



---

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по внутреннему водному  
транспорту****Рабочая группа по унификации технических  
предписаний и правил безопасности  
на внутренних водных путях****Пятьдесят седьмая сессия**

Женева, 24–26 июня 2020 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

**Рабочее совещание на тему: «Экономика замкнутого  
цикла применительно к внутреннему  
водному транспорту»****Применение принципов циклической экономики  
в области внутреннего водного транспорта****Записка секретариата\*****I. Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с программой работы по подпрограмме «Транспорт» на 2020 год (ECE/TRANS/2020/21, глава IV, таблица, раздел А, пункт 11), принятой Комитетом по внутреннему транспорту на его восемьдесят второй сессии (ECE/TRANS/294, пункт 136).

2. На своей пятьдесят шестой сессии Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) приняла решение о том, что темой для обсуждения на ее следующей сессии станет «Экономика замкнутого цикла применительно к внутреннему водному транспорту» (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/112, пункт 98).

3. В настоящем документе представлен обзор концепции циклической экономики, существующих бизнес-моделей и инструментов, актуальных для внутреннего водного транспорта, текущей работы, проводимой Европейской экономической комиссией (ЕЭК) и другими международными организациями. Разделы II и V подготовлены на основе выводов, сделанных по итогам мероприятия «К экономике замкнутого цикла – инновационная политика в интересах устойчивого производства и потребления», которое состоялось в ходе десятой сессии Группы специалистов по политике в области

---

\* Настоящий документ был представлен после истечения установленного срока в связи с необходимостью включения в него самой последней информации.



инновационной деятельности и конкурентоспособности Комитета по инновационной деятельности, конкурентоспособности и государственно-частным партнерствам (ГС-ПИК), проходившей в Женеве 18 и 19 октября 2017 года (ECE/CECI/2018/3).

## II. Циклическая модель экономики

4. Существующая промышленная экономика в значительной степени базируется на линейной модели потребления ресурсов, которая соответствует принципу «изъять – произвести – выбросить». В силу этого, опирающаяся на промышленность экономика теряет значительную стоимость и оказывает негативное воздействие по всей производственно-сбытовой цепочке. Вполне очевидно, что существует острая потребность в новой промышленной модели, которая снизила бы зависимость от первичных источников энергии и вводимых ресурсов и способствовала бы восстановлению природного капитала. Стремление к существенному повышению эффективности использования ресурсов в масштабах всей экономики заставляет предприятия искать способы повторного использования продуктов или их компонентов и восстановления большего количества вводимых материальных, энергетических и трудовых ресурсов. Концепция циклической экономики была признана эффективным решением, и начиная с конца 1970-х годов она становится все более популярной.

5. В отличие от традиционной линейной модели производства и потребления, в рамках которой товары изготавливаются из сырья, продаются, используются, а затем выбрасываются или сжигаются как отходы, циклическая модель экономики подразумевает отсутствие отходов и способствует непрерывному использованию ресурсов. Фонд Эллен Макартур дает следующее определение циклической экономики: «промышленная система, которая является восстановительной или регенеративной по замыслу и структуре». Она заменяет концепцию "конец срока службы" на концепцию восстановления и перехода к использованию возобновляемых источников энергии, исключает использование токсичных химических веществ, которые препятствуют вторичному использованию, и направлена на исключение отходов благодаря улучшенной разработке материалов, изделий, систем и, в свете вышеперечисленного – бизнес-моделей»<sup>1</sup>.

6. Понятие «циклическая экономика» можно широко толковать как систему, в которой ценность товаров, материалов и ресурсов сохраняется в экономическом цикле как можно дольше. Эта модель предлагает выгодную возможность отказаться от ресурсоемких процессов, повысить отдачу использования имеющихся активов и создать новые потоки поступления дохода, тем самым повысив устойчивость и конкурентоспособность процессов производства и потребления. Конечная цель заключается в том, чтобы устранить привязку глобального экономического развития к потреблению ограниченных ресурсов.

7. Экономика замкнутого цикла основывается на следующих трех принципах:

а) сохранение и улучшение природного капитала путем контроля за ограниченными запасами и обеспечения сбалансированности возобновляемых потоков. Использование соответствующих технологий и процессов позволяет по мере возможности задействовать возобновляемые источники или ресурсы с более высоким коэффициентом отдачи, например замещать ископаемые виды топлива возобновляемыми источниками энергии;

б) оптимизация производительности ресурсов путем ввода как в технические, так и в биологические циклы товаров, компонентов и материалов с максимальной отдачей на всех этапах таких циклов. Это выражается в том, что при разработке продукции предусматривается возможность ее повторного производства,

<sup>1</sup> Фонд Эллен Макартур, «Навстречу циклической экономике: Экономическое обоснование для бизнеса в целях ускоренного перехода к устойчивому развитию», 2013/1.

восстановления и переработки, что способствует техническому обслуживанию с целью продления срока службы;

с) содействие системной эффективности путем выявления негативных внешних воздействий, таких как загрязнение воды, воздуха, почвы и шумовое загрязнение, и их устранения в процессе разработки<sup>2</sup>.

8. Циклическая экономика сулит ряд преимуществ. По оценкам Всемирного экономического форума, экономическая выгода от перехода к этой новой бизнес-модели превысит 1 трлн долл. США за счет экономии материалов<sup>3</sup>. К числу преимуществ относятся: а) уменьшение нагрузки на окружающую среду, т. е. выбросов парниковых газов (ПГ), загрязнения дисперсными частицами, токсичности и сокращения биоразнообразия; б) экономический рост и создание новых рабочих мест в разных отраслях промышленности (на основе использования реверсивной логистики на локальном уровне) и на малых и средних предприятиях (благодаря усилению инновационной и предпринимательской деятельности и развитию новой экономики, основанной на сфере услуг; в) снижение риска потрясений, связанных с поставками сырьевых материалов<sup>4</sup>.

9. Как отметила недавно Международная группа по устойчивому регулированию ресурсов Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде, повышение эффективности использования ресурсов является необходимым условием для эффективного с точки зрения затрат достижения целевых показателей в области изменения климата. Достижение 12 из 17 целей в области устойчивого развития будет зависеть от устойчивого использования природных ресурсов. Согласно оценкам, в рамках сценария, связанного с переходом на циклическую модель экономики, выбросы углекислого газа сократятся на целых 48% к 2030 году (за базовый принят 2012 год) и на 83% – к 2050 году<sup>5</sup>.

10. Циклическая экономика обеспечивает существенную чистую экономию материалов и снижает риск влияния ценовых колебаний. Согласно оценкам, ожидается, что чистая экономия затрат материалов на уровне Европейского союза будет достигать 630 млрд евро в год. К 2050 году за счет перехода к циклической экономике расходы среднего домохозяйства Европейского союза на мобильность могут снизиться на 60–80%, расходы на питание – на 25–40%, а жилищные расходы – на 25–35%<sup>6</sup>.

11. В Европейском союзе переход к циклической экономике может привести к ускорению роста эффективности использования первичных ресурсов до 3% в год к 2030 году и к повышению темпов роста ВВП до 7% по сравнению с нынешним сценарием развития. Ежегодная прибыль в результате этого оценивается в 0,9 трлн евро<sup>7</sup>.

12. Инновации играют ключевую роль в обеспечении успешного перехода. Существует большое количество примеров новых технологий, процессов, услуг и бизнес-моделей, в рамках которых используется новый подход к жизненному циклу продукции, начиная с этапов ее разработки, производства и использования и заканчивая утилизацией и переработкой. Новые формы устойчивого потребления, в частности платформы совместного пользования, появляются в области транспорта, жилья и в других областях. Значение инноваций – не только научных исследований и новых технологий, но и экспериментов в области технологий, стратегий, механизмов управления и бизнес-идей – подчеркивалось в ходе дискуссии на тему «Рост, которого

<sup>2</sup> ECE/CECI/2018/3, пункт 12.

<sup>3</sup> World Economic Forum, in collaboration with the Ellen MacArthur Foundation and McKinsey and Company. *Towards the Circular Economy: Accelerating the scale-up across global supply chains*. World Economic Forum, Geneva, Switzerland, 2014.

<sup>4</sup> OECD (2019), *Business Models for the Circular Economy: Opportunities and Challenges for Policy*, OECD Publishing, Paris.

<sup>5</sup> ECE/CECI/2018/3, пункт 20.

<sup>6</sup> Ellen MacArthur Foundation, Report “Growth within: A circular economy vision for a competitive Europe”, June 2015; ECE/CECI/2018/3, пункт 17.

<sup>7</sup> Там же; ECE/CECI/2018/3, пункт 19.

мы хотим, является устойчивым: использование инноваций для экономики замкнутого цикла для всех», которая была организована ЮНЕП и ЕЭК 9 июля 2019 года в ходе параллельного мероприятия в рамках Политического форума высокого уровня 2019 года.

13. Однако, как во всем мире, так и в большей части региона ЕЭК процесс перехода к циклической экономике находится лишь на начальных этапах. В «Докладе о пробелах в достижении циклической экономики», представленном на ежегодном совещании Всемирного экономического форума 2019 года, которое проходило 22–25 января 2019 года в Давосе-Клостерсе (Швейцария), приводились оценки, согласно которым доля мировой экономики, в которой была реализована циклическая модель, на тот момент составляла лишь 8,6%<sup>8</sup>.

### III. Производственно-сбытовые цепочки и реверсивная логистика в циклической экономике

14. Существует два фундаментальных различия между производственно-сбытовыми цепочками в условиях циклической экономики и традиционными производственно-сбытовыми цепочками, в основе которых лежат формы взаимодействия внутри производственно-сбытовых цепочек:

- Дизайн продукции и социально-экономический контекст потребления: продукция разрабатывается таким образом, чтобы срок ее службы увеличивался, а после его окончания ее можно было подвергнуть той или иной переработке.
- Сбор использованных или потребленных биологических товаров и товаров технического назначения для переработки, позволяющий замкнуть в цикл обычную линейную структуру производственно-сбытовых цепочек<sup>9</sup>.

15. Реверсивная логистика товаров технического назначения включает четыре уровня взаимодействия:

- Техническое обслуживание: обеспечение непрерывной пригодности продукта к использованию, включая его модернизацию в месте использования или вблизи него.
- Повторное использование: передача продукта от одного пользователя (или группы пользователей) другому в результате сбора, технического обслуживания, хранения у дистрибьютора и доставки.
- Повторное производство: восстановление характеристик продукта по крайней мере до первоначальных значений с предоставлением эквивалентной или более длительной гарантии по сравнению с новым, только что изготовленным продуктом<sup>10</sup>; продукт вновь направляется в производственно-сбытовую цепочку.
- Переработка: сбор различных материалов для последующего повторного использования в производстве новой продукции или в повторном производстве<sup>11</sup>.

<sup>8</sup> [www.circularity-gap.world](http://www.circularity-gap.world).

<sup>9</sup> Rodrigue, J.P. (2018), “Efficiency and Sustainability in Multimodal Supply Chains”, International Transport Forum Discussion Papers, OECD Publishing, Paris.

<sup>10</sup> Определение Британского института стандартов (стандарт BS 8887-2 “Design for manufacture, assembly, disassembly and end-of-life processing (MADE) Part 2: Terms and definitions” («Проектирование для производства, сборки, разборки и обработки в конце срока службы, Часть 2: Термины и определения»).

<sup>11</sup> Rodrigue, J.P. (2018), “Efficiency and Sustainability in Multimodal Supply Chains”, International Transport Forum Discussion Papers, OECD Publishing, Paris.

## IV. Бизнес-модели

16. Бизнес-модели могут способствовать переходу к экономике, характеризующейся более высокой эффективностью использования ресурсов и циклическостью. Организация экономического сотрудничества и развития проводит следующую классификацию деятельности, связанной с циклической экономикой:

- Циклические модели поставок, которые предполагают замещение традиционных производственных ресурсов материалами, полученными из биологических и возобновляемых источников, или же вторичными материалами (известны как принцип регенеративного дизайна или концепция «от колыбели к колыбели»).
- Модели вторичного использования ресурсов, предполагающие производство вторичного сырья из потоков отходов.
- Модели продления жизни продукции, которые предусматривают продление срока ее службы и могут включать классическую модель длительного срока службы, непосредственно повторное использование, техническое обслуживание и ремонт, а также восстановление и повторное производство.
- Модели совместного использования, предполагающие более активное потребление недоиспользованных потребительских активов, например жилья, транспортных средств, одежды и инструментов, путем предоставления их в аренду или одновременного использования несколькими потребителями.
- Модели систем сервисного обслуживания, которые сочетают в себе элементы, связанные с физическим продуктом и сервисным обслуживанием; эти модели можно разделить на модели, ориентированные на продукт, на пользователя и на результат<sup>12</sup>.

17. Корпоративная социальная ответственность (КСО) – это саморегулирующаяся бизнес-модель, помогающая компаниям обеспечивать социальную подотчетность перед самой компанией, заинтересованными сторонами и общественностью. Европейская комиссия определяет КСО как концепцию, в рамках которой «компании на добровольной основе интегрируют социальную и экологическую политику в бизнес-операции и их взаимоотношения с заинтересованными субъектами, связанными с ними»<sup>13</sup>. С точки зрения циклической экономики КСО приобретает все более важное значение для конкурентоспособности предприятий, так как она может благотворно сказываться на управлении рисками, снижении издержек, доступе к капиталу, управлении взаимоотношениями с клиентами, состоянии людских ресурсов и инновационном потенциале.

18. Существуют примеры успешных бизнес-моделей на базе циклической экономики, в том числе примеры из транспортного сектора. Что касается автомобильной промышленности, то на заводе группы «Рено» в Шуази-ле-Руа (Франция) имеется опыт восстановительного ремонта механических деталей. На этом заводе производится пять основных компонентов: двигатели, механические коробки передач, турбокомпрессоры, инжекторные насосы и комплекты головок блоков цилиндров. Восстановленные детали используются исключительно для ремонта находящихся в эксплуатации автомобилей. Они стоят дешевле и при этом получают такую же гарантию и проходят такой же контроль качества, что и новые детали. Кроме того, восстановительный ремонт — это единственный способ изготовления снятых с производства деталей<sup>14</sup>.

<sup>12</sup> OECD (2019), Business Models for the Circular Economy: Opportunities and Challenges for Policy, OECD Publishing, Paris.

<sup>13</sup> Commission of the European Communities, Green Paper “Promoting a European framework for Corporate Social Responsibility”. COM(2001)366.

<sup>14</sup> [www.ellenmacarthurfoundation.org/news/the-circular-economy-applied-to-the-automotive-industry-2](http://www.ellenmacarthurfoundation.org/news/the-circular-economy-applied-to-the-automotive-industry-2); <https://group.renault.com/en/our-company/locations/choisy-le-roi-plant-2/>.

19. В рамках программы технического обслуживания двигателей «Total Care» компании «Роллс-Ройс», которая ориентирована на клиентов из аэрокосмической отрасли, осуществляется обслуживание двигателей на всем протяжении их жизненного цикла. Бизнес-модель «Total Care» помогает уменьшить количество отходов и оптимизировать эффективность использования ресурсов, добиваясь при этом максимального увеличения летного ресурса двигателей<sup>15</sup>.

20. В рамках стратегии создания в порту Роттердама транспортного узла на базе циклической модели особое внимание уделяется перспективным технологиям, позволяющим обеспечить обработку крупных объемов перевозок в районе Роттердама, а также поощрению инноваций путем привлечения новых инициатив на базе циклической модели и путем масштабирования стартапов. Кроме того, порт Роттердама стремится взять на себя ведущую роль в международном энергетическом переходе и уже опубликовал «дорожную карту» по достижению национальных целей в области климата к 2030 и 2050 годам, состоящую из трех этапов. Для достижения этих целей необходимо обеспечить цикличность экономической модели<sup>16</sup>.

21. Стратегия лондонского аэропорта Гатвик нацелена на обеспечение к 2020 году переработки 85% всех образующихся в аэропорту отходов. В 2010 году лондонский аэропорт Гатвик поставил перед собой цели в области устойчивого развития на период до 2020 года, касающиеся таких сфер, как организация жизни общины, экономическое развитие, сокращение выбросов углерода, обеспечение качества воздуха, снижение шумности, развитие транспорта, энергетика, сокращение отходов, сохранение водных ресурсов и биоразнообразия. В 2017 году аэропорт добился, например, сокращения выбросов углерода на 10,5% и сокращения потребления энергии на 5% в пересчете на одного пассажира, а также достиг нулевого уровня необработанных отходов, отправляемых на свалку<sup>17</sup>.

## V. Переход к циклической экономике по всему панъевропейскому региону и во всем мире

22. В последние годы циклическая экономика набирает популярность в качестве решения некоторых из наиболее насущных межсекторальных проблем в области устойчивого развития в мире, в частности проблем, связанных с достижением целей Повестки дня на период до 2030 года. Прежде всего, это касается ЦУР 6, 8, 11, 12, 13, 14 и 15<sup>18</sup>.

23. Деятельность ЕЭК направлена на поддержку циклической модели экономики применительно к различным аспектам устойчивого развития, а также на укрепление межсекторальных связей в интересах дальнейшего ускорения темпов перехода. С этой целью ЕЭК объединила свои знания, имеющие отношение к различным секторам, в рамках комплексного некусового подхода к осуществлению Повестки дня на период до 2030 года. Можно привести следующие примеры: процесс «Окружающая среда для Европы», который представляет собой платформу высокого уровня для решения приоритетных экологических задач; Панъевропейские стратегические рамки экологизации экономики в рамках Батумской инициативы по «зеленой» экономике; система управления на основе Рамочной классификации ресурсов Организации Объединенных Наций (РКООН), облегчающая освоение ценных ресурсов горнодобывающей промышленности и свалок; инновационная политика в области устойчивого производства и потребления; стратегические рекомендации в отношении

<sup>15</sup> <https://summit.movinonconnect.com/en/mobility/4-examples-of-circular-economy-in-transportation/#/>, [www.rolls-royce.com/media/our-stories/discover/2017/totalcare.aspx](http://www.rolls-royce.com/media/our-stories/discover/2017/totalcare.aspx).

<sup>16</sup> [www.circle-economy.com/news/rotterdam-towards-a-circular-port](http://www.circle-economy.com/news/rotterdam-towards-a-circular-port).

<sup>17</sup> <https://summit.movinonconnect.com/en/mobility/4-examples-of-circular-economy-in-transportation/#/>.

<sup>18</sup> Проект концепции и программы совместного совещания Комитета по экономическим и финансовым вопросам (Второй комитет) семьдесят третьей сессии Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций и Экономического и Социального Совета Организации Объединенных Наций.

переработки; разработка приложений на базе технологии блокчейн, позволяющих использовать циклический подход в производственно-сбытовых цепочках швейной и обувной промышленности; инновационная система сокращения потерь пищевых продуктов; развитие циклической экономики в городах и устойчивое лесопользование.

24. Ряд платформ, объединяющих на международном уровне заинтересованных партнеров, стремятся развивать циклическую экономику и стимулировать сотрудничество между ключевыми субъектами. В панъевропейском регионе действуют следующие платформы: а) Платформа по ускорению темпов развития циклической экономики (ПУЦЭ)<sup>19</sup>, и б) Европейская платформа заинтересованных сторон в сфере циклической экономики<sup>20</sup>, которая представляет собой совместную инициативу Европейской комиссии и Европейского экономического и социального комитета.

25. На уровне Европейского союза прилагаются значительные усилия в области политики. В декабре 2015 года Европейская комиссия опубликовала стратегию «Замкнутый цикл: план действий ЕС в области циклической экономики»<sup>21</sup>, направленную на поддержку перехода к циклической экономике в Европейском союзе. Этот план действий охватывает пять секторов: изделия из пластмасс, пищевые отходы, важнейшие сырьевые материалы, строительство и снос зданий, а также продукты на основе биомассы и биоресурсов. Эта практическая и амбициозная программа действий на период до 2019 года предусматривает примерно 50 мер, охватывающих весь цикл от производства и потребления до управления отходами и рынком вторичного сырья; кроме того, в ней предусматривается представление ежегодной отчетности об осуществлении<sup>22</sup>.

26. Европейская рамочная директива по отходам (Директива 2008/98/ЕС) также содержит показательные примеры принципов политики, направленных на создание рынков с целью сокращения отходов производства, которые включают в себя иерархию управления отходами, принцип «загрязнитель платит» и расширение ответственности производителя<sup>23</sup>.

27. Многие европейские страны уже добились успеха в формировании среди потребителей культуры переработки, т. е. в формировании «общества переработки отходов». В качестве примеров можно привести программу повышения эффективности использования ресурсов в Германии, инициативу «Зеленый курс» в Нидерландах и Целевую группу по повышению эффективности использования ресурсов в Дании, которая занимается выявлением и устранением барьеров в сфере регулирования<sup>24</sup>.

28. На своей десятой сессии ГС-ПИК подчеркнула, что «в рамках вмешательства на политическом уровне необходимо устранять недостатки в работе рынка и недостатки нормативной базы, активно стимулировать соответствующую деятельность посредством постановки задач, закупочной политики, платформ, а также технической и финансовой поддержки предпринимательской деятельности». Как было отмечено Группой специалистов, политика, направленная на содействие переходу к циклической экономике, может включать в себя:

- нормативно-правовые инструменты, в том числе обеспечивающие более эффективное осуществление и соблюдение соответствующего действующего законодательства; пересмотр соответствующего законодательства, принятие новых мер и норм;

<sup>19</sup> <https://pacecircular.org>.

<sup>20</sup> <https://circulareconomy.europa.eu/platform/en>.

<sup>21</sup> Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Closing the loop - An EU action plan for the Circular Economy (COM/2015/0614).

<sup>22</sup> ECE/CECI/2018/3, пункт 35.

<sup>23</sup> ECE/CECI/2018/3, пункт 36.

<sup>24</sup> См. ECE/CECI/2018/3, пункты 37, 43–45.

- добровольные соглашения, налоговые стимулы, включая налоги, пошлины и сборы, информационно-консультативные услуги и информационно-пропагандистские кампании;
- государственные инвестиции в НИОКР, приобретение профессиональных навыков, профессиональную подготовку и инфраструктуру, промышленный симбиоз и кластеры, экологически чистые государственные закупки;
- поощрение инноваций и ускорение государственных и частных инвестиций в области ресурсосберегающих технологий, систем и навыков;
- внедрение, использование и применение рациональных норм, стандартов и кодексов поведения;
- отмену субсидий и налоговых льгот, наносящих ущерб окружающей среде;
- улучшение рыночных условий для товаров и услуг, оказывающих меньшее воздействие на протяжении всего жизненного цикла, которые можно использовать в течение длительного периода времени, ремонтировать и перерабатывать<sup>25</sup>.

## VI. Принципы циклической экономики в области водного транспорта

29. В морском секторе уже действует ряд международных документов, направленных на развитие циклической экономики. Они охватывают вопросы, касающиеся сокращения вредных выбросов и уменьшения воздействия на окружающую среду в результате судоходства, утилизации судов и других смежных аспектов. В рамках Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ) Международная морская организация (ИМО) ввела обязательные меры по сокращению выбросов ПГ в области международного судоходства, которые включают использование индекса энергоэффективности судов и судового плана регулирования энергоэффективности. Первоначальная стратегия ИМО по сокращению выбросов ПГ с судов, принятая в 2018 году, направлена на сокращение к 2050 году выбросов ПГ по меньшей мере на 50%. Сокращение выбросов диоксида серы осуществляется путем установления в соответствии с Приложением VI МАРПОЛ районов контроля выбросов, где действуют ограничения в отношении максимального содержания серы в судовом топливе.

30. К числу инструментов уменьшения воздействия на окружающую среду со стороны международного судоходства относятся:

- МАРПОЛ;
- Международная конвенция о контроле за вредными противообрастающими системами на судах, вступившая в силу 17 сентября 2008 года;
- Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков, вступившая в силу 8 сентября 2017 года;
- План действий по решению проблем в области охраны здоровья и окружающей среды, вызванных загрязнением моря пластмассовым мусором с судов, принятый Комитетом по защите морской среды 26 октября 2018 года.

31. Принципы безопасной переработки судов сформулированы в Гонконгской международной конвенции о безопасной и экологически рациональной утилизации судов, принятой 15 мая 2009 года, но еще не вступившей в силу.

32. В 2017 году Комиссия по внутреннему судоходству (InCom) Всемирной ассоциации инфраструктуры водного транспорта (PIANC) учредила новую Рабочую группу WG 203 «Устойчивые внутренние водные пути – Руководство для

<sup>25</sup> ECE/CECI/2018/3, пункты 45–46.



руководителей водных путей по социальным и экологическим последствиям»<sup>26</sup>. Она рассматривает концепцию циклической экономики, наряду с устойчивым развитием и социальной и экологической ответственностью, в рамках более широкой концепции КСО. Цели WG 203 заключаются в следующем: а) предоставить общий обзор возможной роли руководителей инфраструктуры водного транспорта в процессе глобального перехода к обществу устойчивого развития; б) обеспечить более глубокое понимание и осознание роли водных путей в устойчивом развитии; с) предложить решения для урегулирования потенциальных конфликтов, связанных с эксплуатацией и управлением многофункциональным характером внутренних водных путей.

33. В поддержку Плана действий Европейского союза в области циклической экономики коалиция представителей внутреннего водного транспорта и внутренних портов (Европейский союз речного судоходства, Европейская организация судоводителей, Европейская федерация портов внутреннего судоходства и Европейская ассоциация внутреннего судоходства) приняла в 2017 году совместную декларацию, в которой была изложена концепция развития внутреннего водного транспорта и внутренних портов на период до 2030 года. В этой декларации говорится, что «общая концепция «зеленых», «умных» и свободных от заторов транспортно-логистических систем, обслуживающих циклическую экономику и биоэкономику, может быть реализована завтра только в том случае, если уже сегодня мы выработаем надежную политическую стратегию и предоставим людям эффективные инструменты для ее реализации»<sup>27</sup>. При этом основное внимание сосредоточено на необходимости координации, инвестиций, законодательной базы и инноваций.

## VII. Цели рабочего совещания и темы для обсуждения

34. Транспорт по внутренним водным путям является неотъемлемой частью транспортно-логистических цепочек, в силу чего в рамках любой циклической модели экономики он должен рассматриваться как а) часть циклической экономики и б) элемент реверсивной инфраструктуры и логистики. Можно отметить, что некоторые из рекомендаций политического характера, изложенные в «Белой книге о результатах, достижениях и будущих направлениях работы в области устойчивого внутреннего водного транспорта», напрямую связаны с принципами цикличности и могут способствовать переходу к такой экономике.

35. Циклическая экономика может дать внутреннему водному транспорту некоторые преимущества и способствовать повышению его роли в транспортно-логистических цепочках. В то же время с ней могут быть связаны и негативные последствия, затрагивающие как весь сектор внутреннего транспорта, так и только данный вид транспорта; в частности, последствия, связанные со значительными затратами на строительство и модернизацию водных путей и флота судов внутреннего плавания, условиями движения, старением флота, отсутствием необходимой инфраструктуры и т. д.

36. В процессе перехода к циклической экономике сектор внутреннего водного транспорта может воспользоваться опытом и передовой практикой применения существующих бизнес-моделей в морском судоходстве, автомобильной промышленности и других областях.

37. Предлагается обсудить следующие темы:

- Роль сектора внутреннего водного транспорта в производственно-сбытовых цепочках и реверсивной логистике в условиях циклической экономики.
- Преимущества циклической экономики и перспективы, открывающиеся перед сектором внутреннего водного транспорта.

<sup>26</sup> [www.pianc.org/uploads/files/InCom/ToR/ToR-InCom-WG-203-Sustainable-Inland-Waterways-%E2%80%93-A-Guide-for-Waterways-Managers-on-Social-and-Environmental-Impacts.pdf](http://www.pianc.org/uploads/files/InCom/ToR/ToR-InCom-WG-203-Sustainable-Inland-Waterways-%E2%80%93-A-Guide-for-Waterways-Managers-on-Social-and-Environmental-Impacts.pdf).

<sup>27</sup> [www.inlandnavigation.eu/news/events/inland-waterways-ports-present-vision-for-2030-bis/](http://www.inlandnavigation.eu/news/events/inland-waterways-ports-present-vision-for-2030-bis/).

- Последствия для сектора и возможные решения.
- Инновации в секторе, направленные на развитие циклической экономики, в частности, связанные с повышением экологичности флота и его модернизацией, стимулами для разработки экологичной продукции и более эффективного использования товаров.
- Бизнес-модели: передовой опыт и актуальность для внутреннего водного транспорта.
- Роль портов как транспортных узлов на базе циклической модели.
- Политические и рыночные механизмы, способные стимулировать переход к циклической экономике, например принцип «загрязнитель платит».
- Применение КСО в секторе и ее роль в циклической экономике.

38. Рабочей группе предлагается провести обмен мнениями, передовым опытом и успешными бизнес-моделями, а также рассмотреть последующие шаги для развития циклической экономики в области внутреннего судоходства.

---