



КОНФЕРЕНЦИЯ ООН
ПО ОКЕАНУ
НИЦЦА, ФРАНЦИЯ 2025

Distr.: General
29 April 2025
Russian
Original: English

**Конференция Организации Объединенных
Наций 2025 года по содействию достижению
цели 14 в области устойчивого развития
«Сохранение и рациональное использование
океанов, морей и морских ресурсов
в интересах устойчивого развития»**

Ницца, Франция, 9–13 июня 2025 года

Пункт 9 предварительной повестки дня*

**Дискуссионные форумы по действиям в отношении
океана**

**Дискуссионный форум 6 по действиям в отношении
океана: содействие формированию устойчивой
экономики на базе океана, развитию экологичного
морского транспорта и укреплению жизнестойкости
прибрежных сообществ в соответствии с принципом
«никто не должен быть забыт»**

Концептуальный документ, подготовленный Секретариатом

Резюме

Настоящий концептуальный документ подготовлен во исполнение положений пункта 24 резолюции [78/128](#) Генеральной Ассамблеи, в котором Ассамблея просила Генерального секретаря Конференции Организации Объединенных Наций 2025 года по содействию достижению цели 14 в области устойчивого развития «Сохранение и рациональное использование океанов, морей и морских ресурсов в интересах устойчивого развития» подготовить концептуальные документы по каждой теме дискуссионных форумов по действиям в отношении океана с учетом идущих в рамках Генеральной Ассамблеи соответствующих процессов, связанных с Мировым океаном, и других возможных материалов. Настоящий документ относится к дискуссионному форуму 6 по действиям в отношении океана на тему «Содействие формированию устойчивой экономики на базе океана, развитию экологичного морского транспорта и укреплению жизнестойкости прибрежных сообществ в соответствии с принципом “никто не должен быть

* [A/CONF.230/2025/1](#).



забыт”». В нем приводится информация о ходе выполнения соответствующих задач, относящихся к цели 14 в области устойчивого развития, и о связанных с этим тенденциях, проблемах и возможностях в рамках общей темы Конференции — «Ускорение действий и мобилизация всех субъектов в целях сохранения и устойчивого использования океана».

I. Введение

1. Океан — это колыбель жизни и среда обитания значительной части мировых биологических видов. Кроме того, он представляет собой важнейшую сферу деятельности человека, в которой заняты миллионы работников первичного и вторичного секторов, и играет центральную роль в обеспечении продовольственной и пищевой безопасности, а также экономического и социального благополучия. Формирование устойчивой, жизнеспособной и справедливой экономики океана входит в число 10 основных задач в рамках Десятилетия Организации Объединенных Наций, посвященного науке об океане в интересах устойчивого развития (2021–2030 годы).

2. Рациональное использование океанических ресурсов и акваторий и управление ими могут способствовать диверсификации экономики, повышению уровня жизни, обеспечению экологической устойчивости и укреплению жизнестойкости. Устойчивая экономика океана, или «голубая» экономика, охватывающая взаимосвязанные секторы рыболовства, туризма, производства энергии из возобновляемых источников, сохранения биоразнообразия и утилизации отходов, открывает возможности, в частности для малых островных развивающихся государств и прибрежных стран, позволяющие им стать устойчивее к внешним потрясениям при одновременном сохранении и восстановлении своего природного наследия и природных ресурсов. Прогресс в повышении жизнестойкости сдерживается многими факторами, включая такие новые опасные явления, как закисление океана, загрязнение пластмассами и утрата биоразнообразия.

3. Для борьбы с изменением климата необходимы широкомасштабные действия наряду с обязательством по обеспечению справедливого перехода в интересах трудящихся. Вопросы, связанные с источниками средств к существованию, окружающей средой и изменением климата, слишком часто рассматриваются в отрыве друг от друга. По мере развития устойчивой экономики океана, способствующей преодолению тройного планетарного кризиса, связанного с изменением климата, загрязнением окружающей среды и утратой биоразнообразия, крайне важно также укреплять комплексные механизмы управления деятельностью по освоению ресурсов океана, как и устойчивость трудового сектора и социальную устойчивость, а равно усиливать голоса прибрежных сообществ, в том числе коренных народов, местных общин, женщин и молодежи. Необходимо обеспечивать последовательность политических мер и комплексное управление, способствующее охране и восстановлению экосистем океана при одновременном содействии рациональному использованию морских ресурсов и ресурсов прибрежной полосы в интересах благополучия человека.

II. Положение дел и тенденции

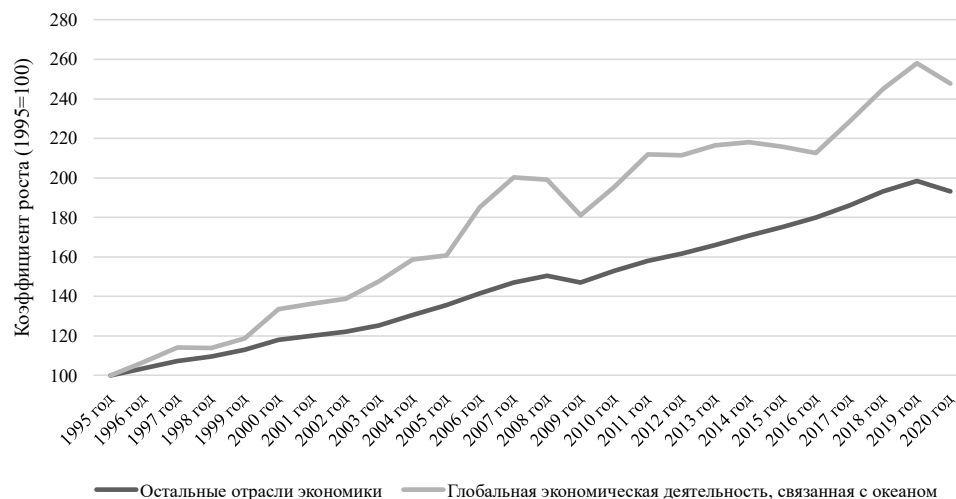
4. В 1995–2020 годах доля экономики океана в глобальной валовой добавленной стоимости составляла 3–4 процента, причем за этот период ее объем увеличился вдвое и теперь оценивается по меньшей мере в 2,6 трлн долл. США¹. Будь она страной, экономика океана была бы пятой крупнейшей экономикой мира. За последние 25 лет экономика океана развивалась без серьезных спадов, демонстрируя жизнестойкость и экономический потенциал. Примерно 75 процентов роста экономики океана пришлось на Азиатско-Тихоокеанский регион, при этом самые высокие средние темпы наблюдались в Юго-Восточной Азии и Океании. Различные секторы экономики океана, включая рыболовство, аквакультуру,

¹ *Trade and Environment Review 2023: Building a Sustainable and Resilient Ocean Economy Beyond 2039* (United Nations publication, 2023).

морской транспорт, туризм, морскую ветроэнергетику и морские биотехнологии, служат непосредственным источником средств к существованию по меньшей мере для 600 миллионов человек². Начиная с 1995 года экономика океана развивалась быстрее мировой экономики: ее объем увеличился в 2,5 раза по сравнению с показателем в 1,9 раза для остальных экономических отраслей (см. рисунок I).

Рисунок I

Рост экономики океана в сравнении с остальными экономическими отраслями, 1995–2020 годы



Источник: Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), на основе предварительных оценок программы Организации экономического сотрудничества и развития «Обзор экономики океана», июнь 2024 года.

5. По данным Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), в 2023 году объем торговли товарами и услугами, связанными с океаном³, достиг рекордно высоких показателей — 899 млрд долл. США и 1,3 трлн долл. США соответственно (см. рисунки II и III)⁴. Крупнейшим сектором экономики океана является морской и прибрежный туризм (725 млрд долл. США), за которым следуют морские грузоперевозки (386 млрд долл. США) и высокотехнологичное производство, включая изготовление продукции, имеющей отношение к рыболовству, фармацевтике, морским видам спорта, чистой энергетике и электрооборудованию (346 млрд долл. США). В 2023 году объем экспорта первичной продукции морского рыболовства для пищевых и непищевых целей составил 114 млрд долл. США⁵. В том же 2023 году общий объем экспорта всей пищевой продукции из водных биоресурсов был равен 194 млрд долл. США, из которых 76 процентов, по оценкам,

² Ibid.

³ За исключением бурения морских нефтяных и газовых скважин.

⁴ В отличие от расчетных показателей валового внутреннего продукта (ВВП) экономики океана, которые вычисляются через добавленную стоимость, торговая статистика основывается на официальных данных, представляемых государствами, и соответствует общей стоимости проданных товаров и услуг, а не добавленной стоимости. Поэтому оценочные данные о ВВП и об объеме торговли не поддаются сопоставлению.

⁵ Ibid.

пришлись на морепродукты⁶. Более 80 процентов мирового экспорта приходится на Азию и Европу. Доля товаров в общем объеме экспортируемой Африкой продукции, связанной с океаном, относительно невелика — 21 процент по сравнению со среднемировым показателем в 41 процент, — что объясняется низким уровнем экспорта связанных с океаном товаров промышленного производства, таких как суда, портовое оборудование и высокотехнологичная продукция (см. рисунок IV).

Рисунок II

Торговля товарами и услугами, связанными с океаном, в 2023 году

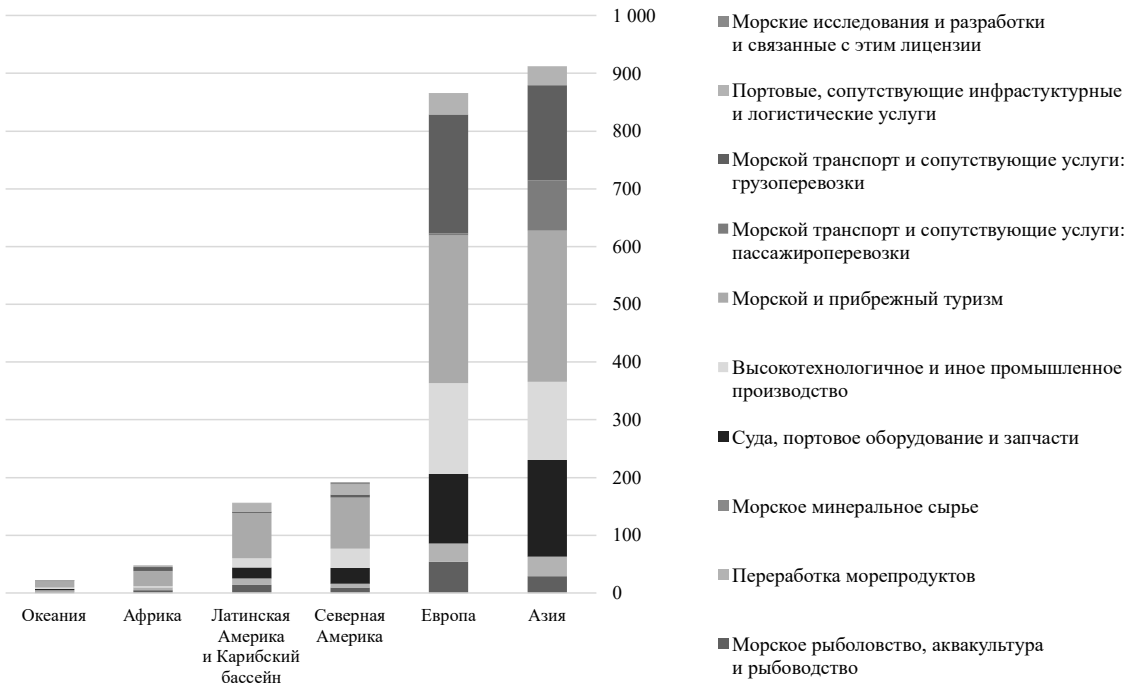
(В млрд долл. США)



Источник: ЮНКТАД.

⁶ Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций (ФАО) (2022 год).

Рисунок III
Экспорт товаров и услуг, связанных с океаном, в 2023 году, в разбивке по регионам
(В млрд долл. США)



Источник: ЮНКТАД.

Рисунок IV
Экспорт, связанный с океаном, в 2023 году, в разбивке по экономическим группам
(В млрд долл. США)



Источник: ЮНКТАД.

6. В этот период стремительного роста экологические и социальные аспекты часто упускаются из виду. Мировой океан все сильнее испытывает на себе воздействие таких проблем, как эвтрофикация, закисление, сокращение рыбных запасов, повышение температуры, повышение уровня моря и загрязнение пластмассами. По данным Продовольственной и сельскохозяйственной организации Объединенных Наций (ФАО), доля рыбных запасов, находящихся в биологически устойчивых пределах, сократилась с 90 процентов в 1974 году до 62,3 процента в 2021 году. Кроме того, по оценкам Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП), в океанах находится приблизительно 75–199 млн тонн пластмасс, при этом ежегодно в водные экосистемы попадает 19–23 млн тонн пластиковых отходов. Согласно оценочным данным Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), в период с 2000 года по 2019 год объем производства пластмасс удвоился — с 234 млн тонн до 460 млн тонн. Если не будут приняты более смелые политические меры, то объем производимых в мире пластмасс продолжит расти. К 2040 году глобальный объем производства и потребления пластмасс может достичь 736 млн тонн, что на 70 процентов больше по сравнению с 435 млн тонн в 2020 году⁷. Беспрецедентно высокая температура вод Мирового океана стала причиной глобального обесцвечивания кораллов — четвертого по счету и второго за последние десять лет⁸.

Рыболовство и аквакультура

7. Морское и прибрежное промысловое рыболовство и аквакультура дают пропитание миллионам людей, поддерживают экономику прибрежных районов и служат источником средств к существованию их населения, особенно в странах с низким и средним уровнем дохода. В 2022 году около 61,8 миллиона человек были непосредственно заняты в промысловом рыболовстве и аквакультуре, и данный сектор обеспечивал средствами к существованию 600 миллионов человек во всем мире⁹. Общий размер средств, полученных при первой продаже водных животных, в 2022 году составил около 447 млрд долл. США, из которых 123 млрд долл. США пришлось на предприятия аквакультуры в морских районах, а 139 млрд долл. США — на морское промысловое рыболовство¹⁰. По оценкам ФАО, в 2022 году суммарный чистый объем торговли продукцией из водных животных в странах с низким и средним уровнем дохода достиг 45 млрд долл. США — это выше, чем соответствующий показатель по всем прочим видам сельскохозяйственной продукции вместе взятым, что свидетельствует об огромном значении данного сектора как для продовольственной безопасности, так и для доходов населения¹¹. Особо пристального внимания требует мелкомасштабный и кустарный рыбный промысел, на долю которого приходится примерно 68 процентов общемирового морского улова и который служит источником средств к существованию приблизительно для 492 миллионов человек¹² в развивающихся странах. Из-за широкой распространенности неформальных трудовых отношений в данном секторе на занятых в нем рыбаков могут не распространяться меры защиты, предусмотренные в соответствии с закрепленными в

⁷ Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), *Policy Scenarios for Eliminating Plastic Pollution by 2040* (Paris, 2024).

⁸ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), “Ocean economy, trade policy and the climate and development nexus”, background note for the Fifth United Nations Ocean Forum, 2025.

⁹ Ibid.

¹⁰ Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO), *Fishery and Aquaculture Statistics: Yearbook 2022* (Rome, 2025).

¹¹ ФАО, «Состояние мирового рыболовства и аквакультуры, 2024 год: «голубая трансформация» в действии» (Рим, 2024 год).

¹² FAO, Duke University and WorldFish, *Illuminating Hidden Harvests: The Contributions of Small-Scale Fisheries to Sustainable Development* (Rome, 2023).

конвенциях Международной организации труда (МОТ) основополагающими принципами и правами в сфере труда.

8. Эти трудности усугубляются проблемой промышленного незаконного, несообщаемого и нерегулируемого рыбного промысла и связанной с ним преступной деятельности. Такой промысел часто сопровождается грубыми нарушениями прав человека и трудовых прав. Заметную роль в незаконном, несообщаемом и нерегулируемом рыбном промысле играют принудительный труд и торговля людьми, от которых особенно сильно страдают рыбаки-мигранты. Организованная преступная деятельность в сфере рыболовства ведет к истощению морских ресурсов, от которых зависят прибрежные сообщества, ставя под угрозу продовольственную безопасность и устойчивое развитие общин в прибрежных государствах, в частности в малых островных развивающихся государствах. Конвенция о международной торговле видами дикой фауны и флоры, находящимися под угрозой исчезновения, регулирует международную торговлю морскими видами, и обеспечение соблюдения этой Конвенции является одним из инструментов борьбы с незаконным, несообщаемым и нерегулируемым рыбным промыслом.

9. Для обеспечения эффективного управления рыболовством, повышения производительности в данном секторе и укрепления его жизнеспособности крайне важно, чтобы он получал определенную поддержку со стороны государства¹³. Однако субсидии, облегчающие и удешевляющие рыбную ловлю, могут также способствовать перелову и незаконному промыслу, особенно там, где механизмы управления рыбохозяйственной деятельностью развиты слабо. По оценкам ОЭСР, в период с 2020 года по 2022 год общий годовой объем поддержки, предоставляемой рыболовному сектору в 41 стране и территории, включая трех крупнейших производителей рыбной продукции в мире — Индию, Индонезию и Китай, — составлял 10,7 млрд долл. США¹⁴. Без эффективного управления примерно 65 процентов мер государственной поддержки рыболовства могут способствовать перелову и незаконному промыслу.

10. Более подробный обзор проблем и возможностей, стоящих перед сектором рыболовства и аквакультуры, содержится в концептуальных документах, подготовленных для дискуссионных форумов 5 и 9 по действиям в отношении океана на темы «Пощрение устойчивого управления рыболовством, в том числе поддержка мелкомасштабного рыболовства» и «Популяризация роли устойчивого производства продуктов питания на основе ресурсов океана в искоренении нищеты и обеспечении продовольственной безопасности» соответственно.

Судоходство и туризм

11. Поскольку более 80 процентов мирового товарооборота перевозится по морю, судоходство является одним из основных двигателей экономики на базе океана и мировой экономики в целом. Во всем мире в судоходной отрасли заняты 1,89 миллиона моряков. По прогнозам, к 2026 году численность моряков будет на 90 000 меньше требуемой¹⁵, при этом данная проблема усугубляется кризисной ситуацией со сменой экипажей, сложившейся в результате пандемии коронавирусного заболевания (COVID-19). Особенно сложно обстоит дело с набором и удержанием квалифицированных молодых моряков и/или моряков-женщин: так, женщины составляют всего 2 процента от общего числа моряков.

¹³ OECD, *OECD Review of Fisheries 2025* (Paris, 2025).

¹⁴ Ibid.

¹⁵ См. Baltic and International Maritime Council and International Chamber of Shipping, *Seafarer Workforce Report: The Global Supply and Demand for Seafarers in 2021* (2021).

12. Морской и прибрежный туризм является одной из крупнейших сфер экономической деятельности в рамках мировой экономики океана: в 2019 году его валовая добавленная стоимость в постоянных ценах достигла пикового значения в 1,06 трлн долл. США¹⁶. По меньшей мере 50 процентов всего туризма приходится на прибрежные районы, вследствие чего он является краеугольным камнем экономики многих прибрежных сообществ, при этом в некоторых странах от него зависят до трети всех рабочих мест. По оценкам, оборот индустрии связанного с океаном туризма увеличивается приблизительно на 134 млрд долл. США в год, и эта тенденция к росту, как ожидается, сохранится¹⁷. В условиях такого роста прибрежные сообщества пытаются найти баланс между экономическими выгодами и потенциально разрушительными последствиями избыточного туризма для биоразнообразия и местной культуры.

13. Как для судоходной, так и для туристической отрасли порты — это важнейшие объекты инфраструктуры, которые зачастую являются частью крупных городских агломераций. В то же время порты напрямую подвергаются рискам, связанным с изменением климата и бедствиями. Объем ущерба, который может быть причинен непосредственно портам в результате опасных природных явлений, оценивается в 7,5 млрд долл. США в год, а сумма возможных торговых потерь — еще в 63,1 млрд долл. США в год¹⁸. Величина системных рисков для глобальных сетей морского транспорта, торговли и цепочек поставок оценивается в 81 млрд долл. США в год, при этом под угрозой также находится экономическая деятельность на сумму в среднем не менее 122 млрд долл. США¹⁹. Однако эти оценки ущерба рассчитаны без учета ожидаемого увеличения числа опасных явлений в результате изменения климата и могут быть консервативными ввиду того, что потери от одного экстремального события могут оказаться сокрушительными, примером чему служат недавние тропические циклоны, включая ураганы «Ирма» и «Мария» (2017 год), «Дориан» (2019 год) и «Берил» (2024 год). Последствия изменения климата рассматриваются ниже²⁰.

Энергетика на базе океана

14. Системы возобновляемой энергетики, расположенные в водах Мирового океана или работающие на его энергии, способны внести колоссальный вклад в переход к «зеленой» энергетике в ближайшие десятилетия. Сектор шельфовой ветроэнергетики и получения энергии из морских возобновляемых источников продемонстрировал впечатляющие среднегодовые темпы роста — 31 процент, причем объем глобальной добавленной стоимости увеличился с 38 млн долл. США в 2000 году до 5 млрд долл. США в 2020 году, однако его доля в мировой экономике океана по-прежнему крайне мала²¹. В 2024 году глобальный рынок шельфовой ветроэнергетики оценивался более чем в 39,6 млрд долл. США, а к 2031 году стоимостной объем данной отрасли, по прогнозам, превысит 146 млрд долл. США²². Страны всего мира принимают на себя обязательства по внедрению систем шельфовой ветроэнергетики, которые к 2050 году будут снабжать электричеством приблизительно 1,5 млрд домов в год²³. Волновая и приливная энергетика в настоящее время отстают в развитии от ветроэнергетики,

¹⁶ OECD, *The Ocean Economy to 2050* (Paris, 2025).

¹⁷ См. www.un.org/sustainabledevelopment/oceans/.

¹⁸ Jasper Verschuur and others, “Multi-hazard risk to global port infrastructure and resulting trade and logistics losses”, *Communications Earth and Environment*, vol. 4, No. 5 (2023).

¹⁹ См. www.nature.com/articles/s41558-023-01754-w.

²⁰ См. также www.undrr.org/gar/gar2023-special-report.

²¹ OECD, *The Ocean Economy to 2050*.

²² См. www.verifiedmarketresearch.com/product/global-offshore-wind-market-size-and-forecast/.

²³ См. www.wri.org/insights/ocean-based-climate-change-solutions.

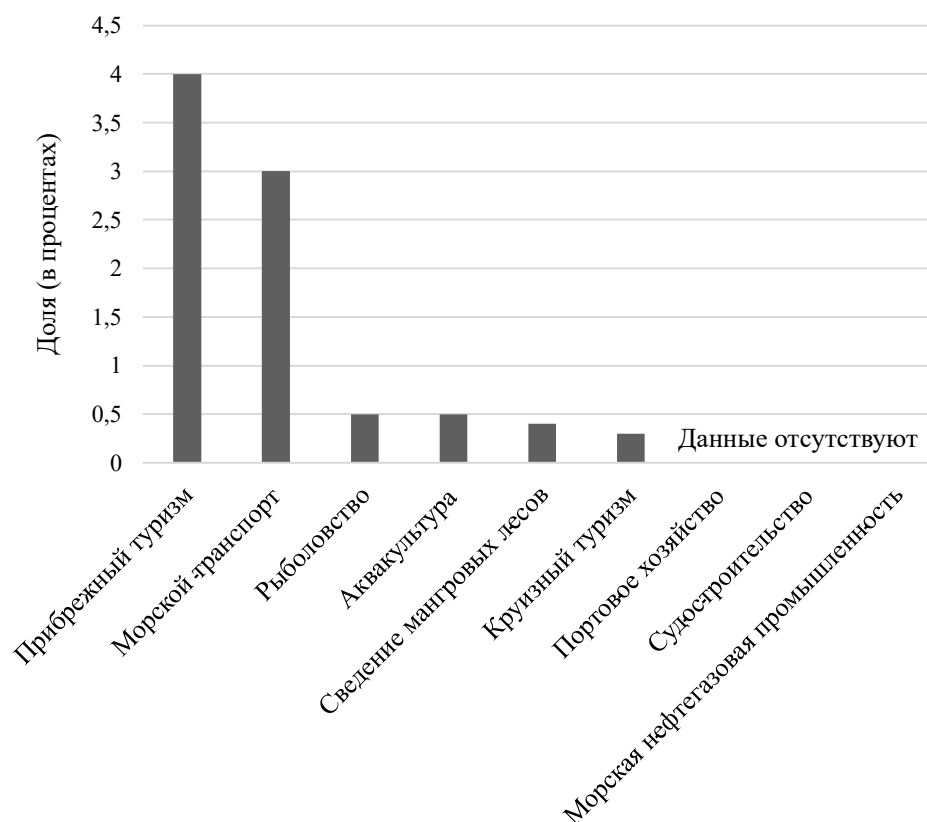
однако в Австралии, Дании, Ирландии, Китае, Республике Корея, Франции и других странах уже реализуются соответствующие пилотные проекты²⁴. Другие новые энергоисточники включают в себя преобразование энергии градиентов солености и преобразование тепловой энергии океана: для выработки электроэнергии при этом используется разница в концентрации солености и в температуре морской воды²⁵.

Последствия изменения климата и загрязнения окружающей среды

15. Экономика океана является одновременно одним из основных факторов, способствующих изменению климата, и одной из его главных жертв. По данным ЮНКТАД, на экономику океана приходится не менее 11 процентов глобальных выбросов парниковых газов, в том числе производимых секторами прибрежного и морского туризма (4 процента), судоходства (2,9 процента), морской нефтегазовой промышленности (2,7 процента) и рыболовства и аквакультуры (1 процент) (см. рисунки V и VI)²⁶. По всей вероятности, эти цифры занижены, поскольку достоверные данные по таким ключевым отраслям, как портовое хозяйство и судостроение, отсутствуют.

Рисунок V

Доля экономики океана в глобальных выбросах парниковых газов



Источник: расчеты ЮНКТАД.

²⁴ См. www.weforum.org/stories/2022/03/wave-energy-ocean-electricity-renewables/.

²⁵ См. www.irena.org/Energy-Transition/Technology/Ocean-energy.

²⁶ См. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023_en.pdf.

16. 2023 год стал самым теплым за всю историю наблюдений за температурой поверхностных морских вод, которая повысилась на 1,55 °C по сравнению с показателями 1850–1900 годов²⁷. По мере того как изменение климата ведет к нагреванию океанов, интенсивность связанных с Мировым океаном опасных явлений, включая штормы, повышение уровня моря и интрузию соленых вод, может возрасти. Воздействие опасных океанических явлений может затронуть весь мир и иметь глубокие последствия. Потепление морских вод оказывает значительное влияние на экономику океана и торговлю, пагубно сказываясь на водных путях и морских экосистемах, усиливая экстремальные погодные явления и провоцируя изменения в популяциях рыб и местах их обитания. Потепление океана и таяние ледников способствуют также повышению уровня моря, которое чревато причинением ущерба прибрежной инфраструктуре, портам и судоходным маршрутам и ведет к увеличению расходов на техническое обслуживание и страхование. Согласно последним данным, ледники и морской лед продолжают таять быстрыми темпами, вследствие чего уровень моря, в свою очередь, приближается к новой рекордно высокой отметке. По данным Всемирной метеорологической организации, в период с 2015 года по 2024 год уровень морской поверхности повышался в среднем на 4,7 мм в год по сравнению с 2,1 мм в 1993–2002 годах, в результате чего под угрозой оказалось само существование 900 миллионов человек, живущих в низменных районах прибрежных зон.

17. В условиях, когда масштабы опасных природных и гидрометеорологических явлений растут с вызывающей тревогу быстротой, устранение последствий изменения климата для портов и других критически важных объектов прибрежной транспортной инфраструктуры становится все более насущной задачей. Порты подвержены воздействию различных опасных явлений, включая повышение уровня моря, ураганы, циклоны, штормовые приливы, эрозию и утрату земель, волны, ветры и наводнения²⁸. Связанные с этим ущерб, задержки, перебои в работе и соответствующие экономические потери могут быть весьма значительными, что существенно сказывается на местной, региональной и международной торговле и перспективах развития наиболее уязвимых стран²⁹. Поэтому с социально-экономической точки зрения повышение устойчивости портовой инфраструктуры к потрясениям является вопросом стратегической важности, особенно когда речь идет о портах, которые подвергаются наибольшему риску и обладают ограниченным потенциалом реагирования, например о тех, что расположены в малых островных развивающихся государствах³⁰. Конкретная работа по созданию устойчивой инфраструктуры, включая стресс-тестирование критически важных инфраструктурных объектов, проводится во всех регионах, в том числе в Карибском регионе³¹.

18. На судоходство приходится почти 3 процента общемировых выбросов парниковых газов. За последнее десятилетие их объем увеличился на 20 процентов, что еще больше затрудняет предпринимаемые усилия по декарбонизации (см. рисунок VI)³².

²⁷ См. <https://wmo.int/news/media-centre/wmo-report-documents-spiralling-weather-and-climate-impacts>.

²⁸ См. <https://doi.org/10.1038/s41558-020-00937-z>.

²⁹ См. <https://unctad.org/news/climate-change-impacts-seaports-growing-threat-sustainable-trade-and-development>.

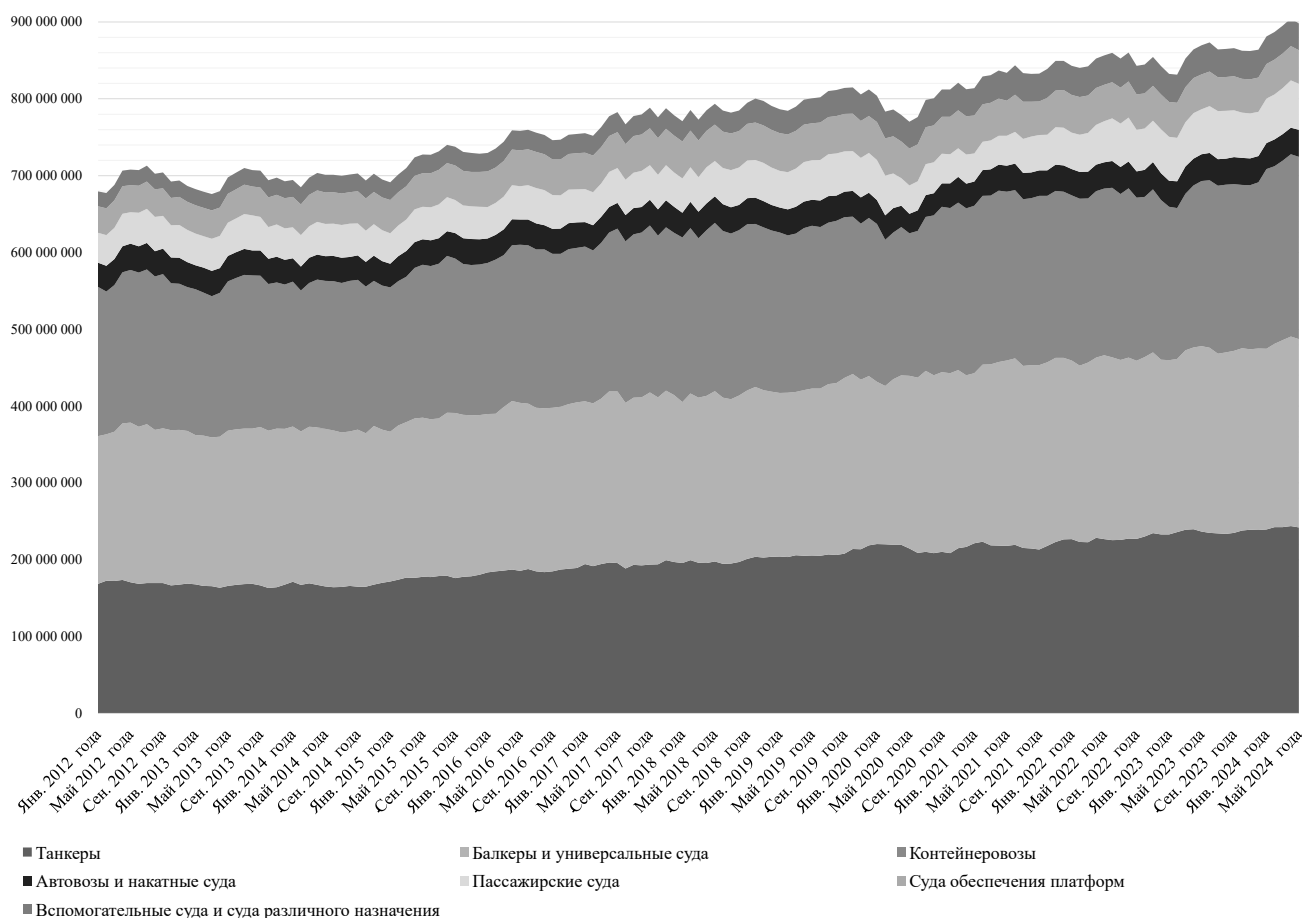
³⁰ См. <https://sidsport-climateadapt.unctad.org/>.

³¹ См. www.undrr.org/gar/gar2023-special-report.

³² См. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023_en.pdf.

Рисунок VI

Среднегодовой объем выбросов углекислого газа в тоннах, в разбивке по типу судов, январь 2012 года — июнь 2024 года



Источник: расчеты ЮНКТАД.

19. Загрязнение с судов не ограничивается выбросами парниковых газов и включает в себя вредный подводный шум, распространение инвазивных видов, сброс балластных вод и биообрастание, а также другие виды судового загрязнения. Так, каждую прибрежную территорию, в особенности малые островные развивающиеся государства и другие уязвимые развивающиеся страны, которые в значительной степени зависят от рыболовства, аквакультуры и туризма, волнует тема ответственности и компенсации за ущерб от загрязнения бункерным топливом. Этот вопрос осложняется тем, что размер ответственности и суммы компенсации за ущерб от загрязнения бункерным топливом невелики, и тем, что истцам трудно добиться его возмещения³³. С дополнительной информацией о проблеме загрязнения морской среды можно ознакомиться в концептуальной записке для дискуссионного форума 4 по действиям в отношении океана на тему «Предотвращение и существенное сокращение любого загрязнения морской среды, в том числе вследствие деятельности на суше».

³³ См. <https://unctad.org/news/mauritius-oil-spill-highlights-importance-adopting-latest-international-legal-instruments>.

III. Проблемы и возможности, которые возникли или стали более актуальными после проведения Конференции по океану 2022 года

Усугубление последствий изменения климата

20. После проведения Конференции по океану 2022 года проблема изменения климата встает все острее. Население расположенных в низинной местности прибрежных районов и низколежащие прибрежные страны подвергаются непропорционально высоким рискам в силу географических и экономических факторов уязвимости, угрожающих их продовольственной безопасности, источникам средств к существованию и культурному наследию. Срочно необходимы стратегии адаптации и снижения риска бедствий, такие как системы раннего оповещения на уровне общин, комплексное управление прибрежными районами и решения, основанные на природных факторах, а также активное региональное сотрудничество. Согласно прогнозам ОЭСР, по мере проявления последствий изменения климата могут пострадать все виды экономической деятельности на базе океана, что к 2050 году может привести к спаду мировой экономики океана, особенно в том случае, если прогресс в осуществлении глобального энергетического перехода застопорится³⁴.

21. Признавая необходимость активизации действий, Международная морская организация (ИМО) приняла в 2023 году смелую стратегию, направленную на достижение к 2050 году чистого нулевого баланса выбросов от судоходства при соблюдении принципа «никто не должен быть забыт»³⁵. Достижение этой цели потребует осуществления преобразований во многих отраслях данного сектора, в том числе использования альтернативных видов топлива, внедрения передовых технологий, связанных с корабельными силовыми установками, устранения новых рисков в области безопасности и недопущения дефицита квалифицированных офицеров и моряков. По оценкам, к середине 2030-х годов потребуются подготовить около 800 000 моряков. В долгосрочной перспективе ожидается, что автоматизация приведет к сокращению числа рабочих мест, в особенности не требующих высокой квалификации.

22. Для декарбонизации судоходной отрасли необходимы многомиллиардные инвестиции. Ежегодные потребности в финансировании деятельности по декарбонизации судоходства оцениваются в 8–28 млрд долл. США, в то время как на развитие инфраструктуры, связанной с использованием углеродно-нейтрального топлива, может потребоваться 28–90 млрд долл. США в год³⁶. Эти затраты могут спровоцировать увеличение издержек на морские перевозки, что несоразмерно сильно скажется на развивающихся странах, в особенности на малых островных развивающихся государствах и наименее развитых странах, транспортные расходы которых и без того высоки, а ресурсы — ограничены³⁷. Кроме того, загрязнение окружающей среды в результате использования и перевозки новых, альтернативных видов топлива (включая гибридное топливо, аммиак, биотопливо и водород), призванных способствовать сокращению выбросов парниковых газов в судоходстве и рыболовстве³⁸, создает дополнительные проблемы в области безопасности и потребует соответствующего регулирования, в том

³⁴ OECD, *The Ocean Economy to 2050*.

³⁵ Резолюция МЕРС.377(80) Международной морской организации (ИМО).

³⁶ См. <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2023>.

³⁷ См. <https://doi.org/10.18356/9789210058551>.

³⁸ См. https://unctad.org/system/files/official-document/ditcted2023d5_en.pdf.

числе в части гражданской ответственности за приводящие к загрязнению инциденты³⁹.

23. В столь быстро меняющихся оперативных условиях продолжается рост морской торговли, которая оправилась от последствий связанных с пандемией проблем и в 2023 году достигла показателя в 12,3 млрд тонн⁴⁰. В тонно-мильном исчислении торговля росла еще более быстрыми темпами благодаря увеличению спроса и дальности перевозок (см. рисунок VII). Мощности мирового торгового флота также выросли, достигнув показателя в 2,4 млрд тонн дедвейт (см. рисунок VIII), однако он стареет, а значительная часть его судов по-прежнему работают на ископаемых видах топлива.

Рисунок VII

Динамика объема международной морской торговли в тоннах, тонно-милях и милях, 2000–2024 годы

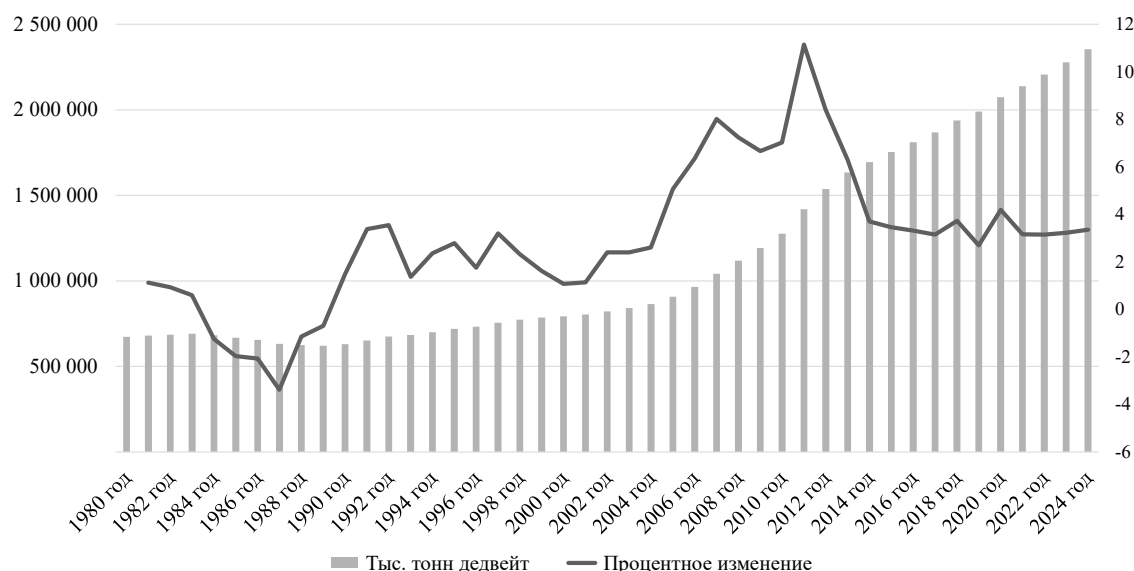


Источник: UNCTAD, Review of Maritime Transport 2024 (Geneva, 2024).

³⁹ В то время как некоторые новые виды топлива могут подпадать под действие Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 2010 года, которая еще не вступила в силу, другие вовсе исключены из сферы ее применения.

⁴⁰ См. <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024>.

Рисунок VIII
Динамика развития мирового торгового флота, 1980–2024 годы



Источник: UNCTAD, Review of Maritime Transport 2024 (Geneva, 2024).

24. Усугубление последствий изменения климата особенно тяжело сказывается на малых островных развивающихся государствах, которые сильно зависят от своих портов и прибрежных аэропортов в плане внешней торговли, продовольственной и энергетической безопасности и туризма, а также в контексте реагирования на бедствия и ликвидации их последствий. Согласно прогнозам, во многих малых островных развивающихся государствах эти объекты будут подвергаться высокому и растущему риску в связи с затоплением прибрежных районов уже в 2030-е годы⁴¹. Без принятия своевременных адаптационных мер прогнозируемое воздействие на критически важную транспортную инфраструктуру может иметь широкие экономические и торговые последствия и серьезно подорвать перспективы устойчивого развития наиболее уязвимых стран.

Сохраняющееся воздействие пандемии COVID-19

25. Сильная зависимость экономики некоторых стран, в первую очередь малых островных развивающихся государств, от экспорта связанных с океаном услуг, особенно туристических, способствовала более резкому спаду во время пандемии COVID-19⁴². С 2022 года сохраняющиеся последствия пандемии служат источником проблем. В 2020 году объем экспорта в сфере морского и прибрежного туризма сократился почти на 70 процентов, а возврат к показателям, которые фиксировались до 2020 года, произошел лишь в 2023 году (см. рисунки IX и X). Несмотря на наблюдающийся с тех пор уверенный рост, в 2023 году темпы роста объема связанных с океаном услуг замедлились до 2 процентов из-за резкого снижения фрахтовых ставок. Экспорт связанных с океаном товаров, напротив, в целом продемонстрировал устойчивость к последствиям пандемии, и в 2023 году его объем увеличился по меньшей мере на 4 процента⁴³. Общий объем морской торговли товарами также сократился в 2020 году с началом пандемии.

⁴¹ См. <https://doi.org/10.1007/s10113-018-1360-4>.

⁴² См. https://unctad.org/system/files/official-document/ditcted2021d4_en.pdf.

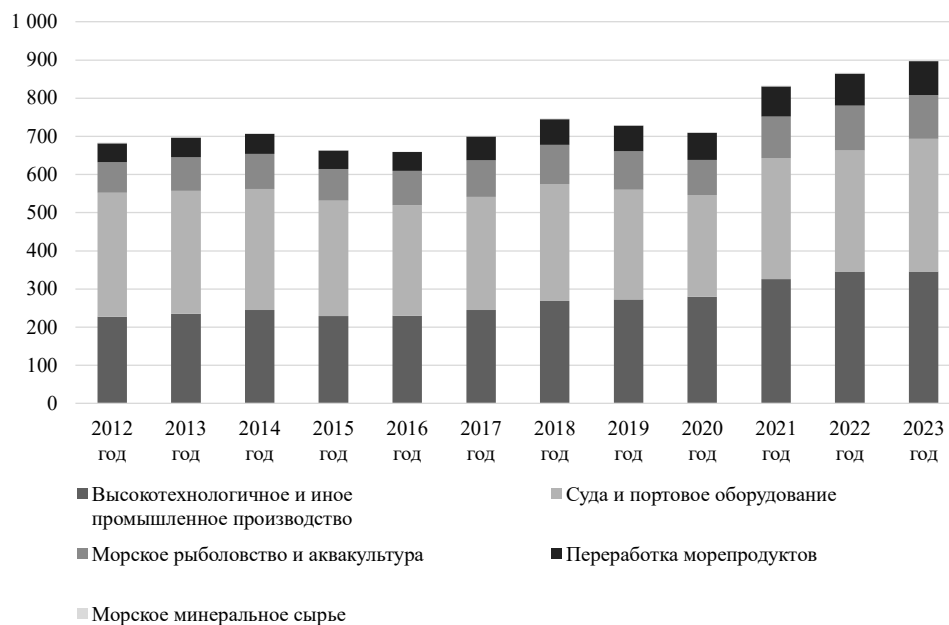
⁴³ Данные по некоторым секторам, вероятно, могут быть занижены из-за пробелов в предоставлении данных.

В период с 2021 года по 2024 год рост возобновился, но оставался ниже средне-исторического уровня.

Рисунок IX

Экспорт связанных с океаном товаров в разбивке по категориям, 2012–2023 годы

(В млрд долл. США)

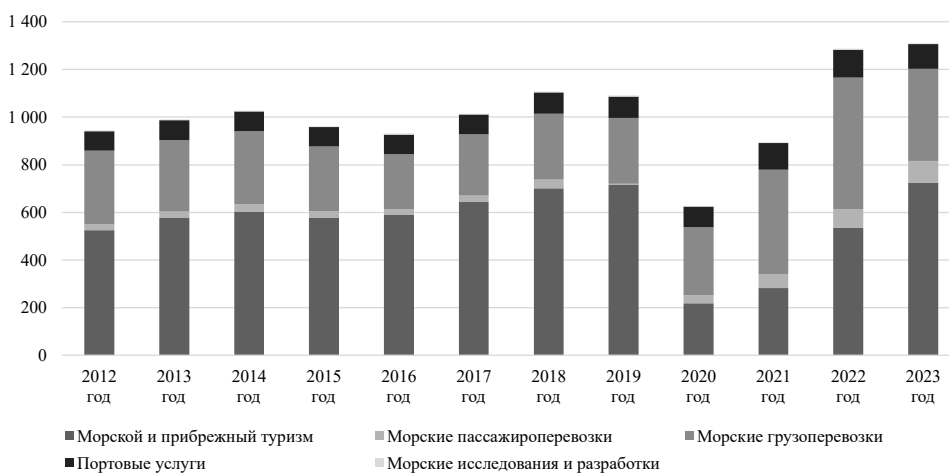


Источник: ЮНКТАД.

Рисунок X

Экспорт связанных с океаном услуг в разбивке по категориям, 2012–2023 годы

(В млрд долл. США)



Источник: ЮНКТАД.

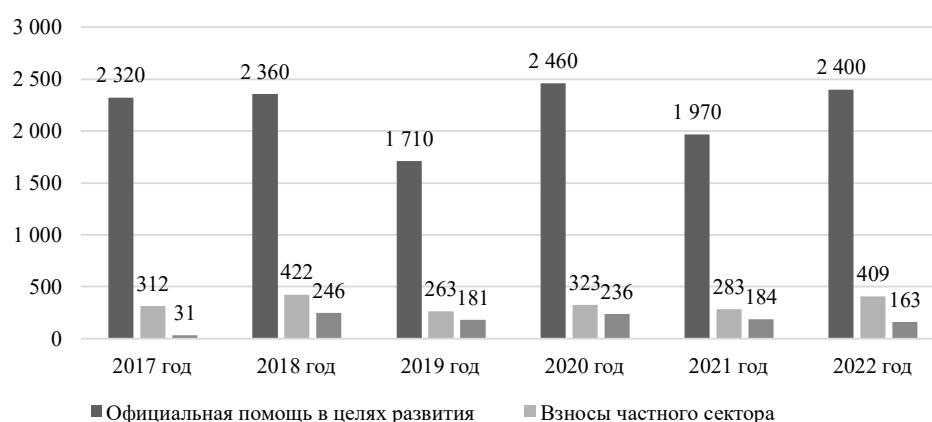
Недостаток финансовых и экономических ресурсов

26. На Конференции Организации Объединенных Наций по океану 2022 года было отмечено, что среди всех целей в области устойчивого развития уровень финансирования усилий по достижению цели 14 является самым низким, и это по-прежнему так. В 2022 году во всем мире на достижение цели 14 было выделено 3 млрд долл. США, из которых 2,4 млрд долл. США — это официальная помощь в целях развития для содействия формированию устойчивой экономики океана⁴⁴. Объем благотворительных взносов в 2022 году был равен 163 млн долл. США, или менее чем 1 проценту от финансовых средств, жертвуемых на благотворительность во всем мире, при этом финансирование со стороны частного сектора составило 409 млн долл. США (см. рисунок XI). С учетом того, что достижение цели 14 в области устойчивого развития к 2030 году требует выделения 175 млрд долл. США в год, что примерно в 60 раз превышает текущий уровень инвестиций, необходимо срочно нарастить объем «голубого» финансирования⁴⁵. Более подробно данные вопросы рассматриваются в концептуальной записке для дискуссионного форума 3 по действиям в отношении океана на тему «Мобилизация финансовых средств для действий в отношении океана в поддержку достижения цели 14 в области устойчивого развития».

Рисунок XI

Официальная помощь в целях развития, взносы частного сектора и благотворительные взносы на цели развития устойчивой экономики океана, 2017–2022 годы

(В млн долл. США)



Источник: ЮНКТАД.

Проблемы со стратегически важными морскими проходами

27. Сохраняющиеся препятствия для судоходства в Черном море, напряженная обстановка в акватории Красного моря и в районе Суэцкого канала, а также ограничения, сказывавшиеся на прохождении судов через Панамский канал в 2023 и 2024 годах, способствовали обострению проблем в сфере морского транспорта. Нападения хуситов на суда, пересекающие Красное море и проходящие через Суэцкий канал, и снижение уровня воды в Панамском канале ведут к изменению используемых судами маршрутов и вынуждают их совершать более длительные рейсы. К середине 2024 года количество проходов судов через Панамский и

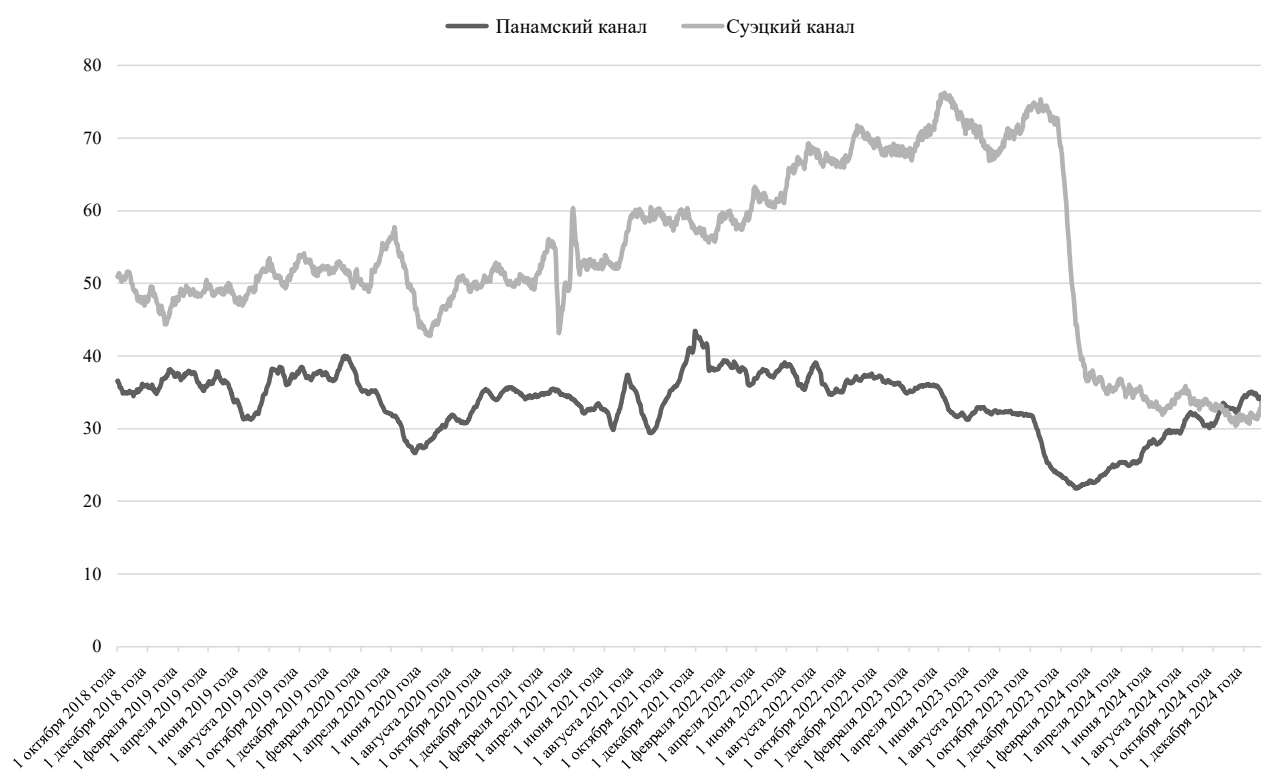
⁴⁴ См. <https://oecd-main.shinyapps.io/ocean/>.

⁴⁵ См. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2019.103783>.

Суэцкий каналы сократилось более чем наполовину по сравнению с соответствующими пиковыми значениями (см. рисунок XII). Дальность перевозок, время в пути, стоимость фрахта, расход топлива, скорость хода и объем выбросов парниковых газов увеличились. Из-за изменения маршрутов следования судов обострились проблемы, связанные с обеспечением охраны и безопасности морских путей, повысилась опасность пиратских нападений и выросли расходы на страхование⁴⁶. Эти факторы усугубили сложности, сохраняющиеся после пандемии, которая стала причиной беспрецедентных затруднений в сфере мировых морских перевозок, резкого повышения стоимости транспортировки и инфляции.

Рисунок XII

Число проходов судов через Панамский и Суэцкий каналы за сутки, октябрь 2018 года — январь 2025 года (средний показатель за 28 дней)



Источник: ЮНКТАД.

28. Проблемы со стратегически важными морскими проходами и препятствия для нормального функционирования производственно-сбытовых цепей провоцируют дискуссии о будущем глобализации и необходимости укрепления устойчивости к потрясениям путем управления рисками, обеспечения прозрачности цепочек поставок и перехода к более локализованному производству.

⁴⁶ См. <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024>.

IV. Решения

29. Мировой океан остается практически незадействованным источником инноваций, которые могут способствовать достижению глобальных целей в области климата: в нем обитают 80 процентов всех живых организмов Земли, однако значительная его часть по-прежнему не изучена. Такие нововведения, как заменители и аналоги пластмасс биологического происхождения, технологии производства энергии из возобновляемых источников, инновационные силовые установки и виды топлива для морских перевозок, судоходства и рыболовства и устойчивые системы аквакультуры замкнутого цикла, помогают не только сокращать объем выбросов и масштабы загрязнения, но и создают возможности для финансирования критически важных проектов по восстановлению экосистем. Для содействия внедрению такой продукции необходимо усилить механизмы управления деятельностью, связанной с океаном, и нормативно-организационную базу, наращивать объем инвестиций в исследования, а также налаживать партнерства и проводить политику, в рамках которых приоритет отдается устойчивым морским решениям. Кроме того, это потребует учета имеющихся передовых знаний по всем аспектам устойчивого развития, например итогов Регулярного процесса глобального освещения и оценки состояния морской среды, включая социально-экономические аспекты, таких как оценка состояния Мирового океана, а также итогов и рекомендаций Форума по океанам, посвященного торговым аспектам цели 14 в области устойчивого развития. С решениями и рекомендациями по источникам средств к существованию на базе океана, имеющим отношение к рыболовству, производству пищевой продукции океанического происхождения и другим секторам, можно ознакомиться в справочных документах для других дискуссионных форумов по действиям в отношении океана.

Морские охраняемые районы и другие эффективные меры на порайонной основе

30. Для защиты биоразнообразия и улучшения экономического положения прибрежных сообществ необходимо увеличить площадь морских охраняемых районов и эффективнее осуществлять наблюдение за ними. Другие зонально привязанные инструменты управления, включая иные «территориально определенные» и «эффективные» природоохранные меры на порайонной основе, которые отличаются от традиционных охраняемых районов, также могут использоваться для содействия получению местным населением средств к существованию, способствуя в то же время сохранению биоразнообразия *in situ*. Как морские охраняемые районы, так и другие эффективные природоохранные меры на порайонной основе играют первостепенную роль в совершенствовании экосистемного подхода к рыболовству, а также в защите и сохранении районов, имеющих ключевое значение для жизненного цикла морских ресурсов. Рост изобилия живых организмов в морских охраняемых районах, возможно, распространится и на неохраняемые районы, результатом чего станет увеличение объемов улова при меньших усилиях, и в долгосрочной перспективе экономические, социальные и экологические выгоды могут перевесить затраты. Другие эффективные природоохранные меры на порайонной основе, в свою очередь, построены на учете усилий, предпринимаемых по линии управления морским хозяйством, например по управлению рыболовством, за пределами охраняемых районов. Это способствует более широкому признанию многочисленных способов достижения результатов в сфере сохранения биоразнообразия с помощью мер по управлению морским хозяйством. Вместе с тем необходимо принимать во внимание нужды и чаяния сообществ, жизнь которых зависит от океана, и обеспечивать их участие в процессах принятия решений по охраняемым морским районам, а равно в процессе определения других эффективных природоохранных мер на порайонной основе, их оценке и представлении отчетности по ним.

Технологии

31. В сфере морского транспорта имеются возможности для внедрения инноваций и устойчивых методов. Машинное обучение, искусственный интеллект, Интернет вещей, оптимизация производительности (например, в том, что касается мониторинга, определения маршрутов, скорости хода, диагностического технического обслуживания, обучения экипажей и сокращения времени простоя) — все это может помочь ускорить декарбонизацию. Оптимизация заходов в порты может способствовать повышению энергоэффективности и экономии топлива за счет улучшения доступа к данным и более эффективной синхронизации прибытия судов в порт. Обеспечению большей энергоэффективности способствуют также устройства снижения токсичности выхлопных газов, оборудование для повышения коэффициента полезного действия гребных винтов, усовершенствование носовой оконечности судов и системы воздушной смазки. Дальнейшее изучение новых технологий использования ветровой энергии для определенных видов деятельности, таких как круизный туризм, может помочь сократить объем выбросов парниковых газов, связанных с прибрежным и морским туризмом. При применении технологий, в том числе связанных с использованием новых видов топлива, требуется придерживаться концепции полного жизненного цикла в целях предотвращения утечек углерода и устранения повышенной опасности, исходящей от киберугроз⁴⁷. Альтернативные виды топлива и технологии могут способствовать осуществлению преобразований в данном секторе (см. рисунок XIII), несмотря на то что они только начинают внедряться⁴⁸.

Рисунок XIII

Способы декарбонизации морских перевозок с использованием технологий, логистических средств и альтернативных видов топлива



Источник: www.dnv.com/publications/energy-transition-outlook-2024/.

⁴⁷ См. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023_en.pdf.

⁴⁸ См. www.dnv.com/publications/energy-transition-outlook-2024/.

32. Океанографические данные могут обрабатываться с использованием искусственного интеллекта и автоматических идентификационных систем для содействия лучшему пониманию и более эффективному мониторингу связанной с океаном деятельности. Например, Департамент по экономическим и социальным вопросам и ЮНКТАД сотрудничают с четырьмя малыми островными развивающимися государствами Карибского бассейна, осуществляя мониторинг в сфере морского транспорта и рыболовства и отслеживая связанные с ними выбросы парниковых газов. Этот проект реализуется с опорой на данные автоматических идентификационных систем, национальные данные и технологии искусственного интеллекта для окружающей среды и устойчивости, которые могут использоваться в Системе эколого-экономического учета. Он может быть расширен и распространен на новые регионы для эффективного отслеживания судов и выбросов углерода.

33. Порты могут способствовать ускорению процесса декарбонизации путем производства, хранения, потребления и доставки альтернативных видов топлива с использованием бункеровочных установок и услуг, связанных с альтернативными видами топлива. Судоводные компании и порты налаживают партнерские отношения, реализуя такие инновационные инициативы, как «зеленые» судоводные коридоры. Примерами таких инициатив служат созданный в 2022 году «зеленый» и цифровой судоводный коридор Сингапур — Роттердам⁴⁹ и проект «“Зеленые” коридоры глобального Юга»⁵⁰. В числе других многосторонних инициатив и партнерств — «Грузовладельцы за суда с нулевым уровнем выбросов», Клайдбанкская декларация о «зеленых» судоводных коридорах, Коалиция за «зеленое» морское судоводство в Африке, Альянс морских потребителей за нулевой уровень выбросов, коалиция «Выход на нулевой уровень», морские центры чистой энергии, «Принципы Посейдона», GreenVoyage2050 и «Миссия: инновации»⁵¹. Важнейшими шагами являются ускорение разработки целевых мер по реализации стратегии ИМО по сокращению выбросов парниковых газов от судоводства, содействие переходу на низкоуглеродные виды топлива, переоснащение старых судов энергоэффективным оборудованием и развитие устойчивой к потрясениям инфраструктуры, связанной с использованием экологически чистых видов топлива.

34. Технологический прогресс может способствовать выработке перспективных решений в ряде других связанных с океаном секторов. Как отмечалось выше, большим потенциалом обладают технологии производства энергии из возобновляемых источников, включая шельфовую ветро- и гелиоэнергетику и волновую, осмотическую и приливную энергетику. Что касается научных исследований и отслеживания состояния окружающей среды, то с помощью автономных необитаемых подводных аппаратов можно собирать данные in situ при очень низких расходах и с меньшим объемом выбросов углерода, чем при использовании традиционных средств (судов с экипажем). Наблюдение со спутников обеспечивает получение большого объема качественных данных, способствующих пониманию и отслеживанию состояния морской среды. В сфере аквакультуры использование цилиндрических искусственных резервуаров с установками замкнутого водообмена позволяет значительно снизить воздействие на морскую среду и биоразнообразие.

⁴⁹ См. www.mpa.gov.sg/media-centre/details/singapore-rotterdam-green---digital-shipping-corridor-accelerates-digitalisation-and-decarbonisation-with-new-global-value-chain-partners.

⁵⁰ См. www.zerocarbonshipping.com/news/united-states-denmark-and-the-center-join-forces-to-establish-global-south-green-corridors.

⁵¹ См. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023_en.pdf.

Трудовая защита моряков и рыбаков

35. Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве МОТ с внесенными в нее изменениями представляет собой «билль о правах» моряков, призванный содействовать обеспечению достойных условий труда на море и созданию равных условий в судоходном секторе. Всеобщая ратификация, осуществление и обеспечение соблюдения этой конвенции позволили бы обеспечить достойные условия труда и жизни, безопасные рабочие места, справедливую заработную плату, более совершенное социальное обеспечение и более эффективную защиту от оставления без помощи в интересах работников судоходного сектора в масштабах всего мира (см. также объединенную базу данных МОТ/ИМО о случаях оставления моряков без помощи). Экологизация морской отрасли требует устранения несоответствия навыков, имеющихся у рабочей силы, современным требованиям и пробелов в навыках, а также учета потребностей в обучении, возникающих в связи с процессами декарбонизации, в национальной политике развития профессиональных навыков. Цель состоит в том, чтобы дать морякам возможность адаптироваться к энергетическому переходу, растущей цифровизации и автоматизированной навигации с помощью инициатив по обучению на протяжении всей жизни, переквалификации и повышению квалификации. Целевая группа «Справедливый переход в морском судоходстве», опираясь на установленные на международном уровне принципы справедливого перехода, стремится обеспечить, чтобы центральное место в решениях судоходной отрасли по реагированию на чрезвычайную климатическую ситуацию занимали интересы моряков.

36. Конвенция 2007 года о труде в рыболовном секторе (№ 188) МОТ является базовым документом о правах рыбаков и призвана содействовать обеспечению достойных условий труда на борту рыболовных судов и справедливой конкуренции в секторе рыболовства. Она закладывает социальные основы международного режима регулирования морской деятельности, способствующие развитию устойчивого рыболовства. Обеспечение достойных условий труда может содействовать борьбе с промышленным незаконным, несообщаемым и нерегулируемым рыбным промыслом, поскольку помогает предотвращать и выявлять случаи ущемления прав человека и использования эксплуататорских методов в трудовой сфере, тем самым не давая сложиться обстановке, благоприятствующей незаконной, несообщаемой и нерегулируемой деятельности. Достойные условия труда способствуют также формированию культуры соблюдения рыбохозяйственных мер, помогая смягчать негативные последствия таких мер для рыбаков, ведущих мелкомасштабный и кустарный промысел. Укрепление национальных и региональных механизмов совместного управления, учитывающих местные особенности, для борьбы с преступностью в рыболовной отрасли может помочь прибрежным сообществам стабильно обеспечивать себя средствами к существованию на устойчивой основе.

37. Объединенная специальная рабочая группа по проблеме незаконного, несообщаемого и нерегулируемого рыбного промысла и смежным вопросам, изначально созданная ФАО и ИМО, к которым недавно присоединилась МОТ, выдвинула на передний план мнения представителей работодателей и работников. Этот межучрежденческий механизм нацелен на борьбу с незаконным, нерегулируемым и несообщаемым рыбным промыслом, а также на обеспечение безопасности и достойных условий труда на борту рыболовных судов. ФАО, ИМО и МОТ помогают друг другу поощрять и поддерживать согласованное осуществление своих документов, в частности укрепляя координацию между рыбохозяйственными, морскими и трудовыми ведомствами на национальном уровне, обеспечивая учет трудовых аспектов в работе региональных рыбохозяйственных организаций и налаживая взаимодействие между режимами, регламентирующими

контроль со стороны государства порта и меры государства порта. Помимо этого, приближается тот момент, когда будут выполнены условия вступления в силу Кейптаунского соглашения 2012 года, призванного содействовать усилению безопасности рыболовных судов и борьбе с незаконным, несообщаемым и нерегулируемым рыбным промыслом: для этого требуется, чтобы его ратифицировали по меньшей мере 22 государства, рыболовный флот которых в совокупности составляет 3600 судов⁵².

Наращивание объема инвестиций

38. На протяжении предыдущего десятилетия объем государственного и частного финансирования усилий по оздоровлению Мирового океана и обеспечению рационального использования его ресурсов постепенно увеличивался, однако этого увеличения далеко недостаточно для сокращения дефицита финансовых средств, выделяемых на цели связанной с океаном деятельности. В качестве одного из первых шагов по обеспечению финансирования устойчивой экономики океана необходимо перенаправить финансовые средства, выделяемые на истощительные виды деятельности — в настоящее время размер субсидий, способствующих утрате биоразнообразия и приходящихся главным образом на нефтегазовую, сельскохозяйственную и рыболовную отрасли, равен приблизительно 2,6 млрд долл. США, — в секторы, от вложений в которые выиграют и люди, и планета⁵³.

39. Несмотря на то что внутренние государственные расходы остаются крупнейшим источником финансирования деятельности в интересах охраны природы, международное государственное финансирование может играть катализирующую роль, особенно для наименее развитых стран и малых островных развивающихся государств. Кроме того, больших результатов можно добиться путем увязки финансовых средств из частных и иных источников с решениями, способствующими осуществлению преобразований в сфере экономики океана. Например, в рамках инициативы ЮНКТАД «Голубой курс» предлагается комплексная стратегия по увязке финансирования, торговли и инноваций в океанической сфере, содействующая устойчивому росту и нацеленная на оказание поддержки развивающимся странам⁵⁴.

40. По оценкам, каждый вложенный доллар США к 2050 году принесет в среднем 5 долл. США глобальной прибыли, а сферах производства продовольствия на основе ресурсов океана и шельфовой ветроэнергетики — более 10 долл. США⁵⁵. Смешанное финансирование — сочетание субсидий и льготного финансирования — может способствовать снижению рискованности проектов и привлечению коммерческих инвестиций. В этом отношении ключевая роль в привлечении частных ресурсов отводится многосторонним банкам развития.

41. Инновационные инструменты, такие как «зеленые» и «голубые» облигации, зачет расходов на охрану природы в счет погашения долга и кредиты, привязанные к целям в области устойчивого развития, служат подспорьем в усилиях в поддержку внедрения экологически чистых технологий, использования возобновляемых источников энергии и реализации природоохранных проектов. Государственно-частные партнерства и схемы смешанного финансирования

⁵² В настоящее время к Соглашению присоединились 23 государства-члена с рыболовным флотом общей численностью в 2935 судов.

⁵³ См. www.earthtrack.net/blog/environmentally-harmful-subsidies-update-26-trillion-year-and-continuing-threat-nature.

⁵⁴ См. https://unctad.org/system/files/official-document/ditcted2023d1_en.pdf.

⁵⁵ Martin R. Stuchtey and others, *Ocean Solutions that Benefit People, Nature and the Economy* (Washington, D.C., World Resources Institute, 2020).

доказали свою эффективность в преодолении финансовых барьеров и мобилизации ресурсов. Например, несколько предприятий морского транспорта успешно выпустили «зеленые» и «голубые» облигации, продемонстрировав рентабельность этих механизмов в сфере судоходства. В рамках реализуемой Программой развития Организации Объединенных Наций комплексной программы «“Голубые” и “зеленые” острова», финансируемой Глобальным экологическим фондом, создается глобальная платформа для уменьшения масштабов деградации экосистем в малых островных развивающихся государствах за счет применения решений, основанных на природных факторах, и экономической оценки природного капитала в целях осуществления преобразований в продовольственном, туристическом и городском секторах.

42. Международное сообщество стремится принять целостный подход к связанному с океаном инвестированию. Переговоры на уровне секторов о торговле морскими видами в рамках Глобальной системы торговых преференций между развивающимися странами могут способствовать экономическому росту, сокращению перебоев в торговле и повышению устойчивости. ИМО, Европейский банк реконструкции и развития и Всемирный банк проводят круглые столы, чтобы продемонстрировать инвестиционные возможности и проблемы, связанные с декарбонизацией морского транспорта, с акцентом на развивающиеся страны, в частности наименее развитые страны и малые островные развивающиеся государства. Многосторонние банки развития играют важнейшую роль в развивающихся странах, в которые обычные частные инвесторы зачастую вкладывают средства неохотно.

Создание условий для перехода к устойчивой экономике на базе океана

43. Для обеспечения здоровья и продуктивности океанских экосистем при содействии долгосрочному рациональному использованию морских ресурсов и ресурсов прибрежных районов необходимы всеобъемлющая политика и комплексное управление. ЮНЕП разработала практический подход к планированию, чтобы помочь странам развивать и внедрять механизмы формирования устойчивой, жизнеспособной и справедливой «голубой» экономики, отвечающие их уникальным условиям и потребностям. Ее рамочная концепция перехода к устойчивой «голубой» экономике помогает странам оценить их текущее положение, в том числе существующие механизмы управления, состояние экосистем и имеющиеся ресурсы, и определить управленческие меры для достижения результатов в деле развития устойчивой «голубой» экономики.

Борьба с изменением климата и загрязнением окружающей среды

44. Экологичность морского транспорта и его устойчивость к потрясениям неразрывно связаны со здоровьем океанов. Путем уменьшения своего воздействия на окружающую среду, следования принципам устойчивости и внедрения критериев снижения риска бедствий, невосприимчивости к потрясениям и гибкости данный сектор может способствовать обеспечению экологической устойчивости океана и выполнения задач, поставленных в рамках цели 14 в области устойчивого развития. Для обеспечения экологичности морского транспорта и укрепления его устойчивости к потрясениям необходим комплекс решений, охватывающих вопросы партнерства, сотрудничества, технологий и инноваций, наращивания потенциала, обучения, технической помощи, инновационных

моделей финансирования, нормативной определенности и надлежащих рамочных основ, исследований и разработок⁵⁶.

45. В своей фундаментальной стратегии сокращения выбросов парниковых газов в сфере судоходства ИМО наметила путь, ведущий к обеспечению чистого нулевого уровня выбросов в судоходстве к 2050 году. Эта смелая стратегия предусматривает внедрение в морском секторе к 2030 году альтернативных видов топлива и технологий с нулевым и близким к нулю уровнем выбросов. Кроме того, в ней поставлена цель сократить годовой объем выбросов парниковых газов по меньшей мере на 20 процентов к 2030 году (в идеале — на 30 процентов) и на 70 процентов — к 2040 году (в идеале — на 80 процентов) по сравнению с показателями 2008 года.

46. Страны уже изучают практические пути достижения этих целевых показателей. В частности, было предложено ввести стандарт судового топлива и создать механизм установления цен на выбросы парниковых газов с судов. Цель состоит в том, чтобы способствовать энергетическому переходу и дать мировому флоту соответствующий стимул, в то же время содействуя созданию равных условий и осуществлению перехода на основе принципов справедливости и равноправия.

47. Кроме того, продолжаются глобальные усилия по защите Мирового океана и его жизненно важных экосистем от загрязнения с судов, засорения морским пластмассовым мусором и подводного шума. На основе опыта осуществления пилотных проектов, посвященных изучению новых технологий и методик, реализуются целевые программы и долгосрочные проекты технического сотрудничества. Например, такие инициативы, как GloFouling Partnerships и TEST Biofouling, помогают устранить угрозу биоразнообразию, которая возникает, когда инвазивные водные виды накапливаются на частях судна (особенно на корпусе) и затем переносятся в новую среду. В числе других важнейших вопросов, которые рассматриваются в настоящее время, — проблема морского мусора (в рамках проектов GloLitter Partnerships, PROSEA и RegLitter), сокращение выбросов парниковых газов (в рамках инициативы GreenVoyage2050, программы подготовки кадров в области устойчивого морского транспорта в целях сокращения выбросов парниковых газов (ПГ SMART) и проекта ИМО «Скоординированные действия по сокращению выбросов от судоходства») и утилизация судов (в рамках проекта «Безопасная и экологически рациональная утилизация судов»).

48. Однако, чтобы путь к построению будущего, в котором морской сектор был бы более устойчивым, в полной мере увенчался успехом, они должны быть вписаны в более широкие национальные и международные повестки дня и подкрепляться значительным увеличением инвестиций. Согласно оценкам, чтобы обеспечить декарбонизацию судов к 2050 году, необходимо ежегодно дополнительно выделять от 8 до 28 млрд долл. США, а для создания к 2050 году инфраструктуры, связанной с использованием полностью углеродно нейтральных видов топлива, потребуются еще более существенные инвестиции в размере от 28 до 90 млрд долл. США в год⁵⁷.

49. Для продвижения и поддержки усилий по адаптации портов к изменению климата и укрепления их устойчивости к внешним воздействиям необходимы комплексные подходы, включающие в себя оценку рисков на основе

⁵⁶ См., например, рамочную концепцию устойчивых грузовых перевозок, платформу по вопросам устойчивой морской логистики и проект по устойчивым «умным» портам ЮНКТАД.

⁵⁷ См. <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2023>.

фактических данных, эффективные адаптационные меры⁵⁸, укрепление потенциала и обеспечение доступа развивающихся стран к финансовым средствам на деятельность по адаптации на приемлемых условиях⁵⁹. Последовательные политические меры поддержки призваны играть в этом отношении особенно важную роль, обеспечивая равные условия и способствуя активизации действий на местах⁶⁰. Соответствующие правовые документы, принятые на национальном уровне и на уровне Европейского союза, в котором обязательства по обеспечению климатической устойчивости новой инфраструктуры уже закреплены в наднациональном законодательстве, могут служить полезными примерами передовых видов практики для других стран⁶¹.

50. Малые островные развивающиеся государства могут первыми опробовать решения по борьбе с изменением климата, основанные на использовании океана, однако для этого им необходима поддержка. Меры по смягчению последствий изменения климата и адаптации к ним на основе использования ресурсов океана являются центральным компонентом определяемых на национальном уровне вкладов малых островных развивающихся государств в рамках Парижского соглашения, предусматривая, в частности, формирование устойчивой к потрясениям экономики и обеспечение продовольственной и энергетической безопасности. ЮНКТАД выявила в определяемых на национальном уровне вкладах 39 малых островных развивающихся государств 606 связанных с океаном мер, из которых 77 процентов касались главным образом адаптации к последствиям изменения климата (например, устойчивости и восстановления экосистем), а 23 процента — смягчения этих последствий (например, возобновляемых источников энергии и декарбонизации морского транспорта)⁶². Условием реализации почти двух третей всех мер является финансирование в достаточном объеме, ввиду чего существенно необходима неотложная и целенаправленная международная поддержка. Программы помощи Отдела по вопросам океана и морскому праву⁶³, а также проект Отдела и ЮНКТАД «Экономика океана и стратегии торговли»⁶⁴ помогают странам по всему миру переориентировать политику на обеспечение устойчивости и жизнеспособности секторов экономики океана. Эта поддержка может быть расширена за счет охвата ею других развивающихся стран, в частности малых островных развивающихся государств.

51. Наращивание потенциала, обмен передовым опытом и информацией и инклюзивные стратегии необходимы также для того, чтобы малые островные развивающиеся государства и наименее развитые страны могли принимать значимое участие в соответствующих усилиях.

⁵⁸ См. https://unctad.org/system/files/official-document/dtlb2018d1_en.pdf, <https://SIDSport-ClimateAdapt.unctad.org> и <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/policy-and-legislation/climate-change-and-maritime-transport>.

⁵⁹ См. <https://unctad.org/publication/climate-resilience-seaports-adequate-finance-critical-developing-countries-remains>.

⁶⁰ См. https://unctad.org/system/files/official-document/dtlb2019d1_en.pdf; и Regina Asariotis and others, “Climate change and seaports: hazards, impacts and policies and legislation for adaptation”, *Anthropocene Coasts*, vol. 7, No. 14 (2024).

⁶¹ European Union regulation (EU) 2021/1119 (European Climate Law), art. 5; European Union regulation (EU) 2024/1679, art. 46 (revised guideline on Trans-European Transport Network); и European Union, Commission Notice C/2021/5430 (Technical guidance on the climate proofing of infrastructure in the period 2021–2027), p. 1.

⁶² UNCTAD, *A Deep Dive into Ocean Measures in the Nationally Determined Contributions of Small Island Developing States* (New York, 2024).

⁶³ См. www.un.org/oceancapacity/norway.

⁶⁴ См. <https://unctad.org/project/evidence-based-and-policy-coherent-oceans-economy-and-trade-strategies>.

V. Выводы и рекомендации

52. По мере того как мировое сообщество добивается успехов в развитии «зеленого» судоходства, устойчивого рыболовства и других отраслей устойчивой экономики на базе океана, существенно важно не упускать из виду, что устойчивость имеет три компонента: экологический, экономический и социальный. При том что правительства все активнее принимают меры для защиты окружающей среды, человеческий фактор часто отходит на второй план. Однако действия в области климата, принимаемые изолированно, не только менее эффективны, но и могут иметь непредвиденные последствия для работников сферы судоходства, рыболовной отрасли и других секторов морского хозяйства.

53. Решающее значение имеет осуществление справедливого перехода, предполагающее экологизацию экономики на максимально устойчивой, справедливой и инклюзивной основе путем обеспечения защиты моряков, рыбаков и других работников морского хозяйства от возникающих рисков и расширения их возможностей, создания условий для достойной занятости и соблюдения принципа «никто не должен быть забыт». Правительства должны оценивать воздействие проводимой ими политики на работников морского хозяйства, смягчать возможные негативные последствия и принимать меры, способствующие созданию возможностей для достойной занятости. Это включает в себя налаживание общественного диалога на всех уровнях, поскольку изменение климата расширило традиционные рамки переговоров между социальными партнерами. Эффективные механизмы управления деятельностью, связанной с океаном, представляют собой базу, необходимую для рачительного распоряжения океанами, и способствуют обеспечению ясности и стабильности, что требуется для создания возможностей для инноваций и инвестиций.

54. Способность прибрежных сообществ стабильно обеспечивать себя средствами к существованию должна быть гарантирована и должна подкрепляться государственными мерами, направленными на преодоление тройного планетарного кризиса. В этой связи необходимо прислушиваться к мнениям коренных народов и всех представителей прибрежных сообществ, прибрежных государств и особенно малых островных развивающихся государств, для которых океан и его ресурсы являются основными источниками занятости, будь то в море или на суше, и пропитания и основой образа жизни. Правительства должны следить за тем, чтобы меры, нацеленные на развитие устойчивой экономики океана, включая решения, основанные на природных факторах, и снижение риска бедствий, принимались с учетом настоятельной необходимости содействовать укреплению жизнестойкости прибрежных сообществ.

55. Мировое сообщество должно прилагать усилия для развития открывающей блестящие перспективы устойчивой экономики океана, или «голубой» экономики, в рамках которой рыбаки, моряки и все другие работники связанных с океаном секторов свободно трудились бы в безопасных и достойных условиях, содействуя поддержанию жизни в океанах и на суше.

56. В частности, рекомендуется:

а) укреплять и расширять роль Организации Объединенных Наций в содействии формированию устойчивой экономики океана, в том числе связанных с океаном торговли, производства и финансирования, и разрабатывать соответствующие экономические, экологические и социальные показатели и комплексные системы управления деятельностью, связанной с океаном;

б) активнее разрабатывать и внедрять национальные и региональные комплексные организационно-правовые базы управления деятельностью,

связанной с океаном, и реализовывать инициативы, имеющие отношение к экономике на базе океана;

с) оказывать поддержку странам в принятии и внедрении общегосударственных подходов к вопросам политики и комплексному управлению, позволяющих обеспечить переход к устойчивой «голубой» экономике, который способствует защите и восстановлению океанических экосистем, в то же время содействуя рациональному использованию морских ресурсов и ресурсов прибрежных районов в интересах благополучия человека;

d) укреплять потенциал всех стран в области сбора дезагрегированных данных об экономике океана и океанской торговле на основе данных национальных счетов и кодов торговли товарами и услугами, используемых в рамках Гармонизированной системы и Классификации основных продуктов; обеспечить сбор и анализ высококачественных данных об изменении климата; и улучшить ситуацию с наличием высококачественных данных о торговле связанными с океаном товарами и услугами и соответствующих показателей и с доступом к ним для содействия формированию устойчивой экономики океана путем укрепления национального потенциала в области сбора и обобщения данных и путем повышения эффективности и расширения рационального использования морских ресурсов. Структуры Организации Объединенных Наций и другие партнеры, например ОЭСР, должны обладать расширенным потенциалом в области разработки соответствующих показателей, баз данных и страновых профилей для оценки связанных с океаном экосистемных услуг и возможных последствий новых видов деятельности и явлений, таких как разработка полезных ископаемых морского дна и воздействие изменений в температуре поверхностных морских вод⁶⁵;

e) активизировать деятельность и обеспечить эффективное использование Глобальной системы торговых преференций и других платформ сотрудничества Юг — Юг, включая новый раунд переговоров в рамках Глобальной системы торговых преференций по вопросу о продукции, производимой из ресурсов океана с использованием неистощительных методов, с учетом мнений Юга⁶⁶. Этот раунд мог бы быть посвящен доступу на рынки и сотрудничеству в целях повышения доступности, в том числе ценовой, и добавленной стоимости продукции, производимой из ресурсов океана неистощительным образом, включая сырьевые товары и переработанную продукцию рыболовства и аквакультуры, и мог бы способствовать торговле путем устранения нетарифных мер, содействия недорогому доступу к технологиям, в том числе для морского транспорта, и заключения финансовых соглашений для упрощения международных операций;

f) расширять возможности для доступа на рынки и устранять нетарифные барьеры для продукции рыболовства и аквакультуры путем проведения исследований и качественных оценок соответствующих нетарифных мер⁶⁷. Соответствующие меры могут также включать в себя содействие взаимному признанию деклараций об уловах и требований к отчетности, оптимизацию пограничных процедур, сокращение задержек, минимизацию потерь в торговых процессах и укрепление потенциала рыбаков-кустарей и микро-, малых и средних

⁶⁵ Рекомендация, сделанная на пятом Форуме Организации Объединенных Наций по океанам (3–5 марта 2025 года). См. <https://unctad.org/system/files/information-document/5unof-chairs-summary-format-v-final-rev.pdf>.

⁶⁶ Ibid.

⁶⁷ Ibid.

предприятий для расширения их доступа на рынки и развития технологических навыков при поддержке ЮНКТАД и ФАО;

g) активизировать усилия по разработке и применению международно-правовых основ, регулирующих морской транспорт, для эффективного реагирования на экологические вызовы, включая изменение климата и загрязнение с судов, и создать условия для внедрения инноваций и использования заменителей и аналогов пластмасс биологического происхождения⁶⁸;

h) поддерживать развивающиеся страны, в особенности малые островные развивающиеся государства и наименее развитые страны, с помощью целевых инвестиций, инновационных решений и международного сотрудничества для обеспечения справедливой декарбонизации и устойчивости экономики океана;

i) отдавать приоритет инвестированию в инфраструктуру, операции, услуги и оборудование, связанные с морским транспортом и стратегически важными морскими проходами, и адаптации портовой инфраструктуры. Инвестиции должны также способствовать более широкому использованию альтернативных видов топлива, технологий производства энергии из морских возобновляемых источников и методов управления, способствующих «зеленому» переходу в экономике океана и укреплению жизнестойкости;

j) реализовывать пилотные проекты по внедрению технологий в развивающихся странах, чтобы продемонстрировать целесообразность использования альтернативных видов топлива и других «зеленых» технологий и заложить основу для инвестиций со стороны многосторонних банков развития;

k) опираться на результаты и повышать эффективность реализуемых в развивающихся странах проектов, направленных на осуществление «зеленого» перехода в сфере морского судоходства, в том числе касающихся морского мусора, подводного шума, биообрастания и утилизации судов, с целью охватить все аспекты экологичного судоходства и тем самым способствовать оздоровлению океанов и формированию жизнеспособной экономики океана;

l) укреплять отраслевое сотрудничество в целях повышения прозрачности и улучшения экологических и социальных аспектов рыбного промысла путем обмена информацией о передовых видах практики и опытом стран в том, что касается стратегий смягчения последствий изменения климата и адаптации к ним в сфере рыболовства и аквакультуры, используя в соответствующих случаях возможности центров передового опыта, а также задействуя технологии, в том числе цифрового и спутникового наблюдения и наблюдения с использованием искусственного интеллекта, для обеспечения отслеживаемости в соответствии с Принципами и критериями биоторговли ЮНКТАД⁶⁹;

m) наращивать масштабы поддержки, оказываемой развивающимся странам, в частности малым островным развивающимся государствам и наименее развитым странам, в целях адаптации к изменению климата и использования возможностей для устойчивого производства связанных с океаном товаров и услуг и торговли ими;

n) наращивать масштабы помощи, оказываемой малым островным развивающимся государствам и прибрежным развивающимся странам, для содействия развитию экологичных транспортных и логистических услуг, устойчивому рыболовству, производству продукции аквакультуры животного и растительного происхождения, адаптации к изменению климата и снижению риска

⁶⁸ Ibid.

⁶⁹ Ibid.

бедствий, включая поддержку в создании систем раннего оповещения о многих опасных явлениях, развитии человеческого потенциала, обучении и расширении доступа к технологиям и финансовым средствам⁷⁰;

о) принимать надлежащие нормативные документы в сфере морского судоходства, содействующие соблюдению принципов устойчивости к внешним воздействиям и управления рисками, использованию более экологичных и альтернативных видов топлива, развитию экологичных, устойчивых к внешним воздействиям и «умных» портовых услуг и инфраструктуры, эффективности и устойчивости внутренних транспортных связей, расширению цифровизации и повышению квалификации и переквалификации работников транспортного сектора;

р) взять на себя обязательства по созданию инновационных механизмов финансирования устойчивого развития, в том числе деятельности по борьбе с изменением климата, а также по налаживанию государственно-частных партнерств и укреплению сотрудничества между всеми заинтересованными сторонами внутри и вне сектора, наряду с наращиванием официальной помощи в целях развития для обеспечения жизнестойкости и устойчивости данного сектора, особенно в развивающихся странах⁷¹;

q) осуществлять соответствующие международные соглашения по борьбе с незаконным, несообщаемым и нерегулируемым рыбным промыслом, а именно Соглашение о мерах государства порта, Конвенцию 2007 года о труде в рыболовном секторе (№ 188), Кейптаунское соглашение 2012 года и Соглашение о субсидировании рыбного промысла, и способствовать их осуществлению;

г) продолжать проводить обзор международно-правовых основ ответственности и компенсации за загрязнение с судов и при необходимости укреплять их с целью обеспечить возможность адекватного возмещения ущерба от загрязнения бункерным топливом и устранить пробелы в нормативном регулировании использования и перевозки новых видов топлива, а также перевозки опасных веществ;

с) принять всеобъемлющий подход, обеспечив более широкий учет трудовых и социальных аспектов, для эффективного реагирования на вызовы в сфере морского хозяйства, включая адаптацию к энергетическому переходу, расширение цифровизации и автоматическую навигацию, а также для борьбы с преступностью в производственно-сбытовых цепях рыбного хозяйства.

VI. Вопросы для обсуждения

57. При проведении диалога можно ориентироваться на приводимые ниже вопросы.

а) Как правительства могут интегрировать инициативы по развитию устойчивой экономики на базе океана в свои организационно-правовые базы управления деятельностью, связанной с океаном?

б) Как развивающиеся страны, в частности малые островные развивающиеся государства и наименее развитые страны, могут получить доступ к ресурсам, финансовым средствам и технологиям, необходимым для развития устойчивой и жизнеспособной экономики на базе океана, включая такие

⁷⁰ Ibid.

⁷¹ Ibid.

отрасли, как морской транспорт, рыболовство и аквакультура, производство энергии из морских возобновляемых источников и морской и прибрежный туризм?

с) Каким образом можно расширить масштабы государственно-частных партнерств и инструментов устойчивого финансирования в целях удовлетворения потребностей в финансировании усилий по развитию экономики океана, декарбонизации и адаптации к последствиям изменения климата и укреплению жизнестойкости?

d) Какие программы укрепления потенциала и учебные инициативы необходимы для обеспечения экологичности и жизнеспособности секторов морского транспорта и рыболовства и аквакультуры и их соответствия цели 14 и другим соответствующим целям в области устойчивого развития?

e) Исследованиям и разработкам в каких областях следует отдавать приоритет для содействия развитию экологичности и жизнеспособности морского транспорта, рыболовства и аквакультуры?

f) Как все заинтересованные стороны могут эффективнее учитывать трудовые и социальные аспекты при решении текущих и будущих морских проблем?

g) Как механизм межучрежденческой координации в вопросах океанической и прибрежной среды «ООН-океаны» может эффективнее поддерживать соответствующие усилия малых островных развивающихся государств и других уязвимых развивающихся стран?
