



**Конференция Организации  
Объединенных Наций  
по торговле и развитию**

Distr.: General  
2 February 2026  
Russian  
Original: English

**Совет по торговле и развитию**  
**Комиссия по торговле и развитию**  
Рассчитанное на несколько лет совещание экспертов  
по транспорту, торговой логистике  
и упрощению процедур торговли  
Двенадцатая сессия  
Женева, 13 и 14 апреля 2026 года  
Пункт 3 предварительной повестки дня

**Мировой морской транспорт: удерживая курс  
в неспокойных водах**

**Записка секретариата ЮНКТАД**

*Резюме*

В последние годы возрастают частотность и серьезность сбоев в морских перевозках и глобальных цепочках поставок, в связи с чем происходит пересмотр структуры мировой торговли и морских перевозок. Дестабилизирующие факторы, в частности геополитическая напряженность, выходят за пределы регионов их возникновения и затрагивают стратегически важные морские коридоры и торговые пути, в том числе Черное море, Красное море и Суэцкий канал. Под воздействием климатических факторов, таких как засуха и обмеление, вводились ограничения на судоходство в Панамском канале, но в настоящее время его работа нормализовалась. Риски для Ормузского пролива — маршрута, имеющего стратегическое значение для мировой торговли энергоносителями, — также возросли в связи с геополитической напряженностью, охватившей этот регион в середине 2025 года. Стремительные изменения в системе торговой политики, затрагивающие морские перевозки, происходят с начала 2025 года. Под воздействием этих факторов усилились неопределенность, повысилась волатильность и изменилась структура торговли, при этом продолжалась реорганизация сетей морских перевозок наряду с перенаправлением судов и переориентацией торговли. В связи с увеличением протяженности морских торговых маршрутов и ростом числа сбоев все больше становятся нормой высокие и волатильные ставки тарифов и фрахта. Перенаправление судов создает повышенную нагрузку на порты, что приводит к заторам и увеличению длительности ожидания. От сохраняющейся высокой стоимости перевозок зачастую в наибольшей степени страдают развивающиеся страны, в особенности развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, наименее развитые страны и малые островные развивающиеся государства.

При этом наряду с сиюминутными проблемами в секторе происходят и более долгосрочные изменения. Предстоящие переходы — к нулевому уровню выбросов углерода, цифровым системам и новым торговым маршрутам — создают новые препятствия, но также открывают потенциальные возможности. Для преодоления этих препятствий и использования возможностей необходимо умение искусно находить баланс, позволяющий реализовать тщательно контролируемые, справедливые и



равноправные переходы. Сбои в морских перевозках и торговле приводят к постоянной изменчивости и высокой волатильности условий осуществления деятельности независимо от того, были ли такие сбои вызваны внезапными потрясениями или медленными структурными изменениями. В этой ситуации необходимы действия, направленные на контроль и нивелирование роста издержек, повышение эффективности работы портов, содействие упрощению процедур торговли, повсеместное внедрение принципов устойчивости и повышение сопротивляемости потрясениям, устранение климатических рисков и реализацию мер по адаптации, развитие государственно-частных партнерств, повышение стабильности и предсказуемости в системе торговой политики, а также обеспечение грамотно контролируемых и инклюзивных переходов.

С учетом аспектов и приоритетов транспорта, торговой логистики и упрощения процедур торговли, отраженных в Женевском консенсусе, и *Обзора морского транспорта 2025 года*, в ходе обсуждений на двенадцатой сессии будут рассмотрены ключевые изменения, влияющие на мировой морской транспорт и торговлю, а также представлены мнения экспертов о препятствиях и возможностях для отрасли морских перевозок, заинтересованных сторон и директивных органов.

## I. Введение

1. На фоне роста частотности и сложности сбоев в глобальных цепочках поставок потрясения накладываются друг на друга, усугубляя ситуацию, что приводит к беспрецедентной волатильности. Особенно сильно от этого страдает морской транспорт, на который приходится более 80 процентов объема мировой торговли товарами и который является основой глобальных цепочек поставок. С 2020 года морские перевозки, порты и связи с внутренними районами выдержали воздействие многоуровневых дестабилизирующих факторов, созданных пандемией коронавирусной инфекции (COVID-19) и ее последствиями, геополитической напряженностью и ограничениями, связанными с изменением климата. Недавние сбои в работе стратегически важных морских коридоров в Красном море и Суэцком канале, риски безопасности в Черном море и ограничения в Панамском канале, установленные вследствие засухи, привели к изменению маршрутов и графиков движения судов. Вводимые с 2025 года изменения в торговой политике стали причиной дополнительного роста неопределенности в сфере регулирования и повышения сложности операционной деятельности. Это давление распространяется по цепочкам поставок, причем в силу ограниченности потенциала, нехватки транспортного сообщения, неразвитости инфраструктуры и более высокой стоимости перевозок сильнее всего от него страдают развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, наименее развитые страны и малые островные развивающиеся государства.

2. С учетом аспектов и приоритетов транспорта, торговой логистики и упрощения процедур торговли, отраженных в Женевском консенсусе, и *Обзора морского транспорта 2025 года*<sup>1</sup> в ходе обсуждений на двенадцатой сессии будут рассмотрены ключевые изменения, влияющие на мировой морской транспорт и торговлю, а также представлены мнения экспертов о препятствиях и возможностях для отрасли морских перевозок, заинтересованных сторон и директивных органов. Сессия предоставит возможность для обмена опытом, передовой практикой и рекомендациями, при этом наибольшее внимание будет уделяться развивающимся странам, в частности развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, наименее развитым странам и малым островным развивающимся государствам.

3. Ожидается, что результаты обсуждений будут использованы при подготовке соответствующей программы работы ЮНКТАД, в том числе второго Глобального форума ЮНКТАД по цепочкам поставок, который будет организован в сотрудничестве с Управлением портов Саудовской Аравии в конце 2026 года, а также помогут определить тематические приоритеты и мероприятия по активизации совместных действий, направленных на развитие устойчивого, жизнеспособного и инклюзивного транспорта и упрощение процедур торговли, в рамках Десятилетия Организации Объединенных Наций, посвященного устойчивому транспорту (2026–2035 годы)<sup>2</sup>, с упором на ключевые вопросы, важные для развивающихся стран.

4. Для содействия обсуждениям секретариат ЮНКТАД подготовил настоящую записку, в главе II которой изложены ключевые изменения и тенденции, формирующие морской транспорт и логистику, а также предлагаются области реализации первоочередных мер; в главе III представлен обзор ключевых аспектов соответствующей системы глобальной политики, включая стратегическое направление для эффективного коллективного сотрудничества; в главе IV — вопросы, касающиеся дальнейших действий.

<sup>1</sup> TD/561/Add.2, пп. 80.35–80.40 и 80.43; ЮНКТАД, 2025 год, *Обзор морского транспорта: удерживая курс в беспокойных водах* (публикация Организации Объединенных Наций, в продаже под № E.25.II.D.36, Женева).

<sup>2</sup> A/RES/80/132.

## II. Ключевые изменения, представленные в *Обзоре морского транспорта 2025 года*<sup>3</sup>

5. Морской транспорт функционирует во все более сложных условиях, обусловленных геополитической нестабильностью и меняющейся, характеризующейся отсутствием определенности глобальной торговой системой.

6. На фоне геополитических событий и меняющейся торговой политики морской транспорт сталкивается с условиями, отличающимися высокой степенью изменчивости и непредсказуемости. Обострение геополитической напряженности продолжает дестабилизировать морское судоходство в Красном и Черном морях, а Ормузский пролив — ключевая артерия мировой торговли нефтью — в последние месяцы подвергается риску нарушения судоходства. Быстро меняющийся ландшафт торговой политики, характеризующийся введением целого ряда новых тарифов, затрагивающих экономику стран во всем мире, приводит к нарушению глобальных цепочек поставок, изменению маршрутов морских перевозок и конфигурации портов захода судов и подрывает стратегическое планирование.

7. Повышенная волатильность отражается на фрахтовых рынках, торговых потоках и структуре торговли, а также на транспортных издержках, от чего сильнее всего страдают развивающиеся страны, в частности наименее развитые страны и малые островные развивающиеся государства. В то же время развитие нормативной базы и технологические изменения создают новые вызовы и возможности, что имеет последствия для всех заинтересованных сторон и секторов морского транспорта.

8. В качестве примера можно привести концепцию Международной морской организации по достижению чистого нулевого уровня выбросов — свод проектов правил, направленных на сокращение выбросов парниковых газов от морского транспорта. Вопрос об официальном принятии этой рамочной концепции, согласованной в апреле 2025 года, должен был рассматриваться в октябре 2025 года. Однако Комитет по защите морской среды постановил на своей внеочередной сессии в октябре 2025 года отложить обсуждение вопроса о принятии рамочной концепции по достижению чистого нулевого уровня выбросов на один год<sup>4</sup>. Другим примером являются альтернативные и низкоуглеродные виды топлива, которые будут иметь решающее значение для достижения целевых показателей отрасли по сокращению выбросов парниковых газов, но использование которых может, в свою очередь, быть сопряжено с рисками загрязнения окружающей среды и причинения вреда здоровью людей, которые необходимо учитывать. Кроме того, эффективная защита прав моряков приобретает все большее значение, особенно в периоды нарушения судоходства, равно как и необходимость повышения их квалификации и обучения в условиях стремительных технологических изменений и перехода на альтернативные виды топлива. Наконец, цифровизация и достижения в области технологий и искусственного интеллекта открывают возможности, в том числе с точки зрения повышения эффективности работы портов и упрощения торговых и транспортных процедур. В то же время для уменьшения уязвимости для киберрисков и киберугроз в свете их потенциальной эскалации потребуются соответствующие стратегии обеспечения кибербезопасности.

<sup>3</sup> Данная глава подготовлена на основе выводов, содержащихся в обзоре 2025 года, подготовленном ЮНКТАД и доступном по URL: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2025>. В целях разъяснения важных изменений, произошедших после даты публикации и касающихся осуществления некоторых мер, был внесен ряд уточнений. Представленная информация не отражает изменения в общей ситуации после сентября 2025 года, при этом в ней отражены изменения в осуществлении некоторых мер, если таковые имели место.

*Примечание:* Упоминание какой-либо фирмы или лицензированной технологии не означает одобрения со стороны Организации Объединенных Наций.

<sup>4</sup> См. URL: <https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-net-zero-shipping-talks-to-resume-in-2026.aspx> (дата последнего обращения январь 2026 года). Дополнительную информацию см. в разделе E главы II.

9. В данной главе *Обзора морского транспорта 2025 года* рассматриваются эти и другие ключевые изменения в различных тематических областях.

## A. Международные морские перевозки

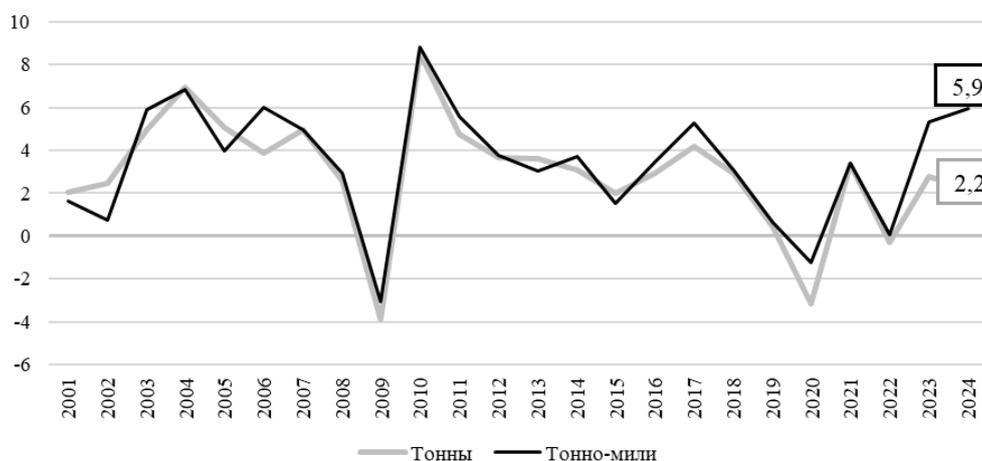
### 1. Морские перевозки продолжают адаптироваться к давлению геополитических и структурных факторов

10. Морские перевозки в 2024 году характеризовались устойчивым ростом (2,2 процента по объему в тоннах и 5,9 процента в тонно-милях), главным образом вследствие перенаправления судов вокруг мыса Доброй Надежды в связи с сохраняющимся нарушением судоходства в Красном море (диаграмма 1). В 2025 году ожидалось замедление темпов роста. Согласно прогнозам ЮНКТАД, общий объем морских перевозок увеличится на 0,5 процента, а контейнерных перевозок — на 1,4 процента. В среднесрочной перспективе (2026–2030 годы), по прогнозам ЮНКТАД, общий объем морских перевозок будет расти по объему в среднем на 2 процента в год, а контейнерных перевозок — на 2,3 процента. Прогнозируется также незначительное (0,3 процента) увеличение перевозок в тонно-милях<sup>5</sup>. Эти изменения в основном отражают такие структурные факторы, как геополитическая реструктуризация, изменения в промышленной политике и глобальный энергетический переход.

Диаграмма 1

#### Рост объема морских перевозок

(изменение в процентах к предыдущему году)



Источник: ЮНКТАД, 2025 год.

### 2. Разнонаправленные тенденции в различных секторах морских перевозок: контейнерные перевозки и перевозки энергоносителей

11. В 2024 году в контейнерных перевозках наблюдалось оживление роста, что было обусловлено пополнением товарных запасов, изменением транспортных маршрутов ввиду нарушения судоходства в Красном море и устойчивым ростом перевозок на маршрутах Юг — Юг и Север — Юг. В перевозках энергоносителей происходят изменения с различными тенденциями в отдельных секторах. Перевозки угля в 2024 году выросли благодаря спросу в Азии, что, однако, контрастирует с их долгосрочным сокращением на фоне глобального энергетического перехода. Объемы перевозок нефти в целом оставались стабильными, но изменение маршрутов с направлением судов в обход мыса Доброй Надежды и увеличение поставок в Азию привели к росту дальности перевозок. Наиболее высокий рост был отмечен в

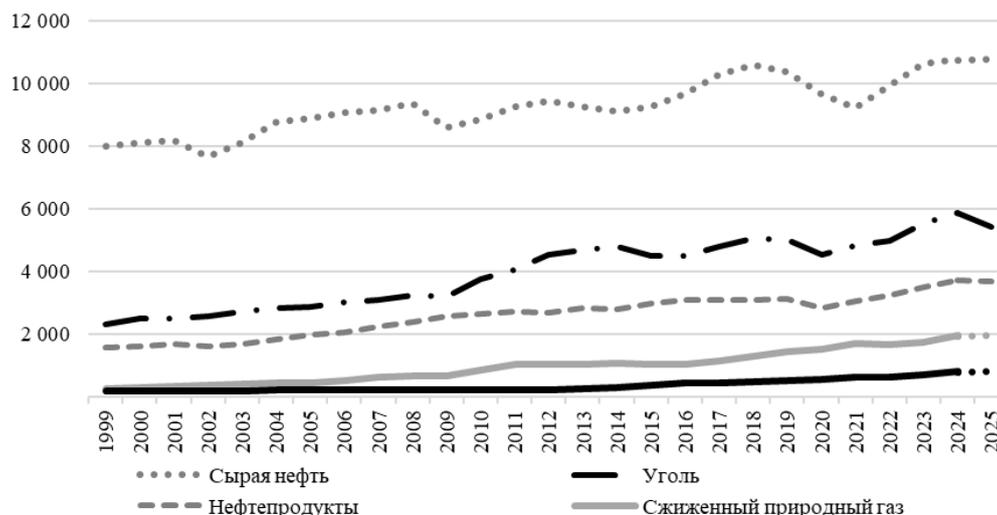
<sup>5</sup> Прогноз объема перевозок с учетом их расстояния на основе данных компании «Кларксонс ресерч».

перевозках газа, особенно сжиженного природного газа, чему способствовала диверсификация поставщиков и географии поставок. Эти тенденции показывают, как изменение структуры спроса, геополитические факторы и стратегии диверсификации приводят к переориентации маршрутов поставок энергоносителей и изменению дальности перевозок и их объема в тонно-милях (диаграмма 2). Прогноз на 2025 год был более сдержанным по сравнению с прошлыми показателями и первоначальными ожиданиями вследствие воздействия слабого потребительского спроса и неопределенности торговой политики на динамику мировой торговли.

Диаграмма 2

**Объем морских перевозок отдельных видов энергоносителей**

(в млрд тонно-миль)



Источник: ЮНКТАД, 2025 год.

Примечание: Данные за 2025 год представляют собой прогнозы.

**3. Торговля критически важными минералами открывает новые возможности, и их практическая реализация зависит прежде всего от готовности логистических систем и политики стран**

12. Объем торговли критически важными минералами стремительно растет. Вместе с тем морские перевозки многих критически важных минералов, таких как кобальт, медь и литий, осуществляются главным образом по нескольким двусторонним маршрутам, что повышает риски, сопряженные с возможными перебоями в цепочках поставок. Чтобы уменьшить стратегическую зависимость, страны-импортеры диверсифицируют источники поставок и внедряют стандарты прослеживаемости и устойчивости. Некоторые экспортеры из числа развивающихся стран вводят ограничения на экспорт и принимают меры по стимулированию местной переработки сырья, чтобы продвинуться вверх по цепочке создания стоимости. Эти изменения трансформируют структуру морских перевозок и предъявляют новые требования к транспортным и логистическим системам, что особенно наглядно видно на примере кобальта и меди.

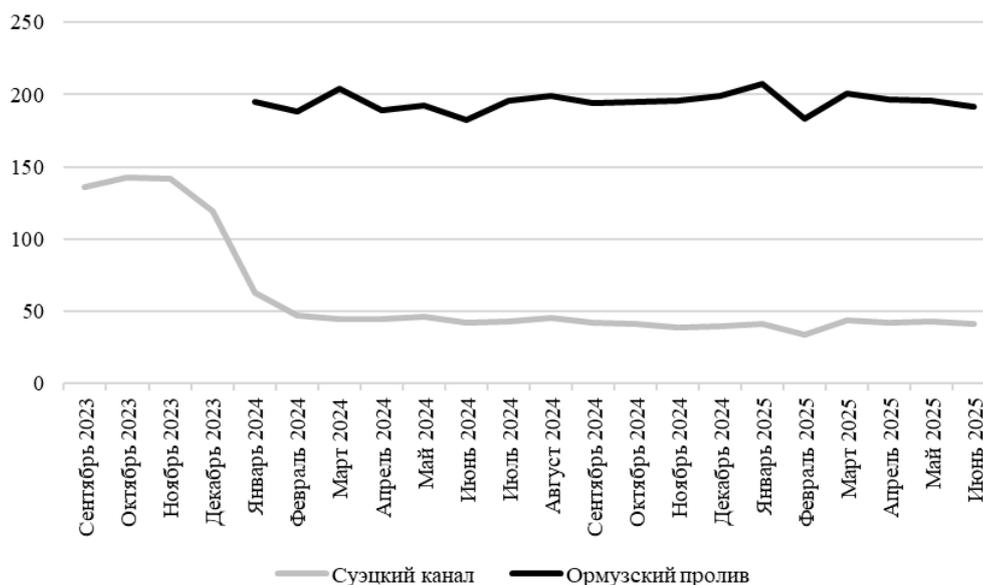
**В. Мировой торговый флот и транспортные услуги**

**1. Морской транспорт движется в неизведанных водах в условиях геополитической нестабильности и неопределенности торговой политики**

13. Судоходство в Красном море по-прежнему нарушено, и суда продолжают избегать Суэцкого канала. По состоянию на начало мая 2025 года совокупный тоннаж судов, проходящих через Суэцкий канал, по-прежнему был на 70 процентов меньше, чем в среднем в 2023 году. В июне 2025 года напряженные отношения между Исламской Республикой Иран и Израилем усилили опасения по поводу возможных

перебоев в работе стратегически важных морских коридоров, в частности Ормузского пролива, на который приходится 11 процентов объема мировых морских перевозок и более трети экспортных перевозок нефти. К концу июня 2025 года ситуация с прохождением судов по этому морскому коридору не претерпела существенных изменений (диаграмма 3). Однако в зависимости от дальнейших событий нельзя исключать возможность сбоев, которые приведут к задержкам, росту транспортных расходов и увеличению страховых премий.

Диаграмма 3  
**Совокупный объем тоннажа судов, проходящих через Ормузский пролив и Суэцкий канал в месяц**  
 (в млн брутто-регистрационных тонн)



Источник: ЮНКТАД, 2025 год.

14. В 2025 году новые торговые тарифы в Соединенных Штатах Америки и других странах усилили неопределенность и волатильность. Управление торгового представителя США объявило о таких мерах, как намерение взимать портовые сборы с некоторых судов, заходящих в порты Соединенных Штатов, при этом ожидается, что эти сборы будут применяться к судам, принадлежащим Китаю или эксплуатируемым Китаем, а также к любым судам китайской постройки и судам иностранной постройки, предназначенным для перевозки автотранспортных средств. Однако по состоянию на 10 ноября 2025 года введение этой меры было отложено на один год<sup>6</sup>. Последствия новых тарифов и портовых сборов для объема и структуры морских перевозок, спроса на них и потребностей во флоте, архитектуры глобальных сетей судоходства, конфигурации портов захода судов и планов использования флота пока не до конца ясны. Совокупный эффект от этих мер для различных стран, регионов и заинтересованных сторон может привести к различным, возможно даже противоположным результатам. Организация судоходства, предлагаемые маршруты перевозок и схемы распределения провозной способности могут потребовать корректировки в соответствии с меняющейся обстановкой.

<sup>6</sup> См. URL: [https://ustr.gov/sites/default/files/files/Issue\\_Areas/Enforcement/Section%20301/2025-19873.pdf](https://ustr.gov/sites/default/files/files/Issue_Areas/Enforcement/Section%20301/2025-19873.pdf) (дата последнего обращения январь 2026 года).

## 2. Трансформационные тенденции влияют на структуру и провозную способность мирового флота

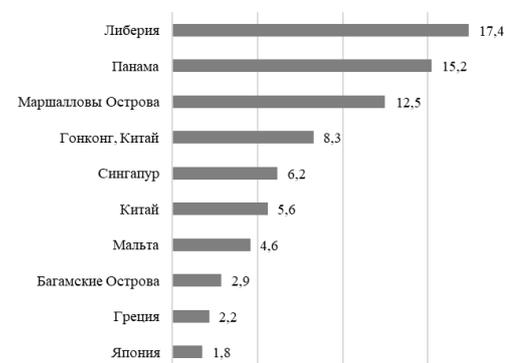
15. По состоянию на 1 января 2025 года мировой флот насчитывал 112 500 торговых судов общей грузоподъемностью 2,44 млрд тонн дедвейта. Годовой прирост составил 3,4 процента, что сопоставимо с динамикой 2023 года, но ниже среднегодовых темпов роста на уровне 5,1 процента за последние два десятилетия, хотя и превышает темпы роста морских перевозок. Прогресс в «озеленении» флота продолжается, но он носит постепенный характер. По состоянию на май 2025 года на суда, способные работать на альтернативных видах топлива, приходилось 8 процентов валового тоннажа действующего мирового флота и 53 процента тоннажа в портфеле заказов на новые суда. В то же время сочетание таких факторов, как нехватка рабочей силы, технологический прогресс и порождаемые им угрозы безопасности, усложняет и изменяет структуру и перспективы развития мирового флота. Список государств с крупнейшим флотом и ведущих государств флага остался в целом неизменным при некоторых сдвигах в рейтинге отдельных стран. По состоянию на 1 января 2025 года на долю трех ведущих государств флага — Либерии, Панама и Маршалловых Островов — приходилось 45,1 процента совокупного тоннажа мирового флота. При этом на долю трех государств с крупнейшим флотом — Греции, Китая и Японии (в порядке убывания удельного веса в мировом флоте) — более 40,7 процента. Первое место среди государств-судовладельцев занимала Греция, на долю которой приходилось 16,4 процента мирового флота (по дедвейту) (диаграмма 4).

Диаграмма 4

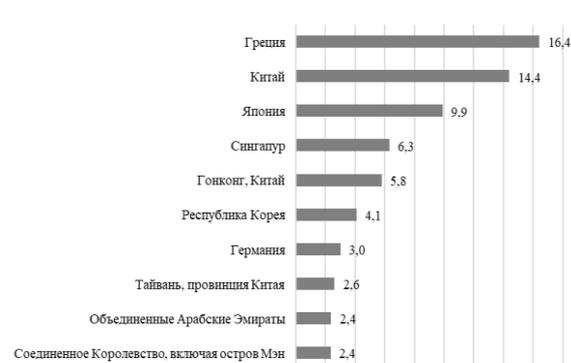
### Ведущие флаги регистрации и страны с крупнейшим флотом по состоянию на 1 января 2025 года

(доля в мировом флоте в процентах по дедвейту)

#### а) Флаги регистрации



#### б) Государства-судовладельцы



Источник: ЮНКТАД, 2025 год.

## С. Ставки тарифов и фрахта и стоимость морских перевозок

16. На фоне геополитической напряженности, изменений в торговой политике и нестабильных факторов, определяющих спрос и предложение, волатильность ставок тарифов и фрахта становится нормой. С середины 2024 года по середину 2025 года ставки тарифов в сегменте контейнерных перевозок оставались нестабильными и высокими. К середине 2024 года спотовые ставки резко возросли, приблизившись к пиковым значениям времен пандемии COVID-19, поскольку нарушение судоходства в Красном море и переориентация маршрутов с направлением судов вокруг мыса Доброй Надежды привели к увеличению дальности и времени перевозок, а также к росту потребления топлива и издержек. К концу года спотовые ставки несколько снизились, но оставались значительно выше докризисных уровней. Среднее значение Шанхайского индекса контейнерных перевозок в 2024 году составило 2496 пунктов, что на 149 процентов выше, чем в 2023 году. За тот же период ставки фрахтования контейнеровозов выросли для всех сегментов судов, причем операторы предпочитали

краткосрочные контракты, чтобы обеспечить гибкость. В начале 2025 года ставки тарифов в контейнерных перевозках временно снизились из-за ослабления сезонного спроса после китайского Нового года. Однако впоследствии волатильность усилилась, чему способствовали объявления о новых тарифах и возросшие геополитические риски, в том числе в Ормузском проливе. Фрахтовые ставки на балкерный тоннаж в 2024 году резко выросли на фоне спроса на уголь, зерно и удобрения, а также переориентации маршрутов в обход Красного моря и ограниченного увеличения флота. К середине 2025 года ставки снизились по причине ослабления промышленной активности и ввода в эксплуатацию новых судов. Фрахтовые ставки на танкерный тоннаж оставались высокими, но нестабильными, чему способствовали повышенный спрос в тонно-милях и ограниченное предложение. В начале 2025 года ставки в целом снизились, но в июне вновь повысились на фоне возросших операционных рисков в Ормузском проливе.

17. Ожидается, что затраты, связанные с соблюдением экологических норм, изменят экономику морского транспорта. Установленные Европейским союзом сборы за выбросы углерода, применяемые к перевозкам в европейские порты и из них, уже начинают влиять на структуру транспортных расходов, состав мирового флота и конкурентоспособность различных сегментов судов.

## D. Показатели эффективности работы портов и упрощение процедур торговли в морских перевозках

### 1. Показатели эффективности работы портов варьировались в отношении различных параметров и секторов судоходства; гендерный баланс среди работников портовой отрасли еще не достигнут

18. Число заходов балкеров в порты несколько увеличилось. В то же время число заходов танкеров и контейнеровозов в 2024 году оставалось относительно стабильным. Одним из ключевых факторов при выборе порта в рамках конфигурации портов захода судов, который, как ожидается, сохранит свое значение и в будущем, является наличие бункеровочной инфраструктуры для заправки альтернативными видами топлива. Например, в последние годы услуги по бункеровке сжиженного природного газа стали предлагаться во все большем числе портов, количество которых в 2024 году достигло примерно 200, и в дальнейшем ожидается постоянный рост их числа (диаграмма 5).

Диаграмма 5

#### Порты, предоставляющие услуги по бункеровке сжиженного природного газа

(число)



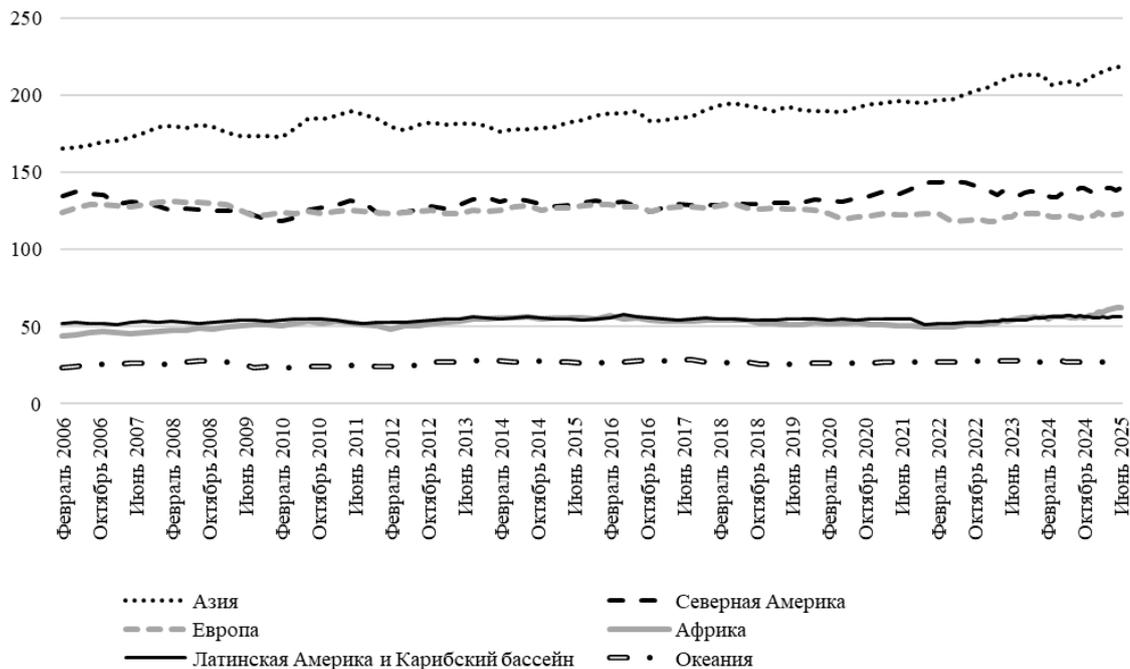
Источник: ЮНКТАД, 2025 год.

Примечание: В число функционирующих портов входят порты, которые, по имеющимся данным, могут предоставлять услуги по бункеровке сжиженного природного газа; к запланированным портам относятся порты, которые по состоянию на май 2025 года сообщили о сроках начала предоставления таких услуг.

19. Индекс обслуживания линейным судоходством ЮНКТАД, позволяющий странам оценить степень интеграции в глобальные торговые сети и уровень развития морского сообщения в глобальном масштабе, свидетельствует об увеличении транспортных связей в случае африканских и азиатских портов (диаграмма 6). По состоянию на середину 2025 года Азия сохраняла лидерство в плане обслуживания линейным судоходством. В Африке в период с июня 2024 по июнь 2025 года был отмечен наиболее быстрый рост индекса (на 10 процентов) в результате переориентации маршрутов в обход Красного моря.

Диаграмма 6

**Среднее значение индекса обслуживания линейным судоходством по регионам**



Источник: ЮНКТАД, 2025 год.

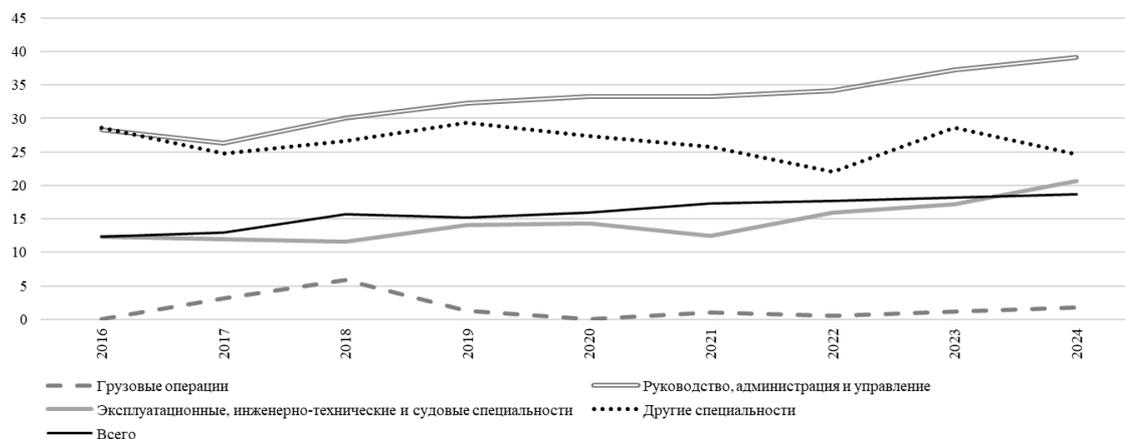
Примечание: Индекс установлен на уровне 100 для среднего значения охвата стран услугами линейного судоходства в феврале 2023 года. Для стран, не охваченных услугами линейного судоходства, значения считаются равными нулю, чтобы лучше отразить прекращение транспортного сообщения. Страны, которые не были охвачены услугами линейного судоходства на протяжении всего периода, исключены из средних значений.

20. Мировые порты сталкиваются также с проблемой перегруженности и длительным временем ожидания для судов. В 2024 году среднее время ожидания в порту увеличилось как в развитых, так и в развивающихся странах: соответственно с 5,2 и 10,2 часа в декабре 2023 года до 6,4 и 10,9 часа в марте 2024 года. Данные по 76 портам, применяющим шкалу оценки эффективности работы портов, свидетельствуют об улучшении гендерного разнообразия: теперь женщины занимают почти 40 процентов управленческих должностей. Однако доминирование мужчин сохраняется в других областях, особенно в секторе грузовых операций, где женщины составляют менее 2 процентов рабочей силы (диаграмма 7). Ожидается, что цифровизация и автоматизация откроют новые возможности для женщин, особенно в тех сферах, в которых активно применяются технологии и требуется меньше физических усилий.

Диаграмма 7

**Медианная доля женщин в штате работников портов**

(в процентах)



Источник: ЮНКТАД, 2025 год.

Примечание: Данные обобщены без экстраполяции недостающих значений.

**2. Меры по упрощению процедур торговли могут сыграть ключевую роль в повышении эффективности работы портов в условиях операционной среды, характеризующейся серьезными сбоями и непредсказуемостью**

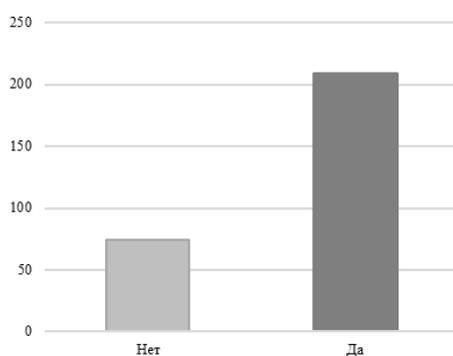
21. Меры по упрощению процедур торговли могут повысить эффективность работы портов, в том числе за счет повышения прозрачности и улучшения информационного взаимодействия между заинтересованными сторонами в сфере морского транспорта из государственного и частного секторов. Цифровая инфраструктура, такая как единое морское окно, система портового сообщества и единое торговое окно, улучшает сотрудничество и обмен данными. Страны, обладающие такими инструментами, как правило, характеризуются более высокими показателями обслуживания линейным судоходством и эффективности логистической системы (диаграмма 8).

Диаграмма 8

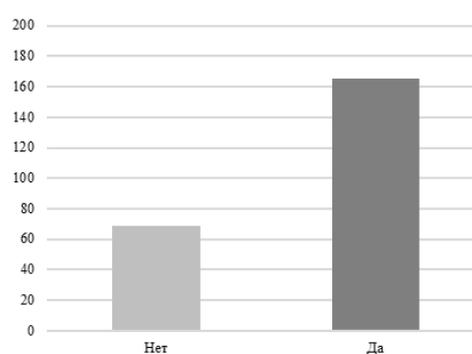
**Взаимосвязь между интегрированностью в систему морских линейных перевозок и использованием цифровых инструментов для упрощения процедур торговли**

(среднее значение индекса обслуживания линейным судоходством)

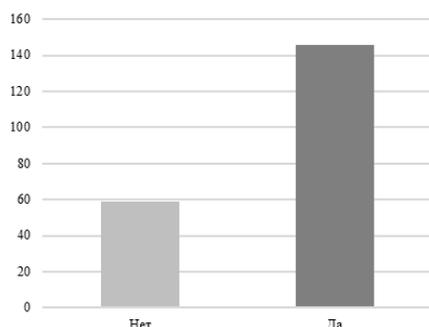
а) Система портового сообщества полностью внедрена



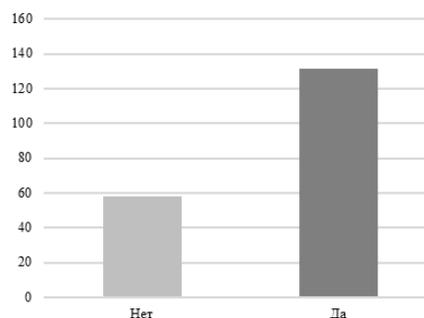
б) Единое морское окно полностью внедрено



с) Единое торговое окно полностью внедрено



d) Единое морское окно, система портового сообщества или единое морское окно полностью внедрены



Источник: ЮНКТАД, 2025 год.

22. Конвенция по облегчению международного морского судоходства и Соглашение Всемирной торговой организации об упрощении процедур торговли могут помочь в реализации цифровых решений. Важнейшими механизмами сотрудничества и взаимодействия являются государственно-частные партнерства, такие как национальные комитеты по упрощению процедур торговли, которые ЮНКТАД продолжает активно поддерживать. В условиях растущей цифровизации крайне важно внедрять решения по снижению рисков и надежные стратегии кибербезопасности в сфере транспорта и упрощения процедур торговли.

## Е. Правовые вопросы и изменения в области регулирования

### 1. Проект правил Международной морской организации, вопрос о принятии которых рассматривается с целью ограничить выбросы парниковых газов от морских перевозок

23. В октябре 2025 года в рамках важного события проект рамочной программы по достижению нулевого уровня выбросов, одобренный Комитетом по защите морской среды Международной морской организации в апреле 2025 года, должен был быть рассмотрен на предмет официального принятия в качестве новой обязательной главы приложения VI к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов. Однако Комитет по защите морской среды постановил на своей внеочередной сессии в октябре 2025 года отложить соответствующую сессию на один год, с тем чтобы провести дополнительные обсуждения.

24. Эта концепция включает как технические, так и экономические элементы, в частности глобальный топливный стандарт и механизм тарификации выбросов углерода и торговли квотами на выбросы, а также создание фонда для достижения чистого нулевого уровня выбросов, который будет осуществлять сбор доходов от взимания платы за выбросы, управление ими и их распределение. Фонд будет заниматься, в том числе, такими направлениями деятельности, как поощрение судов с низким уровнем выбросов и поддержка инноваций, исследований, развития инфраструктуры и инициатив по справедливому переходу в развивающихся странах. Среди других приоритетов — обучение, передача технологий и наращивание потенциала в поддержку стратегии Международной морской организации по сокращению выбросов парниковых газов. Полученные и доступные для распределения доходы могут внести весомый вклад в обеспечение справедливого энергетического перехода в развивающихся странах, особенно в наименее развитых странах и малых островных развивающихся государствах, а также в соответствующие инвестиции в портовую инфраструктуру. Инициативы частного сектора по предоставлению «зеленого» и устойчивого финансирования, «зеленых» кредитов и кредитов, привязанных к показателям устойчивого развития, и смешанного финансирования также будут иметь решающее значение для генерирования достаточных средств для

декарбонизации мирового флота и инвестиций в бункеровочные установки и инфраструктуру.

25. При условии официального принятия концепции по достижению чистого нулевого уровня выбросов соответствующие обязательства по мониторингу и представлению отчетности и финансовые обязательства в отношении отдельных судов должны будут найти отражение в коммерческих контрактах на морские перевозки в соответствии с подробным руководством по реализации концепции, которое еще предстоит разработать. Отраслевые ассоциации могут помочь в разработке надлежащих стандартных положений для включения в коммерческие контракты.

**2. Развитие международной нормативно-правовой базы должно идти в ногу с распространением альтернативных видов топлива и технологическим прогрессом, включая автоматизацию судов**

26. Использование и транспортировка альтернативных видов топлива создают новые риски, включая риск загрязнения окружающей среды и, учитывая токсичность, высокую испаряемость и воспламеняемость некоторых новых видов топлива, риск причинения вреда здоровью людей. Работа Юридического комитета Международной морской организации над новым документом, посвященным адекватности режимов ответственности и компенсации Международной морской организации применительно к альтернативным видам топлива, является важным первым шагом на пути к разработке надлежащих правовых рамок ответственности и компенсации за загрязнение окружающей среды и причинение вреда здоровью людей до того, как любые связанные с этим риски материализуются. Для автономного судоходства также необходима отвечающая поставленным целям нормативная база. В настоящее время Международная морская организация разрабатывает не имеющий обязательной силы кодекс по безопасности морских автономных надводных судов, завершение работы над которым запланировано на 2026 год. Государствам — членам Организации Объединенных Наций и заинтересованным сторонам, представляющим судоходную отрасль, рекомендуется принять активное участие в этой важной работе.

**3. Все более важное значение приобретает защита прав моряков**

27. Моряки работают в очень сложной обстановке, часто в тяжелых условиях. Геополитическая напряженность и дезорганизация судоходства усугубляют эти проблемы. Недавно согласованные поправки к Конвенции о труде в морском судоходстве, направленные на расширение прав моряков на репатриацию и увольнение на берег, а также разработка дополнительных руководящих принципов справедливого обращения с моряками, задержанными в связи с предполагаемыми преступлениями, укрепляют существующую нормативную базу и требуют поддержки всех заинтересованных сторон.

**4. Вступление в силу новых глобальных правил экологически рациональной утилизации судов**

28. Ожидается, что вступление в силу в июне 2025 года Гонконгской международной конвенции о безопасной и экологически рациональной утилизации судов, принятой в мае 2009 года дипломатической конференцией в Гонконге, Китай, внесет значительный вклад в повышение безопасности работников и сделает операции по утилизации судов более экологичными. Значение утилизации судов будет расти по мере обновления мирового флота и замены его судами, работающими на низкоуглеродном или безуглеродном топливе. Четыре страны с крупнейшими объемами утилизации судов, а также некоторые государства с наиболее крупным флотом по флагу регистрации уже входят в число Сторон Конвенции. Государствам — членам Организации Объединенных Наций рекомендуется рассмотреть вопрос о присоединении к Конвенции, чтобы обеспечить ее широкое применение на международном уровне.

## Г. Стратегические приоритеты

29. Морской транспорт переживает критический момент. Необходимо обеспечить переход к устойчивому, жизнеспособному и основанному на цифровых технологиях будущему, при этом работая в условиях все более непредсказуемой оперативной обстановки, характеризующейся геополитической напряженностью, геоэкономической раздробленностью и усиливающейся необходимостью в декарбонизации, цифровизации и предвосхищающем вызовы будущего развитии инфраструктуры, операций и услуг. На этом фоне решающее значение имеют устойчивость и повышение сопротивляемости факторам давления, гибкость систем и быстрая адаптация. Развивающиеся страны нуждаются в поддержке и помощи, чтобы лучше подготовиться и адаптироваться к изменениям условий для морских перевозок и торговли.

30. Первоочередные шаги, которые следует предпринять заинтересованным сторонам, действующим в сфере морского транспорта, и правительствам при поддержке ЮНКТАД и других международных организаций, а также партнеров по процессу развития, включают следующее:

a) Используйте морскую логистику в качестве инструмента обеспечения справедливой интеграции и преобразований. Участие развивающихся стран в реструктурированных торговых потоках, включая перевозки критически важных минералов, зависит от современных и устойчивых систем морской логистики с хорошими транспортными связями. Инвестиции в транспорт и логистику должны облегчать торговые потоки и способствовать увеличению добавленной стоимости, модернизации промышленности и структурным преобразованиям. Для обеспечения своевременного реагирования на изменения в мерах торговой политики необходимо международное сотрудничество.

b) Планируйте и обеспечивайте готовность к сбоям и неопределенности. В условиях быстро меняющейся оперативной обстановки существует потребность в разработке и реализации стратегий адаптации для отрасли морского транспорта и морской логистики с опорой на надлежащие концепции и нормативную базу. Участникам отрасли следует повысить операционную гибкость, обновить флот и модернизировать оборудование, инфраструктуру и методы управления портами, чтобы более эффективно реагировать на переориентацию маршрутов перевозок и сбой в транспортном сообщении по мере изменения динамики торговли. Смягчение последствий роста стоимости морской перевозки грузов, в том числе товаров первой необходимости, особенно важно для наименее развитых стран и малых островных развивающихся государств. Главными способами контроля расходов являются принятие действенных мер по упрощению процедур торговли, повышение эффективности работы портов и улучшение транспортного сообщения.

c) Поощряйте модернизацию флота и экологически рациональную деловую практику в морской отрасли, стимулируйте активное обновление флота и утилизацию судов, соблюдая при этом требования к повышению безопасности и экологичности операций по утилизации. Для этого потребуются нарастить мощности по разборке судов, соответствующие Гонконгской международной конвенции о безопасной и экологически рациональной утилизации судов. Реализация необходимых мер требует участия правительств, регулирующих органов, судостроительных предприятий, судовладельцев, финансирующих учреждений и предприятий по демонтажу судов. Государствам — членам Организации Объединенных Наций рекомендуется рассмотреть вопрос о присоединении к Конвенции, чтобы поддержать ее применение в международном масштабе.

d) Защищайте и расширяйте права и возможности работников морской отрасли, содействуйте инклюзии и повышению квалификации. Эффективная реализация международной нормативной базы, касающейся прав моряков, остается важнейшим условием как обеспечения безопасности и благополучия моряков, так и гарантирования безопасного и надежного движения товаров по глобальным цепочкам поставок. Правительствам, международным организациям и другим

заинтересованным сторонам следует ускорить применение и обеспечение соблюдения основных положений, включая последние поправки к Конвенции о труде в морском судоходстве. Более тесное сотрудничество позволит сократить количество случаев оставления моряков без помощи. В условиях все более широкого распространения альтернативных видов топлива и последних достижений в области автоматизации судов соответствующим заинтересованным сторонам в сотрудничестве с профильными организациями следует уделять первоочередное внимание целенаправленному наращиванию потенциала и обучению моряков.

e) Внедряйте дальновидные и инклюзивные стратегии найма и задействуйте кадровый резерв, состоящий из женщин — специалистов морской отрасли, которые по-прежнему крайне слабо представлены в нынешней структуре рабочей силы, чтобы содействовать решению сохраняющейся проблемы нехватки моряков. Для правительств, судоходной отрасли и соответствующих регулирующих органов важнейшими шагами являются создание стимулов для привлечения квалифицированной рабочей силы, а также гарантирование прав моряков. Правительствам и портовым властям следует реализовывать инклюзивные программы развития кадровых ресурсов, направленные на расширение участия женщин. Важную роль играют такие инициативы в сфере укрепления потенциала, как программа ЮНКТАД по управлению портами, реализуемая в рамках программы подготовки кадров в области международной торговли «Трейнфортрейд».

f) Обеспечивайте эффективную реализацию регулирующих мер, направленных на сокращение выбросов парниковых газов от международного судоходства, ускорение декарбонизации и содействие справедливому и честному энергетическому переходу. Успех деятельности в этом направлении будет зависеть от поддержки со стороны отрасли в вопросах разработки и внедрения подходящих альтернативных видов топлива, а также от официального принятия концепции по достижению чистого нулевого уровня выбросов и ожидаемого руководства по ее реализации. Обязательства по мониторингу и представлению отчетности и финансовые обязательства, предусмотренные этой концепцией, необходимо учитывать в коммерческих контрактах на морские перевозки; коммерческие стороны в сотрудничестве с отраслевыми ассоциациями могут уже сейчас начать разработку надлежащих договорных положений, которые обеспечат сбалансированное распределение сопутствующих коммерческих рисков.

g) Принимайте меры, способствующие ускорению внедрения энергосберегающих технологий на судах и в портах, а также реализацию многосторонних инициатив, таких как «зеленые» судоходные коридоры. Средства, мобилизованные в рамках нового механизма тарификации выбросов углерода, могут способствовать поддержке энергетического перехода в развивающихся странах. Поскольку для этого потребуются значительные дополнительные инвестиции, необходимо изучить все подходящие механизмы, с помощью которых можно было бы привлечь необходимое финансирование. Поощряйте инициативы частного сектора, поддерживающие «зеленые» и устойчивые инвестиции, «зеленые» кредиты и кредиты, привязанные к показателям устойчивого развития, а также дополнительные новые механизмы финансирования.

h) Осуществляйте необходимую подготовку для обеспечения безопасного обращения с альтернативными видами топлива и их безопасного использования и транспортировки. Альтернативные виды топлива, хотя они и играют ключевую роль в сокращении выбросов парниковых газов от морских перевозок, могут создавать серьезные риски. Их транспортировка и использование требуют соответствующих протоколов безопасности и защиты. Для обеспечения учета связанных с этим рисков и обязательств, в том числе путем обеспечения надлежащей компенсации за сопутствующий ущерб от загрязнения окружающей среды, требуется пересмотр и корректировка существующей международно-правовой базы. Правительствам в сотрудничестве с судоходной отраслью, организациями, представляющими интересы работников морской отрасли, и кадровыми агентствами также необходимо организовывать и расширять соответствующие программы подготовки и повышения квалификации работников морской отрасли.

i) Используйте цифровые решения и укрепляйте нормативную базу в целях снижения киберрисков. Директивным органам, а также отрасли морского транспорта и морской логистики следует продолжать ускорять цифровизацию в целях повышения эффективности деятельности и внедрения устойчивых методов работы в сфере морского судоходства, таких как анализ схем движения судов и предиктивное техническое обслуживание. Все более широкое применение технологий в сфере транспорта и для упрощения процедур торговли требует надлежащих стратегий обеспечения кибербезопасности и адекватной нормативной базы.

j) Используйте показатели эффективности работы портов для мониторинга и анализа эффективности операций, уровня развития транспортного сообщения, экологической устойчивости и способности противостоять потрясениям. Портам следует регулярно оценивать свою эффективность, используя признанные во всем мире показатели, адаптированные к их конкретным стратегиям, приоритетам и местным условиям, чтобы определить области для улучшения и сформулировать стратегические задачи. Шкала оценки эффективности работы портов, разработанная ЮНКТАД, может помочь портам определить недостатки в своей работе и сформулировать измеримые цели по улучшению показателей деятельности.

к) Используйте меры по упрощению процедур торговли для повышения эффективности работы портов и морских цепочек поставок. Странам рекомендуется выполнять положения Конвенции по облегчению международного морского судоходства и Соглашения об упрощении процедур торговли, включая положения, касающиеся автоматизации, цифровизации и внедрения систем единого морского окна в портах. Необходимо укреплять сотрудничество в сфере цифровой инфраструктуры и данных, связанных с работой портов и упрощением процедур торговли. Цифровые системы<sup>7</sup> могут обеспечить масштабируемые, основанные на унифицированных стандартах платформы, поддерживающие надежную и прозрачную работу портов.

l) Активизируйте работу по укреплению потенциала и оказанию поддержки развивающимся странам. ЮНКТАД и другим партнерам по процессу развития следует оказывать поддержку развивающимся странам, особенно развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, наименее развитым странам и малым островным развивающимся государствам, в повышении эффективности управления рисками и реализации возможностей в таких сферах, как морское судоходство, портовые операции и торговля. Эти риски и возможности обусловлены целым рядом факторов, включая изменения в структуре торговли и географии перевозок и торговли, декарбонизацию и энергетический переход, адаптацию к изменению климата, цифровизацию и автоматизацию судов.

m) Укрепляйте и развивайте целенаправленное сотрудничество в сфере нормативного регулирования в целях решения новых проблем. Тесное сотрудничество между всеми заинтересованными сторонами, представляющими как государственный, так и частный сектор, имеет ключевое значение для преодоления сохраняющихся и возникающих проблем и, в конечном счете, для обеспечения устойчивости и жизнеспособности цепочек поставок. Регулирующим органам следует сотрудничать с судоходной отраслью и другими заинтересованными сторонами, чье участие требуется для эффективной адаптации к меняющимся условиям и снижения потенциальных рисков. Для этого всем заинтересованным сторонам рекомендуется принять активное участие в текущих процессах Международной морской организации, включая, например, разработку добровольного кодекса по безопасности морских автономных надводных судов и руководства по борьбе с фиктивной регистрацией судов и фиктивными регистрами судов.

<sup>7</sup> См., например, URL: <https://www.asyhub.org/>.

### **III. Ключевые аспекты глобальной политики, направленной на поддержку развития устойчивых, жизнеспособных и инклюзивных морского транспорта, логистики, цепочек поставок и соответствующего упрощения процедур торговли**

31. Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию приняла на своей шестнадцатой сессии (ЮНКТАД XVI) Женевский консенсус, расширив мандат ЮНКТАД в области поддержки развития устойчивых, жизнеспособных и «умных» транспорта, логистики, цепочек поставок и соответствующего упрощения процедур торговли. Кроме того, необходимость оказания поддержки в связи с этими процессами была отдельно отмечена в представленных на ЮНКТАД XVI декларациях министров группы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, наименее развитых стран и малых островных развивающихся государств и в Заявлении министров о развитии транспорта и логистики в малых островных развивающихся государствах, принятом на первом Глобальном форуме ЮНКТАД по цепочкам поставок (Барбадос, 2024 год)<sup>8</sup>. К числу приоритетных задач, определенных министрами транспорта малых островных развивающихся государств, относятся следующие задачи: улучшение транспортного сообщения и повышение доступности; укрепление жизнеспособности и устойчивости; решение вопросов на стыке сфер транспорта, энергетики и продовольственной безопасности; мобилизация устойчивого финансирования и устойчивых инвестиций; содействие инновациям, цифровым преобразованиям и наращиванию потенциала; укрепление партнерских отношений, международного сотрудничества и мониторинга; обеспечение инклюзивности и справедливости. В этой связи следует отметить стратегию ЮНКТАД по оказанию поддержки малым островным развивающимся государствам, опубликованную в 2024 году<sup>9</sup>. Кроме того, обсуждения в ходе совещания министров за круглым столом по теме «На пути к жизнеспособным, устойчивым и инклюзивным цепочкам поставок и соответствующей торговой логистике», состоявшиеся в рамках ЮНКТАД XVI, позволили выявить необходимость принятия конкретных стратегических мер в ряде областей, включая инвестиции в устойчивый транспорт и устойчивую к изменению климата инфраструктуру, переход к низкоуглеродному пути развития, упрощение процедур торговли, скоординированные меры реагирования на кризисы, цифровые инновации, а также развитие и интеграцию транспортных коридоров<sup>10</sup>.

32. В заключенных недавно международных соглашениях повышенное внимание уделяется ключевым группам стран, при этом отмечается необходимость принятия целенаправленных мер по преобразованию транспорта, в том числе посредством укрепления транспортного сообщения, повышения устойчивости к изменению климата и использования цифровых инструментов для упрощения процедур торговли. К числу таких соглашений относятся: Дохинская программа действий для наименее развитых стран, в которой подчеркивается важность инвестиций в людей, науку, технологии и инновации, структурные преобразования, торговлю и региональную интеграцию, устойчивость к изменению климата, а также роль транспорта и портов в содействии диверсификации экономики и выходу из категории наименее развитых стран; Повестка дня Антигуа и Барбуды для малых островных развивающихся государств: обновленная декларация о достижении стабильного процветания, в которой рассматриваются вопросы подверженности влиянию изменения климата и экономической нестабильности и уделяется приоритетное внимание устойчивым транспорту и транспортному сообщению, действиям по борьбе с изменением климата,

<sup>8</sup> См. URL: <https://unctad.org/unctad16/documents> и <https://unctad.org/meeting/global-supply-chain-forum-2024> (дата последнего обращения январь 2026 года).

<sup>9</sup> См. URL: <https://unctad.org/publication/unctad-strategy-support-small-island-developing-states> (дата последнего обращения январь 2026 года).

<sup>10</sup> TD/555. См. URL: <https://unctad.org/unctad16/ministerial-roundtable-towards-resilient-sustainable-and-inclusive-supply-chains> (дата последнего обращения январь 2026 года).

экономике океана, снижению риска бедствий, а также цифровизации и доступу к льготному и климатическому финансированию; Авазинская программа действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2024–2034 годов и Авазинская политическая декларация, в которых подчеркивается необходимость устранения негативных структурных факторов, таких как высокие транспортные издержки, недостатки инфраструктуры и уязвимость к изменению климата, а также укрепления транзитного транспортного сообщения, цифровой трансформации и устойчивых к потрясениям коридоров<sup>11</sup>.

33. Что касается финансирования в целях развития, то в Севильском обязательстве обозначены пути масштабной мобилизации финансовых средств и устранения пробелов в финансировании устойчивого развития параллельно с осуществлением инвестиций в имеющие отношение к обеспечению торговли инфраструктуру и транспортное сообщение и углублением региональной интеграции<sup>12</sup>.

34. Генеральная Ассамблея в своей резолюции по мировому океану и морскому праву предоставила дальнейшие указания по вопросам стратегии<sup>13</sup>. Помимо того, что в резолюции отмечается важность действий по обеспечению охраны и безопасности на море, в ней также подчеркивается важнейшая роль мирового океана в обеспечении средств к существованию и торговли, а также обращается внимание на растущие риски, связанные с климатическими факторами и деградацией экосистем, в том числе в отношении судоходства и прибрежной транспортной инфраструктуры, такой как порты. Вновь сообщается о необходимости укрепления сотрудничества по ключевым вопросам, в частности в отношении уязвимых прибрежных общин и малых островных развивающихся государств.

35. Провозглашение Десятилетия Организации Объединенных Наций, посвященного устойчивому транспорту (2026–2035 годы), свидетельствует об особой важности устойчивых, эффективных и жизнеспособных транспортных систем, объединяющих все виды транспорта для осуществления Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и связанных с ней целей. Ключевые тематические области и приоритеты включают укрепление международного сотрудничества в целях развития мультимодальных транспортных сетей; улучшение транспортного сообщения для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю; обеспечение доступности, безопасности, приемлемости по цене и скоординированности действий, направленных на поощрение инклюзивных и экологически безопасных транспортных решений<sup>14</sup>. Цель Десятилетия Организации Объединенных Наций, посвященного устойчивому транспорту (2026–2035 годы), «заключается в ускорении коллективных действий по формированию устойчивых, инклюзивных, доступных, недорогих, безопасных, энергетически эффективных, качественных, надежных и жизнестойких транспортных систем с низким или нулевым уровнем выбросов во всем мире с учетом различных национальных условий и в поддержку Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и в последующие годы»<sup>15</sup>. В этой связи план осуществления, опубликованный в декабре 2025 года, нацелен на поощрение преобразующих действий всех соответствующих заинтересованных сторон в рамках следующих шести приоритетных областей: обеспечение доступа к устойчивому транспорту для всех; содействие развитию низкоуглеродных или безуглеродных, устойчивых и экологически безопасных транспортных систем; повышение эффективности и содействие устойчивому развитию транспортного сообщения и логистики; формирование ориентированной на интересы людей городской мобильности и создание удобных для жизни городов; обеспечение безопасности и надежности транспорта; использование научно-технических достижений и инноваций для развития устойчивого транспорта. Что касается морского транспорта и портов, то в плане осуществления особое внимание уделяется декарбонизации; повышению устойчивости к потрясениям,

<sup>11</sup> A/RES/76/258; A/RES/78/317; A/RES/79/233; A/RES/80/3.

<sup>12</sup> A/RES/79/323.

<sup>13</sup> A/RES/80/110.

<sup>14</sup> A/RES/78/148.

<sup>15</sup> A/RES/80/132.

включая адаптацию к изменению климата, создание резервов и урегулирование кризисов; цифровизации посредством внедрения безбумажной торговли, обеспечения совместимости данных и кибербезопасности; согласованности стратегий на основе обеспечения соответствия целям в области развития, климата и океана<sup>16</sup>.

#### **IV. Превращение политических обязательств в коллективные действия и результаты**

36. Морской транспорт является средством осуществления глобальной торговли и может стимулировать развитие устойчивых, жизнеспособных и готовых к изменению климата цепочек поставок, основанных на цифровых технологиях и данных. Тем временем этому сектору и его различным заинтересованным сторонам предстоит ряд переходов, в том числе к нулевому уровню выбросов углерода, цифровым системам и новым торговым маршрутам, что требует адаптации. Для обеспечения грамотного управления процессом адаптации, его инклюзивности и устойчивости, не оставляя никого в стороне и позволяя всем странам использовать возможности, одновременно укрепляя устойчивость к потрясениям и сбоям, необходимы согласованные коллективные действия. Международное сообщество разработало политические и стратегические рамки, отражающие общие цели и обязательства, и в настоящее время требуется переход от постановки целей к действиям. Предлагаемые приоритетные направления деятельности обозначены в *Обзоре морского транспорта 2025 года*, который охватывает следующие вопросы: справедливая декарбонизация, переход к более экологически чистым источникам энергии, внедрение цифровых технологий и обеспечение совместимости данных и систем; региональная интеграция с помощью транспортных систем и коридоров; упрощение процедур торговли с использованием цифровых инструментов и данных, а также укрепление кибербезопасности; обеспечение жизнеспособности инфраструктуры, услуг и операций, а также готовности морских транспортных систем к изменению климата; обеспечение надлежащего финансирования; формирование квалифицированной рабочей силы и обеспечение надежной защиты прав и благополучия работников; разработка обновленных и отвечающих поставленным целям правил, позволяющих обеспечить готовность к цифровому и энергетическому переходам в условиях участвующих сбоев, вызванных различными потрясениями. В этом контексте решающую роль играют эффективные партнерские отношения, сети сотрудничества, обучение и наращивание потенциала.

37. С опорой на существующие мероприятия в рамках трех основных направлений своей работы, а именно: исследования и анализ, техническая помощь и достижение консенсуса<sup>17</sup>, а также на расширенный мандат в соответствующей области ЮНКТАД призвана играть важную роль в оказании поддержки странам и заинтересованным сторонам в вопросах морского транспорта и логистики в процессах переходов и адаптации к меняющимся условиям осуществления деятельности. В рамках трех основных направлений своей работы ЮНКТАД занимается рядом ключевых вопросов, освещенных в настоящей записке, в целях наращивания потенциала для повсеместного внедрения принципов устойчивости, жизнеспособности, готовности к переходу на цифровые технологии, решений на основе данных и готовности к климатическим рискам в процессах планирования, операционной деятельности и разработки стратегии. Соответствующие аналитические материалы распространяются через ежегодную публикацию *Обзора морского транспорта*, в котором предоставляются важнейшие аналитические данные, обширные статистические и прочие данные, результаты мониторинга, отслеживания и представления отчетности по ключевым событиям, имеющие отношение к этому сектору; тематические исследования, содержащие аналитические выводы и информацию, которые могут использоваться в нормативной деятельности и при оказании помощи

<sup>16</sup> См. URL: <https://sdgs.un.org/un-decade-sustainable-transport-2026-2035> (дата последнего обращения январь 2026 года).

<sup>17</sup> См. URL: <https://unctad.org/ttl>.

заинтересованным сторонам на местах, включая аналитические доклады о последствиях пандемии COVID-19 для коммерческих контрактов, ее воздействии на морской транспорт и соответствующих мерах реагирования, а также другие информационные продукты и учебные курсы, разработанные в рамках межведомственного проекта с упором на устранение последствий пандемии<sup>18</sup>. Соответствующая техническая помощь и мероприятия по наращиванию потенциала включают подготовку руководства для портов, учебный модуль по жизнеспособности портов и морских цепочек поставок, проект по созданию устойчивых «умных» портов, рамочную программу по устойчивому грузовому транспорту, инструментарий для развития устойчивого грузового транспорта и соответствующего финансирования, а также обширную работу по адаптации портов к изменению климата, например проект в области наращивания потенциала с упором на критически важную прибрежную транспортную инфраструктуру в малых островных развивающихся государствах, включая методологическую основу и руководство по адаптации в поддержку устойчивых к изменению климата портов; исследования и анализ включают работу над соответствующими политическими и правовыми вопросами и упрощение процедур торговли, обучение и наращивание потенциала в рамках программы «Трейнфортрейд» и Автоматизированной системы обработки таможенных данных — крупнейшей программы ЮНКТАД по техническому сотрудничеству<sup>19</sup>.

38. Двенадцатая сессия Рассчитанного на несколько лет совещания экспертов по транспорту, торговой логистике и упрощению процедур торговли предоставляет возможность сформулировать путь развития морского транспорта и логистики таким образом, чтобы удерживать курс в беспокойных водах. В интересах организации обсуждения к рассмотрению предлагаются следующие вопросы:

a) Какие уроки можно извлечь из повторяющихся в цепочках поставок сбоев, затрагивающих морской транспорт, логистику, стратегически важные морские коридоры, судоходные сети и структуру торговли? Какие передовые практики можно выделить?

b) Каким подходам следует отдать предпочтение в целях обеспечения будущего морского транспорта и логистики посредством повышения степени готовности и способности реагировать на сбои и изменения, восстанавливаться после них и адаптироваться к ним? Какие метрики следует использовать для измерения прогресса, чтобы при этом они могли служить полезной системой для оценки повышения устойчивости к потрясениям с течением времени?

c) Какие усилия в области технической помощи и наращивания потенциала, продукты и/или инструменты необходимы для эффективного перехода к низкоуглеродным, устойчивым к потрясениям транспорту и логистике, использующим цифровые технологии, особенно применительно к странам с уязвимой экономикой, таким как развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, наименее развитые страны и малые островные развивающиеся государства? Как ЮНКТАД может наилучшим образом содействовать в этих вопросах?

<sup>18</sup> См., например, URL: <https://sdgpulse.unctad.org/sustainable-transport/>, <https://unctad.org/project/transport-and-trade-connectivity-age-pandemics> и <https://unttc.org/> (дата последнего обращения январь 2026 года).

<sup>19</sup> ЮНКТАД, 2024 год, *Обзор морского транспорта: лавирование по стратегически важным морским коридорам* (публикация Организации Объединенных Наций, в продаже под № E.24.II.D.19, Женева); UNCTAD, 2022, *Climate-resilience of seaports: Adequate finance is critical for developing countries but remains a major challenge*, Policy Brief No. 3. См. URL: <https://resilientmaritimelogistics.unctad.org/>, <https://unctad.org/project/sustainable-smart-ports-african-countries-including-small-island-developing-states-recover>, <https://sft-framework.unctad.org/>, <https://unctadsftportal.org/sfttoolkit/>, <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/policy-and-legislation/climate-change-and-maritime-transport>, <https://sidsport-climateadapt.unctad.org/>, <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/trade-facilitation>, <https://unctad.org/topic/training-and-capacity-building/trainfortrade> и <https://asycuda.org/en/> (дата последнего обращения январь 2026 года).

d) Какие деловые возможности могут возникнуть в результате изменения географии торговли и эволюции моделей глобализации, включая изменение маршрутов движения судов и потенциал портов в развивающихся странах? Как развивающиеся страны и заинтересованные стороны из частного сектора могут воспользоваться такими возможностями?

e) Как можно масштабировать и диверсифицировать финансовые ресурсы и инвестиции, необходимые для повышения устойчивости, укрепления способности сопротивляться потрясениям, повышения готовности к изменению климата и оказания поддержки в цифровизации морского транспорта и логистики? Какая роль отводится инновационным механизмам финансирования? Каковы примеры успеха инновационного финансирования, применяемого в морском транспорте и логистике?

f) Какие ключевые темы следует обсудить в ходе второго Глобального форума ЮНКТАД по цепочкам поставок? Какие результаты могут быть получены по итогам проведения форума?

g) Какие совместные инициативы могли бы способствовать тому, чтобы, при лидирующей стратегической роли морских перевозок и портов, все виды транспорта и заинтересованные стороны на протяжении всей логистической цепочки могли внедрить критерии устойчивости и способности сопротивляться потрясениям?

h) Какие конкретные коллективные мероприятия и инициативы могут быть предложены в рамках Десятилетия Организации Объединенных Наций, посвященного устойчивому транспорту (2026–2035 годы)?

---