, инвесторов и произ-

водственно-сбытовые компании энергетического сектора. Примером может служить принятая на 26-й Конференции по изменению климата Клайдбанкская декларация, предусматривающая создание «зеленых» судоходных коридоров с целью налаживания такого сотрудничества.

«Зеленые» коридоры — это маршруты между двумя портами, предполагающие сотрудничество целого ряда заинтересованных сторон, с тем чтобы одновременно решить три задачи: обеспечить бункеровку судов, использование низкоуглеродное или безуглеродное топливо, облегчить опробование различных решений и поддержать новаторские инициативы по защите окружающей среды. С момента подписания Клайдбанксской декларации была предложена 21 инициатива по созданию «зеленых» судоходных коридоров. Опыт осуществления таких инициатив будет неодинаковым в разных регионах и будет сопряжен с появлением как трудностей, так и новых возможностей. В дальнейшем при создании «зеленых» судоходных коридоров необходимо учитывать интересы всех сторон, в том числе и развивающихся стран, особенно МОСТРАГ и НРС.

### **Анализ влияния затрат, связанных с декарбонизацией**

К числу факторов, препятствующих ускорению процесса декарбонизации в судоходной отрасли, относятся стоимость и наличие альтернативных видов топлива, степень развития имеющихся технологий, возможность технической реализации решений, безопасность, наличие оборудования для бункеровки, возможности хранения на борту, уровень квалификации экипажа и конструкция судов и двигателей. Необходимо анализировать и оценивать возникающие дополнительные затраты, в частности связанные со стоимостью альтернативных видов топлива, чтобы лучше понять сопряженные с ними последствия и методы смягчения негативных последствий и обеспечить плавный переходный процесс.

Расходы на топливо уже составляют значительную часть общих рейсовых и эксплуатационных расходов. Переход на более чистые виды топлива приведет к дальнейшему увеличению издержек. В зависимости от размера судна, его энергоэффективности и дальности перевозки расходы на топливо могут составлять до двух третей общих издержек. По сравнению со стоимостью обычного топлива цена на альтернативные виды топлива все еще остается высокой.

## Последствия затрат на декарбонизацию для малых островных развивающихся государств и наименее развитых стран

Одно из возможных последствий декарбонизации связано с ее влиянием на логистические издержки в морских перевозках и, как следствие, на торговлю и уровень экономической деятельности, особенно в развивающихся регионах. Ожидается, что увеличение инвестиций, направляемых в повышение провозной способности судов, альтернативные виды топлива и «зеленые» технологии, а также снижение скорости эксплуатации судов приведут к росту логистических издержек в морских перевозках. Переход на более чистые виды топлива повлияет на структуру затрат в секторе морских перевозок.

Последствия, вероятно, окажутся более значительными для многих МОСТРАГ и НРС, которые уже сталкиваются с более высокими транспортными расходами в международной торговле и у которых ограниченные возможности для сдерживания роста логистических издержек в морских перевозках. В 2021 году ЮНКТАД провела комплексную оценку воздействия предлагаемых ИМО краткосрочных мер по сокращению выбросов парниковых газов, а именно КЭСС и показателя углеродоемкости. По оценкам ЮНКТАД, при среднем сценарии к 2030 году логистические издержки в морских перевозках увеличатся на 2,7 %, время нахождения судов в море возрастет на 2,8 %, а средние расходы на морские перевозки повысятся на 1,5 %. В развивающихся прибрежных странах, включая МОСТРАГ и НРС, ожидается более значительное сокращение валового внутреннего продукта (ВВП) и объема импорта и экспорта по сравнению с развитыми прибрежными странами.

Согласно более поздней оценке ЮНКТАД, рост глобальных логистических издержек в морских перевозках приведет к изменению торговых потоков. При гипотетическом увеличении логистических издержек в морских перевозках на 10 %, 30 % и 50 % было отмечено сокращение объема торговли (в среднем на 0,11 %, 0,32 % и 0,60 %) и ВВП (в среднем на 0,01 %, 0,04 % и 0,08 % соответственно). Если исходить из того, что в 2022 году объем мирового ВВП составил 104 трлн долл. США, то сокращение мирового ВВП на 0,08 % означало бы его уменьшение на 80 млрд долл. США.

Анализ динамики фрахтовых ставок и затрат, связанных с энергетическим переходом, имеет крайне важное значение. Вопрос о том, какие именно формулы используются для расчета фрахтовых ставок и надбавок, включая топливные надбавки, в целом волнует грузоотправителей, выступающих за внесение большей ясности в процесс установления фрахтовых ставок и

надбавок. По мере ускорения энергетического перехода в секторе морских перевозок потребуется тщательно проанализировать механизмы установления цен и надбавок на альтернативные виды топлива, поскольку они сказываются на издержках перевозчиков, грузоотправителей и торговли в целом. Важно понять, каким образом будут устанавливаться фрахтовые ставки и цены на новые виды низкоуглеродного или безуглеродного бункерного топлива, а также как они будут учитываться в общих издержках. Необходимо разработать механизм, предусматривающий прозрачные, справедливые и обоснованные методы установления фрахтовых ставок и надбавок.

### **Переход на справедливых условиях**

Национальная принадлежность большинства судов (их флаг регистрации) отличается от страны базирования судовладельца, при этом международная торговля подразумевает участие двух и более стран. Все суда, осуществляющие международные перевозки, должны соответствовать одним и тем же согласованным на многосторонней основе требованиям по сокращению выбросов парниковых газов. Частичные решения и изъятия могут привести к вовсе не оптимальным результатам для международных морских перевозок. Создание универсальной нормативно-правовой базы, регулирующей процесс декарбонизации в отношении всех судов независимо от их флага регистрации, страны базирования судовладельца и района эксплуатации, имеет решающее значение, поскольку это позволит избежать того, чтобы декарбонизация осуществлялась различными темпами, и обеспечить равные условия для всех.

Для развивающихся стран принятое под эгидой ИМО многостороннее решение, в котором были бы учтены особые потребности стран с наиболее уязвимой экономикой в помощи, обеспечит получение практических результатов и позволит избежать частичных односторонних действий. В усилиях, направленных на смягчение последствий изменения климата для стран с уязвимой экономикой и обеспечение учета их особых потребностей, необходимо принимать во внимание принцип «общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей».

В настоящее время ИМО изучает целый ряд среднесрочных мер по смягчению последствий выбросов парниковых газов, включая технические и экономические аспекты. Технические меры, такие как стандарты на топливо, позволяют установить параметры для конкретных показателей энергоэффективности. Экономические меры, такие как налоги или сборы в отношении выбросов парниковых газов, связанных с топливом, могут способствовать

активизации соответствующих усилий, повышению конкурентоспособности альтернативных видов топлива и сокращению разницы в цене на альтернативные и традиционные тяжелые виды топлива.

Кроме того, благодаря экономическим аспектам среднесрочных мер, предлагаемых ИМО, можно было бы обеспечить мобилизацию средств для наращивания усилий по декарбонизации и оказание поддержки развивающимся странам, сталкивающимся с ростом логистических издержек в морских перевозках. Значительная часть полученных средств могла бы быть направлена на поддержку инвестиций в портовую инфраструктуру в МОСТРАГ и НРС, включая инвестиции в меры по адаптации к изменению климата, в реформы в области торговли и перевозок, а также в развитие транспортного сообщения и цифровой связи.

Эти инвестиции позволили бы странам с уязвимой экономикой снизить затраты на переход к низкоуглеродному или безуглеродному судоходству, включая возросшие логистические издержки в морских перевозках. Эти средства могли бы быть также использованы с целью создания новых экономических возможностей, связанных с производством, хранением и транспортировкой альтернативных видов топлива, а также с бункеровкой судов. Экономические меры могут способствовать достижению двух взаимосвязанных целей — декарбонизации отрасли морских перевозок и обеспечению энергетического перехода в соответствии с принципами справедливости и равноправия.



## Стратегические рекомендации

### 1. Обеспечение продовольственной и энергетической безопасности

- Необходимо обеспечить экспорт зерна и удобрений, в том числе в рамках Черноморской инициативы и Меморандума о взаимопонимании о содействии продвижению продуктов питания и удобрений на мировые рынки из Российской Федерации.
- Международному сообществу следует поощрять инвестиции в транспортную инфраструктуру развивающихся стран для обеспечения продовольственной и энергетической безопасности на долгосрочной и прочной основе.

### 2. Поддержка инвестиций в обновление стареющего мирового флота

- Для стимулирования инвестиций в увеличение провозной способности флота необходимо принять регулирующие нормативно-правовые положения на национальном и международном уровнях, призванные свести к минимуму неопределенность, которая не позволяет судовладельцам своевременно осуществлять инвестиции в новые и современные суда.
- Изучать тенденции в области финансирования судоходной отрасли с целью как обновления флота, так и осуществления «зеленых» инвестиций, а также увеличить объемы финансирования и инвестиций. Анализировать тенденции, касающиеся производственного потенциала судостроительных верфей.
- Осуществлять обмен информацией, обеспечивать доступ к соответствующим данным и проводить исследования с целью улучшения понимания проблем, связанных с обновлением флота и увеличением провозной способности.
- Повышать квалификацию и обеспечивать надлежащее обучение экипажей в связи с внедрением новейших технологий, использованием альтернативных видов топлива и соответствующих судовых систем.

### 3. Содействие переходу на альтернативные виды топлива и осуществление процесса декарбонизации на справедливых условиях

- Установление четких целевых показателей, касающихся использования низкоуглеродных и безуглеродных видов топлива в судоходстве, имеет крайне важное значение для привлечения частных инвестиций и решения проблемы изменения климата согласно положениям Парижского соглашения. Разработка эффективных нормативно-правовых положений

на основе Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года играет решающую роль в деле охраны окружающей среды.

- Международные нормативно-правовые положения должны содействовать созданию равных для всех условий и принятию мер по снижению стоимости альтернативных видов судового топлива или сокращению разницы в цене между ними и традиционными видами. Экономические меры, такие как установление налога или цен на выбросы углерода/парниковых газов, могут способствовать энергетическому переходу и стимулировать инвестиции в использование альтернативных видов топлива и «зеленых» технологий для судов.
- Нормативно-правовая рамочная основа должна содействовать обеспечению энергетического перехода в соответствии с принципами справедливости и равноправия. Экономические меры, такие как введение налога на выбросы углерода, могут способствовать мобилизации средств, которые помогут развивающимся странам снизить логистические издержки в морских перевозках, укрепить их потенциал противодействия последствиям изменения климата и использовать экономические возможности в сфере энергетики.
- Судходной отрасли и многосторонним учреждениям следует инвестировать в развитие надежных объектов портовой инфраструктуры, центров разработки и внедрения технологий в области чистой энергии на морском транспорте и «зеленых» судходных коридоров. Тесное сотрудничество между заинтересованными сторонами может также гарантировать доступное предложение низкоуглеродных альтернативных видов топлива.

#### **4. Анализ наличия альтернативных видов топлива с точки зрения их безопасности, готовности к использованию и соответствия предъявляемым требованиям, а также влияния стратегических решений на развивающиеся страны**

- Необходимо проанализировать наличие альтернативных видов топлива и конструкций судов, их готовность к использованию, а также степень их соответствия нормативным требованиям и требованиям безопасности.
- Продолжить изучение влияния декарбонизации международного судходства на страны с наиболее уязвимой экономикой, которые часто сталкиваются с более высокими транспортными расходами и торговля и экономическое развитие которых во многом зависят от морского транспорта, и проводить такую исследовательскую работу на регулярной основе.

## **5. Улучшение понимания методов формирования цен на альтернативные виды топлива, анализ их влияния на уровень транспортных расходов и надбавок, а также создание механизма, регламентирующего установление этих цен**

- С учетом нестабильности фрахтовых рынков и неопределенности дальнейшей динамики спроса и предложения, связанных с энергетическим переходом в секторе морских перевозок, судоходной отрасли и директивным органам следует направить ресурсы на проведение исследований и анализа с целью улучшения понимания тенденций на фрахтовых рынках, связанных с переходом морского транспорта на альтернативные виды топлива.
- Анализировать динамику цен на альтернативные виды топлива и надбавок с целью улучшения понимания вопросов, вызывающих обеспокоенность. Результаты этого анализа позволят лучше понять механизмы установления фрахтовых ставок и надбавок и будут способствовать формированию прозрачных и конкурентных транспортных рынков.

## **6. Осуществление реформ и инвестиций в целях повышения эффективности и производительности портов**

- Эффективность работы портов можно повысить благодаря внедрению цифровых технологий, упрощению процедур торговли и созданию устойчивой инфраструктуры. Сотрудничество заинтересованных сторон позволяет повысить производительность портов и надежность их функционирования.
- Анализ показателей эффективности работы портов позволяет принимать обоснованные решения и способствует повышению прозрачности. Правительствам следует поощрять сотрудничество государственного и частного секторов при проведении стратегически важных реформ, направленных на совершенствование портовой инфраструктуры, улучшение организации портовых операций и содействие упрощению процедур обработки экспортных, импортных и транзитных грузов в портах. Так, упрощение процедур таможенного оформления продемонстрировало свою эффективность с точки зрения улучшения показателей работы портового сектора.

## 7. Содействие использованию электронных торговых документов и осуществлению соответствующих реформ нормативно-правовой базы

- Содействие использованию электронных торговых документов, в том числе электронных коносаментов, позволит ускорить операции, снизить затраты и сократить дорогостоящие задержки. Для облегчения использования электронных эквивалентов традиционной бумажной документации, в частности оборотных коносаментов, необходимо создать соответствующую правовую базу.
- Директивным органам следует принять к сведению последние изменения в законодательстве, в частности Соединенного Королевства и других стран, обеспечивающие полное юридическое признание электронных коносаментов в качестве эквивалента традиционных бумажных документов, и при необходимости разработать соответствующее национальное законодательство.
- В условиях расширения использования электронных операций могут возрастать киберриски, что требует более эффективного управления ими.
- Рабочая группа VI ЮНСИТРАЛ занимается разработкой правового инструмента по оборотным документам смешанной перевозки. Всем заинтересованным сторонам предлагается принять активное участие в этой работе, с тем чтобы разрабатываемый правовой документ отвечал поставленным целям и был приемлемым для участников торговли, в частности с точки зрения обеспечения учета интересов мелких участников торговли в развивающихся странах.

ЮНКТАД будет и впредь поддерживать усилия, направленные на использование устойчивых и надежных логистических систем грузовых перевозок и торговли. Для этой цели будут и в дальнейшем использоваться данные исследований, информационные продукты, инструменты и рекомендации, являющиеся результатом работы ЮНКТАД по трем основным направлениям, включающим исследовательскую деятельность, техническую помощь и усилия по укреплению потенциала, а также организацию межправительственных переговоров. Например, страны могут использовать разработанный ЮНКТАД набор инструментов в рамках инициативы по оказанию технической помощи (<https://unctad.org/projects/TOOLBOX>), в том числе программы «Устойчивые и надежные транспортные и логистические системы», «Автоматизированная система обработки таможенных данных АСОТД», «Упрощение процедур торговли» и «Совершенствование знаний и навыков для устойчивого экономического развития "Трейнфортрейд"».

*Обзор морского транспорта, 2023 год:*

**[unctad.org/rmt](https://unctad.org/rmt)**

Адрес эл. почты: **[rmt@unctad.org](mailto:rmt@unctad.org)**

Дополнительную информацию о работе ЮНКТАД по вопросам логистики торговли можно получить на веб-сайте **[unctad.org/ttl](https://unctad.org/ttl)**.



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

**[unctad.org/transportnews](https://unctad.org/transportnews)**.