

Канаш Олеся Єгорівна
*доктор філософії в галузі економіки,
викладач кафедри інтелектуальної цифрової економіки,
Національний університет кораблебудування
імені адмірала Макарова*

Парсяк Володимир Никифорович
*доктор економічних наук, професор,
керівник центру економічних досліджень
та управлінського консалтингу,
Національний університет кораблебудування
імені адмірала Макарова*

DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-481-1-9>

ПРИЧИНИ ТРАНСФОРМАЦІЇ ЕКОНОМІКИ МОРЯ В БЛАКИТНУ ЕКОНОМІКУ

Тривалий час використання ресурсів Світового океану, як перед цим й суходільних, мало вибіркового та відверто хижацького характеру. Це відверто нагадувало первісну добу розвитку людства з притаманною для неї економікою привласнення [1]. Як наслідок були знищені або постали перед небезпекою щодо існування чисельні види біоти. Їхній детальний перелік містить Червоний список видів, що перебувають під загрозою. На часі усвідомити необхідність поновлення ресурсів (особливо тих, що перебувають на межі вичерпання) й жваво розбудовувати морську економіку відтворювання.

Захоплюючись зростанням кількості суден та обсягами морських вантажних перевезень, складно абстрагуватися від їхнього впливу на довкілля. У світовому огляді, підготовленому UNCTAD, підкреслюється, що на галузь судноплавства припадає майже три відсотки від глобальних викидів парникових газів. Ба більше, за останнє десятиріччя вони зросли на 20 відсотків.

Наприкінці 2023 р. лише 14 % нового тоннажу були готові до використання альтернативного палива [2]. Серед причин – поважний вік флоту. А чим старішим є судно, тим інтенсивніше воно засмічує повітря й морську воду.

Неспроможність пришвидшити декарбонізацію тягне за собою: зростання операційних витрат судноплавних компаній, штрафів, які накладають на них регулятивні органи, та, що найголовніше, – послаблення конкурентних позицій на ринку. Тож побудова сталого морського транспорту, залучення його до перспективних ланцюгів постачання, розробка технологій застосування альтернативного палива, імплементація низьковуглецевих логістичних рішень, конверсія старих та замовлення енергоощадливих суден, інтегрованих у сучасні цифрові системи, створені на базі штучного інтелекту, не є одним з багатьох варіантів вірогідних стратегій, що розглядаються. Це – життєво важливий імператив.

Ключовими вузлами в мережі взаємопов'язаних глобальних ланцюгів постачання та центрами міжнародної морської торгівлі є порти. Перебуваючи в прибережних зонах, низинних регіонах та дельтах річок, вони та інші компоненти транспортної інфраструктури дедалі більше зазнають впливів, що є наслідками зміни клімату. Йдеться, між іншим, про підвищення рівня Світового океану, збільшення частоти та інтенсивності штормів, річкові повені, берегову ерозію, замулення судноплавних каналів, руйнування прилеглих залізничних та автомобільних доріг й таке інше.

Отже, здійснювати морську економічну діяльність так, як це відбувалося ще у недавні часи стає дедалі складніше, а то й неможливо в принципі. Потрібно докласти неабияких зусиль, щоб підтримувати темпи продукування цінностей на рівні запитів від споживачів з одночасним гальмуванням та припиненням негативних впливів на навколишній світ. Йдеться про блакитний перехід, підприємств економіки моря. Його мета – забезпечити сталий розвиток людства. Ми не претендуємо на першість щодо проголошення потреб у змінах. Тим більше, що авторство у

створенні моделі «блакитної економіки» належить Паулі Дж. – автору книги «The Blue Economy: 10 Years, 100 Innovations, 100 Million Jobs», яка побачила світ 2010 р. [3]. Запропонована ним концепція закликає ставитися до співіснування природи та бізнесу комплексно, а не обмежуватися виключно питаннями скорочення забруднень природних екосистем. Щодо кольору, то автор дотримувався тієї думки, що Gaia (богиня Землі за грецькою міфологією) «не є зеленою. Вона настільки блакитна, наскільки може бути». Це підтверджують світлини нашої планети, зроблені з космосу. Водночас загал оцінив пропозицію на свій лад. Народжений образ виявився настільки привабливим, що поступово його поширили на економіку моря, а надалі вони стали, щонайменше в окремих випадках, сприйматися як синонім.

Послугуючись індикаторами відповідності, які вже тепер опрацьовують уряди, класифікаційні товариства, міжнародні організації, регуляторні органи, а також менеджмент, спроможні визначати місце підприємств під час поступального руху економіки від ординарної до сталої.

За результатами такого аналізу зацікавлені сторони визначають державну та міжнародну політики, інституційні рамки, стратегії, формують регіональні плани та програми, корпоративні проєкти щодо вдосконалення бізнес-процесів, здатних змінити ситуацію в економіці моря на кращу. Тобто максимально наблизити її до відповідності критеріям сталості.

Асоціації товаровиробників, державні установи, адміністрації прибережних міст здатні запровадити фінансову та інші види мотивації колективів, які продемонстрували прагнення та дісталися омріяних цілей щодо подальшої трансформації технологій, організації виробництва, методів управління, спроможних позбавити моря та океани від руйнації природних екосистем, збереження їхнього біологічного різноманіття.

Література:

1. Парсяк В.Н. Економіка моря. Херсон : Видавничий дім «Гельветика», 2018, 395 с.
2. Review of maritime transport 2024. UN Trade and Development (UNCTAD), 2025. URL: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024>
3. Pauli G. The Blue Economy: 10 Years, 100 Innovations, 100 Million Jobs. Taos, US : Paradigm Publishing, 2010. 308 p. URL: <https://www.gmbinder.com/share/-OHR7j4u-DCGuXPeKMCU>