



2025 год
**Обзор
морского
транспорта**

Удерживая курс
в неспокойных водах

ОБЩИЙ ОБЗОР



Организация
Объединенных
Наций



2025 год
**Обзор
морского
транспорта**

Удерживая курс
в неспокойных водах

ОБЩИЙ ОБЗОР



Организация
Объединенных
Наций
Женева, 2025 год

© Организация Объединенных Наций, 2025 год

Настоящий документ находится в открытом доступе при условии соблюдения лицензии Creative Commons, созданной для межправительственных организаций, URL: <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-либо мнения относительно правового статуса той или иной страны, территории, города или района или их властей или относительно делимитации их границ.

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

Фотокопирование и воспроизведение выдержек разрешены при надлежащем указании источника.

Настоящая публикация была отредактирована вне организации.

Издание Организации Объединенных Наций, опубликовано Конференцией
Организации Объединенных Наций по торговле и развитию

UNCTAD/RMT/2025 (Overview)



Содержание

Предисловие Стр. iv

Введение Стр. vi



Стр. 1

Международные
морские перевозки



Стр. 4

Мировой торговый флот
и транспортные услуги



Стр. 7

Ставки тарифов и фрахта
и стоимость морских
перевозок



Стр. 10

Показатели эффективности
работы портов и упрощение
процедур торговли
в морских перевозках



Стр. 15

Правовые вопросы
и изменения в области
регулирования



Стр. 18

Стратегические
приоритеты



Предисловие

©2024_UNCTAD



Мировой морской транспорт вошел в неизведанные воды

Со времен закрытия Суэцкого канала в 1967 году мы не наблюдали столь продолжительного нарушения работы артерий мировой торговли. Суда, которые раньше пересекали Красное море за несколько дней, теперь неделями идут вокруг мыса Доброй Надежды. Фрахтовые ставки, сохранявшие относительную стабильность в течение многих лет, теперь резко колеблются от месяца к месяцу. Цепочки поставок, которые мы считали устойчивыми, на поверку оказались хрупкими.

Но эта история — не только о дестабилизации. Как показано в *Обзоре морского транспорта* за текущий год, она рисует также картину переходных процессов — технологических, экологических, геоэкономических, — накладывающихся друг на друга с такой скоростью, которая требует радикального переосмысливания принципов работы морского транспорта.

Подумайте, с чем мы сегодня столкнулись. Объем транзитных грузоперевозок через Суэцкий канал значительно меньше его пропускной способности: совокупный тоннаж судов, проходящих по нему, сократился в среднем на 70 процентов по сравнению с 2023 годом. События этого года вокруг Ормузского пролива, через который проходит около 34 процентов мирового экспорта нефти, перевозимого морским транспортом, вновь привлекли внимание к необходимости постоянного диалога по вопросам безопасности на море. Сбои в работе портов, которые раньше возникали лишь эпизодически, стали регулярными.

Эти факторы уже меняют сложившиеся модели морских перевозок. Хотя в 2024 году объем перевозок продолжал расти, увеличившись на 2,2 процента по отношению к 2023 году, темпы их роста были умеренными — ниже среднего показателя за 20-летний период с 2003 по 2023 год. Еще более показательно то, что перевозимые по морю грузы теперь транспортируются на гораздо большие расстояния: средняя дальность перевозок увеличилась с 4831 мили в 2018 году до 5245 миль в 2024 году по мере того, как проблемы безопасности перекраивают карту международных морских перевозок. Объем морских перевозок по показателю в тонно-милях в 2024 году увеличился на 5,9 процента по отношению к 2023 году, что почти в три раза превышает рост объема морских перевозок в тоннах. Дальность перевозок больше не определяется географией; сегодня ее задает геоэкономика.

Однако наряду с этими сиюминутными проблемами в отрасли происходят и более глубокие изменения. Концепция Международной морской организации по достижению чистого нулевого уровня выбросов, вопрос о принятии которой будет рассматриваться в октябре 2025 года, может еще больше изменить принципы того, как суда строятся и эксплуатируются и какое топливо они используют. Это уже проявляется в портфелях заказов: на суда на альтернативном топливе приходится более половины тоннажа в новых заказах, хотя более 90 процентов действующего флота по-прежнему работает на традиционных видах топлива. Этот разрыв между желаемым и действительным определяет стоящую перед нами масштабную задачу.

Тем временем автоматизация и цифровизация продвигаются головокружительными темпами. В «умных» портах обработка контейнеров занимает не часы, а считанные минуты. Системы искусственного интеллекта предсказывают заторы еще до их возникновения. Автономные суда начинают переходить из разряда концепций в разряд прототипов. Но каждый шаг вперед по пути цифрового прогресса создает новые риски уязвимости — растет также число кибератак на судоходство. Мы строим инфраструктуру завтрашнего дня на фундаменте сегодняшней безопасности и норм регулирования.

На чьи же плечи ложатся эти расходы? Стоимость морских перевозок, закладываемая развивающимися странами в бюджет, сегодня за неделю может измениться больше, чем ранее она менялась за год. Малые островные развивающиеся государства сталкиваются с резким увеличением расходов на импорт, в то время как конкурентоспособность их экспорта снижается. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, порой несут транспортные расходы, в три раза превышающие среднемировые, и с каждым новым сбоем этот разрыв увеличивается. Это не может быть нашим будущим.

Грядущие переходные процессы — к нулевому уровню выбросов углерода, к цифровым системам, к новым маршрутам перевозок — должны воистину стать переходными. Они должны расширять возможности, а не отрезать доступ к ним. Они должны укреплять способность противостоять потрясениям, а не повышать уязвимость. И они должны отражать признание того, что морской транспорт — это не только суда и грузы; это еще и 1,9 миллиона моряков, большинство из которых — выходцы из развивающихся стран, чьи навыки нуждаются в совершенствовании, чьи права нуждаются в защите и чей вклад требует признания.

ЮНКТАД готова поддержать эти переходные процессы. С помощью исследований, помогающих пролить свет на ситуацию, технического сотрудничества, способствующего наращиванию потенциала, и достижения консенсуса, объединяющего все голоса на глобальном, региональном и национальном уровнях, мы стремимся обеспечить, чтобы в результате этих переходных процессов никто не остался позади.

Настоящий Обзор предлагает больше, чем просто данные и анализ. Он предлагает концепцию действий. Ряд долгосрочных и жизнеспособных практических решений, с помощью которых мы сможем противостоять вызовам завтрашнего дня. Обновление нормативной базы в соответствии с новыми технологическими реалиями и стандартами в области устойчивого развития. Планы декарбонизации, амбициозные, но вместе с тем выполнимые. Инвестиции в людей, а не только лишь в инфраструктуру. Процедуры упрощения торговли, превращающие границы из барьера в ворота.

Морской транспорт и раньше переживал непростые времена — войны, прекращение сообщения, экономические кризисы. Но никогда еще масштабные изменения не наславались друг на друга столь стремительно. Сектор найдет способы адаптироваться; он всегда это делал. Вопрос в том, будет ли эта адаптация управляемой или хаотичной, инклюзивной или разобщющей, устойчивой или сведенной к борьбе за выживание. Настоящий *Обзор морского транспорта* содержит аналитическую информацию для принятия взвешенных решений. Работа начинается прямо сейчас.



Ребека Гринспан
Генеральный секретарь ЮНКТАД



Введение

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

Морской транспорт сталкивается с условиями, отличающимися крайне высокой степенью изменчивости и непредсказуемости

На фоне геополитических событий и меняющейся торговой политики морской транспорт сталкивается с условиями, отличающимися крайне 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.

Повышенная волатильность отражается на фрахтовых рынках, торговле и транспортных издержках, что сильно затрагивает развивающиеся страны, особенно малые островные развивающиеся государства и наименее развитые страны. 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.

В качестве примера можно привести концепцию Международной морской организации (ИМО) 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, будет рассматриваться в октябре 2025 года. 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. 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.

Цифровизация и достижения в области технологий и искусственного интеллекта открывают широкие 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.

Обзор морского транспорта 2025 года охватывает эти и другие ключевые изменения в указанных ниже тематических разделах.





© Adobe Stock

1.

Международные морские перевозки

Морские перевозки продолжают адаптироваться к давлению геополитических и структурных факторов

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). Однако в 2025 году ожидается 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 в среднем на 2 процента в год, а контейнерных перевозок — на 2,3 процента. Прогнозируется также незначительное (0,3 процента) увеличение перевозок в тонно-милях¹. Эти изменения в основном отражают такие структурные факторы, как геополитическая реструктуризация, изменения в промышленной политике и глобальный энергетический переход.

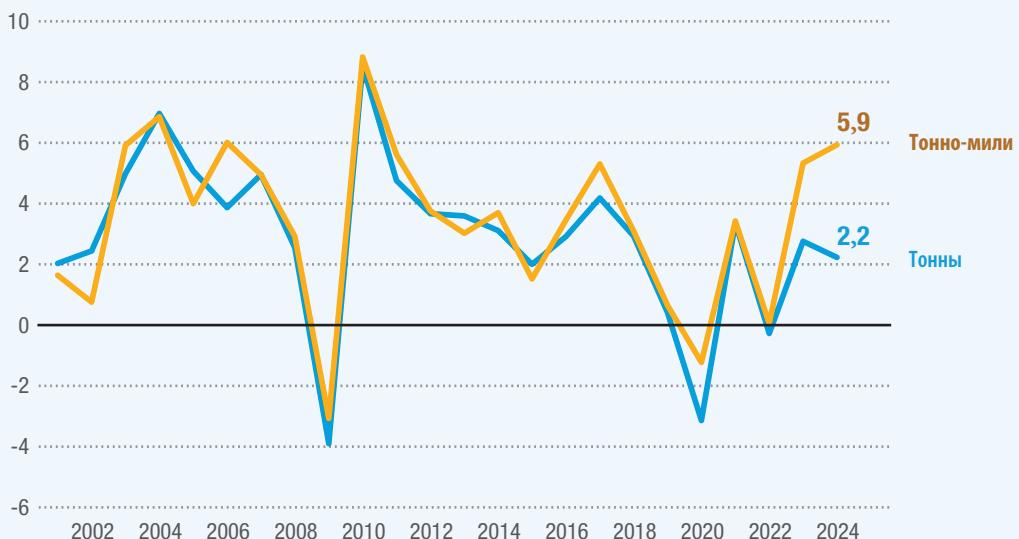
¹ Прогноз объема перевозок на основе данных ЮНКТАД (2025 год). Прогноз объема перевозок с учетом их расстояния на основе данных компании «Кларксонс рисерч».



Диаграмма 1

Рост объема морских перевозок

(изменение в процентах к предыдущему году)



Источник: Расчеты ЮНКТАД на основе временных рядов платформы Shipping Intelligence Network компании «Кларксонс рисерч» (июль 2025 года).

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

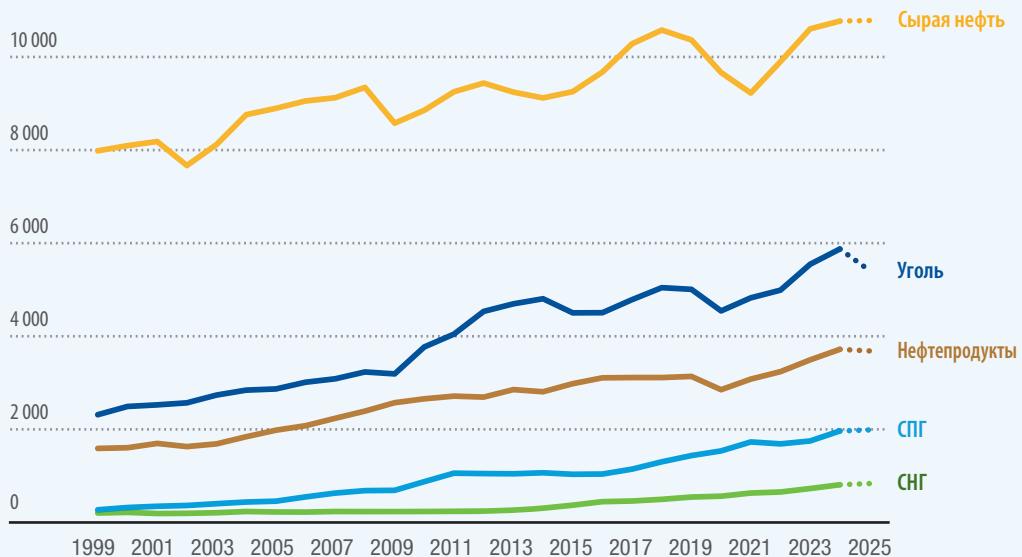
В 2024 году в контейнерных перевозках наблюдалось оживление роста, что было обусловлено пополнением товарных запасов, изменением транспортных маршрутов ввиду нарушения судоходства в Красном море и устойчивым ростом перевозок на маршрутах Юг — Юг и Север — Юг. В перевозках энергоресурсов происходят изменения 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 Красного моря и увеличение поставок в Азию привели к росту дальности перевозок. Наиболее высокий рост был отмечен в перевозках газа, особенно сжиженного природного газа (СПГ), 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 тоннах и тонно-милях (диаграмма 2).

Прогноз на 2025 год более сдержаный 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: Расчеты ЮНКТАД на основе временных рядов платформы Shipping Intelligence Network компании «Кларксонс рисерч» (июль 2025 года).

Примечание: Данные за 2025 год представляют собой прогнозы. СНГ — сжиженный нефтяной газ.

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

Объем торговли критически важными минералами стремительно растет. Вместе с тем морские перевозки многих критически важных минералов, таких как медь, литий и кобальт, 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 экспортёры 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 меди и кобальта.



© Adobe Stock

2.

Мировой торговый флот и транспортные услуги

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

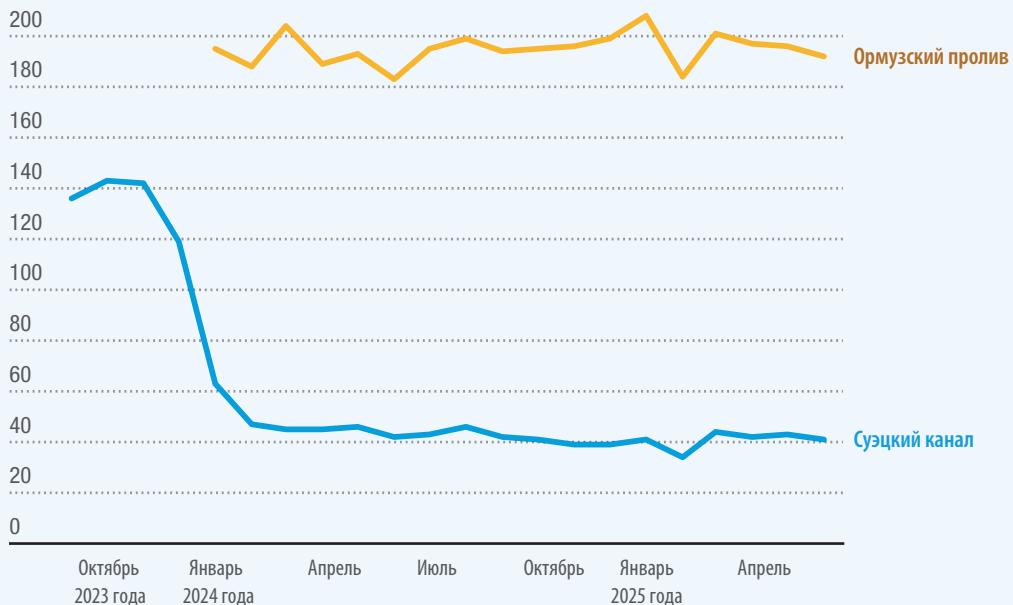


**Судоходство
в Красном
море
по-прежнему
нарушено,
и суда
продолжают
избегать
Суэцкого
канала**

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, при этом в центре внимания оказался Ормузский пролив, 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

Диаграмма 3

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



Источник: Расчеты ЮНКТАД на основе данных платформы Shipping Intelligence Network компании «Кларксонс рисерч» (август 2025 года).

сбоев, которые приведут к задержкам, росту транспортных расходов и увеличению страховых премий.

В 2025 году новые торговые тарифы в Соединенных Штатах Америки и других странах усилили неопределенность и волатильность. Управление торгового представителя США объявило также о таких мерах, как намерение взимать портовые сборы с некоторых судов, заходящих в порты Соединенных Штатов. 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.

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.

▼

Организация судоходства, предлагаемые маршруты перевозок и схемы распределения провозной способности могут потребовать корректировки в соответствии с меняющейся обстановкой

Трансформационные тенденции влияют на структуру и провозную способность мирового флота

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. Данный показатель значительно ниже среднегодовых темпов роста на уровне 5,1 процента за последние два десятилетия, однако он превышает темпы роста морских перевозок. Прогресс в «озеленении» флота продолжается, но постепенно. 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. 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 (диаграмма 4). По состоянию на 1 января 2025 года на долю трех ведущих государств флага — Либерии, Панамы и Республики Маршалловы Острова — приходилось 45,1 процента совокупного тоннажа мирового флота, а 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

Десять ведущих флагов регистрации (левая колонка) и десять стран с крупнейшим флотом (правая колонка) по состоянию на 1 января 2025 года

(доля в мировом флоте в процентах по дедвейту)



Источник: Расчеты ЮНКТАД на основе данных компании «Кларксонс рисерч» и UNCTADstat (URL: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/>).



© Adobe Stock

3.

Ставки тарифов и фрахта и стоимость морских перевозок

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 (SCFI) в 2024 году составило 2496 пунктов, что на 149 процентов выше, чем в 2023 году (диаграмма 5). 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 Лунного Нового года. Однако впоследствии волатильность усилилась, чemu способствовали объявления о новых тарифах и возросшие геополитические риски, в том числе в Ормузском проливе.

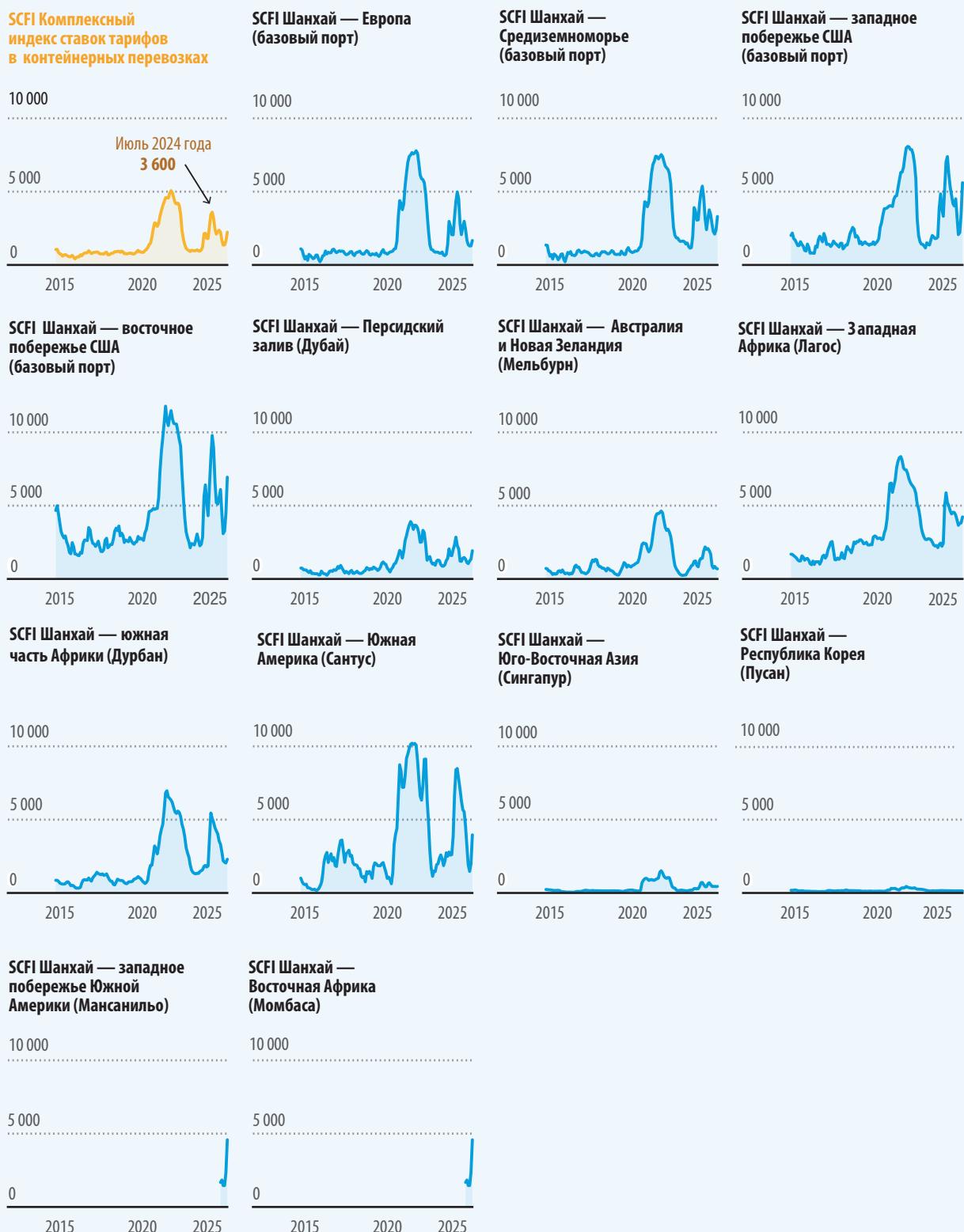
На фоне геополитической напряженности, изменений в торговой политике и нестабильных факторов, определяющих спрос и предложение, волатильность ставок тарифов и фрахта становится нормой



Диаграмма 5

Спотовые ставки на основе Шанхайского индекса контейнерных перевозок

(среднемесячные показатели, долл. США за единицу двадцатифутового эквивалента)



Источник: Расчеты ЮНКТАД на основе данных платформы Shipping Intelligence Network компании «Кларксонс рисерч» (июль 2025 года).

Фрахтовые ставки на балкерный тоннаж в 2024 году резко выросли на фоне устойчивого 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 мере того, как промышленная активность ослабла, а в эксплуатацию были введены новые суда. 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.

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.



© Adobe Stock



© Adobe Stock

4.

Показатели эффективности работы портов и упрощение процедур торговли в морских перевозках

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

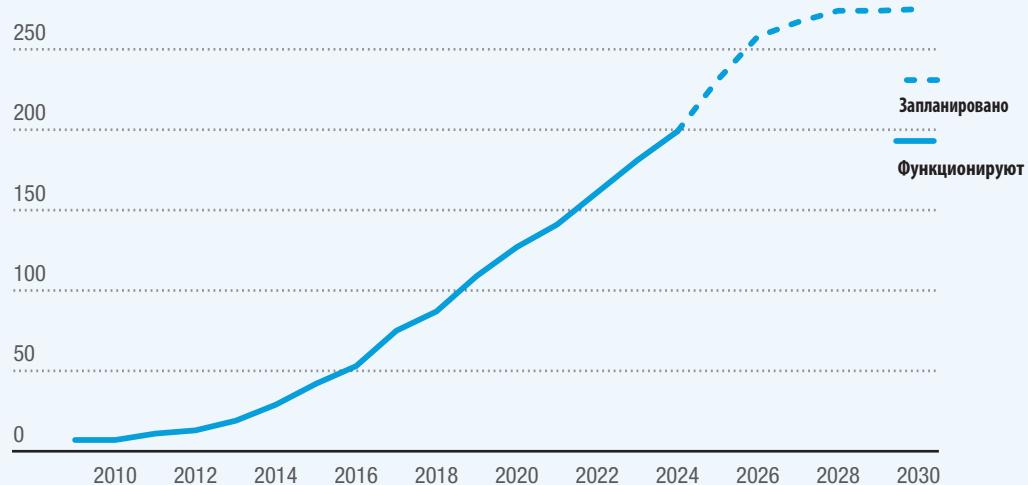
Число заходов балкеров в порты несколько увеличилось, в то время как число заходов танкеров и контейнеровозов в 2024 году оставалось относительно стабильным. Одним из ключевых факторов при выборе порта в рамках конфигурации портов захода судов, который, как ожидается, сохранит свое значение и в будущем, является наличие бункеровой инфраструктуры для заправки альтернативными видами топлива. Например, в последние годы услуги по бункеровке СПГ стали предлагаться во все большем числе портов, количество которых в 2024 году достигло примерно 200, и в дальнейшем ожидается постоянный рост их числа (диаграмма 6).



Диаграмма 6

Порты, предоставляющие услуги по бункеровке СПГ

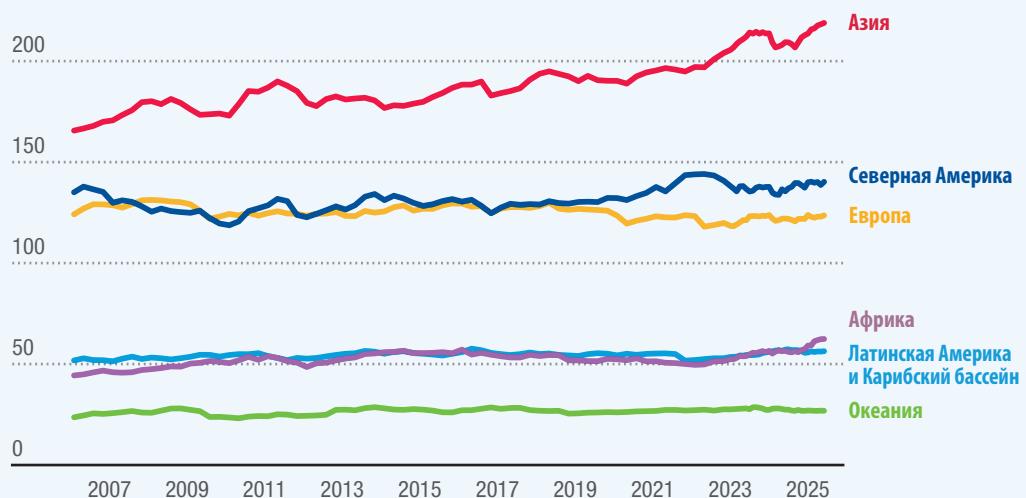
(число)



Источник: Расчеты ЮНКТАД на основе данных, предоставленных компанией «Кларксонс рисерч» (май 2025 года).

Примечание: В число функционирующих портов входят порты, которые, по имеющимся данным, могут предоставлять услуги по бункеровке СПГ. К запланированным портам относятся порты, которые по состоянию на май 2025 года сообщили о сроках ввода в эксплуатацию запланированных установок для бункеровки СПГ.

Индекс обслуживания линейным судоходством (ИОЛС) ЮНКТАД, позволяющий странам оценить степень интеграции в глобальные торговые сети и уровень развития морского сообщения в глобальном масштабе, свидетельствует об увеличении в прошлом году транспортных связей в случае африканских и азиатских портов (диаграмма 7). 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 7****Среднее значение индекса обслуживания линейным судоходством по регионам**

Источник: Расчеты ЮНКТАД на основе данных, предоставленных компанией «МДС трансмодал» (июнь 2025 года). См. также базу данных UNCTADstat, <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/>.

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.

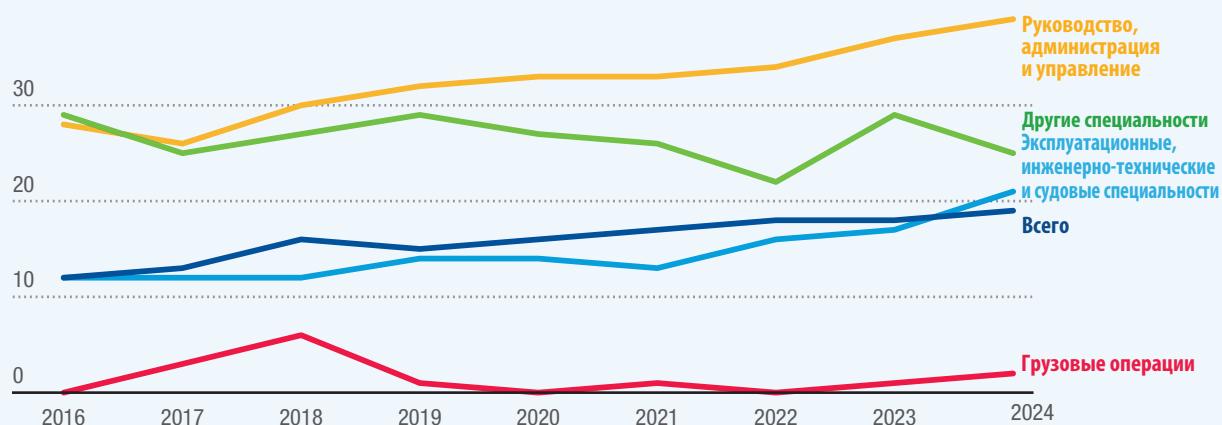
Мировые порты сталкиваются также с проблемой перегруженности и длительным временем ожидания для судов. В 2024 году среднее время ожидания в порту увеличилось как в развитых, так и в развивающихся странах: соответственно с 5,2 и 10,2 часа в декабре 2023 года до 6,4 и 10,9 часа в марте 2024 года.

Данные по 76 портам, применяющим Шкалу оценки эффективности работы портов, свидетельствуют об улучшении гендерного разнообразия: теперь женщины занимают почти 40 процентов управляемых должностей. Однако доминирование мужчин сохраняется в других областях, особенно в секторе грузовых операций, где женщины составляют менее 2 процентов рабочей силы (диаграмма 8). 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 8****Медианная доля женщин в штате работников портов**

(в процентах)



Источник: Расчеты ЮНКТАД, основанные на данных по 76 портам, применяющим Шкалу оценки эффективности работы портов в рамках участия в программе по управлению портами, входящей в рамочную программу подготовки кадров в области международной торговли «Трейнфортрейд» (июнь 2025 года).

Примечание: Данные обобщены без экстраполяции недостающих значений.

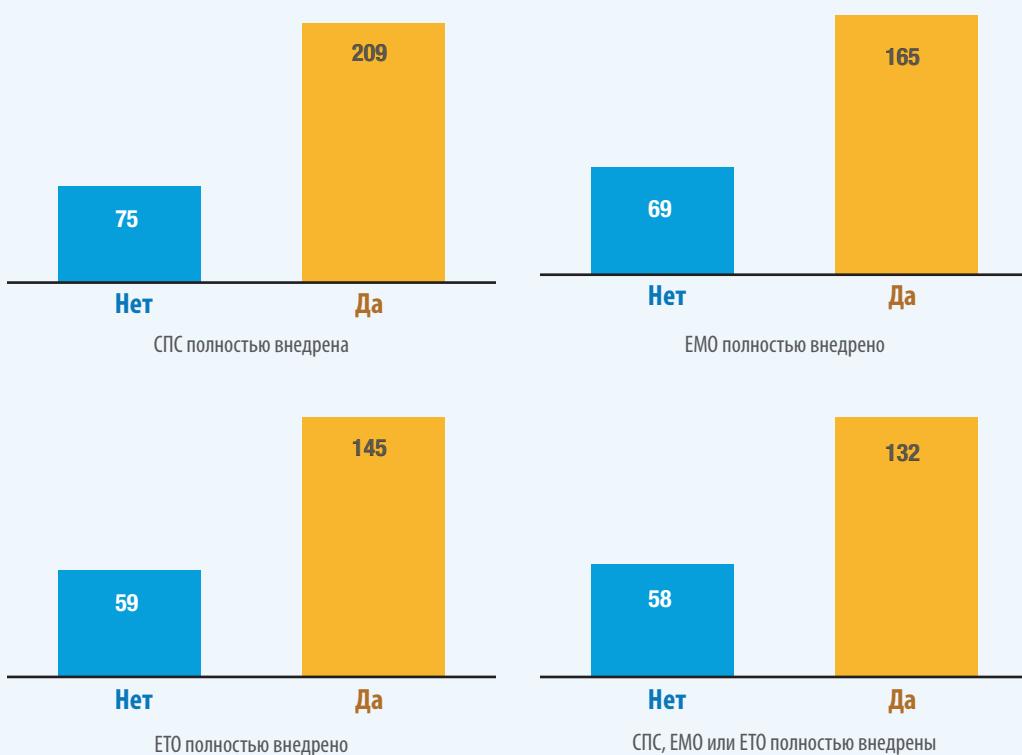
Меры по упрощению процедур торговли могут сыграть ключевую роль в повышении эффективности работы портов в условиях операционной среды, характеризующейся сильными сбоями и непредсказуемостью

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 торговое окно (ETO), единое морское окно (EMO) и система портового сообщества (СПС), улучшает сотрудничество и обмен данными. Страны, обладающие такими инструментами, как правило, характеризуются более высокими показателями обслуживания линейным судоходством и эффективности логистической системы (диаграмма 9).

➤ Диаграмма 9

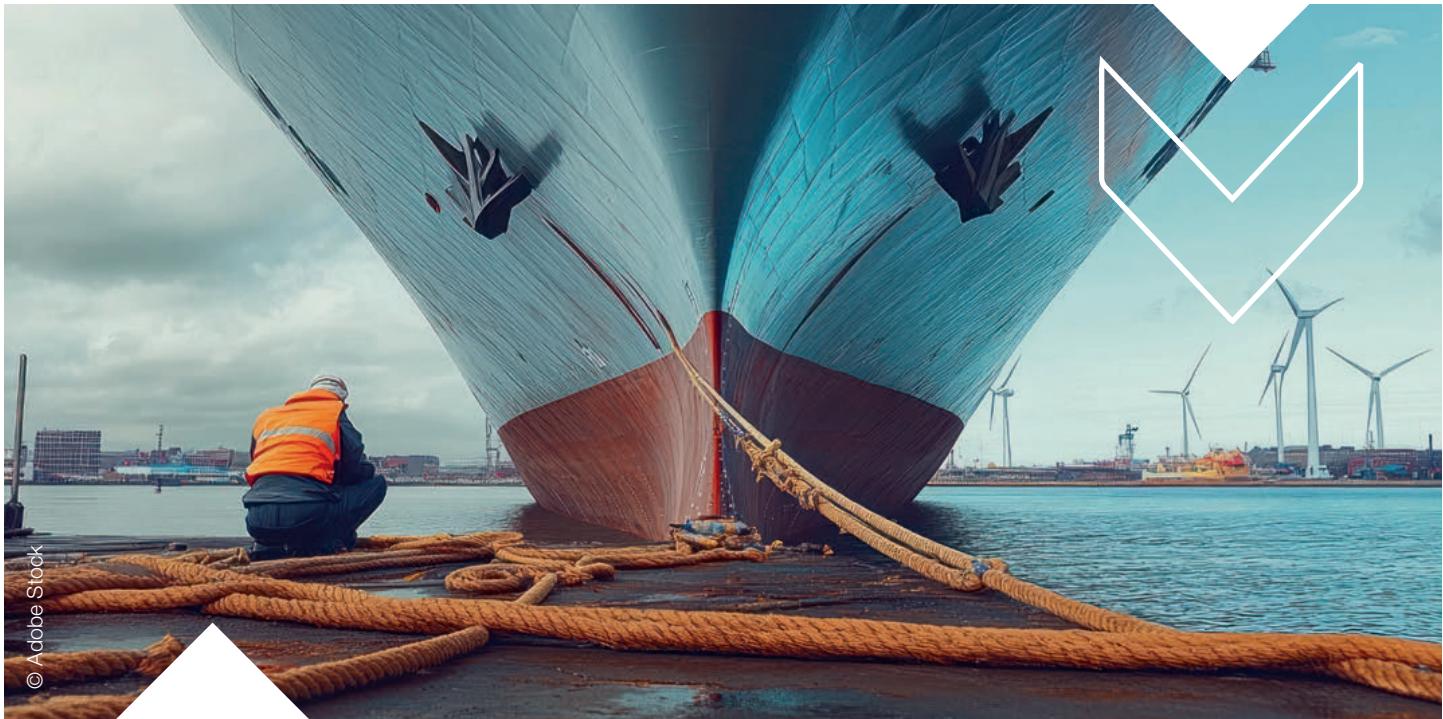
Взаимосвязь между интегрированностью в систему морских линейных перевозок и использованием цифровых инструментов для упрощения процедур торговли

Среднее значение индекса обслуживания линейным судоходством



Источник: Расчеты ЮНКТАД, основанные на данных ИМО, размещенных на веб-сайте <https://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/Pages/IMOCompendium.aspx>, а также на веб-сайтах Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли, Индекса эффективности логистики внешней торговли Всемирного банка и различных портов.

Конвенция ИМО по облегчению международного морского судоходства 1965 года (Конвенция ФАЛ) и Соглашение Всемирной торговой организации (ВТО) 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.



© Adobe Stock

5.

Правовые вопросы и изменения в области регулирования

**С целью ограничить выбросы парниковых газов
от морских перевозок был разработан проект
соответствующих правил ИМО, вопрос об официальном
принятии которых будет рассмотрен в октябре**

Важным событием станет рассмотрение в октябре 2025 года вопроса об официальном принятии новой концепции ИМО по достижению чистого нулевого уровня выбросов, одобренной Комитетом ИМО по защите морской среды в апреле 2025 года, в качестве новой обязательной главы Приложения VI к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней. Эта концепция включает как технические, так и экономические элементы, в частности глобальный топливный стандарт и механизм тарификации выбросов углерода и торговли квотами на выбросы. Он предусматривает создание Фонда для достижения чистого нулевого уровня выбросов, который будет осуществлять сбор доходов от взимания платы за выбросы, управление ими и их распределение, при этом особый упор будет делаться на такие направления деятельности, как, например, 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 ИМО по сокращению выбросов парниковых газов. Если концепция будет официально принята в октябре, она вступит в силу весной 2027 года, а ее реализация начнется в 2028 году.

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, а также смешанного финансирования также будут иметь решающее значение для генерирования достаточных средств для декарбонизации мирового флота и инвестиций в бункеровочные установки и инфраструктуру. После 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.

▼
Необходима нормативная база, отвечающая поставленным целям

Международная нормативно-правовая база должна идти в ногу с распространением альтернативных видов топлива и технологическим прогрессом, включая автоматизацию судов

Использование и транспортировка альтернативных видов топлива создают новые риски. К ним относятся риск загрязнения окружающей среды и, учитывая токсичность, высокую испаряемость и воспламеняемость некоторых новых видов топлива, риск причинения вреда здоровью людей. Работа Юридического комитета ИМО над новым документом, посвященным адекватности режимов ответственности и компенсации ИМО 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 ИМО разрабатывает не имеющий обязательной силы кодекс по безопасности морских автономных надводных судов (МАНС), завершение работы над которым запланировано на 2026 год. Государствам — членам Организации Объединенных Наций и заинтересованным сторонам, представляющим судоходную отрасль, настоятельно рекомендуется принять активное участие в этой важной работе.

▼
Моряки работают в очень сложной обстановке, часто в тяжелых условиях; geopolитическая напряженность и дезорганизация судоходства усугубляют эти проблемы

Все более важное значение приобретает защита прав моряков

Моряки работают в очень сложной обстановке, часто в тяжелых условиях. Геополитическая напряженность и дезорганизация судоходства усугубляют эти проблемы. Недавно согласованные поправки к Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве (КТМС), направленные на расширение прав моряков на депатриацию и увольнение на берег, а также разработка дополнительных руководящих принципов справедливого обращения с моряками, задержанными в связи с предполагаемыми преступлениями, укрепляют существующую нормативную базу. Они заслуживают активной поддержки всех заинтересованных сторон.

Вступление в силу новых глобальных правил экологически рациональной утилизации судов

Ожидается, что вступление в силу в июне 2025 года Гонконгской международной конвенции 2009 года о безопасной и экологически рациональной утилизации судов 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. Хотя четыре страны с крупнейшими объемами утилизации судов, а также некоторые государства с наиболее крупным флотом по флагу регистрации уже входят в число договаривающихся государств Конвенции, всем государствам — членам Организации Объединенных Наций рекомендуется рассмотреть вопрос о присоединении к Конвенции, чтобы обеспечить ее широкое применение на международном уровне.

Стратегические приоритеты

Морской транспорт переживает переломный момент. Он должен перейти 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.

Морской транспорт переживает переломный момент.

Он должен перейти к устойчивому, жизнеспособному и основанному на цифровых технологиях будущему, при этом работая в условиях все более непредсказуемой оперативной обстановки

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:

Используйте морскую логистику в качестве инструмента обеспечения справедливой интеграции и преобразований: участие развивающихся стран в реструктуризованных 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.

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 сбои 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.

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 потребуется 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.

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 КТМС. 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.

Внедрение дальновидных и инклюзивных стратегий найма и задействование кадрового резерва, состоящего из женщин — специалистов морской отрасли, которые по-прежнему крайне слабо представлены в нынешней структуре рабочей силы, помогут решить сохраняющуюся проблему нехватки моряков. Что касается судоходной отрасли, правительств и соответствующих регулирующих органов, то для них 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 предстоит сыграть таким инициативам в сфере укрепления потенциала, как программа ЮНКТАД по управлению портами, реализуемая в рамках программы подготовки кадров в области международной торговли «Трейнфортрейд».

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. Поскольку обязательства по мониторингу и представлению отчетности и финансовые обязательства, предусмотренные концепцией по достижению чистого нулевого уровня выбросов, необходимо будет учитывать в коммерческих контрактах на морские перевозки, коммерческим сторонам в сотрудничестве с отраслевыми ассоциациями следует уже сейчас начать разработку надлежащих договорных положений, которые обеспечат сбалансированное распределение сопутствующих коммерческих рисков.

Следует ускорить внедрение энергосберегающих технологий на судах и в портах, а также реализацию многосторонних инициатив (например, «зеленых» судоходных коридоров). 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. Следует поощрять инициативы частного сектора, поддерживающие «зеленые» и устойчивые инвестиции, «зеленые» кредиты и кредиты, привязанные к показателям устойчивого развития, а также дополнительные новые механизмы финансирования.

Осуществите 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.

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 (например, 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.

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.

Используйте меры по упрощению процедур торговли для повышения эффективности работы портов и морских цепочек поставок: странам настоятельно рекомендуется выполнять положения Конвенции ФАЛ и Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли, включая положения, касающиеся автоматизации, цифровизации и внедрения систем ЕМО в портах. Необходимо укреплять сотрудничество в сфере цифровой инфраструктуры и данных, связанных с работой портов и упрощением процедур торговли. Цифровые системы, такие как платформа

ASYHUB Maritime, могут обеспечить масштабируемые, основанные на унифицированных стандартах платформы, поддерживающие надежную и прозрачную работу портов.

Активизируйте работу по укреплению потенциала и оказанию поддержки развивающимся странам: ЮНКТАД и другим партнерам по процессу развития следует оказывать поддержку развивающимся странам, особенно наименее развитым странам, малым островным развивающимся государствам и развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, с целью вооружить их необходимыми знаниями и инструментами для более эффективного 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.

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, будет иметь ключевое значение для преодоления сохраняющихся и возникающих проблем и, в конечном счете, для обеспечения устойчивости и жизнеспособности цепочек поставок. Регулирующим органам следует тесно сотрудничать с судоходной отраслью и другими заинтересованными сторонами, чье участие потребуется для эффективной адаптации к меняющимся условиям и снижения потенциальных рисков. Для этого настоятельно рекомендуется активное участие всех заинтересованных сторон в текущих процессах ИМО. К их числу относится разработка добровольного кодекса по безопасности МАНС и руководства по борьбе с фиктивной регистрацией судов и фиктивными регистрами судов.



Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию — ЮНКТАД — это ведущий орган Организации Объединенных Наций по вопросам торговли и развития.

ЮНКТАД стремится обеспечить развивающимся странам более справедливые выгоды от глобализации экономики, проводя исследования и аналитическую работу по вопросам торговли и развития, предлагая техническую помощь и способствуя формированию межправительственного консенсуса.

В состав организации входят 195 стран, и она является одним из крупнейших учреждений в системе Организации Объединенных Наций.

