

**ОБЩИЙ ОБЗОР**

**ОБЗОР  
МОРСКОГО  
ТРАНСПОРТА**

---

**2022 год**



**Организация  
Объединенных  
Наций**



**ОБЩИЙ ОБЗОР**

**ОБЗОР  
МОРСКОГО  
ТРАНСПОРТА**

**2022 год**



**Организация  
Объединенных  
Наций**

Женева, 2022 год

© 2022 год, Организация Объединенных Наций

Эта работа доступна для открытого доступа путем соблюдения лицензии Creative Commons, созданной для межправительственных организаций, см. <http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/igo/>.

Употребляемые обозначения и представление материала на любой карте в настоящей работе не означают выражения со стороны Организации Объединенных Наций какого бы то ни было мнения относительно правового статуса той или иной страны, территории, города или района или их властей или относительно делимитации их границ.

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

Фотокопирование и воспроизведение выдержек разрешены при надлежащем указании источника.

Настоящая публикация была отредактирована вне организации.

Издание Организации Объединенных Наций, выпущенное Конференцией Организации Объединенных Наций по торговле и развитию.

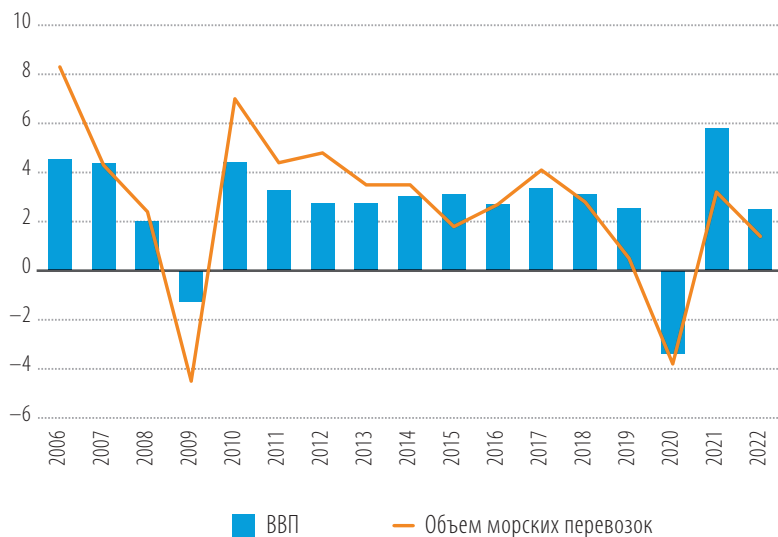
UNCTAD/RMT/2022 (Overview)

## ЛАВИРОВАНИЕ В УСЛОВИЯХ СБОЕВ ПРОИЗВОДСТВЕННО-СБЫТОВЫХ ЦЕПОЧЕК

**В 2021 году наметилось оживление морских перевозок, однако в 2022 году условия работы осложнились в связи с возникшими рисками и неопределенностью**

После снижения в 2020 году на 3,8 % в 2021 году объем морских перевозок возрос, по оценкам, на 3,2 % до 11 млрд тонн (см. диаграмму 1). Этот показатель был немного ниже уровня, предшествовавшего пандемии COVID-19, поскольку перевозки по-прежнему сдерживались затяжной пандемией, беспрецедентными накопившимися проблемами в глобальных логистических сетях, вызванными существенным увеличением спроса и острой нехваткой провозной способности флота. Рост был обусловлен главным образом увеличением спроса на контейнерные грузы. Выросли также объемы перевозок газа и сухих массовых грузов, тогда как перевозки сырой нефти сократились.

**Диаграмма 1 Объем международных морских перевозок и мировой ВВП**  
Отдельные годы (изменение в процентах к предыдущему году)



Источник: Секретариат ЮНКТАД, на основе базы данных UNCTADstat и публикации *Обзор морского транспорта*, различные выпуски. Данные о ВВП за 2022 год взяты из таблицы 1.1 «Рост мирового производства, 1991–2023 годы» Доклада ЮНКТАД о торговле и развитии, 2022 год.



По прогнозам ЮНКТАД, в 2022 году рост объема морских перевозок замедлится до 1,4 %, а в 2023–2027 годах среднегодовые темпы их роста составят 2,1 %, что ниже среднего показателя за предыдущие три десятилетия, составлявшего 3,3 %. В течение многих лет самым быстрорастущим сегментом были контейнерные перевозки, рост объема которых составит в 2022 году, согласно прогнозам, лишь 1,2 %, а в 2023 году незначительно ускорится до 1,9 %. Прогнозируемое замедление темпов роста является следствием не только связанных с пандемией ограничений, но и весьма неблагоприятной макроэкономической конъюнктуры в сочетании с ослаблением экономики Китая. Кроме того, в условиях ускорения инфляции и роста стоимости жизни потребители сокращают свои расходы при некоторой переориентации спроса с товаров на услуги.

В 2022 году условия осуществления деятельности остаются сложными. Во всем мире усиливается инфляция и растет стоимость жизни. В Китае, который является крупнейшим в мире экспортером, политика «нулевого ковида» привела к закрытию предприятий и сбоям в производственной деятельности, логистике и цепочках поставок. На Украине, являющейся крупным экспортером продовольствия, с начала войны были закрыты порты Черного моря.

На морских перевозках сказались также производственные конфликты и забастовки в ряде портов мира, в том числе в Германии, Республике Корея, Соединенном Королевстве и Южной Африке, а также многочисленные экстремальные погодные явления, такие как наводнения, ураганы и периоды аномальной жары в Австралии, Бразилии, Пакистане, странах Восточной Африки, Европы и в Соединенных Штатах.

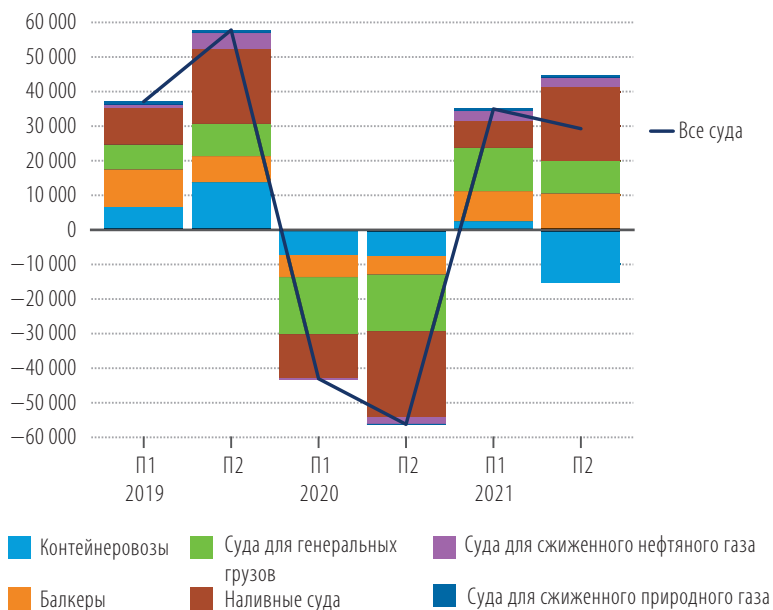
Все эти проблемы предвещают дополнительные трудности для глобальных производственно-сбытовых цепочек и логистических сетей и, соответственно, для морских перевозок. К четвертому кварталу 2022 года прогнозы роста мировой экономики были пересмотрены в сторону понижения, и возникли опасения, что мировая экономика может столкнуться со спадом и стагнацией.

Объем перевозок в тонно-милях в определенной степени поддерживается за счет замещения рынков и поставщиков. Российская Федерация, столкнувшаяся с экономическими и другими ограничительными мерами, ищет альтернативные рынки, а европейские импортеры рассматривают другие источники поставок. Спрос на морские перевозки по показателю грузооборота в тонно-милях, скорее всего, также возрастет в результате того, что африканские страны будут импортировать зерно из более отдаленных регионов.

## Графики заходов в порты меняются в связи со все большей их загруженностью и изменениями в обслуживании линейным судоходством

Наряду с ростом объема морских перевозок в 2021 году вновь возросло также количество заходов судов в порты в условиях беспрецедентной загруженности портов, при этом наиболее проблемными были порты в Соединенных Штатах, Европе и Китае (см. диаграмму 2). В Северной Европе некоторые операторы перевозок, стремясь повысить эффективность, сократили количество заходов в порты на своих круговых рейсах. В результате увеличился объем выгружаемых и погружаемых грузов в расчете на один заход судна, из-за чего увеличилось время работы на терминалах и возросла нагрузка на основные порты. Последствия

**Диаграмма 2** Изменение числа заходов судов в порты за полугодие, всего в мире  
**Первое полугодие 2018 года — второе полугодие 2021 года** (изменение по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года)



Источник: ЮНКТАД, на основе данных MarineTraffic.

Примечание: Суда валовой вместимостью 1000 брутто-регистражных тонн и более, не включая пассажирские суда и суда типа «ро-ро».

перегруженности и сбоев затронули целый ряд отраслей, таких как автомобилестроение, здравоохранение и электронная промышленность, и, в частности, вызвали острую нехватку полупроводников.

С начала логистических сбоев в конце 2020 года в целом наблюдается общее снижение уровня обслуживания линейным судоходством, хотя в разных странах ситуация различна. Среди всех стран наиболее высокий показатель обслуживания линейным судоходством у Китая, который еще больше увеличил свой отрыв. Кроме того, Индия расширила свои региональные судоходные связи благодаря модернизации портовых мощностей. Аналогичным образом, смягчить последствия пандемии помогло также продолжающееся развитие портовой инфраструктуры в Северной Африке.

Такой положительной динамике противостояло снижение уровня обслуживания в других странах, включая ведущие в экономическом плане страны. Так, например, в Соединенных Штатах Америки слабые места в инфраструктуре портов западного побережья, обусловленные низким уровнем инвестиций на протяжении длительного времени, отрицательно сказались на работе контейнерных портов. Однако в развивающихся странах ситуация была еще хуже: за рассматриваемый период в большинстве стран Африки, Латинской Америки и Карибского бассейна произошло значительное сокращение прямого судоходного сообщения.

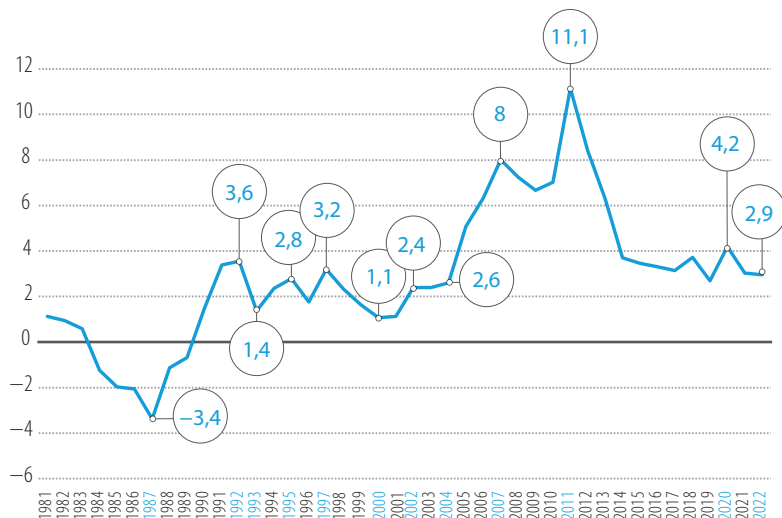
### ***Увеличение перевозок сдерживается низкими темпами роста флота***

В 2021 году мировой торговый флот вырос менее чем на три процента: с 2005 года это второй самый низкий показатель (см. диаграмму 3). Наибольшие темпы роста, обусловленные мировым спросом на газ, наблюдались в секторе судов для сжиженных газов, за которым следовали секторы контейнеровозов и балкеров.

С 2011 года наблюдается старение флота. По показателю числа судов средний возраст в настоящее время составляет 21,9 года, а по показателю грузоподъемности — 11,5 года. Наиболее молодыми судами по-прежнему являются балкеры со средним возрастом 11,1 года, за которыми



**Диаграмма 3** Годовые темпы роста торгового флота, 1981–2021 годы  
Темпы роста (в процентах по показателю дедвейта)



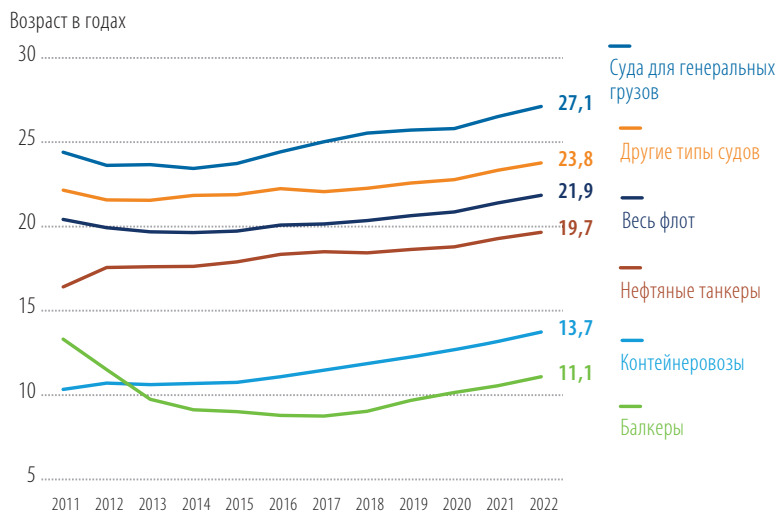
Источник: Расчеты ЮНКТАД на основе данных компании «Кларксон ресерч».

Примечание: Самоходные морские суда валовой вместимостью 100 брутто-регистрационных тонн и более, по состоянию на 1 января 2022 года.

следуют контейнеровозы — 13,7 года и нефтяные танкеры — 19,7 года (см. диаграмму 4).

Средний возраст судов возрос отчасти в силу того, что судовладельцы, в частности наливного и балкерного тоннажа, не уверены в том, по какому пути пойдет технологическое развитие и какие виды топлива окажутся наиболее экономически эффективными, а также как изменятся нормативные требования и цены на углеродные выбросы. Стремясь воспользоваться нынешними высокими ставками тарифов и фрахтовыми ставками, они продолжают эксплуатировать свои более старые суда. В 2020 году в брутто-регистрационных тоннах тоннаж спущенных на воду судов сократился, но в 2021 году он вырос на 5,2 %. Тем не менее объемы судостроения остаются ниже уровня 2014–2017 годов.

**Диаграмма 4 Средний возраст торгового флота, взвешенный показатель по количеству судов, в разбивке по типам судов, 2011–2022 годы**



Источник: Расчеты ЮНКТАД на основе данных компании «Кларксон рисерч».

### **Оживлению морских перевозок препятствует беспрецедентная загруженность портов и несоблюдение расписания рейсов**

Сбои в глобальных логистических сетях начались в конце 2020 года и усилились в 2021 году. Переполненные порты с трудом справлялись с возросшим спросом, поскольку им и транспортным операторам, обеспечивающим связь с внутренними районами стран, зачастую не хватало оборудования, рабочей силы и складских помещений. В результате в 2021 году показатель времени задержки рейсов в контейнерных перевозках удвоился, при этом на маршрутах между портами Дальнего Востока и Северной Америки в период с первого квартала 2020 года по последний квартал 2021 года задержки рейсов увеличились с 2 дней до 12. Одновременно с этим в 2021 году средняя продолжительность нахождения контейнеровозов в портах увеличилась на 13,7 % по сравнению с предыдущим годом (см. таблицу 1).

**Таблица 1** Продолжительность нахождения в порту, возраст и размер судна, в разбивке по типам судов, 2021 год (весь мир)

Тип судна	Средняя продолжительность нахождения в порту (дни)	Средняя продолжительность нахождения в порту, изменение за год (%)	Средний размер (бр.-рег. т) судна	Максимальный размер (бр.-рег. т) судна	Средняя грузовместимость (т дедвейта) судна	Максимальная грузовместимость (т дедвейта) судов	Средняя контейнеровместимость (ДЭФ) контейнеровоза
Контейнеровозы	0,80	13,7	37 223	237 200			3 431
Суда для генеральных грузов	1,17	2,1	5 463	91 784	7 427	116 173	
Балкеры	2,11	2,3	32 011	204 014	57 268	404 389	
Суда для сжиженного природного газа	1,13	0,9	95 356	168 189	74 522	155 159	
Суда для сжиженного нефтяного газа	1,03	-1,5	10 541	61 000	11 799	64 220	
Наливные суда	0,98	1,3	15 739	170 618	27 275	323 183	
<b>Все суда</b>	<b>1,05</b>	<b>4,8</b>	<b>21 732</b>	<b>237 200</b>	<b>26 997</b>	<b>404 389</b>	<b>3 431</b>

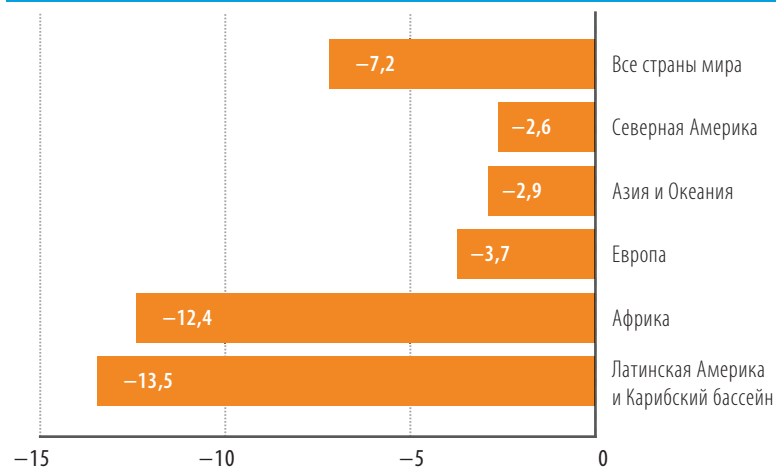
Источник: ЮНКТАД, на основе данных MarineTraffic.

Примечание: Суда валовой вместимостью 1000 брутто-регистрационных тонн и более. Не включая пассажирские суда и суда типа «ро-ро».

Первоначально перегруженность портов в основном отмечалась в трех проблемных регионах: Китай, Северная Европа и западное побережье Соединенных Штатов. Однако по мере того, как компании линейных перевозок переводили суда на более оживленные и прибыльные маршруты в Соединенных Штатах и Китае, другие страны пострадали от этого еще больше. Например, показатель обслуживания линейным судоходством стран Африки и Латинской Америки и Карибского бассейна снизился более чем на 10 % (см. диаграмму 5). Многие развивающиеся страны столкнулись с проблемами задержек в прибытии судов и нехватки контейнеров.

Кроме того, стремящиеся к увеличению прибыльности перевозчики изменили маршруты перевозок, прекратив заходы в некоторые порты. С начала пандемии масштабы проблемы несоблюдения расписания рейсов постоянно увеличивались, что привело к потерям для грузоотправителей на общую сумму в 5–10 млрд долл. США. Грузоотправители жаловались на

**Диаграмма 5** Количество прямых рейсов в разбивке по регионам с III кв. 2020 года по II кв. 2022 года (изменение в процентах)



Источник: ЮНКТАД, на основе данных компании «МДС трансмодал».

это и на сокращение предложения провозной способности, особенно в небольших и уязвимых развивающихся странах, а также на высокие сборы за простой и задержку судов и призывали правительства установить более пристальный контроль за отраслью.

***В 2022 году перегруженность портов и логистические проблемы сохраняются, что приводит к изменению существующих маршрутов и появлению новых региональных маршрутов в Азии***

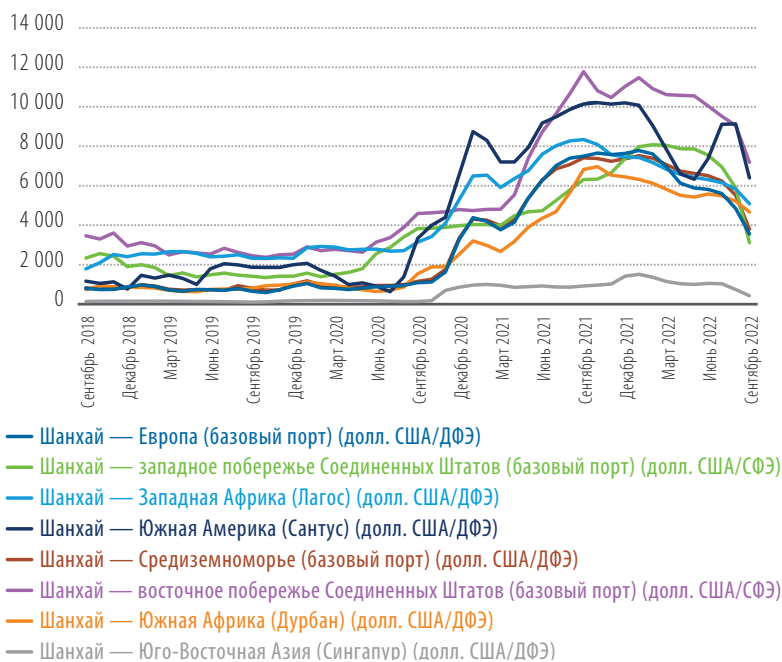
В 2022 году пандемия продолжала вызывать сбои в функционировании производственно-сбытовых цепочек и в морских перевозках, и многие суда простаивали в портах. В период 2016–2019 годов из-за перегруженности портов в них простаивало около 32 % мирового контейнерного флота по показателю провозной способности, а к июлю 2022 года уже 37 %. Весной 2022 года в связи с китайской политикой «нулевого ковида» был введен режим изоляции в Шэньчжэне и Шанхае, двух крупнейших производственных и торговых центрах страны, что вынудило перевозчиков перенаправлять грузы в другие порты, такие как Нинбо. Чтобы заполнить пробелы, образовавшиеся в результате перевода судов на более прибыльные маршруты Восток — Запад, азиатские региональные перевозчики начали перевозки на новых региональных маршрутах в Азии

или стали добавлять дополнительные порты захода на соответствующих маршрутах.

### Ставки тарифов в контейнерных перевозках достигли исторического максимума

В 2021 году недостаточное предложение провозной способности и продолжающиеся сбои, вызванные COVID-19, в сочетании с оживлением торговли вызвали повышение ставок тарифов в контейнерных перевозках до рекордных уровней. К середине 2021 года ставки достигли своего пика, в четыре раза превысив уровень, наблюдавшийся до пандемии. Несмотря на дополнительные расходы, контейнерные перевозчики смогли получить рекордную прибыль.

**Диаграмма 6** Шанхайский индекс контейнерных перевозок (SCFI), месячные спотовые ставки, сентябрь 2018 года — сентябрь 2022 года  
Отдельные маршруты



Источник: Секретариат ЮНКТАД, на основе данных Clarkson Shipping Intelligence Network.

Спотовые ставки тарифов в контейнерных перевозках повысились на большинстве маршрутов, включая маршруты в развивающиеся регионы. Так, например, в 2019 году на маршруте Китай — Южная Америка (Сантус) ставки за ДФЭ составляли около 2000 долл. США, но к декабрю 2020 года возросли до 6543 долл. США, а к декабрю 2021 года достигли 10 196 долл. США. За тот же период с декабря 2020 года по декабрь 2021 года ставки за ДФЭ на маршруте Шанхай — Южная Африка (Дурбан) выросли с 2521 до 6450 долл. США, а на маршруте Шанхай — Западная Африка (Лагос) — с 2521 до 7452 долл. США (см. диаграмму б).

К середине 2022 года влияние многих связанных с пандемией факторов начало уменьшаться. Дефицит провозной способности стал ослабевать, спотовые ставки тарифов на перевозки снизились (но все еще были выше, чем до пандемии), а объемы перевозок росли не так быстро. Снижение загруженности портов позволяет высвободить больше перевозочных мощностей и способствует устранению накопившихся проблем в логистических сетях и кризиса в производственно-сбытовых цепочках. Тем не менее конъюнктура и логистика морских перевозок могут ухудшиться в зависимости от состояния мировой экономики.

### ***Перспектива разнородной динамики ставок в условиях высокой волатильности и неопределенности***

В начале 2022 года ставки тарифов в контейнерных перевозках оставались высокими и нестабильными, хотя во втором квартале года они начали снижаться. Дальнейшая динамика ставок будет зависеть от целого ряда факторов, воздействующих по отдельности или в сочетании друг с другом, что предполагает усиление волатильности и общую тенденцию к их снижению в некоторых сегментах рынка. К ним относятся высокая неопределенность в отношении спроса, степень загруженности портов, возможные новые сбои в производственно-сбытовых цепочках и последствия войны на Украине, включая рост стоимости топлива.

К началу 2022 года на некоторых маршрутах ставки тарифов уже начали снижаться, а с середины года их снижение стало значительным. За четыре недели между августом и сентябрем темпы их снижения достигли двузначных показателей. К третьей неделе сентября Шанхайский индекс контейнерных перевозок снизился почти на 60 %. Тем не менее уровень ставок более чем в два раза превышает средние показатели до пандемии.

По мере нормализации товарной торговли и выхода на рынок новых судов можно ожидать дальнейшего снижения ставок тарифов в контейнерных



перевозках. Вместе с тем все большее влияние на ставки тарифов и их волатильность будут оказывать нормативные положения в области охраны окружающей среды. В 2023 году для всех типов судов вступят в силу принятые ИМО коэффициент энергоэффективности существующего судна (КЭСС) и показатель эксплуатационной углеродоемкости (ПЭУ). Они, скорее всего, приведут к сокращению провозной способности, поскольку предусматривают снижение скорости судов с целью экономии топлива и потребуют переоборудования или списания некоторых судов.

В перевозках сухих массовых грузов к сентябрю 2022 года в связи с уменьшением перегруженности портов и замедлением роста в экономике Китая фрахтовые ставки снизились. В будущем на спрос будут влиять последствия продолжающейся пандемии и ее воздействие на производственно-сбытовые цепочки, замедление темпов роста мировой экономики и волатильность цен на сырьевые товары, тогда как предложение будет зависеть от роста флота, в частности с учетом того, что объем поставок новых судов в 2022 году увеличился лишь на 3,6 %. Кроме того, на динамике фрахтовых ставок в перевозках сухих массовых грузов сказываются последствия войны на Украине и повышение операционных издержек, вызванное переходом к более надежному энергоснабжению и новыми экологическими требованиями.

В секторе нефтяных танкеров можно ожидать повышения фрахтовых ставок в связи с возможным ростом спроса на нефть и торговли ею, а также изменениями в географии мировых поставок нефти из-за войны на Украине. Кроме того, вероятно, произойдет некоторое сокращение провозной способности флота, так как правила ИМО, касающиеся КЭСС и ПЭУ, приведут к уходу старых танкеров с рынков.

### ***Меры по упрощению процедур торговли с использованием цифровых технологий ускоряют таможенное оформление и пропуск грузов, особенно во время чрезвычайных ситуаций***

Многие сбои в цепочках поставок и логистических сетях могут быть уменьшены с помощью упрощения процедур торговли, особенно в развивающихся и наименее развитых странах, и в частности за счет цифровизации, которая повышает прозрачность, ускоряет таможенное оформление, позволяет управлять рисками и осуществлять обработку документов до прибытия грузов, а также обеспечивает возможность повышения уровня реагирования и гибкости в рамках соответствующих

процессов. Действительно, если бы проблема COVID-19 возникла на несколько десятилетий раньше, последствия сбоев были бы гораздо серьезнее.

Ряд мер по упрощению процедур торговли непосредственно направлен на сокращение времени ожидания и оформления в портах. Некоторые из них ускоряют документооборот, включая обработку документов до прибытия грузов, благодаря использованию электронных документов и электронных платежей. Другие меры призваны разделить пропуск грузов и их таможенное оформление, с тем чтобы товары могли доставляться непосредственно на склады доверенных импортеров для последующего таможенного оформления, зачастую даже не подвергаясь физическому досмотру. Упрощение процедур торговли предполагает также специальные меры для поставок медицинских товаров, товаров чрезвычайного назначения и скоропортящихся грузов с использованием ускоренных процедур.

### ***Война на Украине вызывает перебои в поставках продовольствия и энергоносителей и резко обостряет проблемы морских перевозок***

Война на Украине и связанные с ней экономические ограничительные меры сказываются на морских перевозках далеко за пределами Европы и зоны боевых действий. Война подорвала уверенность среди деловых кругов по всему миру, усилила неопределенность и повысила волатильность. Их воздействие распространилось на сырьевые и финансовые рынки и на производственно-сбытовые цепочки, вызвав серьезные последствия в плане продовольственной и энергетической безопасности, а также в отношении инфляции и стоимости жизни. В условиях высоких фрахтовых ставок инфляция начала усиливаться уже в 2021 году, однако война на Украине привела к дальнейшему росту цен на сырьевые товары и ускорению инфляции, что способно вызвать стагфляцию и глобальный спад.

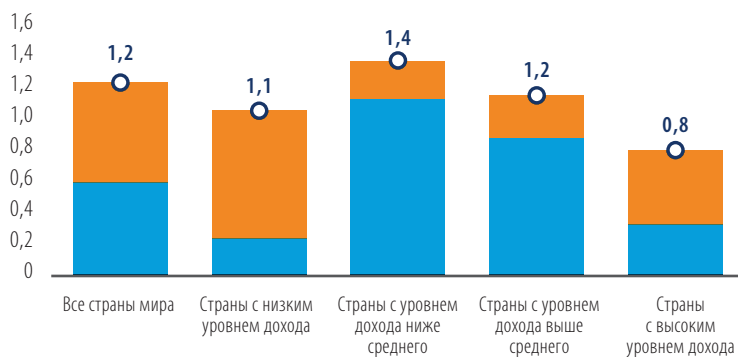
Украина и Российская Федерация входят в число главных мировых производителей зерновых культур, на которых приходится около 30 % мирового производства пшеницы и ячменя, пятая часть производства кукурузы и более половины производства подсолнечного масла. Кроме того, Российская Федерация является крупным поставщиком других важнейших товаров: вместе с Беларусью она экспортирует около пятой части используемых в мире удобрений, является ведущим экспортером природного газа и вторым по величине экспортером нефти. Поэтому война имеет серьезные последствия для поставок сырьевых товаров и

продовольственной безопасности, и в центре общественного внимания оказываются проблемы морских перевозок и портов.

Из-за войны прекратились поставки зерна через порты Черного моря, что имело тяжелые последствия для бедных стран. В 2021 году экспорт зерна из Украины составлял около 4,2 млн тонн в месяц, а в целом за год — 50 млн тонн. К началу марта 2022 года он упал до нуля. После этого цены на продукты питания, которые уже и без того повышались, резко возросли.

Из-за войны на Украине, роста цен на энергоносители и затянувшейся пандемии повысились также фрахтовые ставки в перевозках сухих массовых грузов. В соответствии с имитационными моделями ЮНКТАД повышение цен на зерно и фрахтовых ставок в перевозках сухих массовых грузов может привести к росту цен на потребительские продукты питания на 1,2 % (см. диаграмму 7). Рост цен будет несколько выше в странах со средним уровнем дохода, чей импорт продовольствия в большей степени

**Диаграмма 7** Влияние роста фрахтовых ставок в перевозках сухих массовых грузов и мировых цен на зерно на цены потребительских продуктов питания  
Отдельные группы стран (изменение в процентах)



■ Влияние фрахтовых ставок в перевозках сухих массовых грузов

■ Влияние мировых цен на зерно

○ Совокупный рост

*Источник:* Расчеты ЮНКТАД на основе данных компании «Кларксонс рисерч», Shipping Intelligence Network, МВФ (Международная финансовая статистика, Управление статистики торговли и индекс потребительских цен), UNCTADstat и Всемирного банка (Всемирное интегрированное торговое решение, данные о ценах на сырьевые товары (перечень котировок) и Глобальная база данных по инфляции).

зависит от перевозок сухих массовых грузов (см. диаграмму 8). Страны с низким уровнем дохода имеют ограниченные возможности для первичной переработки продуктов питания и импортируют продукты питания с более высокой степенью обработки, перевозимые в контейнерах (см. диаграмму 9).

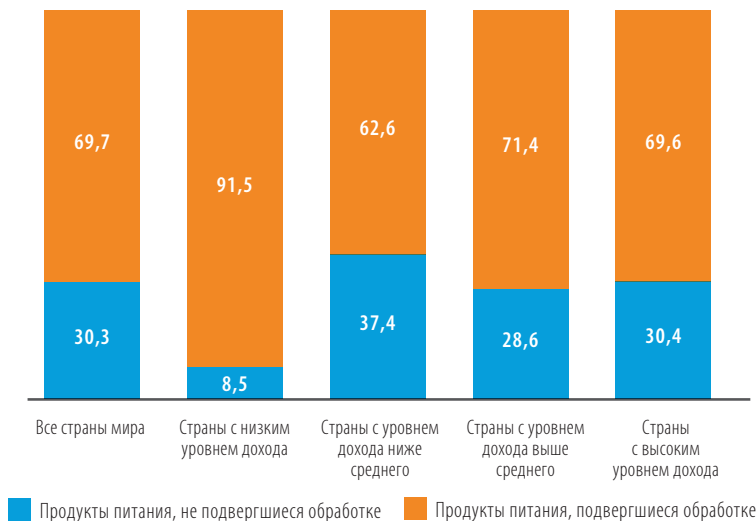
Перспективы улучшились в июле 2022 года, когда Организация Объединенных Наций, Российская Федерация, Турция и Украина достигли соглашения в рамках Черноморской инициативы по зерну. Эта инициатива позволяет возобновить экспорт из Украины в другие страны мира зерна, других продуктов питания и удобрений, включая аммиак, через безопасный морской гуманитарный коридор из трех ключевых украинских портов: Черноморска, Одессы и Южного/Пивденного. Для контроля за выполнением этого соглашения в Стамбуле был создан Совместный координационный центр (СКЦ). Отгрузки, осуществляемые в рамках этой инициативы, начались 1 августа. По состоянию на 12 октября из Украины было отправлено 7,2 млн тонн зерна и других продуктов питания. Это позволило частично разгрузить украинские элеваторы, все еще заполненные зерном предыдущих урожаев, но для обеспечения хранения нового урожая экспорт зерна необходимо увеличить. Не менее важным является возобновление экспорта удобрений.

**Диаграмма 8 Доля импортных поставок зерна, перевозимого балкерами, в общем объеме импорта продовольствия  
Отдельные группы стран, 2019 год (в процентах)**



*Источник:* Расчеты ЮНКТАД на основе данных Sea/Net и Продовольственной и сельскохозяйственной организации (Балансы продовольственных товаров).

**Диаграмма 9 Доля продуктов питания, не подвергшихся и подвергшихся обработке, в импорте продовольствия, предназначенного в основном для потребления домашними хозяйствами  
Отдельные группы стран, 2020 год (в процентах)**



Источник: Расчеты ЮНКТАД на основе данных Всемирного банка (Всемирное интегрированное торговое решение).

Одним из основных препятствий для судов, перевозящих зерно из черноморских портов Украины, является страхование. Высокие страховые премии действуют и в отношении судов из Российской Федерации.

### **Война изменяет конфигурацию торговли и нарушает производственно-сбытовые цепочки**

После начала войны на Украине конфигурация торговли начала изменяться, поскольку покупатели стали искать альтернативные источники поставок, которые обычно находятся дальше, что увеличивает показатели объема перевозок в тонно-милях. Так, например, Нигерия в настоящее время закупает калийные удобрения в Канаде, а Египет, как и несколько стран Восточной Азии, импортирует пшеницу из Индии. Африканские страны импортируют больше зерна из Бразилии, а Китай, как ожидается, станет

закупать кукурузу в Бразилии и будет больше покупать ее в Соединенных Штатах. Европейский союз также, вероятно, будет импортировать больше кукурузы из Бразилии и Соединенных Штатов.

Меняется также конфигурация торговли нефтью и газом, поскольку война серьезно подорвала глобальное энергоснабжение. Запрет на российский экспорт, вероятно, приведет к росту мирового спроса на уголь, а также будет стимулировать инвестиции в возобновляемые источники электроэнергии, что, в свою очередь, повысит спрос на перевозку неосновных массовых грузов, в частности металлов.

Кроме того, последствия сказались и на контейнерных перевозках. Девять из десяти крупнейших мировых компаний контейнерных перевозок приостановили свою деятельность в черноморском регионе, и другие логистические компании ушли с российского рынка.

В результате в первом и втором кварталах 2022 года обслуживание Украины линейным судоходством полностью прекратилось. За тот же период в Российской Федерации линейные перевозки через порты Черного моря, Балтийского моря и Дальнего Востока сократились на 50 %.

Резкое сокращение линейного сообщения с черноморским регионом отразилось на глобальных логистических сетях и усилило перегруженность портов в Европе. В будущем влияние последствий войны на контейнерные перевозки, вероятно, возрастет, поскольку затяжная война приведет к замедлению роста в мировой экономике, сокращению потребительских расходов и снижению спроса. Она приведет также к повышению цен на нефть, ускорению инфляции, росту стоимости жизни и увеличению неопределенности в экономике и среди инвесторов.

Российская Федерация и Украина не относятся к странам с высокой степенью интеграции в глобальные сети контейнерных перевозок. Тем не менее, поскольку обе страны являются поставщиками металлов, используемых в производстве автомобилей и в возобновляемой энергетике, война усиливает глобальные сбои в производственно-бытовых цепочках.

Кроме того, ограничения затрудняют использование грузоотправителями и логистическими компаниями железнодорожного маршрута Китай — Европа, проходящего по территории Российской Федерации. Однако они находят новые маршруты, такие как Средний коридор и Транскаспийский международный транспортный маршрут.



## ***Моряки страдают от затянувшейся пандемии и новых сбоев***

В 2022 году с учетом уроков пандемии COVID-19 правительства, моряки и судовладельцы согласовали поправки к Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве, направленные на укрепление политики в области охраны здоровья и безопасности на судах и улучшение доступа моряков к медицинской помощи на берегу и к каналам связи со своими близкими. Кроме того, Международная палата судоходства выпустила руководство для операторов судов и судоходных компаний, охватывающее вопросы здоровья и благополучия моряков, а также передовую практику в области вакцинации. ВОЗ опубликовала рекомендации по борьбе с COVID-19 на грузовых и рыболовных судах и начала подготовку международного документа по вопросам обеспечения готовности к пандемии и реагирования на нее.

В апреле 2022 года ИМО приняла резолюцию об эвакуации моряков из зоны военных действий в Черном и Азовском морях и вокруг них. Эта организация также призвала продолжать усилия по созданию безопасных морских коридоров и эвакуации моряков из затронутых районов и выпустила руководство о влиянии ситуации на Черном и Азовском морях на страховые или иные сертификаты финансового обеспечения.

## ***Связанные с пандемией сбои влияют на международные коммерческие контракты***

Поскольку более 80 % мировой торговли товарами осуществляется по морю, а большая часть мировой торговли товарами ведется на условиях «стоимость, страхование, фрахт» (СИФ) и «франко-борт» (ФОБ), пандемия имеет правовые последствия для многих тесно взаимосвязанных коммерческих контрактов. Во всех случаях, когда выполнение контракта срывается, задерживается или становится невозможным, возникают правовые последствия и претензии, связанные со сложными юрисдикционными вопросами и приводящие к необходимости дорогостоящего урегулирования споров.

Коммерческие риски, возникающие в связи с пандемией, должны быть справедливо распределены с помощью надлежащим образом сформулированных пунктов договора, однако условия могут различаться в зависимости от вида контракта и соотношения сил на переговорах. Правительства также могут оказать поддержку, например, путем укрепления формальных и неформальных механизмов урегулирования споров и рассмотрения возможности введения обязательного контроля за начислением платы за простой контейнеров в затронутых пандемией портах.

## МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ В БЫСТРО МЕНЯЮЩЕМСЯ И НЕПРЕДСКАЗУЕМОМ МИРЕ

Таким образом, морские перевозки и механизмы торговли развиваются в сложной глобальной экономической среде и подвергаются воздействию накапливающихся по цепочке сбоев. При этом они видоизменяются также под влиянием других глобальных факторов, которые могут вызывать структурные сдвиги. К ним относятся изменение климата и переход к энергетической безопасности, необходимость обеспечения устойчивости и надежности, цифровизация и электронная торговля, а также усиление консолидации рынков и секторов.

### ***Расширение электронной торговли продолжается и после пандемии благодаря изменению привычек потребителей и развитию технологий***

Пандемия привела к резкому росту электронной торговли потребительскими товарами, перевозимыми в контейнерах. Даже по мере ослабления пандемии и снятия ограничений в мировой экономике эти тенденции сохраняются. Грузоотправители, компании розничной торговли и менеджеры производственно-сбытовых цепочек все чаще корректируют свои операционные модели и пересматривают свои логистические системы.

Так, крупные компании, занимающиеся морскими перевозками, расширяют сферу своей деятельности, охватывая такие области, как воздушные перевозки, логистика «последней мили» и электронная торговля. Например, в 2021 году вторая в мире по величине компания линейных контейнерных перевозок «Маэрск» приобрела различные логистические компании электронной торговли, в том числе инновационную компанию, осуществляющую логистические операции на основе облачных платформ и специализирующуюся на технологических решениях для организации складских операций в рамках электронной торговли между предприятиями и потребителями в индустрии моды.

В электронной торговле крайне важное значение имеют сроки поставок, и поэтому судоходным компаниям и операторам портов необходимо ускорить предоставление своих услуг, с тем чтобы оставаться конкурентоспособными, предлагая при этом индивидуализированные услуги. Это потребует изменения схем перевозок и портовых операций,

а также расширения складских площадей. В дальнейшем цифровые инструменты, обеспечивающие расширение электронной торговли, сотрудничество и обмен данными будут иметь большое значение для получения всех выгод от растущей электронной торговли.

### ***Торговля и транспорт меняются под воздействием цифровизации***

Радикальные перемены ускоряют использование технологий для решения сложных вопросов планирования перевозок и функционирования производственно-сбытовых цепочек. В постковидную и послевоенную эпоху более значительные ожидания быстрой доставки ставят на первое место такие аспекты, как эффективность, оптимизация, надежность, прозрачность, способность противодействовать неблагоприятным факторам, предсказуемость и устойчивость. Для того чтобы компании морских перевозок могли функционировать в этой новой среде, им необходимо найти инновационные бизнес-модели и использовать более современные цифровые технологии.

Покупки с использованием цифровых технологий способствуют существенному расширению торговли. При этом другие технологии, такие как автоматизация, которая может уменьшать потребность в переносе производства за границу, с тем чтобы воспользоваться более дешевой рабочей силой, будут, вероятно, сдерживать торговые потоки. В любом случае морской транспорт и торговля должны будут меняться и адаптироваться к технологиям, и важной частью этого процесса является защита информационно-коммуникационных систем и инфраструктуры от постоянно возникающих угроз в области кибербезопасности.

В этой связи правительства и международные организации должны приложить все усилия с целью устранить цифровой разрыв в сфере транспорта и логистики и обеспечить, чтобы развивающиеся страны могли воспользоваться преимуществами цифровизации.

### ***Частые сбои и геополитические риски делают актуальным вопрос о реконфигурации производственно-сбытовых цепочек***

Ограничения модели производственно-сбытовых цепочек, предусматривающей поставку «точно в срок», стали очевидными в результате не только пандемии, но и воздействия других неблагоприятных факторов, наблюдавшихся в последнее десятилетие,

включая землетрясения, наводнения, невозможность использования стратегических морских коридоров, напряженность в торговых отношениях и ограничительные торговые меры.

В 2022 году производственно-сбытовым цепочкам стало угрожать еще и ухудшение геополитической обстановки, особенно тем из них, которые зависят от одного или двух поставщиков, включая поставки продуктов питания, энергоносителей или узлов и компонентов. Эти риски проявились в нехватке полупроводников в 2021–2022 годах, которая затронула многие отрасли, в частности автомобилестроение, электронную промышленность и здравоохранение.

Эти события вновь оживили дискуссии о глобализации и будущем экономных производственно-сбытовых цепочек. Поэтому некоторые компании больше не полагаются на модели «точно в срок» и пересматривают подходы к организации своей деятельности, изучая возможности внедрения бизнес-моделей «на всякий случай» и «насколько необходимо», а также ищут другие способы повышения надежности, целостности и бесперебойности производственно-сбытовых цепочек. Вместо того чтобы искать решения с наименьшими издержками, все больше компаний отдают предпочтение решениям с оптимальными издержками, учитывающим как производственные и транспортные расходы, так и другие факторы, включая надежность производственно-сбытовых цепочек и экологическую устойчивость.

Хотя дискуссии на эту тему продолжаются, пока нет никаких признаков массового отхода от модели удаленного производства. Возвращение перенесенных ранее в другие страны производств может быть осуществимо не для всех производителей, поскольку отечественным поставщикам потребуются мощности для быстрого расширения производства, а также возможности для приобретения необходимых знаний и опыта. В этих условиях изменения в выборе источников поставок, скорее всего, будут более постепенными.

### ***Государственным органам необходимо обеспечить конкуренцию на рынках в условиях консолидации секторов***

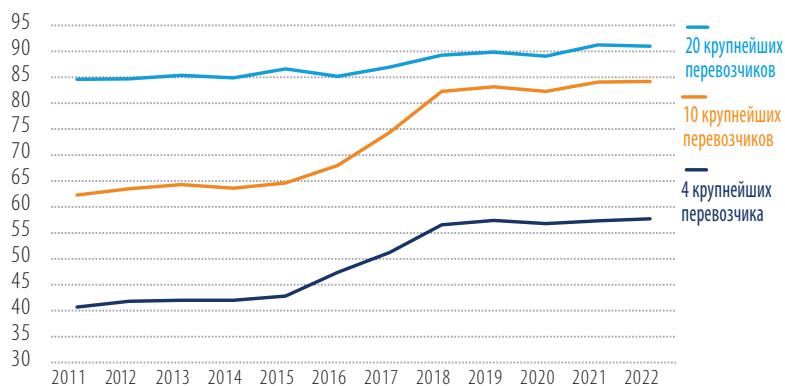
Пытаясь решить проблему избыточной провозной способности, компании морских контейнерных перевозок зачастую прибегают к горизонтальной консолидации путем слияний и поглощений, в том числе за пределами сектора морских перевозок. Судходные компании занимаются также

вертикальной интеграцией, инвестируя в эксплуатацию терминалов и другие логистические услуги. Кроме того, они взаимодействуют между собой в рамках консорциумов и альянсов.

В результате этого в период 1996–2022 годов 20 крупнейших перевозчиков увеличили свою долю на рынке контейнерных перевозок с 48 % до 91 %. При этом за последние пять лет четыре крупнейших перевозчика увеличили свою долю на рынке настолько, что теперь контролируют более половины провозной способности мирового контейнерного флота (см. диаграмму 10).

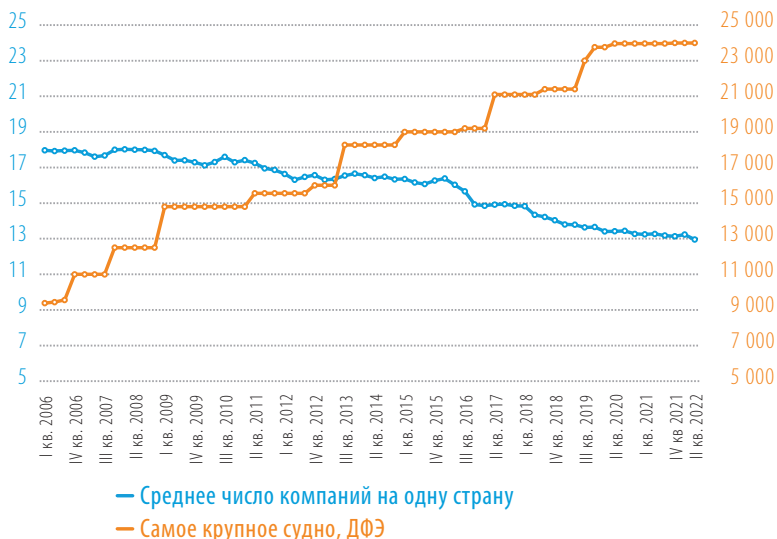
Важным показателем является число компаний, осуществляющих рейсы в страну. В целом этот показатель снижается. Как показано на диаграмме 11, в период 2006–2022 годов он в среднем снизился с 18 до 13. В то же время средний размер самого большого судна, прибывающего в страну, увеличился почти в три раза. Поскольку размер судов растет быстрее, чем объемы перевозок, это, как правило, приводит к вытеснению более мелких конкурентов. По сравнению с 2006 годом число компаний, предлагающих транспортные услуги импортерам и экспортерам, выросло в 56 странах, но сократилось в 110 странах, и особенно в нескольких малых островных развивающихся государствах, в которых из всего лишь двух перевозчиков-монополистов осталось по одному такому перевозчику.

**Диаграмма 10 Доля 4, 10 и 20 крупнейших перевозчиков на рынке, 2011–2022 годы (в процентах)**



Источник: ЮНКТАД, на основе данных Alphaliner.

**Диаграмма 11 Среднее число компаний, осуществляющих рейсы, в расчете на одну страну и размер самого крупного судна**  
I кв. 2006 года — II кв. 2022 года



Источник: ЮНКТАД, на основе данных компании «МДС трансмодал».

Вертикальная интеграция позволила четырем крупнейшим компаниям линейных контейнерных перевозок предлагать более широкий спектр собственных услуг по осуществлению операций на терминалах. В настоящее время двумя крупнейшими операторами контейнерных терминалов по показателю грузооборота являются «Чайна коско шиппинг» и «АПМ терминалз», которые принадлежат двум основным (соответственно китайской и датской) компаниям линейных перевозок.

Наиболее распространенной формой сотрудничества являются стратегические альянсы. С 2015 года доля провозной способности мирового контейнерного флота, контролируемая перевозчиками, входящими в такие альянсы, превышает 80 %. В настоящее время девять крупнейших операторов контейнерных перевозок осуществляют перевозки по своим маршрутам Восток — Запад в рамках трех стратегических альянсов, в которые более мелкие перевозчики не входят.



Интеграция обеспечила перевозчикам и их альянсам более сильные переговорные позиции по отношению к портовым властям, поскольку теперь за столом переговоров они выступают одновременно в качестве арендаторов терминалов и поставщиков транспортных услуг.

### **Для достижения климатических целей судоходные компании и порты ищут альтернативные виды топлива**

Судовладельцы сталкиваются с все более жесткими экологическими нормами. 1 января 2023 года вступают в силу три новых руководства ИМО, направленные на снижение выбросов парниковых газов от морского судоходства и воздействия судов на окружающую среду. Одним из них является руководство по применению ПЭУ, в соответствии с которым по состоянию на 2021 год 30–40 % контейнеровозов и балкеров рассматривались как не соответствующие требованиям.

Самым доступным способом сокращения выбросов является снижение скорости судов. Вместе с тем судовладельцы могут также оснастить свои суда энергоэффективными технологиями, с тем чтобы использовать альтернативные виды топлива, такие как сжиженный природный газ, метанол, аммиак или электричество, или изменить порядок эксплуатации. Это приведет к росту издержек и повлияет на страховое покрытие, а также доступ к инвестициям и капиталу в будущем.

В настоящее время альтернативные виды топлива стоят в два — пять раз дороже обычного топлива, в силу чего они пока не являются экономически рентабельными. Однако судовладельцы могут оставить себе возможность выбора, используя двухтопливные суда. По состоянию на 1 марта 2022 года почти 40 % портфеля заказов составляли суда, способные работать на двух или нескольких видах топлива. Для расширения использования альтернативных видов топлива портам необходимо обеспечить инфраструктуру снабжения энергоресурсами с низким уровнем выбросов.

Порты, перевозчики и все участники морских перевозок могут изменить конкурентную среду для судоходства с низким уровнем выбросов. Вместе с тем это может привести к созданию двухуровневой системы портов и транспортных коридоров, в которой лишь небольшая часть будет готова к использованию альтернативных источников энергии, что может ограничить число возможных маршрутов.

## **Смягчение последствий изменения климата и адаптация к ним в сфере морского транспорта: две стороны одной медали**

Адаптация портов к последствиям изменения климата вызывает все большую озабоченность как среди директивных органов, так и в самой отрасли, однако прогресс на местах остается медленным. Возрастает опасность того, что последствия изменения климата будут угрожать портам, серьезно сказываясь на перспективах устойчивого развития наиболее уязвимых стран.

На 26-й Конференции по вопросам изменения климата в Глазго была принята Клайдбанкская декларация, в которой поставлена цель создать к 2025 году шесть «зеленых» коридоров с нулевым уровнем выбросов, т. е. морских маршрутов между двумя или несколькими портами полностью без углеродных выбросов. Кроме того, в ходе этой конференции на Форуме уязвимых к изменению климата государств с участием более 50 развивающихся стран была принята Даккско-Глазговская декларация, в которой содержится призыв к ИМО разработать механизм обязательного налога на выбросы парниковых газов (ПГ) от международного судоходства.

В целях наращивания усилий по смягчению последствий изменения климата ИМО начала работу над пересмотренной Стратегией по сокращению выбросов ПГ, которая будет рассмотрена в 2023 году, а также над среднесрочными мерами, включая некоторые рыночные инструменты. Кроме того, выдвигаются предложения о создании международного совета по морским исследованиям и разработкам и соответствующего фонда, который мог бы финансировать разработку технологий с нулевым выбросом ПГ, доступных всем странам. Другие предложения по рыночным мерам включают использование привлеченных средств для финансирования инвестиций в адаптацию к изменению климата, особенно в странах с наиболее уязвимой экономикой. В ЕС рассматриваются предложения о принятии нормативных положений, предусматривающих распространение существующей в ЕС системы торговли выбросами на морские перевозки. Если такие предложения будут приняты, то они могут иметь существенные последствия для торговли как внутри ЕС, так и за его пределами.

## **Снижение загрязнения от судоходства**

Помимо выбросов CO<sub>2</sub>, суда являются крупными источниками загрязнения воздуха. Начиная с 2020 года для соблюдения требований Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года и

Протокола к ней 1978 года суда, эксплуатируемые по всему миру, должны использовать топливо, содержащее менее 0,5 % серы. В 2021 году Комитет ИМО по защите морской среды принял обновленное руководство по системам очистки отработавших газов, а также резолюцию, призывающую к добровольному использованию более чистых альтернативных видов топлива или способов приведения судов в движение, которые могут способствовать сокращению выбросов черного углерода с судов, эксплуатирующихся в Арктике или близлежащих районах.

Другим крупным источником загрязнения морской среды являются разливы бункерного топлива. В ИМО продолжается работа по разработке руководства по исковым требованиям на основании Конвенции о загрязнении бункерным топливом 2001 года, которая регулирует вопросы ответственности за ущерб от разливов бункерного топлива с судов, помимо танкеров. В ходе дальнейшей работы следует уделить внимание тому, чтобы руководство реально отвечало потребностям и интересам истцов, в том числе в уязвимых развивающихся странах. В ноябре 2021 года, реагируя на все возрастающий кризис загрязнения пластмассовыми отходами, ИМО приняла стратегию по борьбе с загрязнением моря пластмассовым мусором с судов. Кроме того, в марте 2022 года ЮНЕП приняла резолюцию о начале работы над международным юридически обязательным документом, призванным положить конец загрязнению пластмассами. Помимо этого, продолжают обсуждаться с целью разработки на базе Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву текста международного юридически обязательного документа по вопросу о сохранении и устойчивом использовании морского биологического разнообразия в районах за пределами действия национальной юрисдикции.

### ***Морскому транспорту следует идти в ногу со временем и обеспечить устойчивость к воздействию внешних факторов***

С учетом быстро меняющихся условий осуществления деятельности и неожиданных сбоев у судоходной отрасли и транспортного сектора в целом, включая судоходные компании, порты и грузоотправителей, нет иного выбора, кроме как идти в ногу со временем. Возвращение к нормальному положению дел, существовавшему до пандемии и войны, кажется все менее вероятным, и поэтому всем участникам морских перевозок придется находить оптимальное соотношение между новыми и зачастую противоречивыми целями и приоритетами.

Уже сейчас, причем в значительной степени под влиянием пандемии, участники отрасли смещают акценты и пересматривают планы и стратегии. Хотя динамика этой тенденции может быть различной в разных секторах морских перевозок и у разных групп участников, основная часть судоходной отрасли уделяет больше внимания отношениям с клиентами, управлению рисками, более тщательному планированию, повышению готовности, обеспечению устойчивости к воздействию внешних факторов и цифровизации. Кроме того, компании все чаще обновляют свой имидж и спектр предлагаемых услуг, включая освоение новых направлений и рубежей деловой активности с помощью полного управления всей цепочкой поставок.

***В секторе морских перевозок необходимо также содействовать улучшению профессиональной подготовки женщин и обеспечению гендерного равенства***

В портовом секторе доминирующее положение по-прежнему занимают мужчины. Благодаря Шкале оценки эффективности работы портов, разработанной ЮНКТАД в рамках программы «Трейнфортрейд», по 58 портовым организациям собираются данные, которые показывают, что в 2021 году женщины составляли лишь 17 % от общего числа работников портов. Большинство из них были заняты в сфере управления, где их доля составила 43 % работников, хотя в Азии этот показатель был выше и достигал 60 %. Однако в секторе грузовых операций женщины составляли лишь 8 % работников, а в секторе портовых операций — лишь 6 %.

Портам следует расширить профессиональную подготовку как женщин, так и мужчин. В 2020–2021 годах на нее приходилась лишь небольшая доля расходов на рабочую силу, отчасти потому, что порты перераспределяли средства на борьбу с пандемией и одновременно переходили на более дешевые модели онлайн-ового и дистанционного обучения.

## ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЙСТВИЙ

### 1. *Правительствам следует контролировать пандемию и смягчать ее воздействие на наиболее уязвимые группы*

- Для этого необходимо улучшить доступ к вакцинам, тестированию и лечению, особенно в развивающихся странах. Правительствам следует свести к минимуму режимы изоляции и ограничения, которые могут неоправданно затруднить восстановительные процессы в странах с уязвимой экономикой.

### 2. *Поддерживать рост, защищать беднейшие слои населения и способствовать развитию торговли*

- Способствовать экономическому росту и укреплять макроэкономическую базу, одновременно сдерживая инфляцию и снижая финансовую уязвимость.
- Помогать наиболее уязвимым слоям населения, содействуя продовольственной безопасности и сокращению масштабов бедности.
- Избегать установления экспортных и импортных ограничений, усугубляющих кризисные явления.

### 3. *Устранять ограничения, препятствующие развитию транспортной инфраструктуры и услуг*

- Прежде чем осуществлять инвестиции, тщательно оценивать потенциальные изменения в спросе на морские перевозки.
- Совершенствовать транспортную инфраструктуру, повышать эффективность и производительность портов, обеспечивать взаимодействие различных видов транспорта, расширять площади и возможности хранения и складирования, минимизировать нехватку рабочей силы и оборудования, а также в целом повышать эффективность работы портов и улучшать их связи с внутренними районами стран, обеспечивая их адаптацию к изменениям в спросе.
- Развивать и модернизировать портовую инфраструктуру и транспортные связи с внутренними районами стран, привлекая частный сектор.

- Развивать региональный флот и морские перевозки для решения проблемы высоких транспортных расходов и других проблем, с которыми сталкиваются развивающиеся страны.

#### **4. Осуществлять меры по упрощению процедур перевозок и торговли в портах и на границах**

- Ускорять процессы с помощью цифровизации, в частности посредством обработки документов до прибытия грузов, электронных платежей и электронных документов. Все больше упрощать процедуры и требования и отменять те из них, которые перестали быть необходимыми. При выборе любых торговых мер использовать ту, которая носит наименее ограничительный характер.
- Внедрять «умные» и экологичные системы торговой логистики и устранять юридические и нормативные препятствия для использования электронных документов.
- Содействовать смене экипажей и преодолеть кризис смены экипажей моряков путем коллективных усилий правительств и отрасли.
- Координировать усилия, расширять сотрудничество, обмениваться информацией и готовиться к скоординированным решениям. Создавать цифровые платформы, работающие в режиме реального времени, и электронные системы «единого окна» с использованием системы АИС/ГИС.

#### **5. Двигаться в будущее с чистой энергетикой и низким уровнем выбросов**

- Создавать предсказуемую глобальную нормативно-правовую базу для инвестирования в переход к более надежному энергоснабжению и технологиям без углеродных выбросов.
- Повышать осведомленность о новых нормативных документах ИМО и содействовать их применению и соблюдению.
- Оказывать помощь портам в развивающихся странах в осуществлении перехода к более надежному энергоснабжению и технологиям без углеродных выбросов.

#### **6. Поощрять цифровизацию и использование возможностей электронной торговли**

- Оказывать развивающимся странам помощь в расширении использования цифровых технологий и электронной торговли, а также внедрять «умные» логистические системы на морском транспорте.



Проводить больше учебных мероприятий, особенно по вопросам использования новых технологий.

- Совершенствовать инфраструктуру и услуги, связанные с упрощением процедур торговли и логистическим обеспечением, включая логистику «последней мили»

#### **7. Осуществлять контроль за ставками тарифов и сборов**

- Отслеживать наблюдающиеся в отрасли тенденции и при необходимости принимать меры для обеспечения равных условий, которые не исключали бы более мелких участников рынка, в том числе в развивающихся странах.
- Применять инструменты контроля и показатели оценки эффективности, включая региональные индексы морских перевозок и центры сбора данных о грузовых перевозках.
- Ввести обязательный контроль за взиманием платы за простой контейнеров в портах и укреплять формальные и неформальные механизмы урегулирования споров.

#### **8. Обеспечивать конкуренцию на рынках**

- Укреплять возможности национальных регулирующих органов, а также органов по вопросам конкуренции и портовой администрации, особенно в малых островных развивающихся государствах и НРС, и использовать более прозрачные индексы транспортных расходов по аналогии с теми, которые применяются в отношении основных сухоходных маршрутов.
- Органам по вопросам конкуренции и портовой администрации следует наладить взаимодействие для принятия мер по защите конкуренции в ответ на вертикальную интеграцию перевозчиков.
- Укреплять международное сотрудничество по борьбе с трансграничной антиконкурентной практикой в области морских перевозок, в том числе на основе разработанного Организацией Объединенных Наций Комплекса принципов и правил по вопросам конкуренции и с использованием опыта ЮНКТАД.

#### **9. Повышать устойчивость к воздействию внешних факторов**

- Разработать долгосрочную концепцию и стратегию привлечения ресурсов для создания надежных и устойчивых сетей морских перевозок.

- Помогать развивающимся странам в наращивании потенциала для прогнозирования, подготовки, реагирования и восстановления в случае возникновения серьезных угроз, сопряженных с различными рисками, путем содействия развитию гибких и надежных систем морского транспорта.
- Инвестировать в меры по управлению рисками и обеспечению готовности к чрезвычайным ситуациям в случае возникновения пандемий и других кризисных явлений, угрожающих функционированию портов и морским перевозкам.
- Усилить меры по наращиванию потенциала и увеличить приемлемое финансирование инфраструктуры в целях обеспечения адаптации морских портов и других важнейших объектов транспортной инфраструктуры в развивающихся странах к изменению климата и повышению их надежности.
- При изменении конфигурации производственно-сбытовых цепочек и выборе мест размещения производственных мощностей в целях повышения надежности таких цепочек следует тщательно анализировать возможные варианты, с тем чтобы найти баланс между эффективностью и экономией затрат и вопросами национальной безопасности, автономности, самодостаточности и устойчивости к воздействию внешних факторов.
- Увеличивать число женщин, работающих в портах, и расширять масштабы профессиональной подготовки работников в рамках стратегии по повышению устойчивости к воздействию внешних факторов.

#### **10. Активизировать многостороннее сотрудничество**

- Создавать условия для более тесного и эффективного многостороннего сотрудничества, позволяющие снижать вероятность конфликтов и сбоев, ускорять процесс активного и повсеместного глобального восстановления, бороться с изменением климата и его последствиями и переходить к модели роста с низким уровнем выбросов углерода.

*Обзор морского транспорта, 2022 год:*

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

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

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



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

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