

КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

ЮНКТАД



# ОБЗОР МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

2021 год

ОБЩИЙ ОБЗОР



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ



КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

ЮНКТАД



# ОБЗОР МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

2021 год

ОБЩИЙ ОБЗОР



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ  
Женева, 2021 год

© 2021 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 компании 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/2021 (Overview)

## ОБЩИЙ ОБЗОР

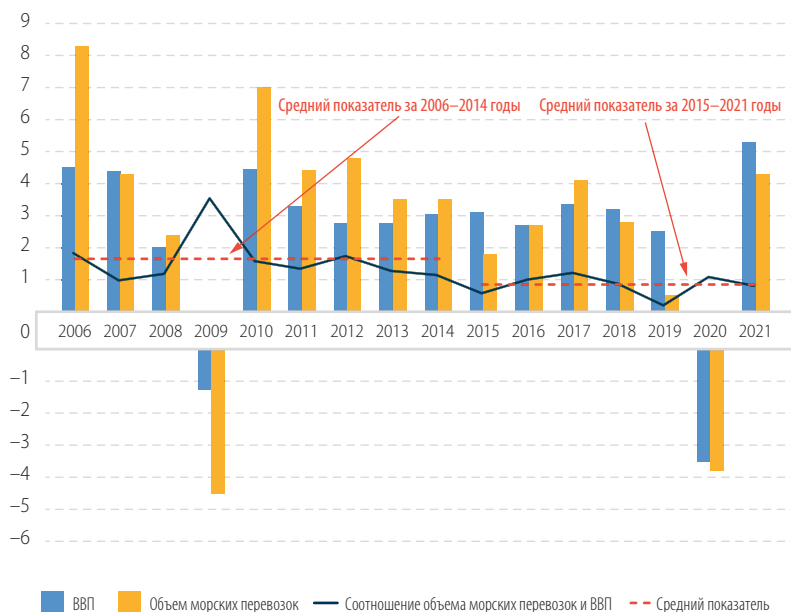
**Морской транспорт выстоял в условиях нарушенных пандемией COVID-19 связей. В 2020 году объемы перевозок упали не столь резко, как ожидалось, и к концу года опять начали расти, заложив основу для трансформации глобальных производственно-сбытовых цепочек и появления новых моделей морских перевозок.**

Пандемия COVID-19 нарушила работу морского транспорта, хотя в целом последствия оказались не столь губительными, как первоначально опасались. Вследствие потрясений первого полугодия 2020 года объем морских перевозок сократился в 2020 году на 3,8%. Но во втором полугодии наметилось восстановление (правда, асимметричное), и к третьему кварталу к прежнему уровню вернулись объемы перевозок как контейнерных, так и сухих массовых грузов. Однако сегмент перевозок наливных грузов оправился пока не полностью.

Динамика морских перевозок оказалась устойчивее, чем ожидалось, отчасти в силу того, что пандемия COVID-19 разворачивалась поэтапно и с разной скоростью, избирая несхожие пути в различных регионах и на разных рынках. Восстановление торговых потоков происходило также благодаря крупным пакетам мер стимулирования экономики и возросшим потребительским расходам на приобретение товаров при одновременном расширении электронной торговли, особенно в Соединенных Штатах. Позднее в развитых регионах стал ощущаться более общий оптимистичный настрой в связи с разработкой вакцин. Но свою роль при этом сыграл и фактор реализации отложенного спроса на автомобили, например в части пополнения и накопления товарных запасов. Процесс восстановления шел довольно быстро, поскольку, в отличие от мирового финансового кризиса 2009 года, спад не происходил синхронно во всем мире.

По имеющимся прогнозам, в 2021 году параллельно с восстановлением объемов товарной торговли и мирового производства морские перевозки возрастут на 4,3 % (диаграмма 1). Среднесрочный прогноз также остается позитивным, хотя он учитывает нарастание рисков и факторов неопределенности, хотя он учитывает нарастание рисков и факторов неопределенности и прогнозируемое снижение темпов роста мировой экономики. За последние два десятилетия совокупный среднегодовой темп роста морских перевозок составил 2,9 %, однако, по прогнозам ЮНКТАД, в период 2022–2026 годов этот показатель снизится до 2,4 %.

**Диаграмма 1** Объем международных морских перевозок, мировой валовой внутренний продукт (ВВП) и соотношение объема морских перевозок и ВВП, 2006–2021 годы (годовые изменения в процентах и показатели соотношения)



*Источник:* Расчеты ЮНКТАД на основе публикации *Обзор морского транспорта*, различные выпуски, базы данных ЮНКТАДстат и таблицы 1.1 *Доклада ЮНКТАД о торговле и развитии, 2021 год. От восстановления к устойчивости — аспект развития.*

## ***Морской транспорт устоял в период пандемии, но для моряков разразился беспрецедентный гуманитарный кризис***

Если перевозчикам в целом удалось смягчить последствия потрясений и сбоев, то портовым операторам и береговым службам адаптироваться было сложнее, и моряки оказались под ударом, поскольку пандемия вызвала беспрецедентный глобальный кризис смены экипажей. Из-за рисков для здоровья и связанных с этим ограничениями на поездки сотни тысяч моряков не могли вернуться домой и столько же не могли добраться до своих судов и работать, чтобы прокормить семью.

## ***Сильнее всего пострадали перевозки наливных грузов, тогда как в случае перевозок контейнерных грузов, газа и сухих массовых грузов удар ощущался слабее***

В условиях введения режимов изоляции и ограничений на поездки, а также сокращения производства снизился спрос на топливо. В 2020 году падение объемов поставок сырой нефти, нефтепродуктов и газа в совокупности составило 7,7 %. Вместе с тем сегмент сухих массовых грузов пострадал меньше: благодаря высокому спросу на железную руду и зерно в Китае общий объем перевозок сухих массовых грузов сократился только на 1,5 %. Устойчивой оставалась и динамика контейнерных перевозок, объем которых понизился лишь на 1,1 %. Грузооборот контейнерных портов мира сокращался такими же темпами и в 2020 году составил в двадцатифутовом эквиваленте 815,6 млн ДФЭ.

## ***Дополнительными факторами неопределенности выступают узкие места в логистике, стремительно растущие затраты, а также асимметричное восстановление***

Сектор морских перевозок выдержал перипетии 2020 года, и краткосрочный прогноз остается позитивным. Однако наметившееся разнотемповое восстановление изначально отличается хрупкостью, поскольку сохраняется отставание многих стран и регионов. В дополнение к новым рискам пандемии и опасностям разных темпов вакцинации с сохраняющимся отставанием развивающихся стран перспективы восстановления омрачаются и другими рисками. Хотя реализовать крупные пакеты стимулирования и поддержки удалось не всем странам, несвоевременное сворачивание существующих мер

поддержки в развитых странах в принципе может блокировать рост и помешать зарождающемуся восстановлению. Последствия и наследие пандемии, по всей вероятности, подспудно сохраняются, и форма и очертания будущего нормального состояния мировой экономики по-прежнему видятся весьма зыбко.

К тому же зарождающееся восстановление натывается на узкие места в логистических системах. В сочетании с вызванными пандемией ограничениями в логистических операциях оживление торговли привело к нехватке оборудования и контейнеров, а также к снижению степени соблюдения расписания рейсов, перегруженности портов и увеличению задержек и простоев. С другой стороны, резкий рост тарифов, надбавок и сборов способствовал повышению рентабельности морских перевозок.

Ставки тарифов выросли еще больше после закрытия Суэцкого канала в марте 2021 года. Севший на мель контейнеровоз «Эвер Гивен» вместимостью 20 150 ДФЭ заблокировал канал, задержав суда, направлявшиеся в Европу, и усугубив ограничения провозной способности морского транспорта и пропускной способности портов. Некоторые рейсы приходилось направлять вокруг мыса Доброй Надежды, в результате чего увеличение маршрута достигало 7000 миль.

Устойчивость процесса восстановления будет зависеть прежде всего от того, как будет развиваться пандемия. Новые волны инфекции в сочетании с низким уровнем вакцинации, особенно в развивающихся странах, опять оборачиваются карантинами и закрытием границ. Широкомасштабное восстановление в значительной степени зависит от повсеместного применения вакцин. По оценкам Международного валютного фонда, чтобы положить конец пандемии и обеспечить поступление вакцин в развивающиеся страны, требуется 50 млрд долл. США. Это дало бы не только медицинский, но и экономический эффект, будучи равносильно масштабному пакету экономических стимулов, который позволил бы ускорить восстановление экономики и к 2025 году обеспечить прибавку мирового производства порядка 9 трлн долл. США.

Моряков все чаще признают «ключевыми работниками», которые приводят в движение механизмы морских перевозок и торговли, в свою очередь находясь на переднем крае кризиса в области здравоохранения. Поскольку моряки в основном являются выходцами из развивающихся регионов, отрасли и правительствам следует оперативно принимать меры по реализации планов закупки и распределения вакцин.



## ***Долгосрочные перспективы меняются под влиянием структурных мегатенденций, которые выходят за рамки пандемии и ее непосредственного воздействия***

В конечном счете логистические трудности, вызванные крупными перепадами спроса, могут исчезать по мере прихода в норму динамики мировой торговли. Однако пандемия также ускорила развитие мегатенденций, которые в долгосрочной перспективе могут изменить облик морского транспорта.

Наглядно продемонстрировав уязвимость существующих логистических систем, перебои во время пандемии COVID-19 обострили необходимость повышения стойкости к потрясениям. Пандемия рельефно высветила важность обеспечения непрерывности производственно-сбытовых цепочек с повышением их стойкости к потрясениям и способности быстро и гибко реагировать на изменение ситуации.

На фоне дискуссий о будущем глобализации зазвучали призывы по-новому взглянуть на конфигурацию расширенных производственно-сбытовых систем, чтобы уменьшить сильную зависимость от далеких поставщиков. По мнению некоторых специалистов, процесс возвращения перенесенных ранее в другие страны производств обратно в страны базирования или в близлежащие страны будет ускоряться, что кардинально изменит конфигурацию производственно-сбытовых систем. Хотя структурные тенденции, возникшие более десятилетия назад и ускорившиеся в период недавних трений в торговле, вероятно, повлекут изменения моделей и специфических черт глобализации, полное прекращение глобализации как таковой представляется маловероятным.

Обратно перебазировать трудоемкие производства с низкой удельной стоимостью продукции, возможно, не так уж трудно, но гораздо сложнее перемещать производство и менять поставщиков в сегменте готовой продукции со средним и высоким уровнем добавленной стоимости. Вместо этого предприятия, по всей вероятности, будут комбинировать локальные и глобальные источники, корректируя свои стратегии с учетом продукции и географии и сочетая варианты обратного перебазирования, диверсификации, дублирования и регионализации. Тем не менее в ближайшем будущем Китай, вероятно, будет оставаться в числе ведущих мировых производственных площадок. В более долгосрочной перспективе вариант возвращения перенесенных в другие страны производств обратно в страны базирования или в близлежащие страны может стать более экономически целесообразным благодаря автоматизации. Скорее всего, появятся гибридные модели

организации производства, включающие логистические модели поставок «точно в срок» (т. е. материал перемещается непосредственно перед его использованием в производственном процессе) и «на всякий случай» (т. е. когда компании сохраняют большие запасы, сводя к минимуму их распродажу). В совокупности эти тенденции приведут к изменению расстояний и маршрутов, увеличивая потребность в более гибких перевозках. Они также не обойдутся без последствий для типов и размеров судов, портов захода и протяженности маршрутов.

Пандемия ускорила развитие уже существовавших тенденций к цифровизации и экологической устойчивости. Благодаря техническому прогрессу морской транспорт и порты могут продолжать функционировать, сводя к минимуму прямое взаимодействие и физические контакты. Кроме того, новые технологии стимулируют расширение интернет-торговли, меняющей покупательские привычки и модели расходования средств. В результате роста интернет-торговли повысилась востребованность распределительных сетей и складских помещений, оснащенных цифровыми технологиями и предлагающих дополнительные услуги. Ожидается, что с учетом всех этих изменений появятся новые деловые возможности для сектора морских перевозок и портов, а также для других участников цепочки поставок товаров морем.

Технологический фактор также будет крайне важен для повышения экологической устойчивости. При разработке пакетов мер стимулирования и планов на период после пандемии правительства многих стран стремятся задействовать синергетические связи между технологиями, охраной окружающей среды, эффективностью и стойкостью к потрясениям. Деловые круги и правительства признают, что, для того чтобы адаптироваться к жизни в мире после пандемии и «сделать его лучше, чем было», нужно создавать дополнительные экономические, социальные и экологические ценности и новые возможности для бизнеса, и не в последнюю очередь для морского транспорта.

### ***Предложение не поспевает за спросом***

В 2020 году мировой торговый флот вырос на 3 % и насчитывал в общей сложности 99 800 судов валовой вместимостью 100 бр. рег. т и более. По состоянию на январь 2021 года провозная способность составила 2,13 млрд т дедвейта (таблица 1). В 2020 году поставки судов сократились на 12 %, отчасти из-за вызванной режимами изоляции нехватки рабочей силы, которая нарушала работу морской отрасли. Среди поставленных судов основная доля приходилась на балкеры, за ними следовали нефтяные танкеры и контейнеровозы. В условиях

ограниченного предложения судов владельцы и операторы также покупали больше подержанных судов, что вызвало рост цен. В 2020 году возросли и темпы утилизации судов, хотя по сравнению с предыдущими годами они остаются низкими.

В течение 2020 года заказы на новые суда сократились на 16 %, демонстрируя продолжение понижательной тенденции, наблюдавшейся в предыдущие годы. Вместе с тем в начале 2021 года судоходные компании отреагировали на нехватку провозной способности резким увеличением новых заказов, особенно на контейнеровозы, заказы на которые достигли самого высокого за последние два десятилетия уровня. Больше заказов размещалось и на постройку газовозов.

<b>Таблица 1      Мировой флот в разбивке по основным типам судов, 2020–2021 годы</b> (тыс. т дедвейта и в процентах)			
<b>Основные типы</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>Изменение в процентах, 2020–2021</b>
Балкеры	879 725 42,47 %	913 032 42,77 %	3,79 %
Нефтяные танкеры	601 342 29,03 %	619 148 29,00 %	2,96 %
Контейнеровозы	274 973 13,27 %	281 784 13,20 %	2,48 %
Другие типы судов:	238 705 11,52 %	243 922 11,43 %	2,19 %
<i>Суда снабжения морских платформ</i>	84 049 4,06 %	84 094 3,94 %	0,05 %
<i>Суда для сжиженных газов</i>	73 685 3,56 %	77 455 3,63 %	5,12 %
<i>Танкеры для химических продуктов</i>	47 480 2,29 %	48 858 2,29 %	2,90 %
<i>Прочие суда/суда, по которым нет данных</i>	25 500 1,23 %	25 407 1,19 %	−0,36 %
<i>Паромы и пассажирские суда</i>	7 992 0,39 %	8 109 0,38 %	1,46 %
Суда для генеральных грузов	76 893 3,71 %	76 754 3,60 %	−0,18 %
<b>Итого, все страны мира</b>	<b>2 071 638</b>	<b>2 134 640</b>	<b>3,04 %</b>

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных компании Clarkson Research.

Примечание: Самоходные морские торговые суда валовой вместимостью 100 бр.-рег. т и более; данные на начало года.

Во втором полугодии 2020 года и в 2021 году объемы мировой торговли постепенно восстанавливались, но предложение было менее эластичным и сдерживалось связанными с пандемией COVID-19 задержками и перегруженностью портов, вследствие чего существенно выросли ставки тарифов в контейнерных перевозках.

На сбалансированность спроса/предложения в будущем также будут влиять нормативные требования, призванные привести сектор морских перевозок в соответствие с целевыми уровнями декарбонизации. Эти новые нормативные положения, введенные под эгидой Международной морской организации (ИМО), потребуют замены части существующего флота, что обернется значительными расходами. Помимо известной неопределенности, это может повлечь сокращение размеров капитала, доступного для расширения флота с учетом роста торговли.

### ***Необходимость снижения издержек и резкий рост тарифов и надбавок, по-видимому, повлияют на положение мелких операторов и динамику цен***

Со второго полугодия 2020 года наблюдается рост ставок тарифов. Хотя спрос на контейнерные грузы оказался выше, чем ожидалось, провозная способность ограничивалась логистическими препятствиями и узкими местами, а также нехваткой оборудования для контейнерных перевозок. Резкий рост надбавок и сборов, включая демередж и плату за просроченный возврат контейнеров, вызывался, в частности, ненадежностью расписания движения и перегруженностью портов.

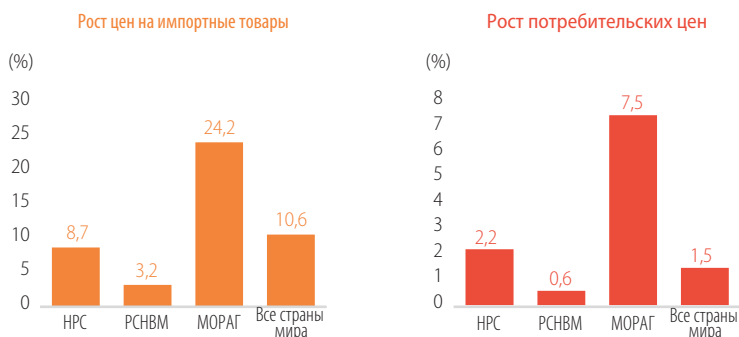
Такой стремительный рост издержек является проблемой для всех трейдеров и менеджеров логистических систем, но особенно для мелких грузоотправителей — по сравнению с крупными операторами им порой труднее покрыть дополнительные расходы и они оказываются в невыгодном положении при согласовании ставок и бронировании места на судне. Таким образом, у мелких грузоотправителей и отправителей грузов с низкой стоимостью могут возникать трудности при заключении договоров перевозки и соответственно падать доля прибыли.

Ожидается, что ставки тарифов останутся на высоком уровне. Спрос высок, при этом растет неопределенность в отношении предложения, а также обеспокоенность по поводу эффективности транспортных систем и портовых операций. В условиях такого давления фактора издержек и длительных перебоев на рынке все важнее становится отслеживать поведение рынка и обеспечивать прозрачность при

установлении размеров ставок тарифов, сборов и надбавок. Звучат призывы к правительствам вмешаться, а к регулирующим органам — жестче осуществлять надзор и бороться с недобросовестной рыночной практикой.

Продолжение происходящего резкого повышения ставок тарифов в контейнерных перевозках приведет к значительному росту цен на импортируемые товары и потребительских цен. Как показывает имитационная модель ЮНКТАД, в результате повышения ставок тарифов на перевозку грузов уровень мировых импортных цен повысится в среднем на 11 % (диаграмма 2). Сильнее всего пострадают малые островные развивающиеся государства (МОРАГ), в случае которых импортируемые товары в основном доставляются морским транспортом и которым, судя по имитационной модели, с задержкой примерно на год грозит увеличение на 24 %.

**Диаграмма 2 Оценка влияния наблюдающегося скачка ставок тарифов в контейнерных перевозках на уровень импортных и потребительских цен**



*Источники:* На основе данных Clarkson Research, *Shipping Intelligence Network*, International Monetary Fund, *International Financial Statistics* и *Direction of Trade Statistics*, UNCTADstat и World Bank, *World Integrated Trade Solution u Commodity Price Data (The Pink Sheet)*.

*Примечание:* Влияние скачков ставок тарифов в контейнерных перевозках на цены оценивается на основе 243-процентного роста Китайского составного индекса контейнерных перевозок за период с августа 2020 года по август 2021 года. В использованной имитационной модели заложено, что уровень ставок тарифов августа 2021 года сохранится в течение оставшегося периода моделирования (с сентября 2021 года по декабрь 2023 года), а все остальные факторы остаются неизменными в течение всего периода моделирования (с августа 2020 года по декабрь 2023 года).

Повышение тарифов на контейнерные перевозки также заметно скажется на потребительских ценах. Если ставки тарифов в контейнерных перевозках останутся на нынешнем высоком уровне, то в 2023 году мировые потребительские цены, по прогнозам, будут на 1,5 % выше уровня, который сложился бы без скачка грузовых тарифов. Ожидается, что воздействие будет более ощутимым для небольших стран, которые при удовлетворении своих нужд в сфере потребления сильно зависят от импорта. Полагают, что в МОРАГ совокупный рост потребительских цен составит 7,5 %, а в наименее развитых странах (НРС) — 2,2 %.

На некоторые товары резкий рост ставок тарифов в контейнерных перевозках повлияет больше, чем на другие. Наиболее подверженными воздействию являются товары, производство которых организовано в рамках интегрированных производственно-сбытовых систем. Глобализация производственных процессов влечет более широкое использование морских перевозок, при этом промежуточная продукция нередко не один раз пересекает границы в пределах регионов и между ними. Так обстоит дело, например, в случае товаров из Восточной Азии, предназначенных для крупных рынков Северной Америки и Европы. Например, в случае компьютеров, электронной техники и оптических приборов уровень потребительских цен под воздействием нынешнего скачка ставок тарифов может вырасти на 11 %.

Повышение стоимости перевозки затронет и некоторые товары с низкой добавленной стоимостью: например, в случае мебели, текстильных товаров, одежды и изделий из кожи прибавка потребительских цен может составить 10 %. Такое повышение может подорвать конкурентные преимущества небольших стран, где производятся многие из этих товаров. В то же время этим странам будет сложнее импортировать высокотехнологичное оборудование и промышленные материалы, необходимые им для перехода в сегмент производства более сложной продукции, диверсификации экономики и достижения целей в области устойчивого развития (ЦУР).

Сохраняющиеся высокие ставки тарифов на контейнерные перевозки и перебои в работе морского транспорта в краткосрочной и среднесрочной перспективе грозят подорвать восстановление экономики даже в крупных странах. В проведенном анализе ЮНКТАД делает вывод, что, например, в США и еврозоне повышение ставок тарифов в контейнерных перевозках на 10 % может вызвать совокупное сокращение промышленного производства примерно на 1 %.

## ***В развивающихся регионах более высокий уровень стоимости морских перевозок подпитывается структурными факторами***

Текущие исторические максимумы ставок тарифов в значительной степени обусловлены потрясениями, вызванными пандемией, и непредвиденными повышательными подвижками в динамике спроса на перевозки. Однако в долгосрочной перспективе цены на морские перевозки и услуги портов определяются такими структурными факторами, как портовая инфраструктура, эффект масштаба, перекосы в торговле, упрощение процедур торговли и морское транспортное сообщение — все эти факторы оказывают долговременное влияние на стоимость морских перевозок и конкурентоспособность торговли. Анализ, проведенный на основе нового набора данных ЮНКТАД и Всемирного банка о транспортных расходах, показывает, что значительные структурные улучшения позволяют снизить расходы на морские перевозки примерно на четыре процента. Таким образом, меры и стратегии, затрагивающие структурные определяющие факторы стоимости морских перевозок, могут помочь смягчить воздействие циклических факторов и сбоев.

К числу других структурных проблем, которые будут обуславливать рост цен, следует отнести, в частности, новые требования в отношении декарбонизации судоходства. Как ожидается, недавно принятые ИМО краткосрочные меры по сокращению выбросов парниковых газов будут снижать средние скорости в морских перевозках и удорожать их, особенно для развивающихся стран, и в частности МОРПАГ.

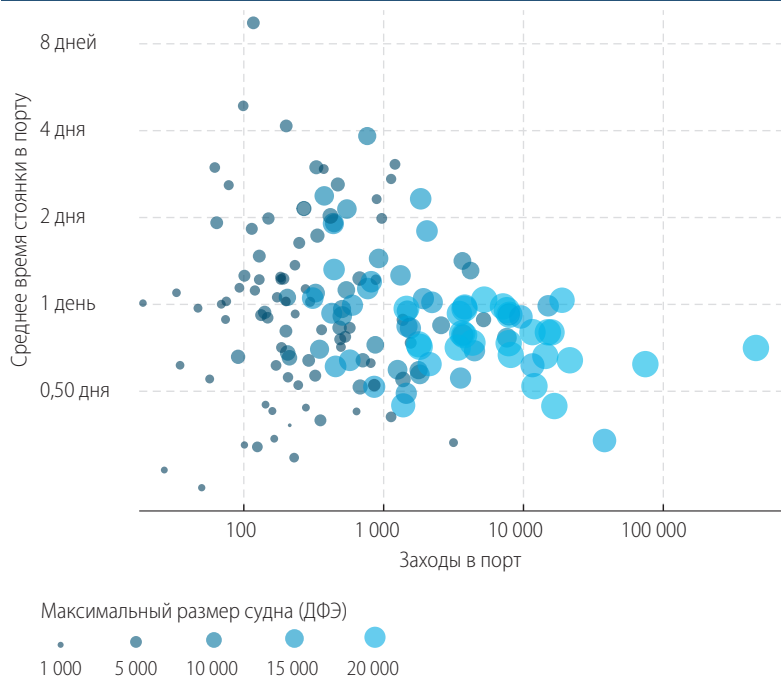
## ***Пандемия COVID-19 замедляет работу судов и портов***

В первом полугодии 2020 года ввиду падения спроса на морские перевозки стало меньше заходов грузовых судов в порты. Позднее их число возросло, особенно в Европе и Восточной и Юго-Восточной Азии, хотя пока и не достигло уровней, существовавших до пандемии.

В 2020 году операторы терминалов, власти и поставщики услуг смешанной перевозки принимали меры по сдерживанию пандемии COVID-19, в результате чего судам пришлось больше времени находиться в портах, которые работали медленнее. Больше всего задерживались сухогрузы, перевозящие тарно-штучные грузы, на которых грузовые операции, как правило, менее автоматизированы и более трудоемки, чем и объяснялось замедление из-за мер по ограничению физических контактов между людьми.

Продолжительность стоянки судна в порту может значительно отличаться в разных странах (диаграмма 3). В одну группу стран, где этот показатель ниже, входят страны, в которые прибывает меньшее количество судов, причем речь идет только о небольших судах и во время каждого захода в порт погружается и выгружается лишь небольшое количество контейнеров. К их числу относятся Доминика, Сент-Китс и Невис и Сент-Винсент и Гренадины. Другую группу стран, в портах которых суда не простаивают, составляют страны, которые обладают новейшими портовыми технологиями и инфраструктурой и могут принимать самые крупные контейнеровозы; они используют

**Диаграмма 3 Среднее время стоянки в порту, число заходов в порт и максимальные размеры судов, в разбивке по странам для контейнеровозов, 2020 год**



*Источники:* ЮНКТАД, на основе данных MarineTraffic. Логарифмическая шкала по обеим осям координат.

*Примечание:* Суда валовой вместимостью 1000 бр.-рег. т и более. Полную таблицу стран см. <http://stats.unctad.org/maritime>.



эффект масштаба, и поэтому их порты, как правило, привлекают больше всего судов. Сюда относятся Япония, Гонконг, Китай и китайская провинция Тайвань. Эффективно работающие порты формируют положительную обратную связь: высокая эффективность делает их привлекательными для захода судов, что еще больше увеличивает число заходов. Страны, находящиеся в середине диапазона распределения, демонстрируют большой разброс средней продолжительности ожидания в порту, что отражает различия в эффективности и других переменных, таких как возраст судов и объем грузооборота.

В развивающихся странах показатели эффективности судоходства и портов обычно ниже. У них выше транспортные расходы и хуже транспортное сообщение, поскольку они часто расположены дальше от своих зарубежных рынков и для них остро стоят проблемы роста издержек при увеличении масштабов деятельности и низких уровней цифровизации.

### ***Позитивные тенденции в управлении портами и динамике показателей гендерного участия***

Ежегодно ЮНКТАД использует данные своей программы по вопросам управления портами, являющейся частью рамочной программы «Трейнфортрейд», для сопоставления стран с помощью шкалы оценки эффективности работы портов (ШОЭ). В случае многих других проектов по оценке эффективности работы портов во главу угла ставится предоставление услуг, таких как обработка грузов, но ШОЭ, где используются данные по 26 показателям, позволяет сопоставлять портовое хозяйство в целом, предоставляя полезные данные для стратегического планирования в портах и для объективного анализа политики на региональном уровне и уровне государств. Годовой объем грузооборота портов стран-членов в 2020 году составлял от 1,5 млн т до 80,9 млн тонн. Около половины из них относились к наименьшей категории, с грузооборотом менее 5 млн т, и средней категории, с грузооборотом в пределах от 5 до 10 млн т, причем диапазон объемов грузооборота примерно совпадал по всем регионам.

С 2015 года одной из шести основных категорий шкалы ШОЭ является показатель доли женщин в штате работников порта. В 2019 и 2020 годах он оставался низким на уровне порядка 18 %. В Европе этот показатель был значительно выше — 25 %, хотя и здесь функциональное распределение мужчин и женщин происходит неравномерно. Женщины, как правило, лучше представлены на управленческих и административных должностях, где за период с 2019 по 2020 год их доля возросла с 38 до 42 %. В данном случае азиатские страны оказались выше среднего уровня — 52 %, а европейские ниже — 39 %.

Женщины гораздо реже заняты в сегменте портовых операций по обработке грузов. Эти результаты наглядно показывают необходимость стратегических мер для достижения Цели 5 в области устойчивого развития «Обеспечение гендерного равенства и расширение прав и возможностей всех женщин и девочек».

### ***Эффективность работы портов и сектора морских перевозок зависит от упрощения процедур торговли и перевозок***

Эффективность морского транспорта зависит от реального упрощения процедур торговли и перевозок, которое позволяет сократить время и расходы на совершение таможенных и других торговых процедур и внедрять новые технологии для выполнения административных формальностей. Упрощение процедур торговли и перевозок повышает эффективность всей логистической цепочки, оказывая положительное влияние на морской транспорт.

Пандемия COVID-19 рельефно высветила необходимость упрощения процедур трансграничной торговли, особенно в сегменте торговли медицинским оборудованием, лекарственными препаратами и товарами экстренной помощи, такими как вакцины и средства индивидуальной защиты (СИЗ), которые могут задерживаться в портах из-за бюрократических проволочек или медленных процедур таможенного оформления в соответствии с нормативными требованиями.

В последние годы благодаря внедрению новых технологий при совершении административных процедур повысилась эффективность логистических цепочек поставок. Это предполагает цифровизацию и автоматизацию таможенных процедур, безбумажные формальности и организацию обслуживания по принципу «единого окна», стимулы к чему появились во время пандемии COVID-19.

Примером использования ИКТ служит разработанная ЮНКТАД Автоматизированная система обработки таможенных данных (АСОТД), которая включает автоматизацию и цифровизацию логистических систем. Недавно разработанное программное решение ASYNHUB упрощает передачу данных между портами отправления и прибытия, используя концепцию управления рисками для ускорения процедур таможенного оформления и предотвращения ненужного застревания товаров в портах.

Еще одной ИКТ-инновацией на базе технологии ЮНКТАД является портал торговой информации (ПТИ) — веб-сайт в каждой стране, который позволяет трейдерам легко получить доступ к информации

о регулирующих положениях и процедурах в сфере торговли. ПТИ ЮНКТАД предлагает импортерам и экспортерам онлайн-пошаговые руководства по процедурам, связанным с торговлей, а также помогает стране выполнить обязательства, вытекающие из Соглашения об упрощении процедур торговли Всемирной торговой организации. На сегодняшний день ЮНКТАД и Международный торговый центр создают во всем мире 29 порталов торговой информации на базе технологии ЮНКТАД. Результаты весьма обнадеживают. Наибольшее развитие ПТИ получили в Восточной Африке, где, например в Кении, повышение прозрачности и упрощение в общей сложности 52 процедур торговли позволило сократить время ожидания в очереди, при окончательном расчете и на промежуточных этапах на 110 часов, а административные сборы за эти 52 процедуры — на 482 доллара, т. е. в среднем примерно на 11 долл. США в расчете на одну процедуру торговли.

Цифровизация позволяет создать безбумажную среду, в которой все процедуры торговли осуществляются в онлайн-режиме. Для трейдеров это сокращает затраты времени и средств, повышает прозрачность и расширяет доступ к рынку, а также снижает вероятность физического контакта и риск заражения. Кроме того, «умные» цифровые решения улучшают государственное управление торговлей и повышают эффективность экспортных, импортных и транзитных операций. К тому же, сводя к минимуму использование бумаги, упрощение процедур торговли также может способствовать смягчению последствий изменения климата.

Участники многосторонней торговой системы продвигают реформы в области упрощения процедур торговли, в частности в рамках Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли ВТО и Конвенции ИМО по облегчению международного морского судоходства. В этих соглашениях предусмотрены общие нормы и правила, полезность которых особенно проявилась во время пандемии COVID-19. Своими рекомендациями и стимулами, подталкивающими правительства к реформированию системы упрощения процедур торговли, они проложили путь к дальнейшей цифровизации и повышению прозрачности, а также к оптимизации административных формальностей. Эти тенденции также способствуют формированию надежных государственно-частных партнерств (ГЧП), таких как системы портовых сообществ и национальные комитеты по упрощению процедур торговли, которые вовлекают представителей деловых кругов в работу портов. Эффективность морских перевозок и транспорта будет зависеть от согласования и оптимизации функций и деятельности различных ГЧП.

## Продолжающийся кризис для моряков, в течение долгого времени вынужденных находиться в море

Во всем мире примерно 1,9 млн моряков трудятся, облегчая нашу жизнь. По оценкам, приведенным в докладе БИМКО/МПС Seafarer Workforce Report за 2021 год, в мире насчитывается 1 892 720 моряков против 1 647 494 моряков в 2015 году. Из них 857 540 человек относятся к командному составу, а 1 035 180 — к рядовому, т.е. к категории квалифицированных моряков, выполняющих вспомогательную работу. В числе пяти крупнейших стран происхождения моряков были названы Филиппины, Российская Федерация, Индонезия, Китай и Индия, на долю которых приходится 44 % от общей численности моряков в мире (таблица 2).

	Все моряки	Командный состав	Матросы
1	Филиппины	Филиппины	Филиппины
2	Российская Федерация	Российская Федерация	Российская Федерация
3	Индонезия	Китай	Индонезия
4	Китай	Индия	Китай
5	Индия	Индонезия	Индия

Источник: ISF and BIMCO, Seafarer Workforce Report 2021, London, 2021.

Для стран происхождения моряки являются важным источником дохода. В 2019 году Филиппины, например, получили от своих граждан, работающих за рубежом, 30,1 млрд долл. США — 9,3 % ВВП и 7,3 % валового национального дохода (ВНД), в том числе 6,5 млрд долл. США от моряков. В 2020 году общий объем денежных переводов снизился на 0,8 % до 29,9 млрд долл. США, при этом переводы от моряков уменьшились на 2,8 % до 6,4 млрд долл. США.

Во время пандемии COVID-19 моряки неуклонно демонстрировали высокий профессионализм и преданность делу, обеспечивая доставку продовольствия, предметов медицинского назначения, топлива и других товаров первой необходимости и тем самым помогая поддерживать в работоспособном состоянии механизмы производственно-сбытовых систем и мировой торговли.

При этом сотни тысяч моряков по-прежнему вынуждены оставаться в море. Ежемесячно экипажи нужно менять — для предотвращения накопления усталости и для соблюдения международных морских

правил обеспечения безопасности, здоровья и благополучия. В ответ на пандемию COVID-19 правительства многих стран закрывали границы, вводили режимы изоляции и запрещали высадку людей, тем самым временно приостановив смену экипажей судов. В результате из-за невозможности замены или репатриации большому числу моряков пришлось продолжать работать на судах после многих месяцев, уже проведенных в море. По последним оценкам Международной палаты судоходства, даже спустя год после начала пандемии из-за этих ограничений и нехватки международных авиарейсов по-прежнему заблокировано около 250 000 моряков, чьи контракты давно истекли. Тем не менее до сих пор не достигнут глобальный консенсус в отношении единообразных мер, позволяющих эффективно менять и перевозить экипажи.

Во время пандемии заинтересованными сторонами, в том числе международными организациями, правительствами и представителями отрасли, разработаны рекомендации и руководства, призванные обеспечить, чтобы моряки были здоровы и защищены от COVID-19, имели доступ к медицинской помощи, признавались ключевыми работниками и проходили вакцинацию в приоритетном порядке и чтобы суда и портовые сооружения соответствовали международным санитарным требованиям. Тем не менее пандемия длится уже второй год, и моряки по-прежнему очень уязвимы.

За некоторыми заметными исключениями лишь небольшая часть моряков в мире прошла вакцинацию. С передовым опытом выступила Бельгия, начавшая в июле 2021 года кампанию по вакцинации всех моряков, прибывающих в бельгийские порты, независимо от их гражданства.

В интересах решения проблем моряков на постоянной основе ведется сотрудничество между международными организациями и отраслевыми органами, включая ИМО, МОТ, ВОЗ, ЮНКТАД, МПС и МФТ, которые неоднократно выражали озабоченность в связи с гуманитарным кризисом в секторе морских перевозок и призывали государства-члены включить моряков и другой морской персонал в категорию ключевых работников, принимать удостоверения личности моряков в качестве документа, подтверждающего их статус ключевых работников, а также предоставить судовладельцам и управляющим возможность гибко перенаправлять суда в порты, где смена экипажа возможна без применения штрафных санкций.

Генеральная Ассамблея ООН 1 декабря 2020 года единогласно приняла резолюцию «Международное сотрудничество для решения проблем, с которыми сталкиваются моряки в результате пандемии

COVID-19, в целях поддержки глобальных производственно-сбытовых цепочек» (A/RES/75/17). В этой резолюции Генеральная Ассамблея настоятельно призывает государства-члены включить моряков и другой морской персонал в категорию ключевых работников и рекомендует правительствам и соответствующим заинтересованным сторонам внедрять «Рекомендуемую в отрасли систему протоколов для обеспечения безопасной смены экипажа судна и их перемещений во время пандемии COVID-19». Она также призывает правительства принять соответствующие меры, чтобы упростить процедуру смены морских экипажей, в том числе посредством создания надлежащих условий для посадки и высадки, активизации усилий по организации поездок и репатриации, а также обеспечения доступа к медицинскому обслуживанию. В резолюции также содержится просьба к ИМО, МОТ и ЮНКТАД проинформировать Генеральную Ассамблею на ее семьдесят шестой сессии по вопросам, связанным с этой резолюцией.

Аналогичные просьбы высказывались в резолюциях, принятых ранее другими органами. Комитет ИМО по безопасности на море 21 сентября 2020 года рекомендовал меры для облегчения смены экипажей судов, доступа к получению медицинской помощи и передвижения моряков в период пандемии COVID-19. По данным ИМО, по состоянию на конец июня 2021 года согласились отнести моряков к категории ключевых работников 60 государств-членов и два ассоциированных члена. Аналогичным образом 8 декабря 2020 года Административный совет МОТ принял резолюцию, касающуюся вопросов труда в морском судоходстве и пандемии COVID-19.

В январе 2021 года была опубликована «Декларация Нептуна» о благополучии моряков и смене экипажа, которую к июню 2021 года подписали более 600 компаний и организаций морской отрасли. Они также разработали индикатор смены экипажа «Декларации Нептуна», который объединяет данные 10 ведущих управляющих компаний, на борту судов которых в настоящее время в общей сложности находится около 90 000 моряков. По этим данным, в июне–июле 2021 года ситуация, по-видимому, ухудшалась и выросло число моряков, находившихся на борту судов с просроченными более 11 месяцев контрактами — максимальный срок, предусмотренный Конвенцией 2006 года о труде в морском судоходстве (КТМС). С момента введения этого индикатора в мае 2021 года доля моряков, находящихся на борту судов после истечения срока действия контракта, выросла с 5,8 до 8,8 %, а доля моряков, находящихся на борту более 11 месяцев, — с 0,4 до 1,0 %.

## ***Подвижки в области международного права и технической прогресс***

Пандемия COVID-19 затрудняет международную торговлю, порождая факторы неэффективности и вызывая беспрецедентные по своим масштабам задержки и сбои в функционировании производственно-сбытовых систем, которые, в свою очередь, влекут юридические последствия, если выполнение контракта нарушается, задерживается или становится невозможным. В морской отрасли это может приводить к судебным разбирательствам, в которых возникают сложные вопросы международной юрисдикции. Правительствам и всей отрасли придется общими усилиями проработать вопросы соответствующих договорных прав и обязательств и согласовать стандартные договорные положения о распределении коммерческих рисков.

Многие проблемы связаны с задержками в оформлении документации, что должно побудить к более широкому внедрению безопасных электронных решений в коммерческих отношениях. Принятые недавно обновленные отраслевые рекомендации служат для судовладельцев и операторов полезным руководством по процедурам и мерам для поддержания безопасности ИТ-систем в компаниях и на борту судов благодаря применению подхода, предполагающего управление киберрисками, и учету требований ИМО и других соответствующих руководящих положений.

Технологические инновации также открывают перспективы создания автоматизированных безэкипажных судов. В отрасли проводятся испытания «морских автономных надводных судов» (МАНС). При этом ставится цель обеспечить безопасное, надежное и экологически устойчивое судоходство при наличии соответствующей правовой базы. В мае 2021 года Комитет по безопасности на море ИМО завершил регулятивный обзор в отношении использования морских автономных надводных судов (МАНС), в ходе которого были выявлены некоторые приоритетные вопросы. Результатом этой работы может стать договор/кодекс по МАНС с постановкой целей и определением функциональных требований и соответствующих регламентов для различных степеней автономности.

## ***На траектории повышения температуры на 3 °С***

Отрасли морских перевозок отводится важная роль в борьбе с изменением климата. В Парижском соглашении была определена цель удержать прирост среднемировой температуры намного ниже 2 °С и постараться ограничить рост температуры до 1,5 °С. Но, несмотря на кратковременный спад выбросов углекислого газа, вызванный

пандемией COVID-19, мир все еще движется по траектории повышения температуры в этом столетии более чем на 3 °С. Необходимы незамедлительные действия в плане как смягчения последствий, так и адаптации.

На нормативно-правовом уровне вопросы климата решаются в отрасли морских перевозок по линии Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (МАРПОЛ). В июне 2021 года ИМО приняла поправки к Приложению VI к Конвенции, которыми были введены новые обязательные требования, направленные на снижение выбросов парниковых газов в судоходстве и обязывающие владельцев судов устанавливать целевые показатели энергоэффективности. Также в первом приближении были обсуждены необходимые средне- и долгосрочные шаги, включая рыночные меры, а также высказанное по инициативе отрасли предложение создать международный совет по морским исследованиям и разработкам — негосударственный орган, который будет финансироваться за счет налога на морское топливо и поддерживать исследования, разработки и внедрение технологий с нулевым выбросом углерода.

Изменение климата, чреватое ускорением подъема уровня моря и более экстремальными погодными явлениями, также повлечет серьезные последствия для морских портов мира. Поэтому обеспечение безопасности глобальных морских перевозок и торговли будет означать осуществление инвестиций в адаптацию и обеспечение стойкости к потрясениям — для морских портов и других ключевых объектов транспортной инфраструктуры, особенно в развивающихся странах.

### ***Широкомасштабное глобальное восстановление будет зависеть от «умного», стойкого и устойчивого морского транспорта***

Пандемия COVID-19 вызвала череду потрясений и волн, которые в свою очередь влекли побочные последствия. Однако масштабы и последствия нарушений существенно различались в разных регионах, секторах экономики и сегментах рынка морских перевозок. Аналогичным образом происходит и восстановление — с различиями в уровнях и масштабах политической поддержки и неравным доступом к вакцинам.

Хотя первоначальный удар по морским перевозкам оказался не столь ужасным, как предсказывали, перспективы весьма нерадужны. Развитие процесса долговременного восстановления будет зависеть от хода пандемии, масштабов и сроков реализации планов вакцинации во всем



мире и от продолжительности программ политической поддержки. В настоящее время угрозу зарождающемуся восстановлению создают разрывы производственно-сбытовых цепей и узкие места в логистике, которые нарушают функционирование рынка морских перевозок и повышают уровень издержек до исторических максимумов.

Дезорганизация, вызванная пандемией COVID-19, также ускорила развитие уже существовавших мегатенденций — геополитических, технологических и экологических. Эти тенденции медленно формировались на протяжении прошедшего десятилетия, но во время пандемии их развитие ускорилося, и они продолжают трансформировать морские перевозки и торговлю:

**Геополитика** — Кризис в области здравоохранения, вызванный пандемией COVID-19, наглядно показал степень экономической и социальной взаимозависимости стран, интегрированных через глобальные производственно-сбытовые цепи и создающие для них основу расширенные сети морских перевозок. В условиях возросших геополитических рисков и усиливающейся напряженности в торговых отношениях многие страны и предприятия меняют свою парадигму и теперь воспринимают глобальную взаимозависимость отчасти как уязвимость. Стремясь снизить риски и повысить стойкость, они ставят задачу уменьшить степень зависимости от удаленных иностранных поставщиков.

**Стойкость к потрясениям** — Перебои, вызванные пандемией COVID-19, стали тяжелым испытанием для производственно-сбытовых цепей и лежащих в их основе бизнес-моделей и повлекли перегрузку транспортных и логистических сетей. Предприятия и правительства стремятся повысить надежность и стойкость производственно-сбытовых цепей, в том числе путем диверсификации своих деловых партнеров и поставщиков. Это потребует нового баланса локального, регионального и глобального производства. Они также переосмысливают стратегии управления материально-производственными запасами и изучают компромиссные варианты моделей снабжения согласно принципам «точно в срок» и «на всякий случай».

**Технологии** — Сотрудники таможенных органов, работники портов и транспортные операторы все больше признают ценность новых технологий и цифровизации не только как способа повышения эффективности, но и как инструмента обеспечения непрерывного функционирования в периоды сбоев. Технологические инновации охватывают передовую аналитику, встроенные датчики, коммуникационные технологии, оптимизацию заходов судов в порты, системы блокчейн, большие данные и автономные суда и транспортные средства. Во время пандемии эти технологии помогают сократить

физические контакты и не допустить постановки судов на прикол, закрытия портов и блокирования трансграничной торговли. Кроме того, технический прогресс стимулирует потребительские расходы в Интернете и рост электронной торговли. Эти тенденции будут и дальше трансформировать модели производства и потребления, а также способы организации доставки грузов и оказания услуг с использованием судов, портов и внутреннего транспортного сообщения.

**Динамика рынка морских перевозок** — Предвидя будущие сбои, перевозчики, грузоотправители, порты и операторы внутреннего транспорта будут пересматривать свои бизнес-модели и модели организации деятельности, чтобы более гибко реагировать на меняющиеся условия рынка. Опираясь на опыт ситуации, возникшей после шока COVID-19, когда восстановление торговли натолкнулось на узкие места в логистике и нехватку мощностей, они, вероятно, пересмотрят политику инвестиций в судоходство и порты, а также планирование деятельности. Они также могут ожидать потенциального усиления регулирования рынков морских перевозок, поскольку национальные антимонопольные органы все внимательнее отслеживают ставки тарифов и поведение на рынке и пристально анализируют быстрые скачки цен в морских перевозках.

**Декарбонизация и энергетический переход** — Морской транспорт сталкивается с усиливающимися требованиями декарбонизации и работы на более устойчивой основе — эти вопросы также вышли на первый план в программе восстановления после пандемии. Ощущается воздействие продолжающейся работы ИМО по сокращению выбросов парниковых газов в судоходстве, где, как ожидается, изменится топливный баланс, будут использоваться новые технологии и конструкции судов и альтернативные виды топлива и меняться методы работы для сокращения выбросов углерода и экологического следа. Судоходство является не только крупным потребителем энергоносителей, но и их крупным перевозчиком, поэтому отрасли придется реагировать на снижение востребованности нефтяных танкеров и судов-угольщиков и увеличение спроса на суда, перевозящие водород, аммиак и другие альтернативные виды топлива.

**Адаптация к климату и обеспечение стойкости** — В результате пандемии и закрытия Суэцкого канала на инфраструктуру и службы морского транспорта легла серьезная дополнительная нагрузка. Это усугубило сохраняющиеся опасности изменения климата: в последние годы экстремальные погодные явления, включая наводнения, ураганы и циклоны, часто вызывают интенсивные сбои в работе как

прибрежной инфраструктуры, так и внутренних путей сообщения. Поскольку современные климатические прогнозы демонстрируют траекторию глобального потепления сверх целей, согласованных в рамках Парижского соглашения, морской отрасли и правительствам необходимо вкладывать средства в адаптацию и климатоустойчивость инфраструктуры и услуг морского транспорта, а также ускорить разработку соответствующих правовых, политических и технических мер и деятельность по укреплению потенциала.

### **Приоритетные направления деятельности**

**1. Вакцинировать весь мир** — Для завершения масштабной программы глобальной вакцинации развивающиеся страны должны получить справедливый доступ к вакцинам. Инвестиции в глобальную вакцинацию при поддержке специальных фондов позволят не только ускорить завершение пандемии, но и стимулируют восстановление экономики, в результате чего прибавка к мировому объему производства будет исчисляться триллионами.

**2. Оживить многостороннюю торговую систему** — Социально-экономическая отдача десятилетий либерализации торговли и многосторонних действий оказалась под угрозой из-за увеличения торговых ограничений и усиления протекционизма. Чтобы сохранить эти с таким трудом завоеванные достижения, странам необходимо будет защищать и укреплять многостороннюю торговую систему, сводя к минимуму ограничения торговли.

**3. Положить конец кризису смены экипажей** — Для этого нужны срочные усилия государств флага и портов и стран — поставщиков рабочей силы в сотрудничестве с соответствующими международными организациями. Все государства должны быть участниками соответствующих международных правовых документов, включая КТМС 2006 года, Конвенции МОТ № 108 и № 185 об удостоверениях личности моряков и Конвенции ФАЛ ИМО. Для содействия решению задач в рамках достижения Цели 8 в области устойчивого развития и обеспечения достойной работы для моряков государствам также необходимо активизировать усилия для обеспечения полного выполнения этих конвенций и трудовых норм.

**4. Вакцинация моряков** — Согласованными совместными усилиями вся отрасль, правительства и международные организации должны добиться, чтобы моряки были отнесены к категории ключевых работников и проходили вакцинацию в первоочередном порядке.

**5. Организация смены экипажей** — Правительствам и предприятиям отрасли следует продолжать совместную работу, в том числе в рамках инициативы «Декларация Нептуна», и в сотрудничестве с соответствующими международными организациями содействовать организации смены экипажей в соответствии с международными нормами и с учетом соображений общественного здравоохранения. Им также следует обеспечить наличие соответствующих данных о морях и доступ к ним.

**6. Обеспечить надежность и эффективность морского транспорта** — Заинтересованные стороны в цепочке морских перевозок, включая перевозчиков, порты и операторов и грузоотправителей внутреннего транспорта, должны совместными усилиями добиваться, чтобы морской транспорт оставался надежным, предсказуемым и эффективным видом транспорта. Для этого потребуются инвестиции в развитие морских перевозок, портов и путей внутреннего транспортного сообщения с одновременной разработкой и реализацией решений в области экологически безопасных грузовых перевозок. Кроме того, нужно будет обеспечить надлежащее осуществление мер по упрощению процедур торговли и внедрению цифровых инструментов и технологий.

**7. Вывести на первый план вопросы стойкости производственно-сбытовых цепей, оценки рисков и готовности** — Достичь этого можно с помощью целого комплекса мер, включая дублирование поставщиков (с сохранением их избыточного количества), создание резервов производственных мощностей и материально-производственных запасов, а также обеспечение более эффективного управления рисками и сквозной прозрачности. Как правило, это предполагает оценку рисков и управление ими, повышение готовности и внедрение гибридных решений, которые благодаря гибкости и манёвренности позволяют найти сбалансированные компромиссы, например между возвращением перенесенных в другие страны производств обратно в близлежащие страны и в страны базирования и сочетанием гибридных моделей производственно-сбытовых систем в комплексе с мерами по снижению уязвимости к кибератакам.

**8. Снижение издержек** — Расходы на грузоперевозки можно сдерживать за счет расширения мощностей в соответствии со спросом, повышения эффективности портов, улучшения планирования, прогнозирования и прозрачности, а также внедрения мер по упрощению процедур торговли. Рынок морских перевозок также должен быть прозрачным, справедливым и конкурентным. Поэтому национальные антимонопольные органы должны иметь возможность

отслеживать динамику изменения ставок, сборов и платежей в секторе грузоперевозок. Различные звенья цепочки морских перевозок, включая перевозчиков, порты, операторов внутреннего транспорта, таможенные службы и грузоотправителей, должны объединять усилия для обмена информацией и повышения эффективности морского транспорта.

**9. Декарбонизация** — Отрасли судоходства в сотрудничестве с правительствами придется изучать возможности использования альтернативных видов топлива, вкладывать средства в наземную инфраструктуру и заменять старые суда более крупными судами, обеспечивающими более оптимальный расход топлива. Для этого нужно будет создать предсказуемые условия на глобальном уровне, но, помимо этого, структурно слабым развивающимся странам потребуется помощь, чтобы уменьшить издержки переходного периода и ухудшения транспортного сообщения, которые могут возникнуть в результате декарбонизации морского транспорта. Кроме того, развивающимся странам нужно будет лучше понять, как новые правила скажутся на услугах морского транспорта. В рамках комплексного планирования восстановления после пандемии и разработки пакетов мер стимулирования следует выделять ресурсы на цели обеспечения экологической устойчивости, ставя задачу создания экологичного низкоуглеродного морского транспорта.

**10. Климатоустойчивый морской транспорт** — Странам следует предвидеть изменение климата и готовиться и адаптироваться к нему, добиваясь полного понимания факторов риска, подверженности и уязвимости и наращивая адаптационный потенциал во всех звеньях морских перевозок. Для развивающихся стран, в том числе для наиболее уязвимых групп стран, восстановление после пандемии по принципу «лучше, чем было» будет означать увеличение объема инвестиций и наращивание национального потенциала в области климатоустойчивости.



*Review of Maritime Transport 2021:*

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

Email: [rmt@unctad.org](mailto:rmt@unctad.org)

For further information on UNCTAD work  
on trade logistics, please visit [unctad.org/ttl](https://unctad.org/ttl)



To read more and to subscribe to  
the UNCTAD Transport Newsletter,  
please visit:

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

