



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по внутреннему
водному транспорту****Шестьдесят пятая сессия**

Женева, 3–5 ноября 2021 года

Пункт 8 предварительной повестки дня

Циклическая экономика на внутреннем водном транспорте**Внедрение принципов циклической экономики
на внутреннем водном транспорте****Записка секретариата*******I. Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с предлагаемым бюджетом по программам на 2021 год, часть V «Региональное сотрудничество в целях развития», раздел 20 «Экономическое развитие в Европе», программа 17 «Экономическое развитие в Европе» (A/75/6 (разд. 20), п. 20.51).
2. На своей шестьдесят четвертой сессии (ECE/TRANS/SC.3/213, пункт 32) Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) решила включить вопрос о циклической экономике на внутреннем водном транспорте в повестку дня своей шестьдесят пятой сессии и поручила секретариату подготовить рабочий документ.
3. В данном документе представлен обзор принципов циклической экономики, актуальных для внутреннего водного транспорта. Ценный вклад в подготовку данного документа внес Всемирный морской университет.

**II. Темы и виды деятельности в секторе внутреннего
водного транспорта, имеющие отношение к циклической
экономике**

4. На рабочем совещании «Циклическая экономика на внутреннем водном транспорте», проведенном на шестьдесят четвертой сессии (ECE/TRANS/SC.3/213, пункт 30) SC.3, Рабочая группа отметила, что с принципами циклической экономики непосредственно связаны следующие направления деятельности:

* Настоящий документ представлен с опозданием ввиду задержек с получением материалов из других источников.

** Настоящий документ выпускается без официального редактирования.



- экологизация флота, использование устойчивых видов топлива и декарбонизация;
- обращение с отходами;
- цифровизация и переход на использование возобновляемых источников энергии;
- экологичная система управления производственно-сбытовыми цепочками;
- улучшение экологических показателей внутреннего водного транспорта;
- создание перспективной инфраструктуры, совместимой с развитием цифровых технологий и автоматизации и устойчивой к изменению климата;
- роль морских и внутренних портов как важнейших элементов циклической экономики.

5. Цели в области устойчивого развития и Парижское соглашение требуют, чтобы транспортный сектор продвигался в направлении отказа от ископаемых видов топлива. Поэтому в настоящее время в секторе большое внимание уделяется электрификации и использованию других неископаемых источников энергии. Если сделать основные перевозки максимально рациональными и затратноэффективными, то общее потребление энергии в секторе транспорта и, соответственно, выбросы углерода могут быть снижены по отношению к объему перевозок. Оптимизация использования ресурсов также вносит положительный вклад в преодоление других недостатков этого сектора, например за счет снижения выбросов взвешенных частиц, количества дорожно-транспортных происшествий и заторов. Для содействия внедрению ресурсосберегающих транспортных решений надлежит обеспечить органичное взаимодействие физической транспортной инфраструктуры, энергетической инфраструктуры и цифровой инфраструктуры.

6. Сегмент высокого уровня шестьдесят девятой сессии Европейской экономической комиссии (ЕЭК), состоявшейся 20–21 апреля 2021 года, был посвящен общей теме «Поощрение развития циклической экономики и устойчивого использования природных ресурсов в регионе Европейской экономической комиссии». В документе «Экономика замкнутого цикла и устойчивое использование природных ресурсов: тенденции и возможности в регионе Европейской экономической комиссии» (E/ECE/1495) освещаются важнейшие вопросы циклической экономики и вклад ЕЭК в такие области, как: а) проектирование и планирование; б) утилизация отходов; в) отслеживаемость, прозрачность и надежность данных; г) инновации; и е) сохранение природного капитала. Информация и некоторые выводы, содержащиеся в вышеуказанном документе и имеющие отношение к инфраструктуре, обращению с отходами и оценке эффективности циклической экономики, включены в настоящий документ.

А. Инфраструктура

7. Инфраструктура оказывает значительное воздействие на устойчивость, влияя на модели использования ресурсов. Для перехода к более циклической и «зеленой» экономике требуется увеличение целевых инвестиций в инфраструктуру, в частности в тех частях региона, где пробелы являются более значительными. Многие из основных характеристик инфраструктуры, которые определяют ее воздействие на окружающую среду и общий вклад в обеспечение устойчивости, задаются на этапе проектирования и планирования. Девятая Конференция министров «Окружающая среда для Европы» (Никосия, 5–7 октября 2022 года), которую обслуживает ЕЭК, в качестве одного из основных направлений своей деятельности рассмотрит тему «Экологизация экономики в общеевропейском регионе: работа над созданием устойчивой инфраструктуры»¹.

¹ E/ECE/1495, п. 33.

8. Проектирование инфраструктуры и способ ее использования определяет ее долговечность и общие потребности в материалах на протяжении всего жизненного цикла. Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП), а также другие соглашения ЕЭК по транспортной инфраструктуре обеспечивают скоординированный план развития и строительства сети водных путей категории E и устанавливают ключевые параметры для строительства, обслуживания и модернизации сети. Важным способом обеспечения бесперебойной работы внутреннего водного транспорта является прогнозирование факторов, которые могут повлиять на срок службы, работоспособность и состояние гидротехнических сооружений. В частности, значительные проблемы для транспортной инфраструктуры может создать изменение климата².

В. Обращение с отходами

9. Надлежащая классификация отходов является основой для решения вопросов безопасности и определения потенциальной экономической ценности различных видов отходов. Обеспечение безопасности вторичного сырья и отсутствия в нем вредных элементов имеет решающее значение для появления рынков его сбыта. Рамочным документом ЕЭК в области внутреннего водного транспорта является Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ), которое включает положения о безопасной перевозке отходов, содержащих опасные грузы, включая отработанные или поврежденные изделия, в целях переработки или утилизации. Кроме того, положения ВОПОГ предусматривают охват всего жизненного цикла систем удержания опасных грузов, поскольку они затрагивают не только проектирование, изготовление, восстановление, использование, повторное использование и ремонт этих систем, но и перевозку поврежденной или использованной тары для переработки или удаления³.

10. Работа по классификации видов отходов с судов, их разделному сбору и доставке на приемные сооружения в рамках Конвенции о сборе, сдаче и приеме отходов, образующихся при судоходстве на Рейне и на других внутренних водных путях (КОВВП), Дунайской комиссии и SC.3 является важным шагом на пути к эффективному обращению с отходами, их переработке и повторному использованию.

11. Программа обзоров результативности экологической деятельности (ОРЭД) ЕЭК включает анализ и рекомендации в отношении обращения с отходами и связанных с этим вопросов в рассматриваемой стране. В рамках обзоров также оценивается имеющаяся инфраструктура для обращения с отходами и предлагаются рекомендации по совершенствованию условий участия частного сектора в устранении выявленных недостатков⁴.

С. Экологизация и декарбонизация флота внутреннего плавания

12. В Белой книге по развитию, достижениям и будущему устойчивого внутреннего водного транспорта содержится стратегическая рекомендация № 4 — стимулирование модернизации и экологизации флота и инфраструктуры в целях более эффективного решения задач по охране окружающей среды. Основные направления деятельности в рамках этой стратегической рекомендации включают согласование правил и содействие инновациям, в частности внедрению новых двигательных-двигательных комплексов и видов топлива, а также расширение сотрудничества в рамках продолжающейся цифровизации сектора. Этот вопрос регулярно рассматривается на сессиях SC.3 и SC.3/WP.3 в рамках пункта повестки дня, посвященного модернизации флота и международным проектам в этой области.

² E/ЕСЕ/1495, п. 35.

³ E/ЕСЕ/1495, п. 44.

⁴ E/ЕСЕ/1495, п. 54.

13. Европейский «зеленый курс» и Стратегия устойчивой и умной мобильности, принятые Европейской комиссией, определяют приоритетные стратегические направления, включая устойчивую мобильность, и действия, которые необходимо осуществить для достижения климатической нейтральности к 2050 году. План действий в области внутреннего водного транспорта на период 2021–2027 годов (НАЯДЫ III), принятый Европейской комиссией 24 июня 2021 года, определяет мероприятия по переходу на внутренний водный транспорт с нулевым уровнем выбросов и экологизации инфраструктуры внутренних водных путей и портов⁵.

14. Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР) выступает координатором исследований по оценке технологических решений на базе альтернативных видов топлива для судов внутреннего плавания и наиболее подходящих финансовых инструментов для стимулирования внедрения таких технологий. Важным первым шагом в этой области является исследование «Финансирование перехода европейского сектора внутреннего судоходства на новые источники энергии с нулевым уровнем выбросов», в котором ставится цель, насколько это возможно, прекратить выбросы парниковых газов и других загрязняющих веществ к 2050 году, а ЦКСР поручено содействовать разработке новых финансовых инструментов для ее достижения⁶.

D. Порты

15. Основные барьеры для развития модели циклической экономики можно суммировать как нехватку культурной адаптации и отсутствие подходящих/специально адаптированных бизнес-моделей. Культурные барьеры можно уменьшить за счет привлечения заинтересованных представителей портового сообщества и непосредственного задействования стратегий циклической экономики, разработанных портами. В силу сложной организации портов такие барьеры требуют особого рассмотрения и учета в соответствии с моделью циклической экономики и экологической и энергетической стратегией порта.

16. В европейских портах реализуются различные инициативы в области циклической экономики, направленные на сокращение отходов с судов и от портовой деятельности и преобразование отходов в такие ресурсы, как биомасса, биогаз, дорожно-строительные материалы из вторсырья и т. д. В этой связи способствовать переходу на принципы циркулярности в условиях порта могут политика и регулирование. Примером такого подхода является Директива (ЕС) 2019/904 Европейского парламента и Совета Европейского союза от 5 июня 2019 года о снижении воздействия некоторых изделий из пластмассы на окружающую среду. Таким образом, порты могут стать отправной точкой и образцом для других видов транспорта. Другие стратегии включают переход к экологичным видам топлива, возобновляемым источникам энергии и цифровизации и осуществляются различными путями, такими как использование альтернативных видов топлива, альтернативных энергетических систем и систем на базе возобновляемых источников энергии. Каждый потенциальный вариант может оказаться подходящим для различных субъектов производственно-сбытовой цепочки, обслуживаемой морским транспортом, и ускорить процесс декарбонизации морского сектора.

17. План НАЯДЫ III подчеркивает потенциал внутренних портов, которые в будущем могут стать транспортными узлами с нулевым уровнем выбросов, и необходимость выявления и внедрения экологически чистых и устойчивых решений в поддержку перехода на возобновляемые источники энергии и перевозки с нулевым уровнем выбросов.

⁵ URL: <https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/com20210324-naiades.pdf>.

⁶ URL: <https://www.ccr-zkr.org/12080000-en.html>.

III. Измерение эффективности циклической экономики

18. Одной из проблем, связанных с внедрением принципов циклической экономики, является мониторинг и измерение результатов и катализаторов. В этой области были предложены различные подходы, однако для разработки методов и инструментов, подходящих для применения в секторе внутреннего водного транспорта, могут потребоваться дальнейшие исследования.

19. В области обращения с отходами в последние годы наметился прогресс, однако качество и доступность статистических данных по странам в значительной мере зависит от приоритетности вопросов обращения с отходами и наличия финансовых и людских ресурсов для подготовки статистики. Для повышения доступности сопоставимых на международном уровне статистических данных об отходах Целевая группа ЕЭК по статистике отходов разработала рамки по статистике отходов. Рабочая группа ЕЭК по мониторингу и оценке окружающей среды оказывает государствам-членам поддержку в улучшении, среди прочего, их систем мониторинга отходов и использовании данных и показателей для совершенствования процесса разработки политики. Отделы окружающей среды и статистики ЕЭК также совместно обслуживают Целевую группу по экологической статистике и показателям с целью оказания поддержки странам путем наращивания потенциала, выработки руководящих указаний и обмена опытом для повышения качества экологических данных, статистики и показателей, в том числе по отходам⁷.

20. Наличие надежной информации и доступ к ней имеют важное значение для развития циклической экономики и управления природными ресурсами. Речь идет о согласованных системах классификации и механизмах отслеживания и представления соответствующих данных. Новые технологии открывают новые возможности для удовлетворения этих потребностей. В конечном итоге цель заключается в том, чтобы облегчить сотрудничество между различными заинтересованными сторонами, которое представляет собой одну из основных движущих сил перехода, и добиться четкого понимания прогресса. ЕЭК вносит вклад в достижение этой цели путем ведения нормативной работы по таким темам, как отслеживаемость цепочек поставок, классификация ресурсов и отчетность о них, доступ к данным о продукции и направлениях деятельности и измерение циклической экономики⁸.

⁷ E/ECE/1495, пп. 55–57.

⁸ E/ECE/1495, п. 59.