

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Белая книга

по эффективному
и устойчивому
внутреннему водному
транспорту в Европе

Примечание

Условные обозначения документов Организация Объединенных Наций состоят из прописных букв и цифр. Когда такое обозначение встречается в тексте, оно служит указанием на соответствующий документ Организации Объединенных Наций.

Употребляемые обозначения и изложение материала в настоящем издании не означают выражения со стороны Секретариата Организации Объединенных Наций какого бы то ни было мнения относительно правового статуса той или иной страны, города, района или их властей, или относительно делимитации их границ.

ECE/TRANS/SC.3/189

Организация Объединенных Наций (ЕЭК ООН)

Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) является одной из пяти региональных комиссий, находящихся в ведении Экономического и Социального Совета (ЭКОСОС). Она была создана в 1947 году с целью восстановления послевоенной Европы, развития экономической деятельности и укрепления экономических отношений между европейскими странами, а также между Европой и остальными странами мира. Во время холодной войны ЕЭК ООН являлась уникальным форумом для экономического диалога и сотрудничества между Востоком и Западом. Несмотря на сложности этого периода, он был отмечен значительными успехами и достижением консенсуса по множеству соглашений в области согласования и стандартизации.

После окончания холодной войны ЕЭК ООН приобрела не только много новых государств-членов, но и новые функции. С начала 1990-х годов она сосредоточила свои усилия на анализе переходного процесса, используя свой опыт в области согласования для облегчения процесса интеграции стран Центральной и Восточной Европы в мировой рынок.

ЕЭК ООН – это форум, где представители стран Западной, Центральной и Восточной Европы, Центральной Азии и Северной Америки (всего 56 государств) собираются вместе для выработки инструментов экономического сотрудничества в области экономики, статистики, окружающей среды, транспорта, торговли, устойчивой энергетики, лесоматериалов и жилищного хозяйства. Комиссия определяет региональные рамки для разработки и согласования конвенций, норм и стандартов. Эксперты Комиссии оказывают техническую помощь странам Юго-восточной Европы и Содружества Независимых Государств. Такая помощь заключается в предоставлении консультационных услуг, а также проведении семинаров и рабочих совещаний, в ходе которых страны имеют возможность обменяться опытом и лучшей практикой.

Транспорт в ЕЭК ООН

Работа Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН направлена на упрощение процедур международного передвижения людей и товаров с использованием внутреннего транспорта. Целью этой работы является повышение конкурентоспособности, безопасности и энергоэффективности транспортного сектора. В то же время она направлена на уменьшение негативного влияния транспортной деятельности на окружающую среду и эффективное содействие устойчивому развитию. КВТ - это:

- центр международных стандартов и соглашений в области транспорта в Европе и за ее пределами, например, в отношении перевозок опасных грузов и конструкции дорожно-транспортных средств на мировом уровне;
- портал по оказанию технической помощи и обмену передовым опытом;
- координатор многостороннего инвестиционного планирования;
- основной партнер в части инициатив, направленных на облегчение транспорта и торговли;
- исторический центр по статистике транспорта.

На протяжении более шести десятилетий Комитет по внутреннему транспорту является платформой для межправительственного сотрудничества в целях облегчения и развития международного транспорта, содействуя при этом повышению его безопасности и улучшению его экологических показателей. Основные результаты этой упорной и важной работы отражены в более чем 50 международных соглашениях и конвенциях, которые устанавливают международные правовые рамки и технические правила для развития международного автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного и интермодального транспорта, а также для перевозок опасных грузов и конструкции транспортных средств. Учитывая потребности транспортного сектора и нормативную базу, регулирующую его деятельность, ЕЭК ООН предлагает сбалансированный подход к решению вопросов упрощения процедур и обеспечения безопасности.

Содержание

Краткое содержание	vii
Введение	1
Глава 1: Значение и показатели работы внутреннего водного транспорта в регионе ЕЭК	3
A. Положение внутреннего водного транспорта на рынке международных грузоперевозок	3
B. Динамика изменения показателей работы внутреннего водного транспорта с середины 1990-х годов	5
Глава 2: Текущее состояние европейской сети внутренних водных путей международного значения	9
A. Сеть Рейн-Дунай	11
B. Бассейн Азовского, Каспийского и Черного морей	20
C. Балтийский регион	23
D. Сеть Чехия-Словакия	25
E. Бассейн Рона-Сона	27
F. Бассейн Сена-Уаза	29
G. Прибрежные маршруты и соединенные между собой внутренние водные пути	32
H. Выводы: тенденции в области политики и будущие вызовы	34
Глава 3: Организационная и нормативно-правовая основа внутреннего судоходства в Европе	37
A. Организационная основа европейского внутреннего судоходства	37
B. Нормативно-правовая основа внутреннего судоходства в Европе	42
C. Дальнейшее развитие нормативно-правовой основы внутреннего судоходства	49

Глава 4:

общеввропейское видение эффективного и устойчивого внутреннего водного транспорта..... 53

- A. Внутренний водный транспорт: безопасный, надежный, эффективный и экологически благоприятный вид транспорта 53
- B. Оценка (более чем) десятилетнего периода реализации стратегий в области внутреннего водного транспорта (1996–2010 годы) 54
- C. На пути к эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в регионе ЕЭК..... 59

Приложение

Содержание европейских режимов внутреннего судоходства 68

Дополнение

За пределами Европы: Внутренний водный транспорт в Соединенных Штатах Америки 73

Краткое содержание

Внутренний водный транспорт (ВВТ) на многих европейских транспортных коридорах является конкурентоспособной альтернативой и дополнением к дорожному и железнодорожному транспорту и представляет собой устойчивый и экологически благоприятный вид транспорта с точки зрения энергопотребления, загрязнения атмосферы и производимого шума. ВВТ также часто оказывается наиболее экономичным видом транспорта из-за низких инфраструктурных и внешних затрат. Однако до сих пор ВВТ недостаточно широко используется и его развитие встречает на своем пути препятствия инфраструктурного, организационного, законодательного и технического характера, которые требуют активных стратегий со стороны правительств и международных организаций.

Работа Европейской Экономической Комиссии ООН (ЕЭК ООН) направлена на развитие эффективного ВВТ в её регионе, а также на дальнейшее расширение сети внутренних водных путей с целью использования преимуществ этого безопасного и устойчивого вида транспорта. ЕЭК ООН предоставляет уникальную платформу и политический форум для 56 государств-членов, где обсуждаются технические и нормативные аспекты ВВТ, уделяя особое внимание общеевропейскому масштабу сети внутренних водных путей и портов, интермодальным связям, межсекторным аспектам и созданию общих правил, стандартов и индикаторов.

В данном издании ЕЭК ООН публикует свою вторую Белую книгу по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе, в которой обновляется анализ, представленный в Белой книге ЕЭК ООН по тенденциям и развитию внутреннего судоходства и его инфраструктуры, опубликованной в 1996 году. При подготовке Белой книги ЕЭК ООН использовались стратегические исследования, министерские декларации, а также данные европейских речных комиссий и других международных организаций, на основе которых Белая книга выделяет ключевые элементы общеевропейской стратегии развития эффективного и устойчивого ВВТ.

В 2007 году по водным внутренним путям было осуществлено 5,8 % от общего объема перевозок грузов в 27 странах Европейского Союза (ЕС). Дорожным и железнодорожным транспортом было перевезено 76 и 18 % грузов соответственно. В Российской Федерации доля перевозок ВВТ составляет около 2-х % всех грузовых перевозок. Доля ВВТ в перевозках различается в значительной мере между странами и внутри самих стран, отражая сильное влияние национальных и региональных транспортных стратегий, а также экономических и географических факторов. В отношении распределения по видам транспорта на сегодняшний день наблюдается некоторое снижение доли ВВТ в большинстве стран по сравнению с ситуацией в середине 90-х гг. Это подтверждает возрастающую роль автомобильного транспорта в ущерб внутреннему судоходству.

По прошествии пятнадцати лет после кодификации европейской сети внутренних водных путей и портов международного значения в Европейском соглашении о важнейших внутренних водных путях международного значения (СВМП) 1996 года Белая книга ЕЭК ООН

описывает пропускную способность сети на настоящий день, выделяя важнейшие недостающие звенья, а также завершённые и запланированные инфраструктурные проекты. Реализуемые на данный день крупные инвестиционные проекты подтверждают осуществимость строительства каналов высокой пропускной способности, соединяющих различные части существующей сети.

Белая книга ЕЭК ООН отмечает высокую степень согласования между существующими режимами внутреннего судоходства, достигнутую путем постоянной координации и сотрудничества между заинтересованными организациями. Этот факт подтверждается и появлением общеевропейских законодательных актов в отношении стандартов и параметров сети внутренних водных путей и портов международного значения, перевозок опасных грузов и контрактов для грузовых перевозок по внутренним водным путям. Однако существует необходимость в дальнейшем развитии нормативно-правовой основы ВВТ, а также в комплексном взаимодействии между институтами внутреннего судоходства на экспертном и политическом уровнях.

Белая книга ЕЭК ООН предлагает широкий перечень преимуществ ВВТ (лучший уровень безопасности, высокая эксплуатационная гибкость, надежность, низкие издержки, высокая энерго-эффективность, низкий уровень выброса углекислоты в атмосферу, низкий уровень шумов, низкие инфраструктурные издержки, интеграцию в цепь поставок и т.д.). При этом подчеркивается тот факт, что ВВТ все еще сталкивается с рядом традиционных и новых задач в его развитии. Общеевропейская политика и совместные действия являются особенно важными в ключевых областях развития ВВТ, таких как усовершенствование инфраструктуры, модернизация флота, использование речных информационных служб, реагирование на требования рынка и вызовы на рынке труда, климатические изменения, а также совершенствование организационного и нормативно-правового режимов. Таким образом, Белая книга предлагает рекомендации по семи указанным приоритетным областям, основная цель которых - сделать ВВТ в регионе ЕЭК ООН более эффективным и устойчивым:

Стратегическая рекомендация ЕЭК ООН № 1: Эффективное использование общеевропейских механизмов координации развития сети категории E (способствовать продвижению соглашения СМВП, укреплять механизмы мониторинга и создавать группы экспертов для дальнейшей координации развития сети водных путей категории E).

Стратегическая рекомендация ЕЭК ООН № 2: Координация мер по модернизации судов внутреннего плавания на общеевропейском уровне и оказание поддержки в принятии таких мер (усилить работу над общеевропейскими нормами по техническим предписаниям, применимым к судам внутреннего плавания; способствовать общеевропейским исследованиям по внутреннему флоту, его модернизации и эффективности; и продолжать работу по техническим предписаниям для судов «река-море» плавания).

Стратегическая рекомендация ЕЭК ООН № 3: Стимулирование использования речной информационной службы и других информационно-коммуникативных технологий (ИКТ) (оказывать поддержку общеевропейскому диалогу по внедрению и дальнейшему развитию РИС; поддерживать усилия по созданию международной базы данных корпусов судов, а также содействие другим пользователям ИКТ в облегчении эксплуатации ВВТ).

Стратегическая рекомендация ЕЭК ООН № 4: Эффективное реагирование на новые требования рынка (повышать осведомленность о преимуществах ВВТ по сравнению с/или в совокупности с другими видами транспорта; повышать сотрудничество между ВВТ, автодорожными и железнодорожными операторами; повышать осведомленность о международных соглашениях по интермодальным транспортным операциям; поддерживать инициативы, направленные на повышение роли ВВТ в безопасных интермодальных транспортных цепочках; а также обратить внимание на проблему ценообразования в инфраструктуре внутреннего водного транспорта).

Стратегическая рекомендация ЕЭК ООН № 5: Рассмотрение вопроса о задачах на рынке труда на общеевропейском уровне (поддерживать продолжающуюся работу ЕС и речных комиссий в условиях конкуренции на рынке труда и укрепления престижа ВВТ; продолжить работу по гармонизации требований по выдаче удостоверений для судоводителей и членов экипажа, а также по составу

экипажей судов внутреннего плавания; проводить мониторинг и поддерживать процесс открытия внутренних водных путей в некоторых странах региона ЕЭК ООН).

Стратегическая рекомендация ЕЭК ООН № 6: Решение задач по охране окружающей среды и снижению «углеродного следа» (обеспечить активное участие стран-членов ЕЭК ООН в проекте, финансируемом по линии Счета развития Организации Объединенных Наций, по разработке и применению инструмента мониторинга и оценки выбросов двуокиси углерода (CO₂) на внутреннем транспорте с целью содействовать смягчению изменения климата; поддерживать учет соответствующих исследований и мероприятий; поддерживать национальные и региональные действия, направленные на адаптацию ВВТ к последствиям изменения климата, управление отходами и снижение загрязнения с судов внутреннего плавания).

Стратегическая рекомендация ЕЭК ООН № 7: Укрепление организационной и нормативно-правовой основы на общеевропейском уровне (определить области для дальнейшего сотрудничества, взаимодействия, повышения прозрачности и гармонизации правил и регламентов для ВВТ на общеевропейском уровне; содействовать прозрачным и стандартным общеевропейским правилам для внутреннего плавания; поддерживать создание общеевропейских законодательных рамок для некоторых аспектов частного права в области внутреннего судоходства; проводить мониторинг и поддерживать реформы, направленные на улучшение организационных мер во внутреннем плавании).

Введение

1. В 1996 году бывшая Основная рабочая группа по внутреннему водному транспорту ЕЭК ООН опубликовала «Белую книгу» по тенденциям и развитию внутреннего судоходства и его инфраструктуры (TRANS/SC.3/138), в которой нашли отражение итоги обсуждения вопроса о создании взаимосвязанной сети судоходных водных путей в Европе.

2. В «Белой книге» было проанализировано положение в области внутреннего водного транспорта (ВВТ) в Европе и охарактеризованы существующие режимы судоходства на европейских внутренних водных путях. В ней также были выявлены факторы, влияющие на перспективы развития внутреннего судоходства, и рассмотрены первые шаги, направленные на развитие сети европейских внутренних водных путей, в контексте принятия Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП). В Книге была особо отмечена общая тенденция к сокращению спроса на перевозки ВВТ в результате быстрого расширения автомобильных перевозок и были сформулированы стратегические рекомендации, направленные на то, чтобы остановить и обратить вспять эту тенденцию.

3. «Белая книга» 1996 года стала справочной публикацией по вопросу о развитии ВВТ в Европе. В 2006 году на третьей Общеевропейской конференции по внутреннему водному транспорту в Бухаресте министры транспорта признали необходимость содействовать дальнейшему развитию внутреннего водного транспорта как коммерчески привлекательного и экологически приемлемого вида транспорта путем скоординированных действий. Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН в рамках Плана действий по реализации решений Бухарестской конференции (Резолюция КВТ № 258), принятого 8 февраля 2007 года, счел, что регулярное опубликование политического документа по преимуществам и развитию ВВТ будет способствовать устранению раздробленности европейского рынка ВВТ и осуществлению на общеевропейском уровне принципа свободы судоходства по внутренним водным путям. Он призвал ЕЭК ООН в тесном сотрудничестве с Европейской комиссией, речными комиссиями и другими основными заинтересованными сторонами приступить к подготовке нового издания «Белой книги».

4. Подготовка второго издания «Белой книги» была начата Рабочей группой ЕЭК ООН по внутреннему водному транспорту (SC.3) в 2007 году с целью оценки положения в области внутреннего водного транспорта в регионе ЕЭК при использовании первой Белой книги в качестве своего рода критерия для отслеживания прогресса – либо его отсутствия – в деле развития ВВТ. Общая цель новой «Белой книги» заключается в выявлении ключевых областей общеевропейского сотрудничества, которые могли бы способствовать дальнейшему стимулированию использования этого вида транспорта, потенциал которого задействуется далеко не полностью. В порядке отражения все шире высказываемых озабоченностей по поводу эффективности и устойчивости Рабочая группа изменила название публикации на «Белая книга по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе».

5. “Белая книга” была подготовлена под эгидой SC.3, и за этим процессом осуществлял надзор и вносил в него свой вклад специальный Совет по коллегиальному обзору в составе представителей Европейской комиссии, речных комиссий и других компетентных организаций. Итоговый проект был, в принципе, утвержден на пятьдесят четвертой сессии SC.3, состоявшейся 13–15 октября 2010 года, и окончательно доработан на специальном редакционном совещании 16–18 февраля 2011 года. “Белая книга” в окончательном варианте была представлена на одобрение семьдесят третьей сессии Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, проходившей 1–3 марта 2011 года.

6. В соответствии со своей сферой охвата и целью настоящая “Белая книга” имеет следующую структуру: в главе 1 вкратце рассматриваются значение и показатели работы ВВТ в регионе ЕЭК ООН и проводится сравнение с положением, описанным в Белой книге 1996 года. Глава 2 посвящена текущему состоянию европейской сети внутренних водных путей международного значения с акцентом на изменениях в плане охвата и качества сети, произошедших со времени ее официального оформления в рамках Соглашения СМВП 1996 года. В главе 3 анализируются организационные и нормативные аспекты внутреннего судоходства с выявлением основных достижений в этих областях и сохраняющихся проблем. Опираясь на аналитические выкладки, приводимые в первых трех главах, в заключительной главе 4 дается общая оценка итогов более чем 10-летней реализации политики в области ВВТ, излагаются ключевые элементы общеевропейского видения перспектив развития эффективного и устойчивого внутреннего водного транспорта и предлагаются возможные последующие действия со стороны SC.3. В соответствии с решением пятьдесят четвертой сессии SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/187, пункт 12) данное издание также содержит специальное дополнение по ситуации ВВТ в Соединенных Штатах Америки.

Глава 1

Значение и показатели работы внутреннего водного транспорта в регионе ЕЭК

7. В 27 из 56 нынешних государств – членов ЕЭК ООН имеются внутренние водные пути международного значения, которые играют или могли бы сыграть важную роль в области международных грузовых и пассажирских перевозок. В настоящей главе вкратце рассматривается значение ВВТ для грузовых перевозок в регионе и обрисовывается общая тенденция их развития, наметившаяся со времени опубликования «Белой книги» 1996 года¹.

А. Положение внутреннего водного транспорта на рынке международных грузоперевозок

8. В общем объеме грузовых перевозок, осуществляемых в странах – членах ЕЭК ООН, доля ВВТ значительно колеблется как между различными странами, так и в пределах их национальных границ. Как показано в таблице ниже, объем грузов, перевозимых ВВТ, как правило, является довольно скромным по сравнению с другими видами внутреннего транспорта, в частности, железнодорожным и автомобильным.

Таблица 1
Грузовые перевозки в отдельных странах ЕЭК ООН (2007 год)
(млн т·км)

	Грузовые перевозки внутренним водным транспортом	Грузовые перевозки автомобильным транспортом	Грузовые перевозки железнодорожным транспортом	Общий объем грузоперевозок всеми видами внутреннего транспорта
Австрия	2 597	18 648	21 371	49 842
Беларусь	93	19 200	47 933	67 226
Бельгия	9 006	42 085	8 148	60 733
Болгария	1 711	5 890	5 241	13 262
Хорватия	109	10 502	3 574	15 966
Чешская Республика	898	48 141	16 304	67 422
Финляндия	102	25 963	10 434	36 499
Франция	8 830	207 025	40 502	277 498
Германия	64 716	343 439	114 615	538 594
Венгрия	2 212	13 174	10 137	31 246
Литва	11	20 278	14 373	35 694
Люксембург	345	587	287	1 219
Нидерланды	41 868	32 867	7 216	87 534
Польша	1 338	159 527	54 253	238 631
Румыния	5 325	23 927	15 757	46 858
Российская Федерация	86 027	205 849	2 090 337	3 523 108
Сербия	1 584	1 161	4 551	7 748
Словакия	1 004	27 050	9 647	37 701
Соединенное Королевство	140	175 851	21 300	207 520

Источник: ОЭСР

¹ Ввиду ограничений по объему документа, данный документ не включает в себя анализ портов внутреннего судоходства и трудностей в их развитии, за исключением моментов, которые затрагиваются при общем анализе путей внутреннего судоходства и его интермодального аспекта.

9. В 2007 году грузооборот ВВТ в Европейском союзе (ЕС) достиг 144,6 млрд т·км. На долю Бельгии (9 млрд т·км), Германии (64 млрд т·км) и Нидерландов (42 млрд т·км) приходилось 80 % этих перевозок. В Российской Федерации объем перевозок грузов внутренним водным транспортом в навигацию 2007 года составил 153,4 млн т (108,9 в 2006 году) с грузооборотом 86 млрд т·км (57,7 в 2006 году). Из них перевозки во внутреннем сообщении составляли 131,6 млн т (87,9 в 2006 году), а в заграничном плавании – 21,8 млн т (21,8 в 2006 году)². В Казахстане речным флотом в 2007 году было перевезено 1 288,8 тыс. т грузов (в 2006 году – 1 260,4 тыс. т) при общем грузообороте 52,0 млн т·км (в 2006 году – 39,9 млн т·км). В Украине в 2007 году на долю внутреннего водного транспорта пришлось лишь 15 млн т и 18 млрд т·км из общего грузооборота в 496,4 млрд т·км³. В Соединенных Штатах Америки перевозки по внутренним и прибрежным водным путям достигли 622 млн т в 2007 с грузооборотом в 272 млрд в т-милях.

10. Доля ВВТ в общем объеме грузоперевозок (в распределении по видам транспорта), как правило, свидетельствует о важном значении данного вида транспорта. В 2007 году около 5,8 % всех грузов, перевозимых в 27 странах ЕС, транспортировались на судах внутреннего плавания (железнодорожным и автомобильным транспортом перевезено 76 % и 18 % грузов соответственно). Однако в странах с круглогодично и эффективно функционирующими судоходными путями доля внутреннего водного транспорта в общем объеме грузовых перевозок значительно выше: в Бельгии (15%), в Германии (12%) и Нидерландах (36%). В Российской Федерации, учитывая ее трудные метеорологические условия, на долю внутренних водных путей приходится около 2 % общего объема грузоперевозок. Однако на отдельных сегментах рынка грузовых перевозок она весьма значительна: свыше 80% грузов, доставляемых в районы Крайнего Севера, перевозятся внутренним водным транспортом. В Украине эта доля составляет всего 1,3 %, причем наибольшая плотность грузоперевозок ВВТ отмечается в Киевской и Одесской областях. В Соединенных Штатах Америки, в период с 2000 по 2007 годы, грузооборот по внутренним водным путям составил в среднем приблизительно 8 % всего междугороднего грузооборота в тонн-милях в США, исключая трубопроводы.

Таблица 2

Распределение перевозок по видам транспорта в отдельных странах ЕЭК ООН (2007 год)

(процентная доля в общем объеме внутренних грузоперевозок в т·км)

	<i>Внутренний водный транспорт</i>	<i>Автомобильный транспорт</i>	<i>Железнодорожный транспорт</i>
ЕС-27	5,8	76,2	18,0
Австрия	4,2	60,9	34,8
Бельгия	14,9	69,7	15,3
Болгария	4,8	70,0	25,1
Хорватия	0,8	74,0	25,2
Чешская Республика	0,1	74,7	25,3
Финляндия	0,3	73,9	25,9
Франция	3,4	80,9	15,7
Германия	12,4	65,7	21,9
Венгрия	4,6	74,5	20,9
Литва	0	58,5	41,5
Люксембург	3,4	93,8	2,8
Нидерланды	35,1	59,4	5,5
Польша	0,1	73,5	26,4
Румыния	9,8	71,3	18,9
Словакия	2,7	71,8	25,5
Соединенное Королевство	0,1	86,6	13,3

Источник: ЕВРОСТАТ

² Федеральная служба государственной статистики, Российская Федерация, 2009 г.³ Состояние внутреннего водного транспорта в отдельных странах ЕЭК ООН, не входящих в ЕС, более подробно описано в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2009/13.

11. В 2008–2009 годах транспортная активность на европейских внутренних водных путях снизилась приблизительно на 15–25 % в силу экономического и финансового кризиса, который особенно сильно ударил по сталелитейной промышленности и привел к серьезному сокращению спроса на транспортировку угля, железной руды и металлоизделий, а также на перевозки контейнеров между портами и внутренними регионами.

В. Динамика изменения показателей работы внутреннего водного транспорта с середины 1990-х годов

12. Сопоставление показателей работы ВВТ в абсолютном выражении с ситуацией по состоянию на 1990 год, описание которой приводится в «Белой книге» 1996 года, позволяет говорить о контрастирующих тенденциях. Наиболее значительный рост можно наблюдать в нескольких придунайских странах. В целом этот рост произошел совсем недавно и связан с восстановлением сообщения по Дунаю, прерванного из-за военных действий. В Румынии такой рост (+71 %) обусловлен крупномасштабным расширением и модернизацией порта Констанца и его вспомогательных терминалов в Мидии, которые обслуживаются напрямую ВВТ через канал Дунай – Черное море и его северное ответвление. То же самое касается Болгарии (+133 %), Хорватии (+230 %) и Венгрии (+76 %), но при значительно меньших объемах. Затем следуют страны с устойчиво функционирующими сетями и стабильными общими экономическими и политическими условиями работы ВВТ, которые за данный период продемонстрировали существенный рост: наилучшие показатели были зарегистрированы в Бельгии (+55 %), Франции (+15 %) и Нидерландах (+19 %), тогда как ситуация в Германии практически не изменилась (+1 %), хотя в период 1990–1995 годов в Германии был достигнут более высокий рост по сравнению с другими странами этой группы. Общий значительный объем грузоперевозок и прочное положение данной группы с полным основанием позволяют рассчитывать на дальнейший рост перевозок ВВТ после окончания нынешнего экономического и финансового кризиса. Суммарно на долю этих четырех вышеперечисленных стран приходится приблизительно 50 % общего объема грузовых перевозок по внутренним водным путям в странах, перечисленных в таблице 3 ниже, включая Российскую Федерацию. Рост в Австрии (+27 %) обусловлен как открытием канала Майн – Дунай, так и недавним восстановлением сообщения по Дунаю.

Таблица 3
Грузовые перевозки по внутренним водным путям (1970–2007)
(млрд т·км)

	1970 год	1990 год	1995 год	2000 год	2005 год	2007 год	2007/1995 (изменение в %)
Австрия	1 293	1 663	2 046	2 444	2 760	2 597	27
Беларусь	1 224	1 805	133	26	90	93	-30
Бельгия	6 734	5 448	5 807	7 313	8 719	9 006	55
Болгария	1 832	1 606	733	397	1 532	1 711	133
Хорватия	253	527	33	63	119	109	230
Чешская Республика			1 319	773	779	898	-32
Финляндия	0	70	77	118	75	102	32
Франция	12 728	7 581	7 649	9 110	8 905	8 830	15
Германия	48 813	54 803	63 982	66 466	64 096	64 716	1,15
Венгрия	1 760	2 038	1 260	891	2 110	2 212	76
Италия	350	118	135	170	89	94	-30
Литва	120	164	18	1	1	11	-39
Люксембург	300	336	331	373	337	345	4
Нидерланды	30 741	35 662	35 098	41 271	42 225	41 868	19
Польша	2 295	1 034	876	1 173	1 277	1 338	53
Румыния	1 346	2 090	3 107	2 634	5 146	5 325	71
Российская Федерация	163 870	213 949	90 872	70 988	87 173	86 027	-5
Сербия	3 504	3 232	336	980	1 622	1 584	371
Словакия			1 468	1 383	680	1 004	-32
Швейцария	139	196	160	124	124	128	-20
Украина		11 925	5 680	5 898	6 315	5 670	-0,2
Соединенное Королевство	300	200	200	210	170	140	-30
Всего	277 602	344 447	221 320	212 806	234 344	233 808	6

Источник: ОЭСР

13. Как уже указывалось в «Белой книге» 1996 года, объемы перевозок во многих странах Центральной и Восточной Европы после их перехода от централизованно планируемой экономики к рыночной экономике резко сократились. Об этом свидетельствуют данные по Чешской Республике, Литве, Польше, Российской Федерации, Сербии, Словакии и Украине. Однако ситуация изменилась, и сегодня практически во всех этих странах наблюдается рост. Снижение было отмечено в Италии, Швейцарии, и Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии, при этом какой-либо четкой тенденции не наблюдается, поскольку соответствующие объемы и покрываемые расстояния относительно малы.

14. Что же касается грузоперевозок в распределении по видам транспорта, то в большинстве стран региона доля ВВТ в общем объеме несколько снизилась по сравнению с серединой 1990-х годов.

Таблица 4

Перевозки в разбивке по видам транспорта в отдельных странах ЕЭК ООН (1995–2007 годы)

(Процентная доля в общем объеме внутренних грузоперевозок в т-км)

	Внутренний водный транспорт			Автомобильный транспорт			Железнодорожный транспорт		
	1995	2000	2007	1995	2000	2007	1995	2000	2007
ЕС-27		6,6	5,8		73,7	76,2		19,7	18,0
Австрия	4,9	4,5	4,2	63,5	64,8	60,9	31,6	30,6	34,8
Бельгия	9,7	10,9	14,9	77,4	77,4	69,7	12,9	11,6	15,3
Болгария		2,6	4,8		52,3	70,0	45,2	25,1	25,1
Хорватия	1,0		0,8	38,4		74,0	60,6		25,2
Чешская Республика	0,8	0,2	0,1	57,5	68,0	74,7	41,6	31,9	25,3
Финляндия	0,2	0,3	0,3	72,3	75,8	73,9	27,5	24,0	25,9
Франция	2,8	3,4	3,4	76,5	76,0	80,9	20,7	20,6	15,7
Германия	17,2	15,5	12,4	63,9	65,3	65,7	18,9	19,2	21,9
Венгрия	6,1	3,1	4,6	58,3	68,1	74,5	35,6	28,8	20,9
Литва	0,1	0	0	41,6	46,6	58,5	58,2	53,4	41,5
Люксембург	5,3	4,4	3,4	85,9	87,8	93,8	8,9	7,9	2,8
Нидерланды	33,6	32,9	35,1	63,6	63,4	59,4	2,9	3,7	5,5
Польша	0,7	0,9	0,1	42,6	56,9	73,5	56,7	42,2	26,4
Румыния	6,6	7,9	9,8	42,0	42,9	71,3	51,4	49,1	18,9
Словакия	3,5	5,3	2,7	63,7	53,0	71,8	41,7	25,5	25,5
Соединенное Королевство	0,1	0,1	0,1	92,3	90,0	86,6	7,6	9,8	13,3

Источник: ЕВРОСТАТ

15. В проведенном недавно исследовании по странам ЕС и придунайским странам, причем как являющимися, так и не являющимися членами ЕС, был сделан вывод о наличии глобальной тенденции, заключающейся в возрастании значимости автомобильного транспорта в ущерб внутреннему судоходству. В исследовании отмечается, что за период 1995–2010 годов доля ВВТ в странах ЕС сократилось более чем на один процент. Среди четырех стран ЕС (Бельгия, Германия, Нидерланды и Франция), на которые приходится около 88 % рынка ВВТ, позиции ВВТ ослабли во всех, за исключением одной (Бельгия), а в некоторых из придунайских стран (прежде всего Румынии и Сербии) произошло резкое сокращение доли ВВТ. Хотя рядом долгосрочных прогнозов, составленных для региона ЕС, предсказывается 50-процентное увеличение к 2030 году объема перевозок в распределении по видам транспорта, другие модели динамики развития ЕС и национальные модели выглядят гораздо более пессимистичными, предсказывая, что нынешняя весьма скромная рыночная доля ВВТ в лучшем случае будет оставаться стабильной⁴.

16. Совершенно очевидно, что географический фактор оказывает определяющее влияние на позиции ВВТ на национальном и региональном уровнях. Двумя основными международными внутренними водными путями в Западной и Центральной Европе остаются Рейн и Дунай, по которым в 2008 году было перевезено,

⁴ EU/Central Commission for the Navigation of the Rhine, «Inland Navigation in Europe: Market Observation», 2010–2011, Fact Sheet 2: Evolution of the modal position of inland navigation, p. 32.

соответственно, около 310 и 73 млн т грузов. Поэтому страны, расположенные на Рейне, и придунайские страны характеризуются более высокой степенью использования ВВТ.

17. Однако экспертные исследования свидетельствуют также о важности проводимой национальной и региональной транспортной политики (в частности, политики инвестиций в инфраструктуру), равно как экономических и географических факторов (близость производств, потребляющих большое количество сырья, и электростанций). Например, придунайские страны – несмотря на сходство естественных условий – демонстрируют совершенно различные показатели⁵.

18. Для учета значимости как географического фактора, так и местных экономических и политических факторов, в нижеследующей главе настоящей «Книги» проводится обстоятельный анализ использования ВВТ в регионе, при этом за основу берутся основные участки сети внутренних водных путей международного значения, определенные в Европейском соглашении 1996 года о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП).

⁵ *Ibid*, p. 32.

Глава 2

Текущее состояние европейской сети внутренних водных путей международного значения

19. Принятие «Белой Книги по тенденциям и развитию внутреннего судоходства и его инфраструктуры» ЕЭК ООН в 1996 году произошло параллельно с утверждением Европейского соглашения о важнейших водных путях международного значения (СМВП), подписанного 1 октября 1996 года в штаб-квартире Организации Объединенных Наций в Женеве. Соглашение СМВП вступило в силу 26 июля 1999 года. По данным на февраль 2011 года, соглашение насчитывает семнадцать Договаривающихся сторон: Австрия, Беларусь, Болгария, Босния и Герцеговина, Хорватия, Республика Чехия, Венгрия, Италия, Литва, Люксембург, Республика Молдова, Нидерланды, Румыния, Российская Федерация, Словакия, Швейцария и Украина.

20. Основная цель и механизм СМВП были описаны в Белой Книге ЕЭК ООН 1996 года и только кратко представлены в данном издании. Также как и существующие инфраструктурные соглашения ЕЭК ООН для автомобильного, железнодорожного и мультимодального транспорта⁶, СМВП создает международные правовые рамки, устанавливающие согласованный план развития сети внутренних водных путей и портов международного значения. Присоединяясь к СМВП, правительства обязуются развивать и строить внутренние водные пути и порты международного значения в соответствии с едиными техническими и эксплуатационными характеристиками, которые содержатся в приложении к Соглашению. Существующие и планируемые внутренние водные пути и порты международного значения, соответствующие данным характеристикам, перечислены в приложениях к соглашению.

21. В соответствии со статьей 12 СМВП, поправки к Соглашению принимаются странами в рамках Рабочей группы по внутреннему водному транспорту ЕЭК ООН и Соглашение постоянно обновляется с учетом изменения технических характеристик и инфраструктуры внутренних водных путей региона. Соглашение сопровождается специальным справочным документом (Перечень основных характеристик и параметров сети водных путей категории E или «Синяя книга»). Перечень содержит информацию о технических характеристиках европейских внутренних водных путей и портов международного значения (водные пути и порты категории E), определенных в СМВП. Синяя Книга содержит также список наиболее важных узких мест с низкой пропускной способностью и недостающих звеньев в сети водных путей категории E. Данный список призван помочь странам сориентировать инфраструктурные проекты на дальнейшее развитие интегрированной сети внутреннего судоходства.

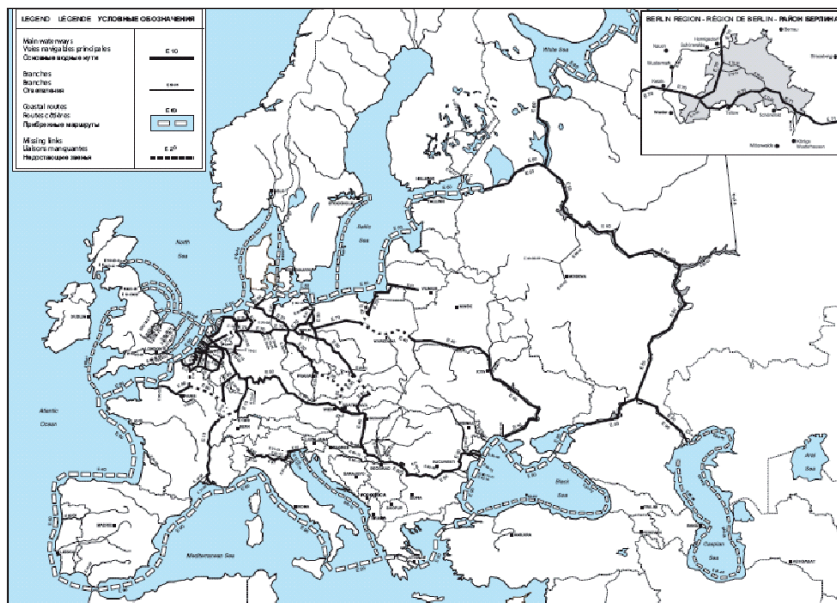
22. В дополнении к Соглашению СМВП, Протокол о комбинированных перевозках на внутренних водных путях к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) определяет единые требования к инфраструктуре и услугам комбинированного транспорта, использующего внутренние водные пути. Данный Протокол вступил в

⁶ К другим инфраструктурным соглашениям ЕЭК ООН относятся Европейское соглашение об автомагистралях (СМА) от 15 ноября 1975, Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) от 31 мая 1985, Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) от 1 февраля 1991 и его Протокол о комбинированных перевозках на внутренних водных путях от 17 января 1997 года.

силу 29 октября 2009 года, и, по состоянию на февраль 2011 г., он имеет девять Договаривающихся сторон. Он определяет 14 700 км водных путей категории E и терминалы, которые считаются важнейшими для обычного и международного интермодального транспорта и соответствуют, как минимум, внутренним водным путям Класса Vb.

Рис. 1

Карта сети СМВП

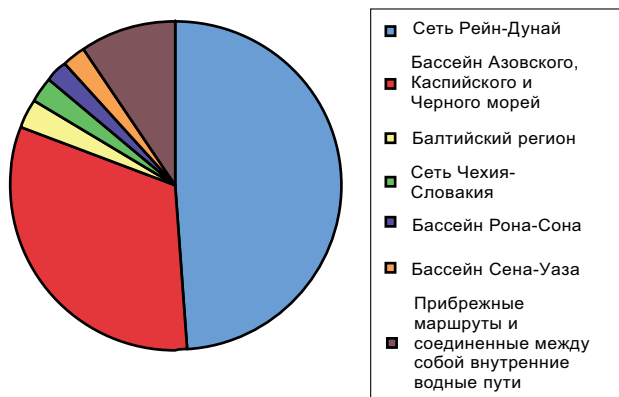


Источник: Секретариат ЕЭК ООН, 2010.

23. По прошествии пятнадцати лет после принятия соглашения СМВП данная глава описывает текущее состояние сети СМВП, представляя шесть основных частей сети, а именно:

- A. сеть Рейн – Дунай (14 362 км, или 47,6 % от общей протяженности сети СМВП (30 177 км));
- B. Бассейн Азовского-Каспийского-Черного морей (9 339 км, или 30,9 %);
- C. Балтийский регион (840 км, или 2,8 %);
- D. сеть Чехия – Словакия (715 км, или 2,4 %);
- E. бассейн Рона – Соны (679 км, или 2,3 %),
- F. бассейн Сена – Уаза (632 км, или 2,1 %); и
- G. прибрежные маршруты и соединенные между собой внутренние водные пути (2 774 км, или 9,2 %).

Рис. 2
Подсети сети СМВП



Источник: "Синяя книга" ЕЭК ООН.

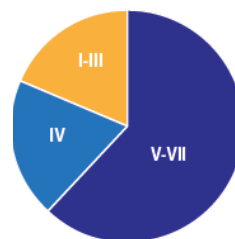
24. В главе описываются состояние и параметры существующей внутренней водной инфраструктуры для каждой части из шести подсетей СМВП согласно критериям СМВП. Данные по параметрам сети взяты из первого пересмотренного издания Синей Книги ЕЭК ООН (ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.1).

25. Ввиду сильного влияния географии на использование ВВТ и, соответственно, преимущества анализа использования ВВТ с учетом географического расположения и параметров внутренних водных сетей, подчеркнутых в главе 1, обзор каждой подсети будет содержать данные о существующем внутреннем флоте и о показателях работы ВВТ по перевозкам грузов.

А. Сеть Рейн-Дунай

26. Сеть Рейн – Дунай (маршруты E 10, E 80, E 70, E 20, E 30) стала реальностью в 1992 году после открытия канала Майн – Дунай, соединив маршруты E 10 (север-юг) и E 80 (восток-запад). Эта часть сети составляет почти половину общей протяженности водных путей СМВП (14 360 из 30 177 км) и разбита на следующие классы водных путей: классы V–VII (8 913 км), класс IV (2 813 км) и классы I–III (2 636 км).

Рис. 3
Сеть Рейн-Дунай



Сеть Рейн-Дунай
[Общая
протяженность
14 360 км]

Источник: «Синяя книга» ЕЭК ООН.

27. Более трети этих внутренних водных путей не соответствует стандартам сети СМВП (т.е. ниже класса IV) с точки зрения грузоподъемности судов, а также пригодности для интермодальных перевозок. Если

анализировать эту сеть и показатели ее работы более подробно, то важно подчеркнуть, что по-прежнему существуют значительные различия в качестве инфраструктуры на Востоке и Западе по баварскому водоразделу, что отражается на развитии перевозочной деятельности в дополнение к экономическим, политическим и регулятивным факторам. Ключевое и долговременное различие между сетями Востока и Запада по этому водоразделу заключается в характере и плотности сети. Наряду с давно существующими соединениями Дуная с Черным морем (через Сулинское гирло (Е 80) и канал Дунай – Констанца (Е 80–14)), важно также отметить рабочее состояние глубоководного судоходного пути Дунай - Черное море по Килийскому гирлу (Е 80–09), обеспечиваемого Украиной с учетом соответствующих международных правовых стандартов и национального законодательства в рамках международного транспортного коридора VII.

1. Инфраструктура

а) Рейнский бассейн

28. Рейнский бассейн, несомненно, является наиболее развитой, эффективно обслуживаемой и используемой для транспортных целей частью сети СМВП. Он характеризуется наибольшей концентрацией населения и плотностью сетей внутренних водных путей, и его доля в классификации внутренних водных путей по наиболее высоким классам значительно выше, чем доля других европейских внутренних водных путей⁷.

29. Инфраструктурные проекты в рейнском бассейне и восточнее, через северную Германию в Польшу и балтийские страны, главным образом, призваны ликвидировать стратегические узкие места и повысить пропускную способность маршрутов, сходящихся на Рейне. Проект на Среднегерманском канале (Е 70), предусматривающий его модернизацию до уровня класса Vb, достиг Берлина. Сейчас ведутся работы по его расширению в районе Нидерфинова, где строится новый судоподъемник. Продолжается работа по созданию параллельных шлюзов на Мозеле и повышению пропускной способности этой реки посредством углубления фарватера для прохождения судов с осадкой до 3 м. Ожидается, что в результате реализации проекта водного пути Сена-Шельда, включая канал Сена – Север Европы (Е 05, класс Vb), в Рейнском бассейне сеть водных путей международного значения станет еще более густой, улучшатся эксплуатационные условия для перевозчиков и появятся новые возможности для предложения услуг, особенно по перевозкам контейнеров. Этот канал свяжет рейнский бассейн с изолированной в настоящее время западной частью маршрутов Е 80 и Е 80–04. Таким образом, в ближайшем будущем (2015 год) эта изолированная сеть станет подсетью общей взаимосвязанной системы.

30. Слабой стороной существующей основной сети с точки зрения взаимосвязи с новыми государствами – членами ЕС к востоку от Германии является общее неудовлетворительное состояние внутренних водных путей по всей территории Польши, т.е. маршрута Е 70 к востоку от Одера. Водные пути международного значения (классы IV и Va) составляют соответственно всего 1,9 % и 3,0 % от общей протяженности водных путей, которая равна 3 650 км. Польское правительство идентифицирует все основные маршруты (Е 30, Е 40 и Е 70) в качестве “основных узких мест”, где требуется их повышение с уровня класса I, II или III до класса Vb. Однако сегодня ничего не известно о подобных проектах, которые были бы включены в повестку дня польского правительства. Польша может обеспечить взаимосвязь водных путей Западной Европы и Российской Федерации по реке Буг, однако существуют серьезные проблемы для беспрепятственного судоходства, обусловленные неодинаковыми гидрологическими режимами и глубинами. Кроме того, против крупных проектов инженерно-строительных работ (устранение препятствий для свободного судоходства или работы по канализации) выступает природоохранное лобби. В этом контексте инвестиционные решения в некоторых странах принимаются исходя из того, что со временем соседние страны также осуществят сопоставимые инфраструктурные капиталовложения в соответствии с Соглашением СМВП для создания взаимосвязанной общей сети.

31. Менее критическим для развития сообщения является “недостающее звено” Е 70 (Твенте-Среднегерманский канал), которое включено в СМВП, но считается долгосрочным проектом. В Нидерландах обсуждение

⁷ Исследование PINE «Перспективы внутреннего судоходства в рамках расширенной Европы» (отчет), (сентябрь 2004), стр. 21.

строительства данного канала привело к пониманию того, что проект может быть реализован только с учетом высоких затрат и малой прибыли, а также, что существуют достаточные альтернативные пути для внутреннего судоходства. Поэтому Нидерланды поддержали исключение данного проекта из сети отсутствующих связей СВМП. Данную позицию также разделяет Германия.

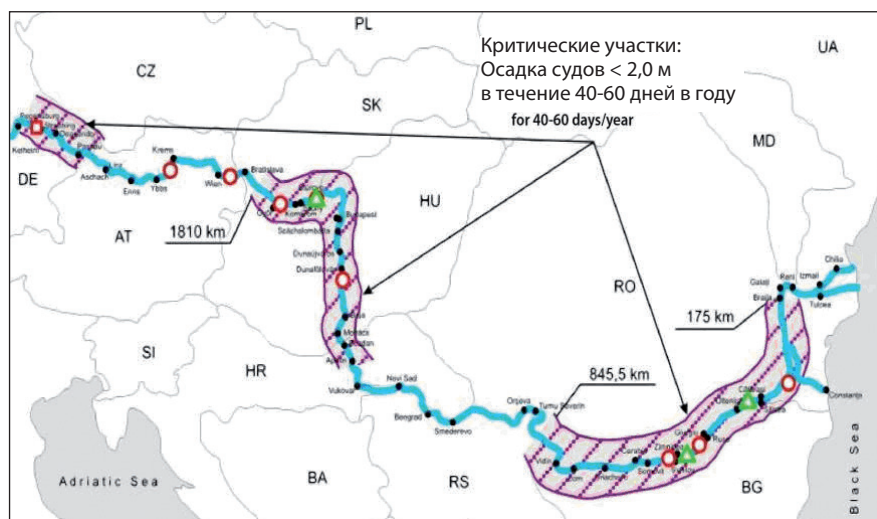
б) Дунайский бассейн

32. Напротив, проблемы на Дунае связаны с его судоходными условиями и пропускной способностью самой реки, а также ее притоков и соединительных водных путей. Поэтому приходится говорить о стратегическом узком месте, обусловленном ограниченной осадкой на дунайском участке Штраубинг-Фильсхофен (в настоящее время гарантированная осадка составляет не более 1,55 м) и других участках с меньшей, чем требуемая осадка в 2,50 м, в Румынии/Болгарии, Сербии и Венгрии (в течение разного количества дней в году: в некоторых случаях 7–15, но может достигать и до двух и более месяцев). Устранение этих узких мест по мере возможности является целью приоритетного проекта 18 ЕС в рамках программы развития Трансъвропейской транспортной сети (ТЭС-Т). Этот проект направлен на обеспечение единообразных характеристик на протяжении всего 3 000-километрового водного пути от Северного моря до Черного моря. С целью поддержания параметров фарватера по всему течению Дуная с обеспечением его экономически выгодной эксплуатации всеми участниками международного судоходства важно, чтобы все заинтересованные страны выполнили соответствующие работы по поддержанию судоходных характеристик этой реки.

33. На рис. 4 указаны критические участки на Дунае с точки зрения его пропускной способности, которые были определены Дунайской комиссией (ДК). В рабочих документах 2010 года по основным направлениям судоходной политики ДК подчеркнула необходимость проведения крупных инфраструктурных работ, для того чтобы весь этот водный путь можно было классифицировать как часть сети водных путей категории E, определенной Соглашением СВМП.

Рис. 4

Критические участки на Дунае с точки зрения его пропускной способности



Источник: Проект «Главные направления и рекомендации в области политики судоходства на Дунае», Дунайская комиссия, Будапешт, 2009.

34. Возможные решения изучаются в исследовании, в котором участвуют все основные заинтересованные стороны, включая представителей транспортного сектора и природоохранных групп. Работы уже ведутся на австрийском участке Дуная. В Румынии и Болгарии ситуация отличается, поскольку этим странам надлежит выполнить требования нормативных положений ЕС по охране окружающей среды. Можно считать, что проект Штраубинг-Фильсхофен является уникальной возможностью и поистине европейским проектом,

направленным на создание высококачественной инфраструктуры внутреннего судоходства по водным путям между Северным морем и Черным морем.

35. Рейнский и Дунайский бассейны также разительно отличаются по плотности сети, учитывая весьма плохие судоходные условия на всех притоках Дуная, ни один из которых не обслуживает эту водную артерию в качестве «фидерного» маршрута так, как это происходит с канализованными реками Мозель, Майн, Некар и т.д., которые действительно служат «подвозными» путями для Рейна. Одним из основных узких мест является участок на реке Сава до Сисака в Хорватии. Его планируется довести до уровня класса Vb, однако даже нынешний предел для класса III не обеспечивается на протяжении длительных периодов. Река Тиса в Венгрии вообще не включена в СМВП. Река Ваг в Словакии, как и Сава, является одним из основных узких мест, и на ее нижнем участке, соединяющемся с Дунаем, необходимо провести крупномасштабные работы по созданию объектов инфраструктуры. Морава не обладает потенциальными возможностями для свободного судоходства. Таким образом, Дунай функционирует в качестве водной артерии без ответвлений со всеми обусловленными этим ограничениями.

36. Заметным исключением может стать канал Дунай-Бухарест в Румынии (Е 80–05), где недавно были возобновлены работы, прерванные в 1990 году. В этом контексте недостающие звенья Дунай-Одер-Эльба также имеют потенциально большое значение, включая возможный первый этап, предполагающий создание «ответвления» от Дуная до внутреннего порта в Моравии в районе Бржецлава. В нынешней ситуации наличие подобных факторов в целом позволяет говорить о том, что дунайская часть общеевропейской сети СМВП менее рентабельна с точки зрения ВВТ, чем Рейнский бассейн к западу от баварского водораздела.

2. Флот

37. Дисбаланс в развитии инфраструктуры на Рейне и Дунае также распространяется и на флот, поскольку подавляющее большинство судов, эксплуатируемых на этой сети, входит в состав рейнского флота. Анализ довольно ограничительного определения критериев, используемых Международной ассоциацией рейнских судовых регистров (ИВР), позволяет говорить в общей сложности о почти 9 000 грузовых судов, все из которых сертифицированы для эксплуатации на Рейне («jauge du Rhin», Рейнский обзор). Согласно ИВР, еще некоторое количество судов отнесено к «национальным флотам», т.е. общее число можно увеличить еще на 4 603 единицы⁸ грузоподъемностью 4,2 млн т. В то же время важно отметить, что первый этап проекта глубоководного судоходного пути Дунай - Черное море предусматривает обеспечение круглосуточного движения морских судов, судов типа «река-море» наряду с судами и составами внутреннего плавания. Это создаст условия для развития маршрутов для дунайского каботажного судоходства (Short Sea Shipping), с использованием коротких морских маршрутов, с целью обеспечения связующих звеньев между Западной Европой и Ближним Востоком.

38. По данным секретариата ЦКСР, в 2010 году рейнский флот был представлен следующими цифрами:

- a) 4 450 грузовых судов (общей грузоподъемностью 6'050'000 т) ;
- b) 1 235 грузовых барж (сухие грузы) (общей грузоподъемностью 2'500'000 т) ;
- c) 1 170 самоходных танкеров (общей грузоподъемностью 2'200'000 т) ;
- d) 54 толкаемых барж (общей грузоподъемностью 105'000 т).

В 2007 году дунайский флот состоял из 3 962 судов внутреннего плавания⁹.

a) Рейнский флот

39. Первое, что можно отметить по поводу рейнского флота, – увеличение среднего размера судов в зависимости от периода постройки. До 1970 года средний размер соответствовал баржам класса II (до 1960 года), затем классу III. Позднее, с 1970 по 1999 годы, средний размер приблизительно соответствовал классу IV

⁸ 1 044 судна зарегистрировано в Бельгии, 1 532 – во Франции, 250 – в Германии, 1 759 – в Нидерландах.

⁹ Главные показатели навигации по Дунаю, 2007, Дунайская Комиссия.

и за последнее десятилетие он вырос до класса V. За несколько лет количество судов этого класса практически удвоилось¹⁰.

Таблица 1

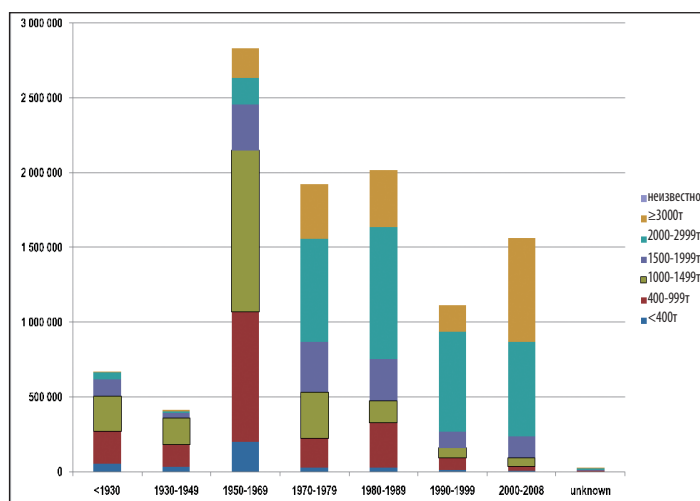
Численность рейнского флота, по году постройки и грузоподъемности

31/12/2008								
Количество судов рейнского флота, по году постройки и грузоподъемности								
Год постройки /Класс	<400t	400–999 t	1 000–1 499 t	1 500–1 999 t	2 000–2 999 t	3 000 t & +	неизвестно	Всего
<1930	249	325	189	67	19	2	6	857
1930–1949	137	209	150	18	6	2	8	530
1950–1969	876	1 251	899	185	78	21	35	3 345
1970–1979	160	289	237	196	282	38	7	1 209
1980–1989	108	535	114	159	347	104	16	1 383
1990–1999	75	125	52	63	260	47	4	626
2000–2008	37	39	45	77	239	164	23	624
неизвестно	6	4	3	2	5	1	79	100
Всего	1 648	2 777	1 689	767	1 236	379	178	8 674
	19 %	32 %	19 %	9 %	14 %	4 %	2 %	100 %

Источник: Международная ассоциация рейнских судовых регистров (ИВР).

40. Хотя на их долю приходится 4 % флота, суда грузоподъемностью 3 000 т и более составляют 17 % общей грузоподъемности, а суда грузоподъемностью от 2 000 до 2 999 т – 30 % общей грузоподъемности, при этом на их долю приходится всего 14 % флота. Ускорение этой тенденции особенно заметно по годам постройки: в 1980-х годах доля судов грузоподъемностью 2 000 т и более едва ли составляла 30 % нового флота, с 1990 года и далее – 49 % и 67 %, или, соответственно, 75 и 85 % общей грузоподъемности. Это уже устоявшаяся тенденция, которая вряд ли изменится. Поворотным моментом, безусловно, стал 1970 год: после этого было построено очень небольшое количество судов грузоподъемностью менее 4 000 т. Однако, в силу большой продолжительности сроков эксплуатации судов ВВТ, с течением времени структура флота будет меняться медленно. Как показано на рис. 5, период 1950–1969 годов резко выделяется по сравнению с остальными: это период реконструкции и начала применения буксировки методом толкания. Напротив, темпы обновления флота значительно снизились в период 1990–1999 годов.

Рис. 5

Развитие рейнского флота, по грузоподъемности и мощности главных двигателей

¹⁰ Соответствие между типами судов внутреннего плавания и классом водного пути, упоминаемое здесь и в пункте 41, более подробно представлено в Резолюции № 30 Главной Рабочей группы по внутреннему водному транспорту по «Классификации Европейских внутренних водных путей», принятой 12 ноября 1992 года (TRANS/SC.3/131, стр. 167–172).

41. Еще одним достойным внимания показателем является длина судов на Рейне. Значительный прорыв в этой области произошел после опубликования Белой книги 1996 года. Начиная с 1996 года в рейнском бассейне разрешена эксплуатация самоходных судов длиной 135 м, и было построено их достаточное количество, что, как указано выше, резко увеличило среднюю грузоподъемность флота. Однако это привело к появлению новой категории судов, которые можно классифицировать в качестве “Vab” или “Va+” и для которых не могут использоваться шлюзы длиной 110 м (класс Va)¹¹. Суда длиной 76,75–85,74 м относятся к классу IV (суда для работы на канале Рейн-Херне или суда типа “Иоганн Велкер”). С 1970 года эти наиболее распространенные суда были заменены судами класса Va (длиной 85,75–110,74 м)¹².

Таблица 2

Численность судов рейнского флота, по году постройки и длине

31/12/2008	Количество судов рейнского флота, по году постройки и длине					
Год постройки/ Класс	<76.75 m	76.75–85.74 m	85.75–110.74 m	≥110.75 m	неизвестно	Всего
<1930	708	185	63	1	77	1 034
1930–1949	368	121	33	0	20	542
1950–1969	2 351	736	212	1	58	3 358
1970–1979	648	247	282	2	32	1 211
1980–1989	932	118	311	5	19	1 385
1990–1999	328	52	218	11	21	630
2000–2008	183	38	325	67	15	628
unknown	14	5	2	1	80	102
Всего	5 532	1 502	1 446	88	322	8 890
	62 %	17 %	16 %	1 %	4 %	100 %

Источник: ИВР.

42. Еще один интересный факт – соотношение между самоходными и несамоходными судами. На протяжении десятилетий большая часть судов буксировалась, затем, главным образом после Второй мировой войны, настала эпоха самоходных судов, а начиная с 1959 года, произошел быстрый переход с обычной буксировки на использование буксировки методом толкания – более безопасную и более эффективную технологию. Доминирующее положение занимают самоходные суда, так как на их долю приходится 60 % судов и мощности рейнского флота. Поскольку буксиры–толкачи обслуживают определенное число барж, они способны перевозить большое количество груза, но при меньшей удельной нагрузке. Более важное значение имеет то, что баржи (или лихтеры) должны быть одинакового размера, и эта концепция стандартизации ограничивает возможности перехода на более крупные баржи¹³.

¹¹ В частности, имеется несколько таких шлюзов во Франции (Клеван на Мозеле/Мёрте, Сент-Морис, Сент-Мор на Марне, Кретье, Бельрив и Жанвиль на боковом канале на Уазе, множество шлюзов в Бельгии (водные пути Шельда, Лейе и Самбр) и Некар в Германии). Кроме того, их нельзя использовать в существующих разворотных бассейнах на многих водных путях, предназначенных для судов длиной 110 м или буксиров-толкачей небольшой длины и пригодных для всех буксиров-толкачей большой длины в случае расцепки судовых составов. И наконец, только несколько терминалов имеют достаточную длину, чтобы обеспечивать им удовлетворительные условия приема.

¹² Тот факт, что некоторые суда старше 1996 года имеют длину более 110,74 м, объясняется удлинением или увеличением размеров судна – технологией, которая получает широкое применение.

¹³ Кроме того, может оказаться выгодно с помощью одного и того же буксира-толкача перевозить грузы разного типа и получать экономию, обусловленную эффектом масштаба, даже в случае мелких партий груза. Поэтому средний размер барж существенно не увеличился, оставшись на уровне значительно ниже 2 000 т. Баржа “длиной 100 м/шириной 14 м”, которую широко рекламировали в 1980-х годах как “судно будущего”, так и не получила распространения, а имеющееся их количество можно считать анекдотичным (всего единица).

Таблица 3

Численность самоходных судов рейнского флота, по году постройки и длине

31/12/2008						
Количество самоходных судов рейнского флота, по году постройки и длине						
Год постройки/ Класс	<76.75 м	76.75–85.74 м	85.75–110.74 м	≥110.75 м	неизвестно	Всего
<1930	578	159	54	0	64	855
1930–1949	281	113	27	0	14	435
1950–1969	1 591	702	189	1	21	2 504
1970–1979	70	209	258	2	4	543
1980–1989	36	72	243	4	4	359
1990–1999	27	35	173	11	3	249
2000–2008	40	26	266	67	9	408
unknown	2	4	2	1	29	38
Total	2 625	1 320	1 212	86	148	5 391
	49 %	24 %	22 %	2 %	3 %	100 %

Источник: ИВР.

43. Однако стоит отметить переход на баржи 110 x 11,4 м (30 единиц), используемые наряду с самоходными судами длиной 135 метров. Имеется всего 49 барж длиной 90,75–109,74 м, число же барж длиной 85,75–90,74 м составляет 155. Это действительно немного по сравнению с баржами типа «Европа II» (76,5 x 11,4 м), общее число которых составляет 579 единиц, и его удлиненными версиями длиной 85,74 м (182 единицы), ставшими базовым вариантом, заменив баржи типа «Европа I» (70 x 9,5 м), которых осталось всего 43 единицы.

Таблица 4

Количество барж рейнского флота, по году постройки и длине

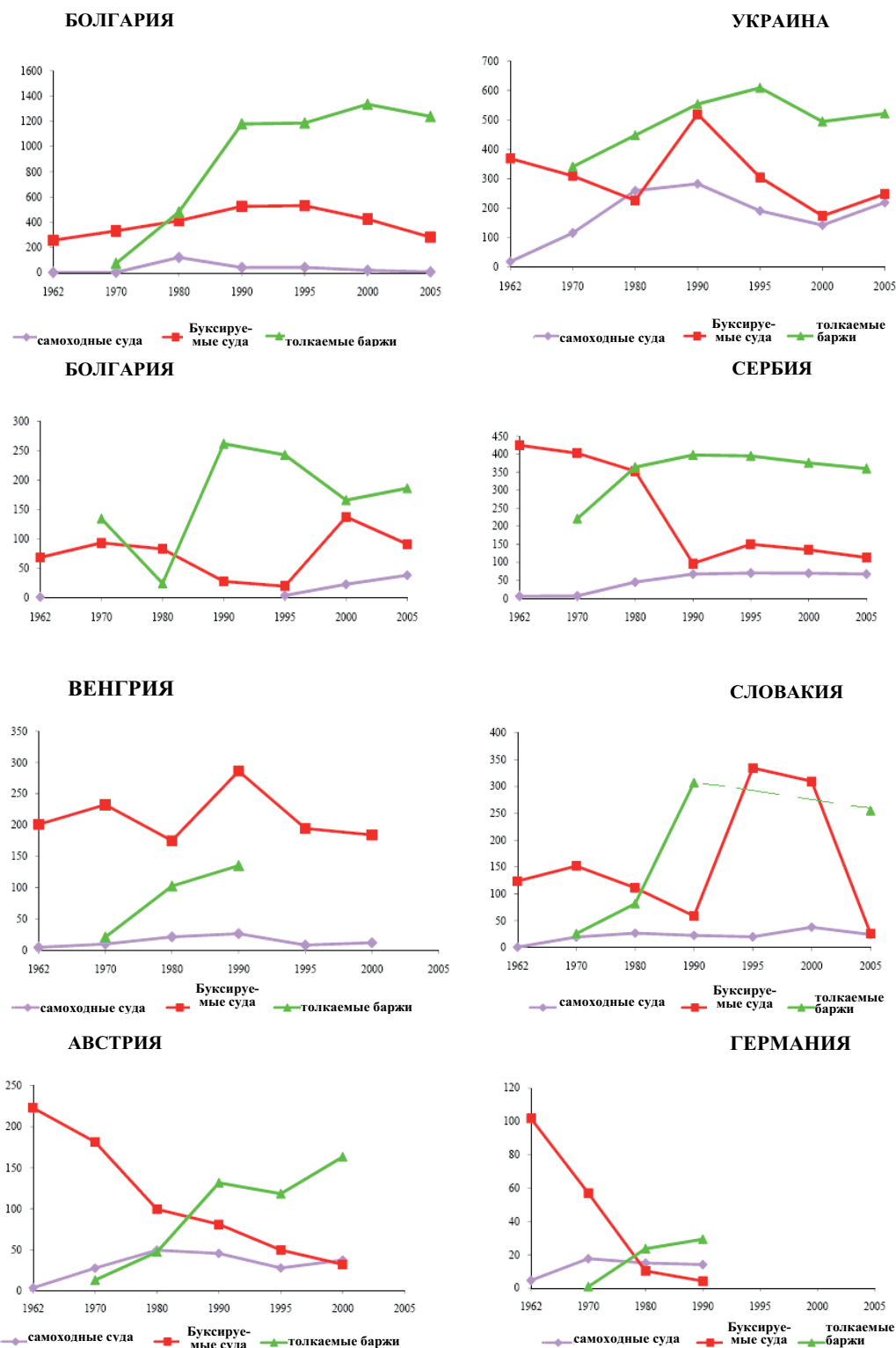
31/12/2008						
Количество барж рейнского флота, по году постройки и длине						
Год/Класс	<76.75 м	76.75–85.74 м	85.75–110.74 м	≥110.75 м	неизвестно	Всего
<1930	249	26	9	1	71	356
1930–1949	90	8	6	0	15	119
1950–1969	766	34	23	0	44	867
1970–1979	578	38	24	0	30	670
1980–1989	896	46	68	1	17	1 028
1990–1999	302	17	45	0	21	385
2000–2008	145	12	59	0	8	224
unknown	13	1	0	0	52	66
Всего	3 039	182	234	2	258	3 715
	82 %	5 %	6 %	0 %	7 %	100 %

Источник: ИВР.

b) Дунайский флот

44. Грузоподъемность дунайского флота, как следует из Статистического справочника Дунайской комиссии за период с 1950 по 2005 гг., с 1970 года заметно выросла (+36 %), но после 1990 года, когда она достигла пикового показателя в 5 млн т, уменьшилась. Общая грузоподъемность дунайского флота в 2007 году достигла 3,84 млн т. На рис. 6 показана эволюция грузоподъемности флота по странам, а в таблице 5 отражено изменение общей грузоподъемности и флота по годам.

Рис. 6
Развитие дунайского флота, по странам (1962–2005 годы) (тыс. т дедвейта)



Источник: Дунайская комиссия, Статистический справочник за период 1950–2005 годов, Будапешт, 2008 год.

Таблица 5

Развитие дунайского флота, по странам за период 1962–2005 годов (по общей грузоподъемности и мощности главных двигателей)

Годы	Суда в эксплуатации													
	Буксиры		Толкачи		Самоходные суда		Буксируемые баржи		Толкаемые баржи		Всего			
	Кол-во единиц	Мощность в кВт	Кол-во единиц	Мощность в кВт	Кол-во единиц	Мощность в кВт	Тонн двт	Кол-во единиц	Тонн двт	Кол-во единиц	Тонн двт	Кол-во единиц	Мощность в кВт	Тонн двт
1962	504	187 263	82	43 364	39 827	2 556	1 767 692	3 142	230 627	1 807 519
1970	717	214 285	100	120 300	180	125 227	199 733	2 631	1 758 722	668	829 488	4 296	459 812	2 787 943
1980	687	194 300	194	218 166	318	260 481	441 450	2 195	1 469 513	1 281	1 788 177	4 675	672 947	3 699 140
1990	634	177 708	364	393 624	423	314 754	499 973	2 190	1 598 708	2 143	2 993 692	5 754	886 086	5 092 373
2000	552	154 848	398	512 281	263	218 300	348 750	1 699	1 463 342	1 617	2 573 895	4 529	885 429	4 385 987
2005	292	86 834	404	436 255	342	216 507	358 087	900	825 459	1 949	2 598 564	3 887	739 596	3 802 680

Источник: Дунайская комиссия, Статистический справочник за период 1950–2005 годов, Будапешт, 2008 год.

45. По данным за 2008 г., поступившим в Секретариат от стран-членов Дунайской Комиссии, флот для перевозок грузов и пассажиров в дунайских портах состоял из 4 132 судов (в 2007 г. – 4 127 судов)¹⁴. Данный флот по количеству судов в 2008 г. увеличился на 0,1 %. Сохранилось соотношение грузовых и пассажирских судов в пользу грузового флота - 96,7 % и 3,3 % соответственно от всего количества судов дунайского флота. При этом грузовой флот вырос на 0,3 %. Около 70 % тоннажа грузового флота приходится на толкаемые баржи, менее 20 % - буксируемые баржи и более 10 % - самоходные суда.

46. Грузовой флот стран-членов в 2008 г. характеризовался в целом не только небольшим увеличением количества судов (за исключением толкаемых барж) – с 3 984 в 2007 г. до 3 996 в 2008 г., но и увеличением его общей мощности – с 799 034 кВт до 811 350 кВт. В то же время несколько сократилась общая грузоподъемность флота - с 3 876 889 т до 3 874 066 т.

47. Основную часть флота составляют толкаемые баржи, общая грузоподъемность которых с 30 % в 1970 году выросла до 70 % в 2008 году. В течение следующих нескольких лет основным типом несамоходных судов для контейнерных перевозок по Дунаю останутся модернизированные баржи типа «Европа II». За тот же период доля судов, буксируемых обычным методом, сократилась более чем наполовину, и особенно заметным это уменьшение было после 2000 года. На их долю по-прежнему приходится 20 % мощности. Кроме того, иногда их счаливают борт о борт в толкаемых составах, что, безусловно, является преобладающим методом буксировки. В отличие от Рейна, на долю самоходных судов по-прежнему приходится меньшая часть флота, причем это число остается неизменным.

¹⁴ Без учета (данные отсутствуют): грузового и пассажирского флота Австрии, грузового флота Германии, данных по мощности и грузоподъемности флота Венгрии, но одновременно с учетом: данных по количеству венгерских судов, данных Южной дирекции внутренних водных путей и судоходства Германии о пассажирском флоте на Дунае.

3. Показатели работы ВВТ

48. Разброс характеристик водных путей на этой сети – от Нижнего Рейна и Альберт-канала (пропуск судов с грузоподъемностью до 9 000 т) до «ответвлений» Е 20 и Е 30, где грузоподъемность часто не должна превышать тысячу тонн, приводят к существенным различиям в стоимости перевозок ВВТ.

а) Рейн¹⁵

49. Около 310 млн т грузов ежегодно перевозится по Рейну (208 млн т, если исключить рейнские перевозки в Нидерландах). Объем перевозок по Рейну в 2007 году возрос на 2,6 %; это увеличение было связано главным образом с сельскохозяйственным (4,6 %) и металлургическим (15,7 %) секторами. Особенно сильный спрос наблюдался на перевозку сухих грузов (4,4 %). В то же время развитию судоходства по Рейну лишь умеренно (+2,2 %), способствовал рост перевозок контейнеров в целом. Кроме того, объем танкерных перевозок в 2007 году снизился на 3,5 %, что объясняется общим уменьшением (10 %) объема транспортировки нефтепродуктов.

б) Дунай

50. Объем грузов, перевезенных в 2008 г. на Дунае составил 79,1 млн т, что почти на 1,0 млн т меньше по сравнению с предыдущим годом (-1,2 %). Основная доля грузовых перевозок приходится на перевозки между дунайскими портами – около 70 %.

51. Общий объем грузооборота всех дунайских портов (без портов Германии на дунайском участке) в 2008 г. составил 63,5 млн т, сократившись на 2,2 млн т или на 3,3 % по сравнению с предыдущим годом (65,7 млн т).

52. В целом сохраняется структура грузооборота всех дунайских портов предыдущих лет – более 80 % в грузообороте занимали такие грузы, как необработанные и обработанные минералы; железная руда, металлолом, отходы доменного производства; металлические заготовки; цемент, известь, переработанные стройматериалы; твердое минеральное топливо; зерно; натуральные и искусственные удобрения; а также нефтепродукты.

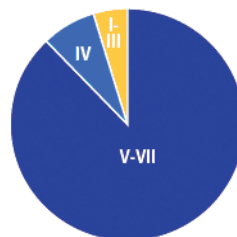
В. Бассейн Азовского, Каспийского и Черного морей

53. Наиболее структурированная и равномерно развитая подсеть сети СМВП образована водным путем Е 50 в Российской Федерации, а также с Беломорско-Балтийским каналом, участком реки Дон от Азова до Калача и Волго-Донским судоходным каналом¹⁶ наряду с маршрутом Е 40 в Украине (Днепр до Киева и Беларуси). Данная сеть в 9 339 км обладает едиными характеристиками, так как 88 % общей длины открыты для речных и морских судов с глубокой осадкой, а субстандартные (класс III) водные пути составляют менее 5 процентов от общей длины (части сети сформированные реками Днестр/Нистру и Днепр).

¹⁵ Начиная с 2006 года, показатели работы ВВТ на Рейне и в ЕС регулярно предоставляются и анализируются в публикации ЕС/ЦКСР "Внутреннее судоходство в Европе: Обзор рынка", выходящей два раза в год. Подобные регулярные исследования по другим частям сети СМВП были бы очень полезны при обосновании общего анализа места ВВТ в регионе ЕЭК.

¹⁶ Включая составные части прибрежного маршрута Е 60 от Гибралтара до Санкт-Петербурга и далее до Архангельска, а также прибрежного маршрута Е 90 от Гибралтара до Азова и Астрахани.

Рис. 7
Бассейн Азовского, Каспийского и Черного морей



**Бассейн Азовского, Каспийского
и Черного морей**

[Общая протяженность – 9 340 км]

Источник: «Синяя книга» ЕЭК ООН.

54. Взаимосвязь с остальной сетью СМВП должна обеспечиваться следующими отсутствующими звеньями: связь с основной сетью через Польшу и E40 (или E41) (водный путь Балтийское - Черное море). В отношении связующего звена к западу Польши водный путь проходит через украинскую границу рядом с г. Чернобыль, через Беларусь по реке Припять, Днепро-Бугскому каналу, реке Муховец и через границу с Польшей, рядом с г. Брест на границе с Польшей. Это IV класс водных путей. Однако, гидроузлы, расположенные на Днепро-Бугском канале и реке Припять, морально и физически устарели. В связи с этим Республика Беларусь реконструирует гидроузлы и приводит их в соответствие со стандартами класса Va. В настоящее время реконструировано 3 гидроузла, что позволяет проходить судам длиной 110 м, шириной 12 м и осадкой судна 2,2 м. Реконструкция гидроузлов продолжается. С другой стороны, в Польше не реализуется ни одного проекта, и данная часть водного пути, скорее всего, останется отсутствующим звеном на ближайшее будущее.¹⁷

55. Хотя можно рассматривать водные пути Украины как часть данной взаимосвязанной сети в свете речных и морских грузоперевозок по Черному морю, связующего звена для внутреннего судоходства между российской и украинской частью сети СМВП не существует. Поэтому в следующих пунктах части сети СМВП у Российской Федерации и на Украине будут предоставлены отдельно.

¹⁷ Включение водного пути Балтийское - Черное море в рамках соглашения СМВП рассматривалось на седьмом заседании Рабочей группы ЕЭК ООН по внутреннему водному транспорту в 2003 году, но положительное решение не было принято.

1. Инфраструктура

а) Российская Федерация

56. В сети остаются следующие узкие места на участке Е 50:

а) на реке Свирь Волго-Балтийского водного пути. Для устранения узкого места по пропускной способности планируется осуществить строительство второй нитки Нижне - Свирского шлюза;

б) на реке Волга от Горьковского гидроузла до Нижнего Новгорода. Для устранения недостаточности глубин планируется осуществить строительство низконапорного гидроузла в районе Большое Козино или повысить уровень воды Чебоксарского водохранилища;

с) на реке Дон ниже Кочетовского гидроузла. Для устранения недостаточности глубин рассматривается вопрос о строительстве низконапорного гидроузла в районе станицы Багаевская.

57. Стратегия развития транспортной системы Российской Федерации на 2010–2015 годы включает крупные инвестиционные проекты, направленные на устранение узких мест в единой глубоководной системе европейской части Российской Федерации: новый низконапорный гидроузел в Нижнем Новгороде на реке Волга и строительство второй нитки шлюза на Нижне-Свирском гидроузле на реке Свирь Волго-Балтийского водного пути. Планируются также крупные ремонтные работы и реконструкция объектов инфраструктуры внутренних водных путей европейской части страны, Сибири и Дальнего Востока.

2. Флот

а) Российская Федерация

58. В 2008 году на учете Российского речного регистра состояло 28 215 судов, в том числе 1 066 судов типа “река-море”. В их число входило 17 694 самоходных судна, 10 521 несамоходное судно, 6 807 сухогрузных судов, 1 705 наливных судов и 1 596 пассажирских судов. Общая грузоподъемность флота составляла 12 033 млн т. Средний возраст судов внутреннего плавания составлял 29 лет, а в случае судов типа “река-море” – 28 лет. В связи с этим, начиная с 2003 года, предпринимались систематические шаги по обновлению флота и, в продолжение этих усилий, был инициирован процесс строительства судов с использованием элементов уже эксплуатируемого флота. В 2007 году судостроительной деятельностью занималось свыше 2 000 компаний. Развитие транспортного флота в соответствии с потребностями растущего рынка – это неотъемлемая часть национальной стратегии развития ВВТ.

б) Украина

59. По состоянию на первый квартал 2011 года украинский флот внутреннего судоходства составлял 1048 судов, включая 18 наливных судов, 276 для перевозки сухих грузов, в том числе 66 самоходных.

3. Показатели работы ВВТ

а) Российская Федерация

60. Ежегодно внутренним водным транспортом Российской Федерации перевозится порядка 130–140 млн т грузов с грузооборотом 80–90 млрд т-км и около 20 млн пассажиров с пассажирооборотом 880 млн пассажиро-километров. Как уже указывалось, доля внутреннего водного транспорта в общем объеме грузовых перевозок транспортным комплексом страны составляет около 2 %. Однако на отдельных сегментах рынка грузовых перевозок она весьма значительна, например, свыше 80 % грузов, доставляемых в районы Крайнего Севера.

61. Объем перевозок грузов ВВТ в Российской Федерации в 2007 году составил 153,4 млн т или 86 млрд т-км. Перевозки во внутреннем сообщении составляют 131,6 млн т, в заграничном плавании – 21,8 млн т. В 2007 году в российских речных портах было переработано 225 млн т грузов, что на 17,6 % больше, чем в 2006 году, в том числе объем перевалки экспортных грузов составил 17,5 млн т, импортных – 1,4 млн т и внутренних – 206,6 млн т. Переработка экспортных грузов выросла на 21,7 %, импортных – на 14,3 % и внутренних – на 17,3 %. Рост

перевозок грузов внутренним водным транспортом в 2007 году объясняется увеличением сроков навигации в речных бассейнах и ростом абсолютных объемов перевозок сухих грузов на 12,5 % (в первую очередь цемента, металла, лесных и строительных грузов), а также увеличением перевозок леса в плотках.

62. Правительством Российской Федерации Минтранс России совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти поручено осуществить комплекс мер по открытию внутренних водных путей Российской Федерации для плавания судов под флагами иностранных государств, рассчитанный на период до 2015 года.

b) Украина

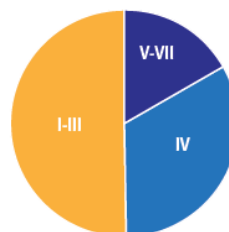
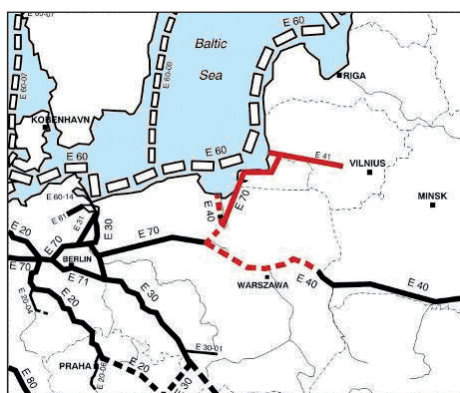
63. В Украине объем грузов, перевозимых ВВТ, с 2000 года постоянно растет, однако последние данные (14 млн т в 2006 году) по-прежнему значительно отстают от уровня 1990 года, составившего 66 млн т. В распределении перевозок по видам транспорта на ВВТ приходится всего 0,8 % в тоннаже и 1,3 % из 6,3 млрд т·км¹⁸. Эти цифры остаются значительно ниже уровня потенциальных возможностей внутреннего судоходства. По существу в период 1990–2000 годов объем грузов, перевезенных в Украине внутренним водным транспортом, снижался быстрее (-87 %), чем соответствующие данные по всем грузовым перевозкам (-5,4 %). Однако это снижение имело место до 1995 года, а начиная с 2000 года и в последующие шесть лет, объем перевозок ВВТ рос быстрее (на 69 %), чем перевозки в целом (19 %). Это отражает наметившееся в последние годы стремление развивать этот чрезвычайно выгодный вид транспорта.

64. Для увеличения объемов перевозок грузов по внутренним водным путям в каботаже и заграничии (включая транзитные грузы), кроме пополнения отечественного флота судами внутреннего и смешанного «река-море» плавания и стимулирования отечественного судостроения, предусматривается совершенствование системы государственного регулирования в целях повышения конкурентоспособности отечественного флота по отношению к другим видам транспорта и создание стимулирующих экономических условий для перевозки транзитных грузов.

С. Балтийский регион

65. Балтийский регион состоит из северной части водного пути E 40, восточной части E 70 и E 41, относящихся к возможному водному пути Балтийское море – Черное море. Водные пути, не отвечающие минимальным международным стандартам, составляют более 50 процентов общей длины этого участка (840 км).

Рис. 8
Балтийский регион



Балтийские государства, сеть не
объединена
[Общая протяженность – 840 км]

Источник: «Синяя книга» ЕЭК ООН.

¹⁸ В качестве общей меры предосторожности в отношении статистики бывших советских республик стоит отметить, что их статистические данные часто включают грузооборот на иностранной территории или на море судами национальных флотов, что отличается от общей методологии, согласованной ЕЭК ООН, и несколько осложняет процесс сопоставления. Кроме того, часть грузооборота, возможно, учитывается дважды: по стране перевозчика и по стране выполнения перевозки. Это также имеет место на Дунае.

1. Инфраструктура

66. Планирование главным образом связано с постепенным улучшением условий навигации по реке Неман от Калининграда и внутренних районов Литвы до Каунаса, который определен в качестве конечной точки маршрута E 41. Однако планы относительно скромны, поскольку речь идет об увеличении осадки до 1,60 метра. Каунасская плотина препятствует развитию судоходства от Каунаса до Вильнюса или Беларуси, и в настоящее время никаких планов по преодолению этого препятствия не существует.

67. В связи с этим концепция водного пути Балтийское море – Черное море, будь то за счет расширения маршрута E 41 или улучшения условий судоходства по реке Даугава от Риги в направлении внутренних районов, в настоящее время остается гипотетической в отсутствие какой-либо поддержки со стороны соответствующих балтийских государств Литвы и Латвии. Таким образом, только одна Беларусь выступает за развитие этого водного соединения.

68. Следует отметить, что на Даугаве (не отмечена на сети СМВП) имеются условия для свободного судоходства, сопоставимые с условиями Немана (вниз по течению от плотины) и польских рек. Все эти реки блокируются льдом на протяжении многих месяцев в году. Только глубокие изменения в подходе к транспортной политике и природоохранной деятельности на реках могут изменить перспективы этой подсети, что вряд ли произойдет в среднесрочном плане.

69. В последние годы на этой сети осуществлялись весьма ограниченные капиталовложения, что касается двух стран: Литвы и Российской Федерации (Калининградская область); инвестирование в основном было сосредоточено на морских портах и подъездах к ним. Интеграция этой подсети в главную сеть зависит от инвестиций в базовые узкие места в Польше. Перспективным является также создание междуречных транспортных соединений “Днепр-Даугава” и “Днепр-Висла-Одер”.

2. Флот

70. Флот ВВТ в этом регионе (Литва и Калининградская область Российской Федерации) незначителен. В Польше он насчитывал в 2007 году 107 самоходных барж со средней грузоподъемностью 600 т и 428 барж для толкачей-буксиров со средней грузоподъемностью 500 т. Этот флот эксплуатируется на тех польских водных путях, которые взаимосвязаны с водными путями Германии и Рейнским бассейном. Относительно малый дедейт объясняется нынешними характеристиками Одера и канала Одер-Висла. В этой подсети к востоку от E 70, учитывая, в частности, ограничения по глубине, доля водного транспорта в общем объеме грузовых перевозок весьма незначительна: например, в Польше она составляет менее 1 % от объема внутренних грузовых перевозок. Доля ВВТ также ничтожно мала в Литве, Латвии и Калининградской области Российской Федерации.

3. Показатели работы ВВТ

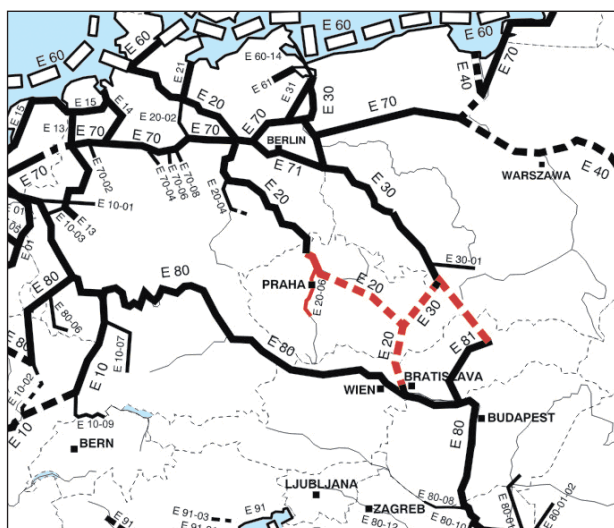
71. Это подсеть с наименьшим объемом перевозок. Причина заключается в базовых параметрах наряду с жесткими ограничениями по глубине на реках со свободным течением. Фактически на долю водных путей, не достигающих уровня международных стандартов, приходится 50 % от протяженности этой подсети.

D. Сеть Чехия-Словакия

72. В географическом центре европейской сети водных путей и СМВП расположены Чешская и Словацкая Республики, где находятся, вероятно, самые критические стратегические узкие места в нижних частях реки Эльба около германской границы и наиболее очевидные недостающие звенья¹⁹. Эта часть сети состоит из маршрутов E 20 и E 30 и южного ответвления, а также E 81. Её общая длина составляет около 174 км.

Рис. 9

Сеть Чехия – Словакия



Источник: «Синяя книга» ЕЭК ООН.

1. Инфраструктура

73. Приоритетом для Чешской Республики является улучшение условий судоходства по реке Эльба со свободным течением между границей Германии и Усти-над-Лабем, где проектируются две низконапорные плотины (менее 6 м) и гидроэлектростанции со шлюзами 200 x 24 м. Эти работы имеют крайне важное значение для обеспечения такой же глубины, которая имеется с германской стороны границы. В нынешней ситуации развитие внутреннего судоходства серьезно ограничено, поскольку в периоды низкой воды имеющиеся глубины составляют всего 90 см (по сравнению с 1,30 м на Эльбе со свободным течением в Германии). Приоритетом для Словакии является завершение строительства водного пути по реке Ваг и впоследствии строительство канальных соединений с реками Одер и, если это на практике будет возможно, Висла с формированием международного пути E 30 в соответствии с Соглашением СМВП. Это позволит создать южное ответвление канального соединения «Балтийское море – Адриатическое море – Дунай» в интермодальных коридорах V и VI. Южное соединение позволит обеспечить прямую связь Дуная с балтийскими портами и позволит включить водные пути Словакии в сеть водных путей Беларуси, Российской Федерации и Украины. Словакия также планирует обеспечить развитие других внутренних водных путей, находящихся в восточной части страны, т.е. проходящих по рекам Лаборец, Латрица и Бодрог. Имеется реальная возможность обеспечить судоходство по реке Бодрог с доступом к реке Тиса в Венгрии.

74. Удлинение маршрутов E 20 и E 30 и соединительного маршрута к югу от Дуная является частью масштабного чешского проекта «Встреча трех морей» (Северного моря, Балтийского моря и Черное море). Этот проект был задуман еще в 1901 году и первоначально должен был быть завершен к 1924 году. До недавнего времени Чешская Республика не поддерживала идею реализации этого проекта. Однако в июле 2009 года она приняла политику развития территориально-пространственного планирования, признающую необходимость

¹⁹ Недостающие звенья E 20 и E 30 главным образом находятся в Чешской Республике.

развития водных путей в стране в следующем десятилетии. В качестве приоритетов были выделены реки Эльба и Влтава, однако предусматривается также возможность создания “водного коридора” Дунай-Одер-Эльба (ДОЭ). Правительство приняло резолюцию, в которой определена основа для тщательного изучения необходимости этих недостающих звеньев на международном уровне. В частности, оно намерено обсудить трассу этого водного пути с представителями Австрии, Германии, Польши, Словакии и Европейской комиссии, а также представителями других сторон, подписавших СМВП. Ожидается, что в результате этих обсуждений будет подготовлена международная оценка возможного строительства, транспортной эффективности и инвестиционных потребностей для отдельных участков водного коридора ДОЭ. Итоги этого нового подхода к проекту должны были быть представлены правительству в конце 2010 года для принятия последующих решений.

75. В последние годы все инвестиции в сеть были заблокированы. Краткосрочные инвестиции предназначены для Эльбы и Влтавы, в частности, для крайне необходимого шлюза и плотины в Дечине, без которых трансграничное судоходное сообщение с портом Гамбург в периоды малой воды невозможно. Некоторые из инвестиций, запланированных в краткосрочной перспективе, осуществляются на небольших водных путях, таких как верхняя часть Влтавы и Морава, связанные с каналом Бата (оба относятся к классу I). Эти запланированные капиталовложения будут иметь значение скорее для развития водного туризма, чем для перевозок грузов по водным путям, причем они не связаны с самим проектом водного коридора ДОЭ.

2. Флот

76. Чешский флот состоит из 68 самоходных судов и 249 барж для буксировки методом толкания со средней грузоподъемностью 900 т и 500 т соответственно. Все они в настоящее время задействованы главным образом для ограниченных внутренних перевозок, тогда как экономическая целесообразность трансграничного сообщения вызывает серьезные сомнения по причине ограниченных глубин, что указывалось выше. Основной упор в эксплуатации словацкого флота делается на перевозку грузов по Дунаю. В 2009 году этот флот состоял из 228 судов внутреннего плавания, включая 42 буксира-толкача, 28 самоходных судов, 143 баржи для буксировки методом толкания (главным образом типа «Европа II») и 15 пассажирских судов.

3. Показатели работы ВВТ

77. Движение отличается большой нерегулярностью, несмотря на наличие высококачественной инфраструктуры в верхних частях Лабы/Эльбы, из-за низкой воды на Лабе/Эльбе, о чем уже говорилось выше. Эти трудности усугубляются также сильными наводнениями, поскольку они наносят ущерб набережным и руслорегулирующим сооружениям; некоторые из наиболее мощных наводнений произошли совсем недавно²⁰. Кроме того, часть движения между Гамбургом и Прагой проходит по водному пути до Дрездена, а затем трансграничные перевозки осуществляются уже автомобильным транспортом. Это может объясняться тем фактом, что глубина на первых 40 км чешского маршрута на 0,4 м меньше, чем со стороны Германии, что делает весьма нерентабельными перевозки вверх по течению.

²⁰ Три значительных наводнения произошли в 2002, 2006 и 2007 годах, меньшие по мощности – в 1997 и 2010 годах.

Е. Бассейн Рона-Сона

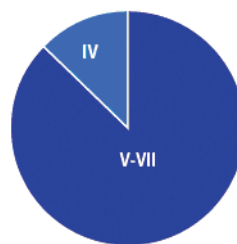
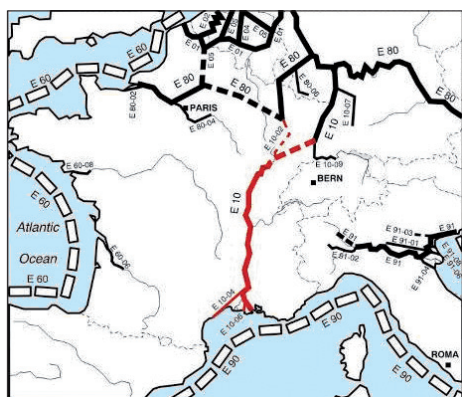
78. Эта небольшая изолированная сеть в 679 км, состоящая из маршрута E 10 (юг), обеспечивает отличные условия для перевозок по внутренним водным путям между внутренними регионами и портами Марсель-Фос и Сет, далее до Лиона и внутреннего порта Паньи около Дижона.

1. Инфраструктура

79. Характеристики сети водных путей Рона-Сона соответствуют СМВП и стандартам для комбинированных перевозок, при этом для обеспечения, требуемой глубины на Соне и требуемого водного сечения на канале Рона-Сет необходимо выполнить лишь небольшой объем работ.

Рис. 10

Бассейн Рона – Сона



Бассейн Рона – Сона
[Общая протяженность – 679 км]

Источник: "Синяя книга" ЕЭК ООН.

80. Трудность реализации полного потенциала ВВП на этой подсети обусловлена ее изоляцией от основной сети. С начала 1990-х годов Франция сосредоточила свои усилия на создании звена Сена-Север, соединяющего бассейны Сены и стран Бенилюкса, вследствие чего маршрут E 10 получил более низкую степень приоритетности. В 1997 году от проекта Рейн-Рона, который планировался с конца 1960-х годов, отказались. После нескольких лет ограниченного планирования французское правительство, провинции (инициаторами выступили Лотарингия и Рона-Альпы) и национальное акционерное общество «Судоходные пути Франции» (ВНФ) возобновили исследования по данному маршруту с целью организации в 2011 общественных обсуждений по вопросу внутренних водных связей на Рейне и в Средиземноморье. Данная связь описана во французском законодательстве (так называемый «закон Гренелль»), а также включена в национальную схему транспортной инфраструктуры 2011 года.

81. Как указывалось выше, для полного достижения уровня характеристик класса Vb по всей этой подсети остается выполнить совсем небольшой объем работ, а до достижения класса пропускной способности IV необходимо провести дноуглубительные работы на некоторых участках Соны, а также работы по расширению и углублению фарватера на канале Рона-Сет.

2. Флот

82. Флот бассейна Рона-Сона состоит из судов шириной более 5,10 м либо судов, имеющих достаточно небольшую ширину, но длина которых превышает размеры шлюзов типа «Фрейсине» (38,5 x 5,20 м). Данная характеристика ограничивает их эксплуатацию за пределами бассейна, поскольку каждый маршрут выхода из этого бассейна соответствует размеру шлюза типа «Фрейсине». На данный момент флот насчитывает в общей сложности 152 судна грузоподъемностью 215 400 т. В 2008 году в эксплуатации было 134 судна общей грузоподъемностью 209 600 т. ВНФ регулярно представляет данные о судах общественного транспорта, тогда как перевозкой песка и гравия занимаются еще 57 частных судов, эксплуатация которых также ограничена пределами бассейна.

Таблица 6

Транспортные суда общественного транспорта в бассейне Рона-Сона в 2008 году

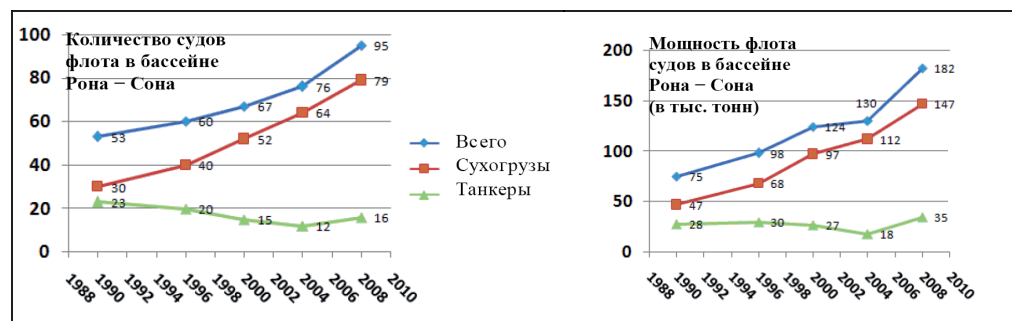
	Количество	Тоннаж	Количество	Средняя грузоподъемность (т)
Сухогрузный флот	79	147 240	32 524	1 864
Самоходные суда	41	59 335	32 524	1 447
Толкаемые баржи	38	87 905		2 313
Танкерный флот	16	35 322	8 290	2 208
Самоходные суда	7	13 898	8 290	1 985
Толкаемые наливные баржи	9	21 424		2 380
Всего	95	182 562	40 814	1 922

Источник: Voies Navigables de France (VNF), Лион.

83. Первый момент, который следует отметить, – чрезвычайно большой средний размер судов, который практически в три раза превышает средний размер судов французского флота в целом. Это вполне объяснимо, поскольку все баржи типа «Фрейсине», которые снижают средний показатель, не учитываются, так как их эксплуатация не ограничена пределами этого бассейна. Кроме того, суда, осуществляющие перевозки за собственный счет (own-account), в статистику не включены, а их средний размер значительно меньше (571 т). Это обусловлено спецификой логистики, поскольку песчаный порт нуждается только в том объеме строительных материалов, который он продает ежедневно, и вряд ли во Франции превышает показатель в 500 т. Использование для этих целей барж грузоподъемностью 2 000 т приведет к ненужному замораживанию крупных инвестиций для обслуживания плавучего склада, что не будет делать ни один оператор. За последнее десятилетие размер и грузоподъемность флота существенно возросли по причине увеличения объема перевозок.

Рис. 11

Размер и грузоподъемность флота в бассейне Рона – Сона



Источник: VNF.

3. Показатели работы ВВТ

84. Стимулом для увеличения флота в бассейне Рона-Сона послужил рост объема контейнерных перевозок, и в его состав вошло большое количество барж и самоходных судов. Это, безусловно, один из перспективных секторов вне зависимости от локальных или глобальных кризисов. С другой стороны, отмечается заметное сокращение танкерного флота. Это объясняется двумя противоположенными тенденциями: открытие для гражданских целей нефтепровода НАТО резко снизило количество перевозимых нефтепродуктов и привело к выведению из эксплуатации многих танкерных судов; появились новые рынки, в частности, для транспортировки химической продукции и газа. Недавнее расширение в этом секторе ускорилось по причине вводимого в ближайшее время обязательства в отношении эксплуатации судов с двойным корпусом для перевозки опасных грузов; это было воспринято как возможность для завоевания новых рынков, причем довольно успешного, благодаря более высокому уровню безопасности.

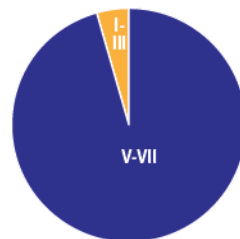
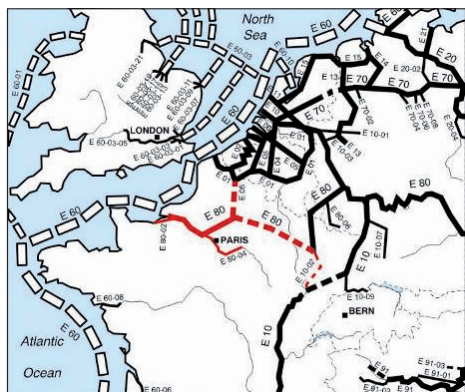
85. Предлагаемые цены на регулярные перевозки больших объемов грузов, если сравнивать с железнодорожным транспортом, в целом одинаковы. Отсюда и ожесточенная конкурентная борьба, однако, уже имели место некоторые случаи кооперации, для того чтобы прекратить жестокую конкуренцию²¹. Более того, будущее железнодорожных грузовых перевозок во Франции остается неясным в связи с либерализацией железнодорожной отрасли, качества услуг, предоставляемых поставщиками инфраструктуры и транспортниками, а также сильной зависимостью от интенсивности движения пассажиров.

86. Рост спроса оценивался в контексте исследований по возможному соединению Сона-Мозель (E 10–02). В результате этих исследований (в 2005 году) были определены три возможных сценария эволюции спроса на этом маршруте, в которых были проанализированы автомобильные перевозки в целом между французскими департаментами, по которым проходят водные пути, расположенные к югу от этого нового соединения, и всеми департаментами, по которым проходят водные пути, расположенные к северу от него, а также в Бельгии, Нидерландах и Рейнском бассейне в Германии. Согласно наиболее благоприятному для развития внутренних водных путей сценарию (синему сценарию), потенциальный ежегодный рост объема перевозок может достичь 15 млн т. В настоящее время продолжается очередной этап исследований с целью провести общественные дебаты в 2012 году.

Г. Бассейн Сена-Уаза

87. Эта часть сети длиной в 632 км включает маршрут E 80 в западном направлении и недостающее звено к северу от E 10.

Рис. 12
Бассейн Сена – Уаза



Сена – Уаза

[Общая протяженность – 632 км]

Источник: «Синяя книга» ЕЭК ООН.

²¹ Например, порт Эдуард Эррио на Роне в Лионе является одним из наиболее современных терминалов Фос/Марселя, обслуживающих как ВВТ, так и железнодорожный транспорт при одинаковом уровне цен.

1. Инфраструктура

88. Водная сеть Сена-Уаза обладает характеристиками, соответствующими стандартам СМВП и СЛКП для комбинированного транспорта. Главным инфраструктурным проектом, имеющим далеко идущее воздействие, в этом бассейне является канал Сена-Север Европы, который реализуется ВНФ. Данный проект восполняет недостающее звено между бассейном Сены и внутренней водной сетью в бассейне Норд-Па де Калэ. Звено Сена-Уаза станет частью водных путей E 10 и E 80.

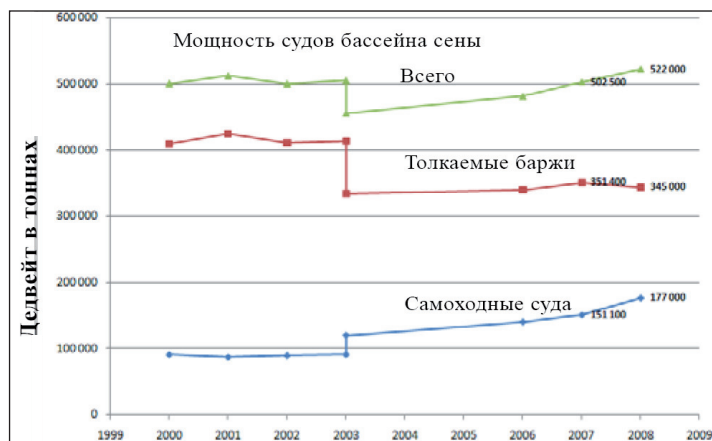
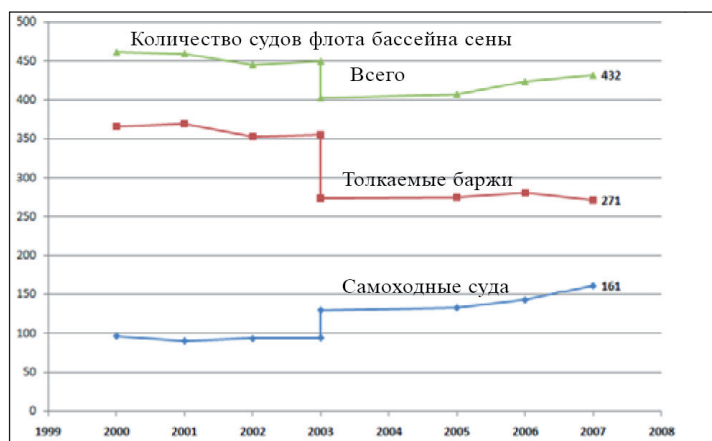
89. От строительства канала Сена-Север Европы, который должен быть построен к 2016 году, ожидаются значительные преимущества. Со строительством канала исчезнет недостающее звено между бассейном реки Сены с её высокой пропускной способностью и остальной частью европейской сети внутренних водных путей международного значения. Более того, канал соединит семь крупнейших портов на север Европы (Гавр, Руан, Дункерк, Гент, Зебругге, Антверпен и Роттердам), повышая таким образом их привлекательность и конкурентоспособность при наличии растущего количества морских перевозок. Наконец, канал предоставит к использованию четыре мультимодальные платформы, чья возможность загружать/разгружать, хранить, перевозить грузы позволит эффективно интегрировать железнодорожное и водное движение в глобальной логистической цепочке.

90. Оценка, экономический анализ и общественные слушания по проекту были завершены в 2004 году, и вся проектная документация была подготовлена в окончательном варианте к 2010 году. Практические работы начались в середине 2006 года. На данном этапе, для экономического, технического и финансового развития проекта, очень важно наладить полноценный диалог между всеми заинтересованными сторонами. Необходимы вклад и усилия со стороны всех заинтересованных групп, задействованных в финансировании и реализации проекта (государство, регионы, пользователи канала и мультимодальных платформ, а также частные партнеры).

2. Флот

91. Число судов, изолированных в бассейне Сена-Уаза, составляет около 500 единиц (суда шириной более 5,8 м). Единственным соединением, допускающим использование такого размера, является Северный канал (ширина шлюзов 6 м), все другие каналы относятся к типу "Фрейсине" с шириной шлюзов 5,2 м. Большую часть флота составляют толкаемые суда, что объясняется важностью перевозок строительных материалов в направлении Парижа. Средний размер судов превышает средний размер судов французского флота в целом, поскольку в его составе нет судов типа "Фрейсине" (<400 т).

Рис. 13

Флот в бассейне Сена-Уаза

Источник: VNF и оценки секретариата

92. Время от времени в этот бассейн поступают новые суда, проходящие по морю либо перевозимые на баржах, но оба способа весьма дорогостоящи. В частности, таким образом, в бассейне появилось несколько судов длиной 135 м, специализирующихся на контейнерных перевозках. Однако судовладельцы с опаской ожидают введения в эксплуатацию соединения Сена-Север Европы, которое обеспечит беспрепятственное движение судов в северо-западной части Европы и может стимулировать появление в бассейне Сены большого количества судов, привлеченных значительными объемами грузовых перевозок.

3. Показатели работы ВВТ

93. Грузовые тарифы несколько выше по сравнению с тарифами на Рейне, но это компенсируется менее острой конкуренцией со стороны железнодорожного транспорта, чем в других частях Европы, поскольку бо льшая часть железнодорожных путей уже перегружена и используется для пассажирских поездов в районе Парижа. Однако отмечается сильная конкуренция со стороны автомобильного транспорта, что, в частности, объясняется необходимостью использования окружного маршрута по Сене для выхода в море: 330 км от Женневилье около Парижа, хотя расстояние по прямой составляет менее 200 км. Тем не менее, ВВТ удерживает значительную долю объема перевозок, выше, чем в среднем по Франции, благодаря качеству этого глубоководного пути (осадка 3,5 м). Значительный рост объема контейнерных перевозок сложился на Сене между Гавр и Парижем, несмотря на отсутствие связи между Порт 2000 и водными путями. В 2007 году по коридору север-юг, для которого предназначен проект Сена – Север Европы, было перевезено 170 млн т массовых грузов и почти миллион контейнеров (ТЕУ). К 2016 канал позволит перевозить около 230 000 контейнеров.

94. Доля автомобильного транспорта, занимающего доминирующее положение на рынке (87 % против 8 % для железнодорожного транспорта и 5 % для водного транспорта) в распределении перевозок, объясняется перегруженностью железнодорожной сети, о чем уже говорилось выше, а также отсутствием взаимосвязанной сети водных путей с высокой пропускной способностью. Наличие водных путей с высокой пропускной способностью является одним из важнейших факторов, от которых зависит рыночная доля ВВТ. На участках, на которых возможна высокоэффективная эксплуатация, например на Сене, водный транспорт имеет значительную рыночную долю (13 % от объема проанализированных перевозок). Напротив, по причине ограниченной пропускной способности водного маршрута север-юг (Северный канал имеет ограничение до 650 т) доля водного транспорта на нем составляет всего чуть более 3 %. Как только канал Сена-Север Европы станет работать, общая доля ВВТ должна утроиться, достигнув 10 %. Еще больше процентное отношение будет увеличиваться в отношении крупногабаритных грузов (гранулированные товары, зерно, химические продукты, контейнеры).

95. Как ожидается, спрос будет расти в соответствии с прогнозами ЕС. Прогнозируемая интенсивность движения в 2020 в районе Сена-Шельда составит 10 % от объема водного пути Северного коридора (17,1 млн т), что означает увеличение национальной доли от 3 до 6 процентов. Строительные материалы, зерно, продукция агропромышленного сектора, горючие материалы и удобрения, уже составляют доминирующий тип грузов на внутренних водных путях. Однако от улучшения логистики, объем перевозок данных грузов, как ожидается, может составить 60 процентов. Грузовые перевозки по внутренним водным путям также выиграют от продолжающегося роста морских контейнерных перевозок и от ожидаемого перебазирования во Францию основных центров распределения, в настоящее время находящихся в странах Бенилюкса. Различные исследования, проведенные в период между 2005 и 2010 годами, выявили новые рыночные ниши для внутреннего судоходства (химические вещества, продукты переработки, автомобили, тяжеловесные грузы, контейнеры и т.д.), которые будут способствовать, в конечном счете, перераспределению перевозок и снижению дорожных пробок в городах.

Г. Прибрежные маршруты и соединенные между собой внутренние водные пути

96. Инфраструктура бассейна связана с судовыми каналами, включенными в эти маршруты (Е 60 – Северо-Балтийский канал и Е 90 – Коринфский канал), но, прежде всего, значение имеют портовые сооружения, обеспечивающие развитие перевозок «река-море» или прибрежное судоходство, в частности в рамках проекта «Морские автомагистрали», который осуществляется под эгидой ЕС. К нему также относятся изолированные внутренние водные пути, соединенные этими морскими маршрутами: устье реки Гвадалкивир (Е 60–2), водные пути Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, открытые для морских судов (Е 60–1 и Е 60–3), Дору (Е 60–04), Гёта (Е 60–07), финские водные пути (Е 60–11) и По в Италии (Е 91).

1. Инфраструктура

97. Системных капиталовложений на этих маршрутах не осуществляется по определению. Тем не менее, важно, что инвестиции продолжают поступать либо планируются, с тем, чтобы повысить эффективность или потенциальные экономические выгоды от этих маршрутов смешанного «река-море» плавания. Некоторые инвестиции, по всей видимости, направлены на развитие только морского судоходства, однако на практике могут служить и улучшению условий плавания по всей сети СМВП «река-море». Например, капиталовложения правительства Германии в размере более 400 млн евро на Кильском канале (для устранения 20-километрового узкого места строительства третьей шлюзовой камеры в Брунсбюттеле) позволят сократить продолжительность перевозки и снизить транспортные издержки, в результате чего, главным образом, выиграют германские морские порты, на долю которых приходится существенная часть перевозок в Балтийском море, а также все операции «река-море» от Северного моря по Балтийскому морю в Финляндию и Российскую Федерацию. Другие инфраструктурные инвестиции, о которых следует упомянуть, включают строительство нового шлюза

для обеспечения доступа в порт Севилья, открытого в октябре 2009 года (маршрут E 60–2, хотя он в большей степени предназначен для доступа морских судов, чем судов типа «река-море»), и проектируемые работы по улучшению условий на Сайменском канале в Финляндии (увеличение периода эксплуатации) и судоходном пути Дунай - Черное море с максимальным использованием естественной пропускной способности украинской части Дуная для обеспечения соединения Дуная с Черным морем.

98. Ситуация не изменилась в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии (например, в портах Гуль на реке Уз, Манчестер в Манчестерском судоходном канале), на реке Гёта в Швеции (в настоящее время расширение в районе Тролльхеттана не планируется) и в Италии (никаких изменений на канале Падуа – Венеция).

2. Флот

99. Согласно докладу, опубликованному в 2002 году²², техническое новшество в виде каботажных минибалкеров «прямоугольной формы» позволяет судам типа «река-море» конкурировать с ролкерными и контейнерными судами, поскольку это дает возможность избежать необходимости разбивки крупных партий грузов на мелкие в прибрежных морских портах. Это важно с точки зрения региональных последствий в не имевших до этого времени выхода к морю или изолированных районах с судоходными реками и каналами. Перевозки «от двери до двери» судами типа «река-море» обладают потенциалом будущего роста, однако этой тенденции мешают необходимость большего объема инвестиций и более высокие эксплуатационные издержки таких судов.

100. По той же причине практически не получил никакого развития проект «Морские автомагистрали» ЕС. Зачем размещать прицепы на ролкерных судах для выполнения длительных рейсов, учитывая неизбежный простой оборудования и сопутствующие риски (паромы с их раздвижными бортами уязвимы по определению), когда эквивалентные, но более эффективные и дешевые транспортные услуги можно предоставить с использованием 45-футовых контейнеров, ширина которых соответствует ширине поддонов, на регулярных морских контейнерных линиях?

3. Показатели работы ВВТ

101. Грузовые перевозки по внутренним водным путям Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии организованы в гораздо меньших масштабах, чем те, которые существуют в континентальной Европе. Тем не менее, грузовые перевозки осуществляются в ряде областей, основными из которых являются:

- a) В Лондоне по реке Темза;
- b) В Северо-Восточной Англии на реках Халл, Хамбер и Трент, и;
- c) В Северо-Западной Англии на реке Мерси и Манчестерском судоходном канале.

102. Во всех этих областях присутствует связь с морским судоходством. В настоящее время, особенно с учетом нынешней экономической ситуации, рост объема перевозок внутренним водным транспортом в Соединенном Королевстве представляется незначительным или почти несуществующим.

103. Вопросы транспортного спроса и предложения на морских маршрутах в Европе выходят за рамки настоящего доклада. Задача состоит в том, чтобы выработать механизм комбинированных капиталовложений – инвестирования странами в инфраструктуру портов и водных путей и инвестирования со стороны судовладельцев в новые суда, адаптированные к изменяющемуся спросу, – что ускорит наблюдаемые сегодня тенденции и будет стимулировать инвестиции в современные суда, оптимизируя таким образом услуги для удовлетворения, в частности, нового спроса (см. упомянутые выше перевозки контейнеров, ширина которых соответствует ширине поддонов).

²² Jean-Pierre Rissoan, «River-sea navigation in Europe», Laboratoire d'économie des transports à l'Université Lumière Lyon 2, 2002.

104. Малые каботажные суда (дедвейтом до 2 000 – 3 000 т) будут по-прежнему играть определенную роль на многих маршрутах «река-море» между пунктами в сети СМВП, и на развитии таких перевозок также благоприятно отразятся некоторые инвестиции (Сайменский канал, проведение дноуглубительных работ на входе в реку Дору и т.д.).

Н. Выводы: тенденции в области политики и будущие вызовы

105. Крайне важно отметить, что в 2010 году преимущества ВВТ получили значительно более широкое признание, что сейчас также служит серьезным экономическим аргументом для правительств при планировании, модернизации существующей инфраструктуры и/или строительстве новой инфраструктуры. Сегодня стало ясно, что такое возросшее осознание преимуществ ВВТ оказывает серьезное влияние на инвестиционные решения на общеевропейском уровне, а это в свою очередь повышает уверенность среди операторов, которые сами начинают инвестировать в больших объемах, чем в 1980-е и 1990-е годы. Нынешняя четкая тенденция свидетельствует о консолидации рыночной доли ВВТ по всем основным сетям, указанным в разделах А и В этой главы. Меньшие по размеру, менее интегрированные сети, описание которых приводится в разделах С-Е данной главы, предлагают инфраструктуру адекватного качества, которая, как ожидается, будет играть более значительную роль при наличии существенного спроса на экономичные перевозки больших объемов массовых грузов либо условий, которые оправдывают использование водного транспорта на том или ином участке в ходе интермодальных транспортных операций. Например, в Российской Федерации существующие планы по увеличению роли ВВТ в международной транспортной сети Север-Юг могли бы привести к росту транзитного ВВТ с 20 до 25 млн т. Поэтому можно отметить, что благодаря эффективным мерам реагирования отрасли на новый транспортный спрос удалось устранить барьеры, которые на протяжении длительного времени не давали ей возможности полностью реализовать свой потенциал, и, в частности, проблему отсутствия или неполноты инфраструктуры.

106. Этот недостаток, обусловленный отсутствием или неполнотой инфраструктуры, связан не с самим внутренним водным транспортом или его конкурентной позицией, а с невозможностью обслуживать многие маршруты СМВП. Недостающие звенья составляют почти 1 500 км, или 5,3 % сети водных путей категории Е протяженностью 27 900 км. Эта процентная доля мала, однако наличие таких разрывов в сети значительно ослабляет сеть в целом. Приводимая ниже диаграмма, на которой указаны схематично географические черты региона ЕЭК ООН, охваченного сетью СМВП, и основные маршруты СМВП и подчеркиваются недостающие звенья, четко свидетельствуя об отсутствии взаимосвязанности сети в нынешней ситуации.

Рис. 14

Недостающие звенья в сети СМВП



Источник: Секретариат ЕЭК ООН, 2010.

107. Устранить это препятствие можно посредством поэтапного создания инфраструктуры. Работы, которые предстоит начать на канале Сена – Север Европы с 30-метровыми шлюзами и сетью портов, доказывают, что строительство каналов с высокой пропускной способностью вполне возможно. Это показывает также, что за последние 10–15 лет методология оценки социально-экономических выгод таких проектов изменилась. Расширение спектра анализа, преимущества ВВТ в области охраны окружающей среды и положительное влияние на местное развитие составляют глобальные выгоды данных проектов. Необходимо отметить, что одним из важнейших факторов, влияющих на результаты анализа издержек/выгод, является снижение транспортных расходов вследствие эффекта от масштаба. Тем самым, на размер этих выгод сильно влияет общая транспортная политика, в особенности в области интернационализации внешних затрат. Таким образом, следует рассмотреть вопрос о фундаментальном преобразовании системы взимания сборов за пользование инфраструктурой в транспортной области.

108. Потолок приемлемых инфраструктурных расходов по отношению к планируемым выгодам, в полной мере учитывающий все факторы в соответствии с нынешними критериями (2010 год), повышается. В случае продолжения этой тенденции можно ожидать, что другие, более масштабные и более дорогостоящие проекты по созданию соединений между бассейнами станут экономически осуществимыми.

109. Преимущество ЕС заключается в том, что он выделяет значительные общие ресурсы на подготовку оценок и выработку политики в масштабах всей Европы. Результаты проведенного анализа, охватывающего 27 государств-членов, можно считать актуальными для всей сети водных путей СМВП. В 2005 году три четверти транспортных потоков в ЕС проходило по автомобильным дорогам по сравнению с половиной объема перевозок в 1970 году. Предварительные подсчеты показывают, что в ЕС будет продолжаться устойчивый рост грузовых перевозок. В 2001 году в своей Белой книге по транспортной политике Комиссия спрогнозировала увеличение объемов перевозок к 2010 году на 38 %. Вследствие чего, если не принять меры по исправлению ситуации, объем движения большегрузных транспортных средств вырастет на 50 %. Такое увеличение будет иметь значительные последствия для окружающей среды: внешние издержки этого сектора (загрязнение, потребление энергии, перегруженность автомагистралей и т.д.) составят 8 % от ВВП Европы.

110. В странах, не являющихся членами ЕС, таких, как Российская Федерация, Казахстан и Украина, растущее значение имеют усилия по улучшению параметров внутреннего водного транспорта. Понадобятся значительные инвестиции в развитие (почти 4,8 % национального валового продукта), чтобы привести российскую транспортную систему до желаемого уровня качества. Ряд инвестиционных проектов был разработан в рамках федеральной программы модернизации российской транспортной системы (2002–2010) и Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года. Украинская транспортная политика предполагает модернизацию шлюзов на главных национальных водных путях и развитие морского и транспортного оборудования в украинской части Дуная. В Казахстане, национальная стратегия нацелена на перестройку гидротехнических сооружений на внутренних водных путях, улучшение технических параметров на ведущих судоходных реках и каналах, таких как Иртыш и Урало-Каспийский канал, а также интеграцию внутреннего водного транспорта в каспийских регионах страны в международный транзитный путь Север-Юг²³.

111. На деле некоторые меры по исправлению положения были приняты и уже привели к небольшому, но крайне важному снижению объема грузовых перевозок автомобильным транспортом за счет ВВТ (хотя перераспределение железнодорожных перевозок в пользу ВВТ весьма незначительно). Политика, нашедшая свое отражение в мерах, принятых национальными правительствами в транспортном секторе, безусловно, привела к радикальному изменению представления о ВВТ, который уже учитывается как один из важнейших компонентов транспортного предложения в будущем, а не ограничивается маргинальным существованием в «тихой заводи» политической жизни и избирательных кампаний.

112. Конечно, отчасти рост стимулируется продолжающимися инвестициями в инфраструктуру, что придает операторам уверенности при инвестировании в пропускную способность. Например, именно так происходит

²³ Более подробное описание национальных политик в области ВВТ данных трех стран можно найти в исследовании Секретариата 2009, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2009/13.

в Германии, где объем перевозок восток-запад по расширенному Среднегерманскому каналу значительно увеличился.

113. Однако рост впечатляет и на изолированных водных путях с высокой пропускной способностью во Франции. Это свидетельствует о том, что такая тенденция приобрела новую динамику еще до реализации новых крупных инвестиций и до завершения создания европейской сети внутренних водных путей. Этой новой динамике способствуют несколько взаимодополняющих факторов:

a) наблюдается рост доверия к отрасли в силу того факта, что в настоящее время готовятся новые инвестиционные проекты, например на сети Сена-Север Европы;

b) отрасль получает дополнительные стимулы для поиска и принятия транспортных решений на основе ВВТ благодаря бесприигрышному сценарию снижения издержек и повышения экологической ответственности;

c) впечатляющий рост объема контейнерных перевозок по внутренним водным путям через 30 лет после начала использования такого вида транспортировки по Рейну «осовременивает» представление о ВВТ, что было невозможно в те времена, когда по внутренним водным путям в основном перевозился уголь для снабжения топливом теплоэлектростанций;

d) развитию логистики и взаимодействия сектора внутреннего судоходства с грузоотправителями и экспедиторами способствуют современные технологии;

e) в рамках своих задач по обеспечению общих интересов администрации водных путей начали энергично пропагандировать водный транспорт, т.е. стимулировать широкое использование инфраструктуры, которую они строят, обслуживают и эксплуатируют;

f) в ходе этой информационно-разъяснительной работы администрации водных путей также популяризируют профессии специалистов в области водного транспорта, в частности, шкипера баржи, для поддержания и увеличения мощности флота исходя из спроса.

114. В результате сейчас при определении направлений транспортной политики и принятии решений компоненту ВВТ в общем транспортном спросе уделяется пристальное внимание, что свидетельствует об относительно новой ситуации, которая, вероятно, получит подтверждение в ближайшие годы.

Глава 3

Организационная и нормативно-правовая основа внутреннего судоходства в Европе

115. Согласно анализу *Белой Книги по тенденциям и развитию внутреннего судоходства и его инфраструктуры* ЕЭК ООН 1996 года, в Европе не существует единого рынка внутреннего судоходства. Наоборот, он состоит из различных участков, входящих в различные речные бассейны, и связывающие их каналов. Столь же фрагментарны и различны и правила, регулирующие доступ к рынку, причем в некоторых случаях такие правила вообще не существуют. Они сформировались в результате односторонних, двусторонних и иногда многосторонних действий правительств, а также самих пароходств²⁴

116. Как и в 1996 году, на данный момент основу организационной структуры внутреннего судоходства в регионе ЕЭК ООН составляют несколько международных органов, различающихся по географическому охвату своей деятельности, мандатам и полномочиям. Сложная нормативно-правовая архитектура внутреннего судоходства, сложившаяся в результате этого, часто рассматривается как препятствие на пути развития внутреннего водного транспорта. Целью настоящей главы является предоставить обновленный анализ организационных и нормативно-правовых аспектов внутреннего судоходства и описать прогресс в их развитии. Ввиду этого, в главе дается обзор европейских учреждений внутреннего судоходства с акцентом на их общих черты и различия в плане мандата и регионального масштаба (раздел А). Также анализируются основные компоненты существующих правил и норм, регулирующих ВВТ, (раздел В) и описываются приоритеты развития ВВТ, определенные в последних стратегических дискуссиях на общеевропейском уровне (раздел С).

А. Организационная основа европейского внутреннего судоходства

1. Многоуровневая институциональная структура

117. Как и в 1996 году, внутреннее судоходство в европейской части региона ЕЭК настоящий момент регулируется целым рядом межправительственных учреждений и органов, включая комиссии судоходства по отдельным рекам, ЕС, ЕЭК ООН и общеевропейские конференции на уровне министров.

118. Основные европейские реки международного значения находятся в ведении специально созданных комиссий судоходства, которым поручена разработка технических и правовых норм для плавания в своих речных бассейнах. В настоящее время в регионе ЕЭК действуют четыре комиссии речного судоходства.

119. История создания Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР) уходит своими корнями в 1815 год, когда был принят Заключительный акт Венского конгресса, в который были включены некоторые положения, регулирующие судоходство по международным рекам, и в частности, по Рейну. Майнская Конвенция, подписанная в 1831

²⁴ TRANS/SC.3/138, пункт 92.

году, стала первым документом, регулирующим навигацию по Рейну. Учрежденная в 1868 году Мангеймская Конвенция о судоходстве по Рейну с добавленными позднее конвенциями и дополнительными протоколами является действующим юридическим документом и по сей день. Членство в ЦКСР со временем претерпевало изменения, и в настоящий момент ее членами являются: Бельгия, Германия, Нидерланды, Франция и Швейцария. К основным целям ЦКСР относятся стимулирование развития судоходства по Рейну, а также обеспечение высокого уровня безопасности судоходства и охраны окружающей среды. Решения ЦКСР носят для ее государств-членов юридически обязательный характер. Штаб-квартира ЦКСР расположена в Страсбурге (Франция).

120. Мозельская комиссия (МК) была учреждена в соответствии с Конвенцией 1956 года о канализации реки Мозель, заключенной между Францией, Люксембургом и Германией. Первое заседание Комиссии состоялось 21 декабря 1962 года - спустя полтора года после завершения проекта. Посредством принятия обязательных к исполнению решений Комиссия регулирует порядок судоходства по Мозелю, в частности, в таких аспектах, как правила плавания, выдача квалификационных свидетельств, требования к составу экипажей и взимание сборов. Штаб-квартира Комиссии расположена в Трире (Германия).

121. Дунайская комиссия (ДК) была учреждена в соответствии со статьей V Белградской конвенции 1948 года о режиме судоходства на Дунае. Однако ещё ранее, в 1856 г., в соответствии со статьей XVI Парижского трактата была создана Европейская Дунайская Комиссия, которая просуществовала с определенными изменениями практически до второй мировой войны. В 2010 году Дунайская Комиссия насчитывает одиннадцать государств-членов: Австрию, Болгарию, Венгрию, Германию, Республику Молдова, Российскую Федерацию, Румынию, Сербию, Словакию, Украину и Хорватию. Договаривающиеся стороны обязуются содержать свои соответствующие участки в судоходном состоянии, производить необходимые работы, а также не ставить препятствий или помех для судоходства. ДК принимает решения и выносит рекомендации, которые не носят юридически обязательного характера и подлежат выполнению посредством инкорпорирования их в национальное законодательство ее государств-членов.

122. Международная комиссия по бассейну реки Сава (Комиссия по реке Сава) была учреждена в 2004 году во исполнение Рамочного Соглашения по бассейну реки Сава, заключенного между четырьмя прибрежными странами (Боснией и Герцеговиной, Сербией, Словенией и Хорватией). Целями комиссии являются установление международного режима судоходства по реке Сава и ее судоходным притокам, обеспечение устойчивого управления водными ресурсами, а также принятие мер по предупреждению или ограничению опасностей. Решения Комиссии по реке Сава в области судоходства носят юридически обязательный характер для ее государств-членов.

123. В государствах – членах ЕС внутреннее судоходство во все большей степени регулируется законодательством ЕС. В 2001 году Европейская комиссия (ЕК) опубликовала Белую книгу «Европейская транспортная политика до 2010 года: время принимать решения», в которой особо подчеркиваются негативное воздействие перегруженности дорожной сети, что обусловлено дисбалансом между различными видами транспорта, и необходимость интеграции сектора транспорта в процесс устойчивого развития. В книге предлагается ряд мер по приданию нового импульса видам транспорта, альтернативным автомобильному, в том числе внутреннему водному транспорту. Политика ЕС в области внутреннего водного транспорта получила дальнейшее развитие в послании ЕК 2006 года «Программа действий и развития в области судоходства и внутреннего водного сообщения в Европе (НАЯДЫ)»²⁵. Этой программой намечены четыре стратегических направления работы на период 2006–2013 годов: рынок, флот, рабочие места и квалификация членов экипажа, а также престиж ВВТ, и предусматриваются конкретные действия по каждому из них²⁶.

124. Посредством ряда специальных Директив в рамках ЕС также регулируются основные технические, экономические и правовые вопросы внутреннего судоходства, такие как доступ к рынку и профессии, государственная помощь, конкуренция, ценообразование, технические предписания, применимые к судам

²⁵ См.: COM(2006) 6 final от 17 января 2006 года.

²⁶ Это послание было распространено Рабочей группой по внутреннему водному транспорту в качестве документа ECE/TRANS/SC.3/2006/5.

внутреннего плавания, и выдача удостоверений судоводителя. Потенциальные неопределенности в отношении применения законодательства ЕС к судоходству по Рейну, в отношении которого действуют положения Мангеймской конвенции, предшествующей законодательству ЕС и охватывающей третье государство (Швейцарию)²⁷, решаются путем постепенного согласования этих двух режимов и тесного сотрудничества между ЕС и ЦКСП.

125. На общеевропейском уровне на протяжении последних пятнадцати лет регулярно проводятся общеевропейские конференции министров по внутреннему водному транспорту, на которых принимаются соответствующие декларации о приоритетных направлениях развития внутреннего водного транспорта²⁸. В самой последней декларации, принятой в Бухаресте в сентябре 2006 года, рассматривается широкий круг вопросов, касающихся гармонизации и интеграции нормативно-правовой базы, скоординированного развития внутреннего водного транспорта, развития инфраструктуры и охраны окружающей среды.

126. ЕЭК ООН занимается рассмотрением общеевропейских вопросов внутреннего судоходства как на техническом, так и политическом уровнях. Будучи признанным центром международных соглашений в области наземного транспорта, ЕЭК ООН координирует осуществление свыше 50 международных конвенций, которые закладывают правовую основу и обеспечивают технические правила для целей развития международных автомобильных, железнодорожных и интермодальных перевозок, внутреннего судоходства, а также в сфере перевозки опасных грузов и конструкции автотранспортных средств. Что касается внутреннего судоходства, то ЕЭК ООН подготовила и поддерживает такие международные конвенции, как Европейское соглашение о важнейших водных путях международного значения от 1996 года (СМВП), Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям от 2000 года (ВОПОГ), а также ряд конвенций, посвященных вопросам международного частного права и ответственности во внутреннем судоходстве²⁹. Рабочая группа ЕЭК ООН по внутреннему водному транспорту (SC.3) занимается рассмотрением широкого круга вопросов, связанных с техническими стандартами и правилами безопасности во внутреннем судоходстве, и обеспечивает согласованное применение таких стандартов и правил с помощью международных резолюций. Принятие указанных резолюций государствами – членами ЕЭК ООН отслеживается Рабочей группой на регулярной основе³⁰. Многие Резолюции ЕЭК ООН, в частности, Резолюция № 24 «Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)» и Резолюция № 31 «Рекомендации о минимальных требованиях, касающихся выдачи удостоверений на право управления судами внутреннего плавания в целях их взаимного признания для международных перевозок», были приняты и осуществляются большим числом стран.

127. В нижеследующей таблице приводится обзор членства в вышеупомянутых международных организациях и органах.

²⁷ R. Bieber, F. Maiani, M. Delaloye, Droit Européen des transports, Helbing & Lichtenhahn, Dossiers de droit européen, 2006, «Les transports par voie navigable», pp. 138–143.

²⁸ К числу этих конференций относятся Конференция министров по наиболее актуальным проблемам перевозок по европейским внутренним водным путям (Будапешт, сентябрь 1991 года); Общеевропейская конференция на тему «Укрепление общеевропейского сотрудничества по обеспечению свободного и развитого судоходства по внутренним водным путям» (Роттердам, 5–6 сентября 2001 года) и Бухарестская конференция на тему «Внутреннее судоходство – ключевой элемент будущей общеевропейской транспортной системы» (Бухарест, 13–14 сентября 2006 года). С самыми последними декларациями министров можно ознакомиться на сайте: www.unece.org/trans/cd.html.

²⁹ Полный перечень конвенций ЕЭК ООН по ВВТ имеется на вебстранице «Правовые документы» по адресу: www.unece.org/trans/main/sc3/sc3_legalinst.html.

³⁰ Полный перечень Резолюций Комитета по внутреннему транспорту и доклад секретариата об их принятии имеются на сайте: www.unece.org/trans/main/sc3/sc3res.html.

Таблица 1:

Членство в организациях внутреннего судоходства

(Только полноправные члены)

	UNECE	EU	CCNR	DC	SC	MC
Австрия	x	x		x		
Беларусь	x					
Бельгия	x	x	x			
Болгария	x	x		x		
Босния и Герцеговина	x				x	
Венгрия	x	x		x		
Германия	x	x	x	x		x
Ирландия	x	x				
Италия	x	x				
Литва	x	x				
Люксембург	x	x				x
Нидерланды	x	x	x			
Польша	x	x				
Республика Молдова	x			x		
Российская Федерация	x			x		
Румыния	x	x		x		
Сербия	x			x	x	
Словакия	x	x		x		
Словения	x	x			x	
Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии	x	x				
Соединенные Штаты	x					
Украина	x			x		
Финляндия	x	x				
Франция	x	x	x			x
Хорватия	x			x	x	
Чешская Республика	x	x				
Швейцария	x		x			

128. На европейском уровне существуют несколько организаций, которые представляют интересы различных сегментов отрасли внутреннего судоходства:

- a) Европейский союз барж (ЕСБ), представляющий отрасль судоходства и, в частности, национальные ассоциации владельцев и операторов барж из восьми ведущих судоходных стран Европы.
- b) Европейская организация шкиперов (ЕОШ), представляющая индивидуальные интересы частных шкиперов;
- c) Европейская федерация внутренних портов;
- d) Европейский союз речного и морского транспорта, представляющий интересы судоходства река-море;
- e) Международная федерация работников транспорта (МФРТ), занимающаяся вопросам трудовой и социальной сферы;
- f) Внутреннее судоходство Европы, представляющее операторов инфраструктуры и администраторов водных путей.

129. Таким образом, можно принять во внимание, что в 2010 году, помимо национальных правил, действуют шесть международно-правовых режимов, регулирующих внутреннее судоходство в Европе: законодательство ЕС, режимы применительно к четырем отдельным рекам (Рейну, Дунаю, Саве и Мозелю) и режим ЕЭК ООН. Почти все эти режимы и соответствующие межправительственные учреждения уже существовали на момент опубликования в 1996 году первой Белой книги ЕЭК ООН. Единственным исключением является Международная комиссия по бассейну реки Сава, учрежденная в 2003 году в качестве временного органа и преобразованная в 2005 году в постоянно действующую организацию.

130. Однако по мере нескольких этапов расширения ЕС общее законодательство ЕС распространило свое влияние на большое количество стран с важнейшими водными путями. После последнего расширения ЕС в 2007 году более 37 000 км водных путей в 20 из 27 членов ЕС являются объектом одного и того же законодательства, за известным исключением зоны Дуная, большая часть которого все еще остается за пределами ЕС.

131. Пересмотр Белградской конвенции, начатый в 1993 году с целью отразить изменения в политической и экономической жизни Дуная и уже отмеченный в Белой Книге 1996 года, мог бы иметь серьезное влияние на эффективную гармонизацию режимов судоходства на Дунае. Одной из поправок, находящихся на рассмотрении, является придание решениям этой речной комиссии обязательной юридической силы. Этот подход был применен к другим речным комиссиям. Однако консультации по пересмотренному тексту конвенции еще не завершены.

2. Будущее европейских институтов внутреннего судоходства

132. Многоуровневая организационная структура внутреннего судоходства в европейской части региона ЕЭК и различие правовых режимов внутреннего судоходства являлось предметом многочисленных исследований, программных документов и деклараций министров³¹. Хотя некоторые исследования и программные документы призывают к существенному изменению организационного контекста, т.е. к созданию нового европейского учреждения, отвечающего за развитие ВВТ³², другие выдержаны в духе продолжения гармонизации технических правил и правовых норм для европейского внутреннего судоходства или же следования по пути «тихой революции», которая пройдет в рамках существующей организационной структуры в целях обеспечения единообразия по существу³³. Режим внутреннего судоходства в регионе ЕЭК ООН остается важной темой политических дискуссий, и не далее как в 2008 году ЕК запросила проведение исследования по «оценке воздействия предложений, направленных на модернизацию и укрепление организационной основы для внутреннего водного транспорта в Европе»³⁴.

133. В подготовленном в 2004 году докладе Группы по европейской структуре внутреннего судоходства (ЕСВС) (далее доклад ЕСВС) был выявлен ряд трудностей в деле реализации полного потенциала внутреннего судоходства и утверждалось, что существующая организационная основа является недостаточно надежной и прочной, чтобы привлечь должное внимание на политическом уровне к проблемам внутреннего судоходства либо обеспечить мобилизацию всех ресурсов, необходимых для развития данного сектора. В докладе ЕСВС предлагалось создать новую европейскую организацию для внутреннего судоходства, объединяющую под своей эгидой существующие институты и включающую в себя соответствующие политические, административные и финансовые компоненты, и в которую входили бы также страны, не являющиеся членами ЕС. В 2006 году в своем мнении относительно организационной основы для развития внутреннего водного транспорта в Европе (2006/С 185/18) Европейский экономический и социальный комитет поддержал идею создания общеевропейской организации внутреннего судоходства, в которой все европейские страны и заинтересованные организации, в том числе ЕС, будут сотрудничать в рамках единой структуры.

³¹ Группа по европейской структуре внутреннего судоходства (ЕСВС), доклад «Новая институциональная основа для европейского внутреннего судоходства» (октябрь 2004 года); Исследование «Перспективы развития внутреннего судоходства в расширенной Европе» (PINE) (сентябрь 2004 года); ЕЭК ООН «Перечень существующих препятствий законодательного характера, мешающих созданию гармонизированного и конкурентоспособного рынка внутреннего водного транспорта, предложения по их преодолению», ECE/TRANS/SC.3/2005/1, январь 2005 года; Мнение Европейского экономического и социального комитета относительно институциональной основы для развития внутреннего водного транспорта в Европе (апрель 2006 года) и Декларация министров государств-членов Центральной комиссии судоходства по Рейну, Базель, май 2006 года.

³² Группа по ЕСВС, доклад «Новая институциональная основа для европейского внутреннего судоходства»; Мнение Европейского экономического и социального комитета относительно институциональной основы для развития внутреннего водного транспорта в Европе.

³³ J.M. Woehrling, CCNR Secretary General, "Is the Legal Framework of European Inland Navigation Suitably Adapted?", *Strengthening Inland Waterway Transport: Pan-European Co-Operation*, ECMT, 2006, pp.36-41, имеется на сайте:

³⁴ ЕС, "Report on the impact assessment of proposals aiming to modernize and reinforce the organizational framework for inland waterway transport in Europe" (October 2008). См. на сайте: http://ec.europa.eu/transport/inland/studies/doc/2008_ia_modernise_inland_waterway.pdf.

134. В 2006 году в своем послании относительно начала реализации программы «НАЯДЫ» ЕК наметила меры по стимулированию процесса модернизации организационной структуры внутреннего водного транспорта. Однако в своем первом докладе о ходе осуществления данной программы (COM(2007) 770 final, Брюссель, 5 декабря 2007 года) ЕК заявила, что в нынешних условиях в организационном плане предпочтительнее опираться на существующие организационные структуры. Этот вывод был сделан на основе проводимой ЕК оценки воздействия, согласно которой изменения в организационной структуре не будут существенным образом способствовать устранению препятствий, стоящих на пути развития внутреннего водного транспорта в Европе³⁵. В докладе об оценке такого воздействия рекомендуется усилить или реорганизовать сотрудничество между ЕК и речными комиссиями в качестве наилучшего способа решения проблем развития ВВТ.

135. Дальнейшее согласование действующих международных норм и правил в области внутреннего водного транспорта в конечном итоге позволило бы преодолеть существующую раздробленность организационной структуры в секторе внутреннего судоходства³⁶. Однако для этого требуется ввести в действие необходимые процедуры и механизмы, а также наладить их эффективное функционирование, с тем, чтобы (без учета специфических и локальных исключений) пересмотренные, обновленные и новые правила и положения в области внутреннего судоходства получили как можно более широкое общее признание и обеспечили модель для реализации на субрегиональном и национальном уровнях. Такой практический подход был предложен большинством экспертов, включая разработчиков «Перечня существующих препятствий законодательного характера, мешающих созданию гармонизированного и конкурентоспособного общеевропейского рынка внутреннего водного транспорта, и предложения по их преодолению» ЕЭК ООН 2005 (далее Перечень ЕЭК ООН существующих препятствий законодательного характера).

136. В следующем разделе, посвященном европейской нормативно-правовой архитектуре внутреннего судоходства, рассматривается содержание существующих правовых режимов, применимых на уровне ЕС, ЕЭК ООН и речных комиссий, а также анализируется вопрос о том, насколько они согласованы друг с другом.

В. Нормативно-правовая основа внутреннего судоходства в Европе

137. Будучи направленными на регулирование основных аспектов внутреннего судоходства, соответствующие режимы ЕС, ЕЭК ООН и речных комиссий охватывают большое число одинаковых областей. Поэтому в рамках нормативно-правовой основы внутреннего судоходства в европейской части региона ЕЭК ООН затрагивается широкий круг вопросов, таких как характеристики и параметры внутренних водных путей, доступ к внутренним водным путям, технические предписания и правила безопасности, применимые к внутреннему водному транспорту, аспекты гражданского и публичного права, связанные с перевозками ВВТ, а также экологические аспекты внутреннего судоходства.

138. Существующее распространение и юридическая сила европейских режимов регулирования внутреннего судоходства варьируется в зависимости от мандата и законодательной функции каждой организации. Таблица, представленная в Приложении, кратко описывает содержание режимов ЕС, ЕЭК и речных комиссиях, а также подчеркивает наличие юридически обязательных инструментов. Ниже дан обзор таких наиболее важных особенностей данных нормативно-правовых режимов, как стандарты и параметры европейских внутренних водных сетей, доступ к рынку, технические требования и требования к обеспечению безопасности на внутреннем водном транспорте, аспекты гражданского и публичного права при организации работы внутреннего водного транспорта, а также степень влияния на окружающую среду.

³⁵ Группа по ЕСВС, доклад «Новая институциональная основа для европейского внутреннего судоходства», пункт 37; Перечень существующих препятствий законодательного характера, пункты 6–9.

³⁶ «Is the Legal Framework of European Inland Navigation Suitably Adapted?», J.M. Woehrling, pp. 36–41.

1. Стандарты и параметры европейского внутреннего судоходства

139. Важнейшим международным юридическим инструментом, который определяет рамки сети европейских водных путей международного значения остается Соглашение СМВП. Оно не только помогает странам отслеживать и координировать усилия по развитию сети внутренних водных путей, но также выступает в качестве своего рода «справочного пособия» для других соглашений по вопросам внутреннего судоходства. Например, в Европейском соглашении о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) оговаривается, что только те страны, на чьей территории находятся водные пути, входящие в сеть СМВП, могут стать Договаривающимися сторонами Соглашения.

140. Речные комиссии представляют информацию о состоянии своих речных бассейнов, тогда как Директивы ЕС обычно определяют географические районы, на которые распространяются их предписания.

2. Доступ к рынку

141. Хотя свобода судоходства по международным внутренним водным путям была провозглашена в таких основополагающих международных документах, как Заключительный акт Венского конгресса 1815 года, не существует международно-правового документа, предусматривающего свободный доступ ко всем внутренним водным путям в регионе ЕЭК ООН. Согласно недавним исследованиям, по-прежнему сохраняются серьезные ограничения в плане доступа к водным путям некоторых стран – членов ЕЭК ООН³⁷.

142. Правилами ЕС (ЕЕС) 3921/91 и (ЕС) 1356/96 четко оговаривается, что правом на перевозки как в пределах государств – членов ЕС, не являющихся страной учреждения оператора (каботаж), так и между странами-членами обладают операторы внутреннего судоходства, способные доказать наличие своей «реальной связи» со страной – членом ЕС. Эти два правила не затрагивают право на перевозки судами из стран, не являющихся членами ЕС, которые относятся к числу Договаривающихся сторон Мангеймской конвенции и Белградской конвенции.

143. Пункт 1 статьи 4 Мангеймской конвенции (с поправками, внесенными на основании Дополнительного протокола № 2) резервирует право на перевозку между двумя пунктами, расположенными на Рейне и его притоках, за судами, относящимися к рейнскому судоходству, т.е. имеющими «реальную связь» с одним из государств–членов ЦКСР или ЕС. В настоящее время это касается двадцати восьми государств (27 стран-членов ЕС и Швейцарии) и затрагивает каботажные операции. Суды, не относящиеся к рейнскому судоходству, могут осуществлять такие перевозки лишь на условиях, предписанных ЦКСР. ЦКСР еще ни разу не предписывала таких условий на общих основаниях, так как на сегодняшний день был подан только один индивидуальный запрос. Статьей 4 далее предусматривается, что условия перевозок грузов и пассажиров судами, не относящимися к рейнскому судоходству, между каким-либо пунктом на Рейне или его притоках и пунктом на территории третьего государства должны быть оговорены в соглашениях, заключенных между таким третьим государством и соответствующим прирейнским государством.

144. Провозглашая принцип свободы судоходства для судов всех государств применительно ко всем международным перевозкам по Дунаю с пересечением границ, Белградская конвенция исключает суда под иностранными флагами, из национальных перевозок (каботаж). Тот же принцип действует и на реке Сава.

145. Наконец, национальные водные пути ряда стран – не-членов ЕС по-прежнему закрыты для международного судоходства (Казахстан, Российская Федерация) либо открыты для такого судоходства исключительно на основе двусторонних соглашений (Украина)³⁸.

³⁷ Группа по ЕСВС, доклад «Новая институциональная основа для европейского внутреннего судоходства», пункт 37; Перечень существующих препятствий законодательного характера, пункты 6–9.

³⁸ Более подробно доступ к внутренним водным путям этих стран описан в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2009/13.

146. Ситуация с правилами, регулирующими доступ к рынку, со времени анализа, представленного в 1996 году в первой Белой книге ЕЭК ООН и в «Перечне существующих препятствий правового характера 2005 года», мало изменилась, однако значительное изменение произошло в сфере распространения законодательства ЕС. Последние две волны расширения ЕС привели к включению внутренних водных путей Болгарии, Венгрии, Польши, Румынии, Словакии и Чешской Республики в систему рынка ЕС.

3. Технические предписания и правила безопасности, применимые к внутреннему водному транспорту

147. Технические предписания и правила безопасности, применимые к внутреннему водному транспорту, распространяются, среди прочего, на правила плавания, требования в отношении постройки судов внутреннего плавания (технические предписания), требования в отношении выдачи удостоверений судоводителей, правила перевозки опасных грузов, правила в отношении речных информационных служб и прогулочного судоходства. По большинству этих аспектов ЕС, ЕЭК ООН и речными комиссиями приняты конкретные документы, перечисленные в приложении. Несмотря на различие организационных источников существующих правил и рекомендаций, эти документы в значительной степени согласуются по сути.

148. Что касается правил внутреннего судоходства, то основные единообразные правила, применимые к плаванию по внутренним водным путям (опознавательные знаки судов, визуальная сигнализация судов, звуковая сигнализация и радиотелефонная связь, сигнализация и судоходная обстановка водного пути, правила плавания, правила стоянки, требования о сигналах и предоставлении данных, а также предотвращение загрязнения вод и удаление отходов), закреплены в Резолюциях ЕЭК ООН «Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)» и «Сигнализация на внутренних водных путях (СИГВВП)»³⁹. Первые издания ЕПСВВП и СИГВВП, принятые в 1962 и 1957 годах соответственно, в значительной степени опирались на положения действующих на Рейне Полицейских правил и использовались в качестве базы для разработки в рамках ДК «Основных положений о плавании по Дунаю». Содержание данных Резолюций эволюционирует по мере развития правил речных комиссий, что обеспечивает высокую степень согласованности между этими документами. Последний значительный пересмотр ЕПСВВП, основанный на сравнительном анализе правил ЦКСР, ДК, МК и Комиссии по реке Сава, состоялся в 2008–2009 годах.

149. В случае требований в отношении постройки судов внутреннего плавания (технические предписания, применимые к судам внутреннего плавания) наличие нескольких правовых режимов имеет более серьезные последствия. Как отмечалось в Белой книге 1996 года, «существование в Европе различных сводов правил о технических предписаниях, применимых к судам внутреннего плавания, вместе с различными национальными законодательствами в этой области, пока что мешало усилиям, направленным на взаимное признание по всей Европе национальных судовых удостоверений без дополнительного освидетельствования иностранных судов»⁴⁰. Этот вывод был подтвержден ЕЭК ООН в 2005 году в «Перечне существующих препятствий законодательного характера»⁴¹. Действительно, как явствует из приложения к документу, все органы, регулирующие внутреннее судоходство, имеют свои собственные документы по техническим предписаниям, даже если содержание некоторых из них является более или менее идентичным⁴². Кроме того, статьей 22 Мангеймской конвенции до недавнего времени требовалось, чтобы на каждое судно, проходящее по Рейну, было получено свидетельство, выданное одним из государств-членов ЦКСР.

³⁹ Здесь стоит отметить, что ЕЭК ООН также поддерживает международные правовые нормы по дорожному движению и дорожным знакам и сигналам, кодифицированные в Конвенции 1968 года о дорожном движении и в Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года, а также в Европейских соглашениях от 1 мая 1971 года, дополняющих указанные конвенции.

⁴⁰ TRANS/SC.3/138, пункт 72.

⁴¹ Перечень ЕЭК ООН существующих препятствий законодательного характера, пункты 11–15.

⁴² Соответствующие рекомендации ДК изначально разрабатывались на основе положений Резолюции № 61 ЕЭК ООН.

150. С 1996 года ситуация претерпела значительные изменения. Постепенное согласование технических предписаний ЕС (Директива 2006/87/ЕС, содержащая технические требования к судам внутреннего плавания) с требованиями ЦКСП, а также принятие Дополнительного протокола № 7 к Мангеймской конвенции, наделяющего ЦКСП полномочиями признавать судовые свидетельства, выданные странами – членами ЕС и третьими странами, обеспечило условия к тому, что в мае 2008 года ЦКСП официально признала эквивалентность требований ЕС и применяемых ЦКСП Правил освидетельствования судов. Таким образом, судовое свидетельство ЕС, выданное в соответствии с Директивой 2006/87/ЕС, отныне действует на большинстве внутренних водных путей ЕС, включая Рейн. С расширением рамок ЕС расширился и географический охват этой системы, в которую входит большинство европейских стран, заинтересованных во внутреннем судоходстве.

151. Что же касается государств, не являющихся членами ЕС (к ним относится и ряд придунайских стран), то вопрос остается проблематичным. Признание судовых свидетельств государств, не входящих в ЕС, требует принятия со стороны ЕС дополнительных мер в соответствии со статьей 18 Директивы 2006/87/ЕС. Такое признание производится в каждом конкретном случае, поскольку не имеется никакого международного или регионального юридически обязательного документа, регулирующего технические предписания для судов внутреннего плавания стран – не-членов ЕС. Резолюция № 61 ЕЭК ООН «Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания», устанавливает общеевропейские стандарты в этой области, и именно на ней основываются требования ДК. Резолюцией предусматривается механизм признания свидетельств, выданных вне рамок ЕС, при условии обеспечения максимально возможной степени эквивалентности между Резолюцией и Директивой ЕС. Однако на сегодняшний день этот механизм задействуется явно не в полной мере.

152. Если говорить о признании удостоверений судоводителей, то складывается сравнительно схожая ситуация, поскольку каждым режимом внутреннего судоходства предусматриваются соответствующие конкретные положения, а до недавнего времени для плавания по Рейну требовался специальный патент судоводителя. Тем не менее проведенный в 2009 году пересмотр Резолюции № 31 ЕЭК ООН «Минимальные требования, касающиеся выдачи удостоверений на право управления судами внутреннего плавания в целях их взаимного признания для международных перевозок», и тематические экспертные исследования⁴³ подтвердили факт сближения существующих требований ЕС, ЕЭК ООН и речных комиссий в отношении минимального возраста, профессионального опыта, профессиональных знаний, а также физической и психической пригодности кандидатов. Кроме того, в 2003 году ЦКСП приступила к признанию удостоверений судоводителей, выданных странами, не являющимися членами ЦКСП, как это предусмотрено в Дополнительном протоколе № 7 к Пересмотренной конвенции о судоходстве по Рейну. Такое признание производится в каждом конкретном случае и зависит от выполнения ряда условий, в частности, от наличия дополнительного свидетельства о знании конкретного участка и медицинских справок для лиц старше 50 лет. Однако в настоящее время удостоверение судоводителя ЕС единого образца не существует. Кроме того, применительно к тем водным путям, где требуются специальные знания местных навигационных условий (как в рамках ЕС, так и за его пределами), необходимо согласовать относительно простые и недорогостоящие способы приобретения кандидатами на получение удостоверений судоводителей соответствующих знаний и доказательства ими факта наличия у них таких знаний. Недавно ЕС начал работу над пересмотром Директивы ЕС 96/50/ЕС о согласовании условий получения национальных удостоверений судоводителей на перевозку грузов и пассажиров по внутренним водным путям в рамках Сообщества с целью разработать единый сертификат судоводителя, действительный на всей территории ЕС.

153. Что касается перевозки опасных грузов по внутренним водным путям, то в Белой книге ЕЭК ООН 1996 года отмечалось отсутствие общеевропейской конвенции или иного документа обязательного характера и содержалась ссылка на различные документы ЕЭК ООН, ЦКСП и ДК. За минувшее время правила перевозки опасных грузов по внутренним водным путям были кодифицированы в Европейском соглашении о

⁴³ ЕК, ГД ТРЭН, *Окончательный доклад об исследовании и оценке воздействия в связи с «Предложением о правовом документе для согласования удостоверений судоводителей на внутреннем водном транспорте»* (2009 год).

международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ), подписанном в Женеве 26 мая 2000 года под эгидой ЕЭК ООН и ЦКСР. Этим соглашением, которое вступило в силу 29 февраля 2008 года, предусматриваются согласованные правовые рамки применительно к основным аспектам перевозки опасных грузов, включая положения, касающиеся опасных веществ и изделий, положения, касающиеся их перевозки в упаковках и навалом на борту судов внутреннего плавания или танкерами, а также положения, касающиеся строительства и эксплуатации таких судов. По состоянию на февраль 2011 года договаривающимися сторонами ВОПОГ являются шестнадцать государств.

154. Еще одним новшеством с 1996 года стало появление норм и правил для речных информационных служб (РИС), под которыми понимаются гармонизированные информационные службы, содействующие управлению движением судов и перевозками в сфере внутреннего судоходства, в том числе во взаимосвязи с другими видами транспорта. Учитывая разнообразие имеющихся технологических решений (радиосвязь на ОВЧ, мобильные системы передачи данных, ГНСС, Интернет и т.д.), основной упор в случае РИС делается на предоставлении услуг, призванных облегчить обмен информацией между участниками внутреннего судоходства; здесь можно назвать, в частности, службы информации о фарватере, службы информации о движении судов, управление движением судов, сообщения для целей предотвращения аварийных ситуаций, информацию для транспортной логистики и информацию для правоохранительных целей. Согласованные на международном уровне стандарты применительно к общей архитектуре РИС и конкретные механизмы РИС, такие, как Система отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (СОЭНКИ ВС), электронные судовые сообщения, электронная передача данных для судоводителей и автоматические идентификационные системы (АИС) для внутреннего судоходства, разработанные и координируемые международными группами экспертов, составляют основу ныне действующих документов ЕС, ЕЭК ООН и речных комиссий в этой области.

155. С целью облегчить обмен информацией о судах внутреннего плавания (единый идентификационный номер, имя, длина, ширина судна, одиночный или двойной борт и т.д.) на базе международных требований к техническим предписаниям и электронной отчетности в 2010 году проектом ЕС PLATINA был разработан пробный проект базы данных по корпусам судов внутреннего плавания. Целью проекта является предоставление пилотных услуг «ранним» пользователям и постепенная связь с дополнительными компетентными органами, выдающими судовые свидетельства, и речными информационными службами.

156. В последнее десятилетие все более актуальное значение – особенно в плане регионального развития – приобретает другой связанный с внутренним судоходством вопрос, а именно прогулочное судоходство. До сих пор он регулировался в основном либо на национальном уровне либо в рамках Резолюций ЕЭК ООН, как, например, Резолюция № 52 «Европейская сеть прогулочного судоходства по внутренним водным путям» и Резолюция № 40 «Международное удостоверение на право управления прогулочным судном», хотя некоторые аспекты прогулочного судоходства охватываются правилами плавания и техническими предписаниями для судов внутреннего плавания, такими как Директива ЕС 2006/87/ЕС.

4. Аспекты гражданского и публичного права, связанные с перевозками внутренним водным транспортом

157. Для облегчения международных перевозок внутренним водным транспортом и сведения к минимуму рисков перевозчиков под эгидой ЕЭК ООН был разработан ряд международных конвенций по аспектам гражданского и публичного права, связанным с перевозками внутренним водным транспортом. Все данные конвенции были описаны в Белой Книге от 1996 года и их содержание кратко представлено в следующих пунктах.

158. Конвенция 1960 года об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания, регулирует компенсацию за ущерб, причиненный в результате столкновения между судами внутреннего плавания, либо судам, либо физическим лицам или объектам на

борту во время нахождения в водах одной из Договаривающихся сторон. Она также регулирует компенсацию за любой ущерб, причиненный судном внутреннего плавания в водах одной из Договаривающихся сторон либо другим судам внутреннего судоходства, либо физическим лицам или объектам на борту таких других судов, из-за выполнения или невыполнения маневра или невыполнения правил, причем даже если столкновения не произошло. Она вступила в силу в 1966 году, и участниками этой Конвенции являются тринадцать европейских стран.

159. В Конвенции 1965 года о регистрации судов внутреннего плавания установлены условия регистрации судов внутреннего плавания, передачи того или иного судна из реестра одной Договаривающейся стороны в реестр другой Договаривающейся стороны и об аннулировании регистрации. К этой Конвенции прилагаются два протокола: Протокол № 1 о вещных правах на суда внутреннего плавания и Протокол № 2 о наложении на суда внутреннего плавания ареста для обеспечения гражданского иска и о принудительном исполнении. Конвенция вступила в силу в 1982 году и была ратифицирована девятью европейскими странами.

160. Конвенция 1966 года об обмере судов внутреннего плавания предусматривает процедуру обмера судов внутреннего плавания, а также категорию удостоверений, которые должны выдаваться занимающимися обмером ведомствами, на которые возложены эти функции на территории каждой Договаривающейся стороны. Обмер судна предназначен для определения его максимального допустимого водоизмещения и, при необходимости, водоизмещений в соответствии с различными ватерлиниями. Обмер судов, предназначенных для перевозки грузов, может также иметь целью расчет веса груза по осадке судна. Конвенция вступила в силу в 1975 году, и ее Договаривающимися сторонами являются шестнадцать европейских стран.

161. Несколько конвенций, в том числе Конвенция 1973 года об ограничении ответственности собственников судов внутреннего плавания (КОСС), Конвенция 1976 года о договоре международной перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям (КППВ) и Конвенция 1959 года о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КДГВ), так и не были приняты либо не вступили в силу ввиду недостаточного числа ратификаций.

162. Страсбургская конвенция об ограничении ответственности во внутреннем судоходстве (КОВС) - это единственная европейская конвенция по ограничению общей ответственности во внутреннем судоходстве, которая вступила в силу. Она была подписана в 1988 году и вступила в силу 1 сентября 1997 года. КОВС устанавливает систему ограничения ответственности собственника судна фиксированной суммой в случае нанесения ущерба во время плавания. Собственники судов и спасатели могут ограничить свою ответственность, каким бы ни было для нее основание, если не доказано наличие преднамеренной ошибки с их стороны за счет фонда, создаваемого в суде или другом компетентном национальном органе, размер которого определяется в соответствии с положениями КОВС. Общие пределы, предусмотренные КОВС, устанавливают верхние предельные значения возмещения всех убытков, возникающих в результате одного и того же события, причинившего ущерб, независимо от основания для выплаты соответствующего возмещения. Однако, в настоящий момент только четыре государства являются членами КОВС: Люксембург, Нидерланды, Швейцария и Германия.

163. Таким образом, не далее как в 2005 году эксперты сочли, что нормы гражданского законодательства, применимые к перевозкам внутренним водным транспортом (договорное право, правила ответственности), являются в основном национальными по характеру и не гармонизированы на международном уровне⁴⁴.

164. Наиболее ощутимый прогресс в данной области был достигнут со вступлением в силу Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ). Эта Конвенция, разработанная под эгидой ЕЭК ООН, ЦКСР и ДК, принятая 3 октября 2000 года и сданная на хранение правительству Венгерской Республики, вступила в силу 1 апреля 2005 года. КПГВ устанавливает единообразные правила, касающиеся договора перевозки грузов по внутренним водным путям, в таких аспектах, как права и обязанности сторон договора, транспортные документы, право распоряжения грузом, ответственность перевозчика,

⁴⁴ Перечень ЕЭК ООН существующих препятствий законодательного характера 2005 года, пункт 66; Исследование ЕСВС, пункт 46.

претензионный срок, а также пределы свободы заключения и определения условий договора. По состоянию на февраль 2011 года Конвенция насчитывает пятнадцать Договаривающихся сторон.

165. Более того, в настоящее время ЦКСР ведет работу над пересмотром конвенции КОВС, с целью распространить предусматриваемый режим ответственности – с учетом надлежащих поправок – на страны, не являющиеся членами ЦКСР и пересмотреть предельные уровни ответственности в рамках КОВС. Окончание процесса пересмотра ожидается к концу 2011 года.

5. Экологические аспекты внутреннего судоходства

166. Хотя общепризнано, что ВВТ является наиболее экологически чистым по сравнению с другими видами транспорта, потребности в плане развития внутреннего судоходства наталкиваются на все более упорное противодействие, что обусловлено обеспокоенностью по поводу сохранения природного состояния рек и связанных с ними экосистем.

167. В большинстве случаев, за исключением реки Сава, решение задач, связанных с защитой экологии важнейших речных бассейнов в Европе, возложено на специальные комиссии по охране рек, такие как Международная комиссия по охране реки Дунай (МКОРД) и Международная комиссия по защите Рейна, которые не занимаются конкретно вопросом обслуживания навигационных нужд. Однако сами речные судоходные комиссии (ЦКСР, ДК и Комиссия по реке Сава) уделяют все более пристальное внимание основным экологическим аспектам внутреннего судоходства, в частности, предотвращению загрязнения вод судами внутреннего плавания, управлению отходами и влиянию развития инфраструктуры ВВТ на окружающую среду.

168. Проблемы предотвращения загрязнения вод и управления отходами затрагиваются в нескольких документах ЕЭК ООН и речных комиссий, включая специальные Резолюции, соответствующие положения технических предписаний, применимых к судам, и правила плавания. ЦКСР ввела общий запрет на сброс в Рейн загрязняющих веществ и разработала специальную конвенцию, регулирующую вопросы удаления отходов (Конвенция 1996 года о сборе, сдаче и приеме отходов, образующихся при судоходстве на Рейне и на других внутренних водных путях). В 2007 году ДК приняла рекомендации по организации сбора отходов с судов, плавающих по Дунаю, запрещающие сброс загрязняющих веществ в Дунай. Аналогичный запрет содержится в главе 10 «Предотвращение загрязнения вод и удаление отходов, образующихся на борту судов ЕПСВВП». В июне 2009 страны-члены Комиссии по реке Сава подписали специальный протокол к Рамочному соглашению по бассейну реки Сава о предотвращении загрязнения вод, обусловленного судоходством, которым предусматривается создание в портах, расположенных на реке Сава, сети приемных станций для отходов, образующихся на борту судов⁴⁵.

169. Вопрос о влиянии развития инфраструктуры является гораздо более сложным, и его актуальность во многом зависит от нынешнего состояния инфраструктуры на конкретных водных артериях, причем более напряженная ситуация складывается на тех водных путях, где по-прежнему требуется проведение работ по улучшению судоходных условий, таких как Дунай и Сава, в отличие от Рейна, где большинство крупных инфраструктурных проектов были завершены еще в прошлых веках. Необходимо отметить, что важнейшие инфраструктурные проекты последнего времени, такие как канал Сена-Север Европы, были реализованы посредством консультаций с местными органами власти и экологическими ассоциациями, и цели инфраструктурного развития были успешно согласованы с учетом вопросов экологии и местного развития.

170. ВЕЖКООН и ЕС вопросы, связанные с оценкой экологического воздействия проектов в области судоходства, регулируются в рамках таких документов, как Конвенция об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте (Конвенция Эспо), Директивы ЕС об оценке экологического воздействия (85/337/

⁴⁵ Международная комиссия по бассейну реки (International Sava River Basin Commission, Sava NewsFlash, No. 3, май 2009, стр. 11).

ЕЕС) и о стратегической экологической оценке (2001/42/ЕС), а также Директива 2000/60/ЕС об установлении рамок действий Сообщества в отношении водохозяйственной политики. Этими документами устанавливаются такие принципы, как проведение консультаций с общественностью и межправительственных консультаций на раннем этапе планирования проектов в области инфраструктуры и стратегическое планирование управления речными бассейнами и их развития⁴⁶. Более того, в настоящий момент, ЕЭК ООН в сотрудничестве с другими региональными комиссиями ООН, внедряет проект, финансируемый по линии Счета развития Организации Объединенных Наций, по разработке и применению инструмента мониторинга и оценки выбросов двуокиси углерода (CO₂) на внутреннем транспорте с целью содействия смягчению изменения климата. Основная задача данного проекта, начавшегося в 2009 году, заключается в разработке информационного и аналитического инструмента, основанного на единой методологии оценки выбросов оксида углерода в транспортном секторе, для того, чтобы помочь странам-членам ООН оптимизировать использование энергетических ресурсов в этом секторе, принимая во внимание: автомобильный фонд, типы систем двигателей, транспортную инфраструктуру, устойчивые энергетические ресурсы, интермодальный транспорт на железнодорожных и внутренних водных путях, а также соответствующие стратегические меры. Итогом проекта станет ряд региональных семинаров по наращиванию потенциала, где будет изучаться вопрос выбросов CO₂ внутренним транспортом и технологии использования данного аналитического инструмента для разработки будущих национальных стратегий для внутреннего транспорта и рационализации решений в сфере государственной политики.

171. Комиссией по реке Сава в сотрудничестве с ДК и Международной комиссией по охране реки Дунай было разработано и принято в 2009 году Совместное заявление о руководящих принципах развития внутреннего судоходства и экологической защиты Дунайского бассейна.

172. Улучшение инфраструктуры внутреннего судоходства на устойчивой основе является частью программы ЕС «НАЯДЫ». При выполнении этой работы будут учитываться экологические и иные требования в контексте текущего диалога между международными комиссиями по судоходству и защите Рейна и Дуная. На основании общего заявления трех речных комиссий и при поддержке проекта ЕС PLATINA, было разработано Руководство по надлежащей практике в области планирования устойчивого развития водных путей. Руководство предоставляет общую справочную информацию об организации и реализации сбалансированного и интегрированного процесса планирования. В руководстве подчеркивается, что вовлечение всех заинтересованных лиц (включая защитников окружающей среды) и целей в сфере защиты окружающей среды в проект на его раннем этапе, а также обширная коммуникационная стратегия являются залогом успешного процесса планирования. Руководство предлагает пять общих этапов подготовки, выполнения и поддержки интегрированного подхода для проектов в сфере внутренних водных путей. Разработчики проекта могут использовать данные этапы для подготовки «дорожной карты» всего процесса планирования проектов ВВТ. Хотя интегрированное планирование и реализация являются новыми методами, в Европе уже накопился богатый опыт и практические примеры в области реализации подобных проектов, ряд которых описан в Руководстве. Также в документе описываются государственные программы и законодательная база в области ВВТ, современные концепции управления ВВТ, и новые управленческие задачи администрации водных путей в свете Директив ЕС по защите окружающей среды.

С. Дальнейшее развитие нормативно-правовой основы внутреннего судоходства

173. В Белой книге ЕЭК ООН 1996 года были проанализированы различные правовые режимы внутреннего судоходства, а также существующие технические предписания и правила безопасности, и подчеркивалась

⁴⁶ Более подробную информацию см. в докладе ЕКМТ, «Внутренние водные пути и охрана окружающей среды» (ECMT Report, Inland Waterways and Environmental Protection, Paris, 2006).

необходимость унификации режимов судоходства для обеспечения конкурентоспособности внутреннего водного транспорта⁴⁷.

174. Как явствует из всего вышеизложенного, со времени опубликования Белой книги ЕЭК ООН в этой области был достигнут существенный прогресс. Говоря о нормативно-правовой основе внутреннего судоходства, к числу наиболее значительных изменений относится, пожалуй, появление поистине общеевропейских юридически обязательных норм в таких сферах, как идентификация сети внутренних водных путей международного значения (Соглашение СМВП), перевозка опасных грузов (Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям) и единообразные правила, касающиеся договоров перевозки грузов по внутренним водным путям (Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям). Эти международные конвенции стали результатом совместной работы ЕЭК ООН и речных комиссий и открыты для участия всех государств – членов ЕЭК ООН. Кроме того, как указывалось выше, в тех областях, где общеевропейского унифицированного правового документа не имеется (например, технические предписания и правила безопасности, применимые к ВВТ), согласование произошло на уровне «существа» и в плане механизмов взаимного признания.

175. Однако, как экспертами, так и представителями директивных органов, неизменно подчеркивается необходимость дальнейшего развития нормативно-правовой основы внутреннего судоходства.

176. В 2005 году в Перечне ЕЭК ООН существующих препятствий законодательного характера, был особо выделен ряд препятствий правового характера, в том числе:

- a) ограничения на право перевозки иностранными судами;
- b) ограничения в доступе к внутренним водным путям и портам и на их использование;
- c) различия в технических требованиях к судам (судовые свидетельства);
- d) различия в требованиях, касающихся выдачи удостоверений судоводителя, численности и состава экипажа, а также времени его работы и отдыха;
- e) ограничения свободы ценообразования и заключения договоров;
- f) ограничения свободы перемещения рабочей силы, занятой в секторе внутреннего судоходства;
- g) ограничения на право учреждения предприятий.

177. Итогом самой последней Общевропейской конференции министров по внутреннему водному транспорту, состоявшейся в Бухаресте в сентябре 2006 года, стало принятие Декларации министров, в которой намечены следующие приоритетные направления деятельности по укреплению нормативно-правовой основы внутреннего судоходства в Европе:

- a) сохранение достигнутой гармонизации технических требований к судам внутреннего плавания, которой удалось добиться за счет обеспечения равноценности норм, действующих в различных организациях;
- b) облегчение свободного передвижения членов экипажа в общеевропейском масштабе и взаимное признание удостоверений судоводителя;
- c) рационализация требований к специфическим знаниям и опыту, необходимым для плавания по определенным участкам рек;
- d) согласование должностных инструкций и создание европейской сети с целью облегчения обменов в рамках национальных образовательных программ и профессиональной подготовки;
- e) поддержание текущего процесса гармонизации гражданского права в целях облегчения полного использования внутреннего водного транспорта в Европе на базе Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям и Страсбургской конвенции об ограничении ответственности во внутреннем судоходстве;

⁴⁷ TRANS/SC.3/138, стр. 16–17.

f) дальнейшее углубление сотрудничества и активизация обмена информацией между национальными властями с целью облегчения процедуры освидетельствования судов и избежания двойных проверок.

178. Поскольку выявленные в Бухарестской декларации министров аспекты регулируются в рамках действующих режимов внутреннего судоходства, Декларация призывает главным образом к усовершенствованию/гармонизации или поддержанию уже существующих правовых режимов. Определенные в Декларации приоритетные направления деятельности были одобрены Комитетом ЕЭК ООН по внутреннему транспорту на его шестьдесят девятой сессии в феврале 2007 года⁴⁸.

179. Вышеупомянутая программа ЕС «НАЯДЫ» направлена на усовершенствование административной и регулятивной основы внутреннего судоходства за счет, среди прочего, выявления препятствий в существующем и новом европейском и национальном законодательстве, а также согласования требований в отношении состава экипажей, судовых свидетельств и удостоверений судоводителей, документации для интермодальных перевозок, ответственности в ходе интермодальных перевозок и интермодальных грузовых единиц.

180. Важнейшее значение для успешного выполнения задач, необходимых для развития внутреннего судоходства по всей сети европейских внутренних водных путей, имеет синергетическое взаимодействие между институциональными структурами внутреннего судоходства. В этом смысле налицо несомненная потребность в общеевропейском видении процесса развития эффективного и устойчивого внутреннего водного транспорта.

⁴⁸ Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, Резолюция № 258, содержащая план действий по реализации решений Общеввропейской конференции по внутреннему водному транспорту, 2007 год (ECE/TRANS/192, приложение II).

Глава 4

Общеввропейское видение эффективного и устойчивого внутреннего водного транспорта

181. В 1996 году в Белой книге ЕЭК ООН по тенденциям и развитию внутреннего судоходства и его инфраструктуры (далее Белая книга 1996 года) были освещены преимущества внутреннего водного транспорта (ВВТ) по сравнению с другими видами внутреннего транспорта, выявлены ряд недостатков ВВТ и обозначены некоторые стратегические рекомендации в интересах дальнейшего использования его потенциала.

182. На основе Белой книги 1996 года как точки отсчета и анализа, содержащегося в главах 1–3, в данной (заключительной) главе рассматриваются потенциальные возможности и задачи развития ВВТ и предлагаются стратегические рекомендации, которые могли бы стать составным элементом общеевропейского видения эффективного и устойчивого внутреннего водного транспорта.

А. Внутренний водный транспорт: безопасный, надежный, эффективный и экологически благоприятный вид транспорта

183. В Белой книге ЕЭК ООН 1996 года освещаются преимущества ВВТ по сравнению с другими видами внутреннего транспорта и указывается, что:

- внутреннее судоходство является наиболее экономичным видом внутреннего транспорта с точки зрения невозмещаемых внешних затрат и затрат на инфраструктуру;
- внутреннее судоходство является экологически благоприятным видом транспорта и способствует повышению качества жизни;
- внутреннее судоходство является безопасным.

184. Более поздние исследования подтверждают эти главные преимущества с точки зрения безопасности, рентабельности и устойчивости. В этих исследованиях также подчеркивается, что традиционные недостатки ВВТ, в частности, его недостаточная надежность в силу погодных и водных условий, смягчаются все возрастающими проблемами перегрузки других видов транспорта⁴⁹. На самом деле, если «инфраструктура всех других видов внутреннего транспорта функционирует практически на полную мощность в морских портах Европы и поблизости от них, то у внутренних водных путей еще есть потенциал для дальнейшего роста»⁵⁰. Недавно проект ЕС «ПЛАТИНА» выдвинул десять аргументов в пользу использования ВВТ, включая безопасность, наиболее низкие экологические затраты, надежность по срокам, более низкие затраты на инфраструктуру,

⁴⁹ См. доклады Европейской ассоциации внутреннего судоходства (ЕАВС), Группы по европейской структуре внутреннего судоходства (ЕСВС) и доклад о перспективах внутреннего судоходства в пределах расширенного Европейского пространства (ПВСЕ) 2004 года.

⁵⁰ Европейский союз/Центральная комиссия судоходства по Рейну, «Inland Navigation in Europe: Market Observation», 2009–1, Special Report: Barge transport in Europe: status quo and new perspectives, стр. 6 («Внутреннее судоходство в Европе: Обзор рынка», 2008–1, Специальный выпуск: Баржевые перевозки в Европе: статус-кво и новые перспективы).

высокую грузоподъемность, высокий потенциал интермодальных сетей, значительный незадействованный потенциал, способность перевозить нестандартные грузы, возможности осуществлять специализированные перевозки и эффективные информационные и коммуникационные технологии как следствие введения речных информационных систем.

185. С учетом результатов последних исследований и эксплуатационных характеристик, преимущества грузовых перевозок по внутренним водным путям можно кратко изложить следующим образом:

Хорошие показатели “углеродного следа”	Для большей части операций по перевозкам навалом/насыпью уровень выбросов CO ₂ в 3–6 раз ниже, чем на автомобильном транспорте, и почти в два раза ниже по сравнению с железнодорожным транспортом.
Низкие уровни шума	Низкий уровень шума, поскольку ВВТ функционирует главным образом вдали от крупных населенных пунктов.
Низкие инфраструктурные издержки	Низкие инвестиционные и текущие издержки.
Сбытовые цепочки и логистика	Низкая стоимость буферных запасов и складских мощностей.
Надлежащий транспортный надзор	Эффективное обнаружение и отслеживание судов и грузов при использовании речных информационных служб (РИС).
Отсутствие ограничения движения	Незначительные ограничения на движение в ночное время, в выходные и праздничные дни.
Специализированная транспортная сеть	Незначительное вмешательство в работу систем пассажирских перевозок.
Нереализованный потенциал	20–100-процентные резервные мощности в крупных коридорах в краткосрочной перспективе.

186. Таким образом, ВВТ все чаще характеризуется как безопасный, надежный, эффективный и экологически благоприятный вид транспорта. Как следует из главы 2, ВВТ по-прежнему располагает весьма значительным потенциалом для грузовых перевозок по важнейшим Европейским транспортным коридорам. В следующем разделе охарактеризован прогресс в развитии ВВТ и указаны традиционные и новые задачи в этой сфере.

В. Оценка (более чем) десятилетнего периода реализации стратегий в области внутреннего водного транспорта (1996–2010 годы)

187. В Белой книге ЕЭК ООН 1996 года отмечалось следующее: «Несмотря на то, что судоходство по внутренним водным путям было одним из первых видов транспорта в истории человечества, в настоящее время оно занимает относительно скромное место в общем объеме перевозок внутренним транспортом в европейских странах-членах ЕЭК ООН». Наряду с анализом препятствий на пути развития ВВТ в Белой книге подчеркивается негативное воздействие ряда факторов, включая ограниченное географическое распространение ВВТ, необходимость в более высокой степени организации производственно-транспортной цепи, его низкую скорость и меньшую надежность по сравнению с другими видами транспорта.

188. В Белой книге ЕЭК ООН также отмечалось, что вместе с тем есть все основания полагать, что перспективы развития ВВТ, как и железнодорожного транспорта, на Европейском континенте вполне благоприятны, так как «непропорционально быстрый рост объема автомобильных перевозок станет причиной озабоченности как общественности в целом, так и правительств, что обусловлено негативными аспектами, связанными с окружающей средой, безопасностью, перегруженностью дорог и т.д.». В Белой книге ЕЭК ООН 1996 года содержались следующие рекомендации по использованию потенциала ВВТ:

- развитие общеевропейской сети современных внутренних водных магистралей международного значения и портов;
- поощрение использования современных методов судоходства;
- ликвидация административных, технических и правовых барьеров для плавания по внутренним водным путям международного значения;
- разработка основных принципов, регулирующих вопросы судоходства по сети европейских внутренних водных путей международного значения и согласование положений, связанных с доступом на международный рынок перевозок по внутренним водным путям; и
- содействие развитию внутреннего водного транспорта посредством использования экономических инструментов, таких как система стимулов и налогов, с учетом внешних издержек различных видов транспорта⁵¹.

189. Как было отмечено в предыдущих главах этого документа, в большинстве из этих областей достигнут значительный прогресс.

190. Во-первых, последовательная и всеобъемлющая общеевропейская сеть внутренних водных путей и портов международного значения сейчас включена в Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП), которое определяет текущий статус общеевропейской сети внутренних водных путей и упрощает согласованное и координированное планирование проектов в области инфраструктуры. В главе 2 характеризуется и анализируется прогресс, достигнутый на сегодняшний день.

191. Во-вторых, как указано в главе 3, использование новейших методов судоходства стало возможным благодаря новым техническим предписаниям для судов внутреннего плавания и современной портовой инфраструктуре, включая внедрение речных информационных служб, которые повышают безопасность, надежность, транспарентность и конкурентоспособность судоходства, особенно в ходе перевозок опасных, тяжелых и громоздких грузов.

192. В-третьих, ликвидация административных, технических и правовых барьеров во внутреннем судоходстве является еще одной областью, где были предприняты значительные усилия на национальном и международном уровнях. В 2005 году в «Перечне ЕЭК ООН препятствий законодательного характера, мешающих созданию гармонизированного и конкурентоспособного рынка внутреннего водного транспорта, и рекомендациях по их преодолению» ЕЭК ООН был выявлен ряд препятствий юридического характера и предложены пути их решения⁵². Затем в подробном исследовании по административным и нормативным барьерам в области перевозок по внутренним водным путям, подготовленном для Европейской комиссии, было перечислено более 180 административных и нормативных препятствий, с которыми сталкиваются грузоотправители, судоводители и операторы судов, и были предложены основные направления для их преодоления. Опубликован первый ежегодный доклад о последующих действиях в контексте этого исследования, и для принятия большей части возможных решений потребуются совместные усилия ЕС, речных комиссий и ЕЭК ООН.

193. В-четвертых, как указано в главе 3, даже если на данный момент и не существует единого комплексного организационного и нормативного механизма, применимого на всех внутренних водных путях категории E, перечисленных в Соглашении СМВП, уже достигнут прогресс практически во всех технических и правовых областях и заключены согласованные общеевропейские конвенции по перевозкам опасных грузов и по гражданской ответственности при грузовых перевозках по внутренним водным путям.

194. И наконец, некоторыми экспертами и участниками политических дискуссий был затронут вопрос об оказании содействия в развитии внутреннего водного транспорта на основе использования таких экономических рычагов, как стимулы и налоги, с учетом внешних издержек различных видов транспорта. Участники совещания за «круглым столом» 2005 года на тему «Общеввропейское сотрудничество на пути к укреплению позиций внутреннего водного транспорта», организованного ЕКМТ совместно с ЕЭК ООН, ЦКСР и ДК, рассмотрели вопрос о сборах и ценообразовании на ВВТ. На этом совещании «за круглым столом» были

⁵¹ Белая книга ЕЭК ООН 1996 года, пункты 38–40.

⁵² См. ECE/TRANS/SC.3/2005/1.

обсуждены наиболее приемлемые методы расчета реальных затрат, связанных с внутренним судоходством, изложены доводы «за» и «против» взимания сборов за пользование инфраструктурой внутренних водных путей, в частности, в свете конкурентоспособности ВВТ и правового принципа свободы судоходства. На этом совещании было также отмечено, что с учетом незначительного воздействия внутреннего водного транспорта на окружающую среду и существенно меньших затрат на инфраструктуру, чем в случае других видов транспорта, введение сбора за пользование инфраструктурой в рамках всей транспортной системы улучшит положение внутреннего водного транспорта по сравнению с другими видами транспорта. Участники совещания сделали вывод о том, что введение сбора за пользование инфраструктурой внутренних водных путей можно рассматривать и как угрозу, и как благоприятную возможность для ВВТ⁵³. С учетом итогов этого обсуждения, проведенного экспертами, на Общевропейской конференции в Бухаресте в 2006 году министры транспорта подтвердили, что систему сборов за пользование инфраструктурой и интернализации внешних издержек следует применять ко всем видам транспорта на равных основаниях с обеспечением равных условий функционирования для всех перевозчиков и что следует тщательно изучить возможные последствия для перевозок по внутренним водным путям.

195. Хотя в перечисленных выше областях и был достигнут прогресс, значительная часть потенциала ВВТ еще не задействована и он все еще занимает довольно скромное место на рынке в регионе ЕЭК, за исключением рейнских транспортных коридоров. В результате большинство рекомендаций Белой книги ЕЭК ООН 1996 года, согласованных более десяти лет тому назад, сохраняют свою актуальность и сегодня.

196. И на самом деле, как отмечается в последних заявлениях министров и в специальных исследованиях, проведенных экспертами и директивными органами, перед сектором ВВТ, правительствами и международными организациями по-прежнему стоят значительные задачи.

197. Неоднократно подчеркивалась важность согласованной стратегии и юридических рамок для развития ВВТ на общевропейском уровне. Во время Общевропейской конференции по внутреннему водному транспорту в Бухаресте в 2006 году министры транспорта отметили, что «вызовы, с которыми сталкивается европейский внутренний водный транспорт, тесно взаимосвязаны и нуждаются в структурном рассмотрении в целом всеми государствами, принимающими участие или заинтересованными в перевозках по внутренним водным путям, независимо от того, являются они членами ЕС или нет». В подготовленном в 2004 году докладе Группы по европейской структуре внутреннего судоходства (ЕСВС) были выявлены несколько проблем структурного характера в развитии ВВТ⁵⁴ и утверждалось, что эти задачи могут быть решены только на общевропейском уровне и, лучше всего, специально созданной для этого организацией. В докладе о перспективах внутреннего судоходства в пределах расширенного европейского пространства (доклад ПВСЕ), также выпущенном в 2004 году, были изложены подробные рекомендации относительно законодательства, инфраструктуры, портов, информационных систем, кадров, флота, рынка и престижа ВВТ и была определена соответствующая роль ЕЭК ООН, ЕС, государств, речных комиссий, профессиональных организаций и национальных, региональных и местных властей.

198. Общевропейская политика и действия имеют особое значение и влияние, по всей видимости, в следующих областях:

а) **Развитие инфраструктуры:** в главе 2 была отмечена новая динамика в странах ЕЭК ООН в направлении интеграции сетей внутренних водных путей, которые указаны в Соглашении СМВП. Эта новая тенденция подтверждается крупными инвестиционными программами. Однако эти усилия остаются скромными по сравнению с потенциалом сети. За период с 1995 по 2005 годы инвестиции в транспортную инфраструктуру по пятнадцати странам ЕС составили 800 млрд евро (64 % на дороги, 32 % на железные дороги, 3 % на порты и только 1,4 % на внутренние водные пути). Исследования показывают, что рост ВВТ был достигнут несмотря

⁵³ Strengthening Inland Waterway Transport: Pan-European Co-Operation, ECMT, 2006, p. 82 («Укрепление позиций внутреннего водного транспорта: общевропейское сотрудничество», ЕКМТ, 2006 год).

⁵⁴ В частности, стагнация инвестиций во внутреннее судоходство, растущее давление, связанное с защитой окружающей среды, потеря привлекательности сектора в глазах квалифицированной рабочей силы и ухудшение административного надзора во внутреннем судоходстве со стороны министерств и оперативного обслуживания в большинстве стран.

на неадекватные характеристики инфраструктуры. Эти исследования наводят на мысль о том, что даже небольшой перевод имеющихся инвестиционных ресурсов для внутренних водных путей с целью решения проблемы узких мест в инфраструктуре может повлечь за собой непропорционально значительные изменения в распределении перевозок по видам транспорта. Задача состоит в том, чтобы добиться подобных результатов на общеевропейском уровне, а не только в странах, чья политика в области внутреннего водного транспорта уже направлена в это русло.

b) **Модернизация флота:** также является одной из главных целей, особенно в том, что касается перевозок нефти (или жидкого топлива) и других опасных грузов, и в плане обеспечения рациональных контейнерных перевозок и перевозок специализированных грузов, а также согласованных требований по техническому оснащению и безопасности и общепризнанной численности экипажа судов внутреннего плавания. Возрастает также необходимость улучшения экологических характеристик судов внутреннего плавания. Модернизация флота – это одна из приоритетных задач всех государств – членов ЕЭК ООН. Как упоминалось выше, она является одним из основных элементов программы ЕС «НАЯДЫ». Она также представляет особую важность для роста объема перевозок по Дунаю и международным и национальным водным путям за пределами ЕС, как было указано в ходе недавней дискуссии в Дунайской комиссии по вопросу о навигационной стратегии ДК и национальной транспортной политики в Казахстане, Российской Федерации и Украине⁵⁵.

с) **Использование речной информационной службы (РИС):** с модернизацией флота тесно связано использование РИС, которая в настоящее время внедряется во всех государствах – членах ЕЭК ООН, заинтересованных во внутреннем судоходстве. Посредством согласования информационных услуг с целью поддержки системы перевозок и управления перевозками во внутреннем судоходстве, в том числе во взаимосвязи с другими видами транспорта, РИС способствует безопасному и эффективному осуществлению перевозочного процесса и максимально полному использованию внутренних водных путей. Для этого суда внутреннего плавания должны быть оснащены радиотелефонными станциями, функционирующими на очень высокой частоте (ОВЧ), радиолокаторами, приемниками Глобальной системы позиционирования, Системой отображения электронных навигационных карт и информации для внутреннего судоходства (СОЭНКИ ВС) и автоматическими идентификационными приемопередатчиками (АИС) для внутреннего судоходства. Компетентным органам следует также принять соответствующие меры для обеспечения таких надлежащих инфраструктур берегового базирования и услуг, как центры РИС и служб движения судов (СДС) на внутренних водных путях, дифференциальные корректирующие станции ГНСС и т.д.

d) **Требования рынка:** спрос на перевозки все в большей степени увязывается с использованием эффективных интермодальных перевалочных терминалов для формирования комплексных цепей автомобильных/железнодорожных/внутренних водных перевозок. Если автодорожная и железнодорожная транспортная инфраструктура, особенно вдоль основных европейских транспортных коридоров Север-Юг, становится все более загруженной, то внутренний водный транспорт еще располагает неиспользованным потенциалом порядка 20–100 % во многих странах ЕЭК ООН, круглосуточно, 7 дней в неделю. В то же время одной лишь надлежащей пропускной способности внутренних водных путей для обеспечения роста рыночной доли и изменения структуры распределения перевозок по отношению к автодорожному и железнодорожному транспорту еще недостаточно. Для завоевания таких динамичных рынков и рыночных ниш, как перевозки биомассы, контейнеров, громоздких и тяжеловесных грузов или отходов и переработанных материалов, и сохранения там своих позиций сектор внутреннего водного транспорта должен соответствовать возрастающим потребностям и требованиям цепи поставок и управляющих сбытом и лучше интегрироваться в системы бесперебойных цепей перевозок “от двери до двери”, включая эффективные перевалочные операции и перевозки на конечных участках. Для достижения этой двойной цели – завоевания новых рынков и более эффективной интеграции в интермодальные перевозки и логистические цепи – крайне важно улучшить взаимодействие ВВТ с морским судоходством. Один из способов достижения этой цели, а также смягчения проблемы перегруженности морских путей – это стимулирование и регулирование эксплуатации судов типа “река-море”, т.е. судов внутреннего плавания, осуществляющих международные перевозки между речными и морскими портами различных стран, а также каботажных перевозок между речными и морскими

⁵⁵ ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2009/13, пункты 8, 25 и 66.

портами одной и той же страны. Однако на нынешнем этапе документы ЕС, речных комиссий и ЕЭК ООН не предусматривают особых технических требований в отношении этих судов, хотя работа по подготовке таких положений в настоящее время и осуществляется в рамках ЕЭК ООН. Другая особая задача в этой сфере связана с сокращением времени ожидания при погрузке/разгрузке судов внутреннего плавания в морских портах⁵⁶.

е) **Задачи на рынке труда:** для повышения привлекательности профессии и активизации процесса непрерывного повышения квалификации необходимы надлежащие транспортные и логистические стратегии. Операторы ВВТ постоянно модернизируют и увеличивают размеры судов, разрабатывают новые перевалочные методы, вводят регулярные линии контейнерных перевозок и в большей степени используют информационные технологии для обеспечения безупречной системы отслеживания грузов для своих клиентов и т.д. За последние десять лет наметился явный сдвиг в этом направлении, причем операторы судов все чаще становятся организаторами перевозок, предоставляющими дополнительные транспортные услуги либо услуги по перевозкам «от двери до двери», с тем, чтобы обеспечить целостность логистических цепей поставок и распределительных цепей. Однако для этого требуются квалифицированные кадры и согласованные нормы их подготовки, действующие на всех водных путях во всем европейском регионе. Некоторые страны – члены ЕЭК ООН испытывают недостаток в квалифицированном персонале, что препятствует экономическому росту там, где он более всего необходим⁵⁷. Предпринимаются усилия для профессиональной подготовки новых поколений сотрудников, однако этого пока недостаточно для восполнения потерь, связанных с выходом персонала на пенсию. Кроме того, длительное пребывание на борту небольших судов лишено привлекательности для молодых пар и существует потребность в изменении образа жизни судоводителей. Оказание содействия в таких изменениях и поддержка усилий, направленных на это, – одна из задач для представителей данной профессии и для государственной политики. Кроме того, хотя в качестве одного из решений проблемы нехватки рабочей силы на рынке рассматривается практика задействования иностранной рабочей силы, к которой все чаще прибегают многие страны ЕЭК ООН, такая практика едва ли способствует сохранению привлекательности данного сектора, так как приводит к снижению социальной защищенности квалифицированных кадров.

ф) **Изменение климата:** глобальное потепление и выбросы углерода стали одной из ключевых проблем для будущего развития ВВП в Европе. Во-первых, это объясняется тем, что ВВТ может использоваться для решения проблемы сокращения уровня выбросов углерода транспортным сектором на основе перераспределения перевозок с автомобильного на другие виды транспорта, когда это возможно. Однако для поддержания его конкурентоспособности в данном отношении требуются усилия для обеспечения того, чтобы снижение объема выбросов CO₂ на т-км (интенсивности выбросов CO₂) на автомобильном транспорте сопровождалось аналогичным прогрессом и на ВВТ. Во-вторых, из-за таяния альпийских ледников такие основные европейские реки, как Дунай и Рейн, подвергаются губительному воздействию засушливых периодов и ВВТ, возможно, испытает влияние резких перепадов и снижения уровня воды. В то же время, как отмечалось на конгрессе ЦКСП 2009 года на тему: «Судоходство на Рейне и изменение климата: вызовы и перспективы», имеются также сценарии, в контексте которых воздействие изменения климата на реки будет минимальным⁵⁸. При

⁵⁶ Например, быстрые и надежные процедуры для барж в морских портах (к примеру, посредством использования специальных терминалов для барж) имеют крайне важное значение для повышения роли баржевого транспорта в контейнерных перевозках. ЕС/ЦКСП, Market observation for inland navigation in Europe, 2008–1, "Barge transport in Europe: status quo and new perspectives", page 17 ("Внутреннее судоходство в Европе: Обзор рынка", 2008–1, Специальный выпуск: Баржевые перевозки в Европе: статус кво и новые перспективы).

⁵⁷ Недавние исследования рынка рабочей силы в секторе ВВТ в ЕС показывают, например, что нынешние технические изменения в смысле использования более крупных судов и капиталовложений в суда с новым потенциалом, а также вероятный рост объема перевозок в долгосрочной перспективе потребуют дополнительного персонала во всех областях, охватываемых внутренним судоходством. В то же время с учетом возрастной структуры рабочей силы на ВВТ предполагается, что значительная часть рабочей силы покинет данный сектор в перспективе ближайших 10–20 лет (ЕС/ЦКСП, Market observation for inland navigation in Europe, 2009–1, «Thematic Report: Inland Navigation Labour Market», стр. 8) («Внутреннее судоходство в Европе: обзор рынка, 2009–1, «Специальный выпуск: рынок рабочей силы во внутреннем судоходстве»).

⁵⁸ Промежуточные итоги реализации исследовательской программы КЛИВАС (климат, вода, водный транспорт), которая нацелена на изучение последствий изменения климата для водных путей и внутреннего судоходства в Германии, свидетельствуют о том, что сколь-либо значительных изменений в стоках Рейна в летнее время до 2050 года не предвидится. С другой стороны, объем этих стоков в зимнее время может возрасти.

изучении возможного воздействия на внутреннее судоходство должны быть учтены все возможные сценарии. В то же время сектору ВВТ крайне важно сохранить и увеличить свои преимущества в плане экологической деятельности при помощи соответствующих исследований и нововведений, а также, например, рассмотрения вопроса об использовании альтернативных видов топлива.

г) **Усовершенствование институционального и нормативного режима:** в главе 3 характеризуется комплексная институциональная структура в регионе ЕЭК и проанализированы основные различия в правовых режимах, регулирующих внутреннее судоходство. Хотя сколь-либо существенных изменений в институциональной структуре во внутреннем судоходстве региона не предвидится, крайне необходимы механизмы постоянных и всеобъемлющих консультаций и координации, с тем, чтобы правительства и другие заинтересованные стороны могли координировать свои стратегии и правила, продолжая согласовывать все еще различающиеся правила и правовые режимы.

С. На пути к эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в регионе ЕЭК

199. Как и в издании 1996 года, в настоящей Белой книге ЕЭК ООН обозначен и охарактеризован ряд стратегических рекомендаций, которые могли бы стать составным элементом общеввропейского видения эффективного и устойчивого внутреннего водного транспорта.

200. Эти рекомендации основываются на таких недавних аналитических исследованиях и политических заявлениях, как декларация министров, принятая на Общеввропейской конференции по внутреннему водному транспорту в Бухаресте в 2006 году (и последующая Резолюция № 258 Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, принятая 8 февраля 2007 года), а также на итогах консультаций с Европейской комиссией, речными комиссиями и компетентными международными и региональными организациями.

201. Эти рекомендации нацелены на сеть приоритетных областей, обозначенных в предыдущем разделе, а именно:

- a) развитие инфраструктуры;
- b) модернизация флота;
- c) использование речных информационных служб;
- d) требования рынка;
- e) задачи на рынке труда;
- f) изменения климата;
- g) институциональные и нормативные проблемы.

Стратегическая рекомендация № 1 Эффективное использование общеввропейских механизмов для координации развития сети водных путей категории E

202. Соглашение СМВП обеспечивает стратегический механизм и скоординированные международные планы строительства и развития сети внутренних водных путей международного значения (сети водных путей категории E), которые Договаривающиеся стороны намерены реализовать в рамках национальных программ. Мероприятия по осуществлению Соглашения СМВП включают сбор информации о нынешних и запланированных параметрах Европейских внутренних водных путей, а также о важнейших узких местах и недостающих звеньях⁵⁹. Для функционирования согласованной и всеобъемлющей сети водных путей категории

⁵⁹ Эта информация регулярно публикуется ЕЭК ООН в ее Перечне основных характеристик и параметров сети водных путей категории E (Синей книги) и в Перечне важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории E (Резолюция № 49).

Е все национальные, региональные планы развития инфраструктуры и аналогичные планы ЕС должны найти надлежащее отражение в технических приложениях к Соглашению СМВП с упором на недостающие звенья и узкие места, имеющие стратегическое значение, которые в настоящее время препятствуют развитию ВВТ на общеевропейском уровне.

203. Анализ, приведенный в главе 1, свидетельствует о наличии ряда возможных приоритетных проектов, подлежащих дальнейшему рассмотрению, а именно:

- строительство канала Сена – Северная Европа и связанные с этим мероприятия в рамках общей программы ТЕС-Т Сена - Шельда (приоритетный проект № 30 ТЕС-Т);
- углубление фарватера на Дунае на участке Штраубинга - Фильсхофен (приоритетный проект № 18 ТЕС-Т ЕС);
- работы над низконапорной плотиной и шлюзами на участке Эльбы между Дечином и границей Германии, а также строительство нового шлюза в Прелоуче;
- строительство вторых камер шлюзов на Волго-Донском канале и другие запланированные капиталовложения на маршрутах Е 50 и Е 90 в Российской Федерации;
- улучшение судоходных условий на судоходных реках свободного течения в Польше и повышение статуса водного пути Одер - Висла в плане технических и экологических возможностей для увеличения рентабельности капиталовложений в водный путь Хафель - Одер к востоку от Берлина;
- улучшение судоходных условий на реке Сава и других судоходных притоках Дуная для использования этих ответвлений с целью осуществления эффективных перевозок к главной артерии - Дунаю - по аналогии с реками Мозель, Майн и Неккар, где обеспечиваются перевозки к Рейну.

204. Особое значение в развитии сети СМВП отводится соединениям между перевозками по морю между внутренними водными путями и перевозками по внутренним водным путям. В рамках будущих проектов в области инфраструктуры необходимо решить проблемы основных и стратегических узких мест, недостающих звеньев и недостатка перевалочной инфраструктуры для обеспечения беспрепятственных перевозок в этой области.

205. Для подготовки и пересмотра сценариев грузовых перевозок на общеевропейском уровне и для оценки потенциального спроса и предложения на ВВТ в сети СМВП по мере необходимости могут проводиться совещания специальных комитетов, групп экспертов или встречи «за круглым столом»⁶⁰. Такую работу могут проводить эксперты, уполномоченные странами – членами ЕЭК ООН, включая Европейскую комиссию, речные комиссии и другие заинтересованные межправительственные и неправительственные организации.

Предполагаемые действия ЕЭК ООН:

а) Обратиться с просьбой к Бельгии, Германии, Польше и Франции, которые являются странами – членами ЕЭК ООН и еще не ратифицировали Соглашение СМВП, предложив, где это возможно, способы решения опасений, которые они, вероятно, испытывают в связи с последствиями его ратификации.

б) Продолжить укрепление механизма мониторинга пересмотра и обновления аспектов развития сети СМВП, ее внутренних портов международного значения, а также применимых технических и эксплуатационных параметров. В частности, активизировать работу ЕЭК ООН по ведению Перечня основных стандартов и параметров сети водных путей категории Е (Синей книги) и Перечня важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории Е (Резолюция № 49) посредством координирования этой работы с такими программами, связанными с инфраструктурой ВВТ, как Трансъевропейская транспортная сеть (ТЕС-Т) ЕС.

с) С целью недопущения дублирования деятельности в любом виде просить SC.3 выполнять в тесном сотрудничестве с другими международными органами функции соответствующего форума для специальных

⁶⁰ Например, в Резолюции № 258 КВТ предусмотрено проведение экономических исследований по соединению Дунай – Одер – Эльба, а также по соединению Днепр – Висла – Одер.

комитетов, групп экспертов и совещаний “за круглым столом” в интересах дальнейшей координации усилий по развитию сети водных путей категории E. Обратиться с просьбой к странам ЕЭК ООН оказать поддержку в этой деятельности посредством назначения временных или постоянных национальных экспертов.

Стратегическая рекомендация № 2 Координация мер по модернизации флота судов внутреннего плавания на общеевропейском уровне и оказание поддержки в принятии таких мер

206. Глава 2 свидетельствует об особой потребности в модернизации флота на внутренних водных путях в бассейне Дуная и на восточно-европейском участке сети. Обычно требования по модернизации обусловлены такими соображениями, как эффективность и устойчивость ВВТ, а также законодательными действиями государств – членов ЕЭК ООН и речных комиссий. Кроме того, существует острая потребность в решении проблем, связанных с финансовым бременем модернизации флота, поскольку дефицит капитала серьезно затрудняет процесс модернизации и улучшения экологических характеристик судов внутреннего плавания.

207. Нынешняя работа в этой области, проводящаяся ЕС в рамках программы «НАЯДЫ», ЕЭК ООН и речными комиссиями, должна быть продолжена и по возможности активизирована. Решающая роль в решении данного вопроса принадлежит общеевропейскому диалогу по согласованию технических требований к судам внутреннего плавания, а также, анализу соответствующих инновационных подходов к решению этого вопроса. В частности, можно задействовать и более широко использовать такие примеры функционирования совместных рабочих групп, как совместная рабочая группа ЕС/ЦКСП по техническим предписаниям для судов внутреннего плавания и совместная рабочая группа ЕЭК ООН/ЦКСП по перевозке опасных грузов, с учетом рассматриваемых ими вопросов и географического охвата для привлечения к их работе всех заинтересованных сторон на общеевропейском уровне.

208. Следует рассмотреть проблему эксплуатации судов типа река-море в свете их потенциального вклада в увеличение рыночной доли внутреннего судоходства, причем их эксплуатацию следует стимулировать на основе разработки надлежащих технических требований, применимых к таким судам, и с учетом соображений безопасности и требований рынка.

Предлагаемые действия ЕЭК ООН:

а) Активизировать деятельность ЕЭК ООН по отстаиванию общеевропейских норм, предусматривающих технические требования к судам внутреннего плавания, по возможности с надлежащим учетом работы совместной рабочей группы ЕС/ЦКСП по техническим предписаниям для судов внутреннего плавания и с соответствующим участием в этой работе; следует рассмотреть вопрос о возможной интеграции деятельности ЕЭК ООН по техническим предписаниям для судов внутреннего плавания с работой совместной рабочей группы ЕС/ЦКСП.

б) Стимулировать проведение международных исследований по европейскому внутреннему флоту и рассмотреть вопрос о конкретных общеевропейских исследованиях по модернизации флота и повышению его эффективности.

в) Продолжить деятельность SC.3 по разработке технических предписаний для судов “река-море” плавания.

д) Оказывать поддержку странам в обмене опытом в области урегулирования финансовых последствий модернизации флота внутреннего плавания.

Стратегическая рекомендация № 3 Стимулирование использования речной информационной службы и других информационно-коммуникационных технологий (ИКТ)

209. Следует оказать особую поддержку в деле дальнейшего развития и использования речных информационных служб, играющих решающую роль в обеспечении безопасности и надежности внутреннего судоходства⁶¹. В этой области международные группы экспертов играют важную роль в разработке таких технических стандартов, как СОЭНКИ ВС, стандарты, касающиеся извещений судоводителям и систем электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве, руководства и критерии для служб движения судов на внутренних водных путях и стандарт для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях с использованием АИС.

210. Равнозначную поддержку следует оказать и в реализации других инициатив по ИКТ для облегчения перевозок на ВВТ и повышения их безопасности. Упомянутая выше европейская база данных о корпусах судов внутреннего плавания должна существенным образом упростить процедуры обмена информацией между судами, а также между судами и РИС и другими компетентными органами. Кроме того, международные базы данных можно было бы использовать для облегчения освидетельствования судов внутреннего плавания, с тем, чтобы компетентные органы могли проводить освидетельствование на основе согласованного набора критериев. Примером такой системы служит ИБИСнет, используемая Акваполом.

211. Развитие РИС и другие нововведения, связанные с ИКТ, требуют постоянной адаптации соответствующих международных правил и предписаний по внутреннему судоходству, таких как, например, Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), в которые в 2009 году было включено особое положение об использовании АИС и текст которых в ближайшем будущем может быть расширен.

212. И наконец, обмен информацией о прогрессе и задачах в области введения РИС и других новшеств в этой области, например, системы электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве, следует осуществлять на максимально высоком уровне для стимулирования использования согласованных стандартов и обеспечения совместимости внедренных систем.

Предлагаемые действия ЕЭК ООН

- a) Поддерживать общеевропейский диалог по реализации и дальнейшему развитию речных информационных служб.
- b) Участвовать в работе соответствующих международных групп экспертов и отражать результаты их обсуждений в Резолюциях SC.3 в отношении РИС, а также в других, связанных с ними документах, таких как Европейские правила судоходства по внутренним водным путям.
- c) Поддерживать и способствовать нынешним усилиям в рамках ЕС по разработке международной базы данных о корпусах судов, для обеспечения эффективности которой требуется введение и учет информации о судах внутреннего плавания стран, не являющихся членами ЕС.
- d) Стимулировать другие виды применения ИКТ для облегчения перевозок на ВВТ и освидетельствования судов внутреннего плавания, а также разработки и стимулирования использования согласованных правил и критериев в этой области.

⁶¹ Использование ИКТ в повышении показателей работы транспорта, в целом, анализируется в стратегической записке ЕЭК ООН по Интеллектуальным транспортным системам, которая, на данный момент, находится в стадии общественного обсуждения. Более подробная информация доступна по адресу: www.unecce.org/trans/events/2011/ITS_Public_Consultation.html.

Стратегическая рекомендация № 4 Эффективное реагирование на новые требования рынка

213. Быстрый рост контейнерных перевозок на Рейне свидетельствует о том, что внутренние водные пути могут играть важную роль в транспортировке дорогостоящих промышленных товаров и таким образом могут внести вклад в снижение перегруженности основных европейских транспортных коридоров. Европейская сеть внутренних водных путей связывает морские порты практически со всеми экономическими центрами. Это должно создать широкие возможности для принятия рентабельных и устойчивых решений по перевозкам на ВВТ во внутренние транспортные центры в рамках глобальных и региональных цепей поставок, позволяющих снизить потребность в ценном портовом пространстве, а также в дорогостоящих инвестициях в новую автодорожную и железнодорожную инфраструктуру внутренних районов⁶². Логистические нововведения могут стимулироваться посредством усовершенствования перевалочного оборудования и более эффективных операций и грузовых работ во внутренних портах и терминалах, а также путем использования речных информационных служб. В частности, необходимо принять меры по упрощению операций на ВВТ в морских портах на основе усовершенствования правовых, административных и логистических процедур.

214. Как свидетельствует проводящаяся работа в связи с каналом Сена – Северная Европа, использование мультимодальной платформы способствует повышению конкурентоспособности этого вида транспорта наряду с его более эффективной интеграцией в глобальную цепь поставок. Таким образом, такие международно-правовые документы, как Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) и протокол к нему, касающийся внутреннего судоходства, могут и должны использоваться для стимулирования интермодальности.

215. Кроме того, для полной интеграции глобальной логистической цепи крайне важно также обеспечить такой же уровень безопасности на ВВТ, как и на других видах транспорта, в частности (что весьма важно), на морском транспорте, подпадающем под действие Международного кодекса безопасности судов и портовых средств (ОСПС). Введение Кодекса ОСПС налагает новые ограничения на доступ судов внутреннего плавания к морским терминалам. В ближайшем будущем повышенные стандарты безопасности будут приняты и на других видах транспорта (в частности, на автомобильном).

216. И наконец, как показала охарактеризованная выше дискуссия экспертов, введение сбора за пользование инфраструктурой внутренних водных путей, возможно, и не отразится на конкурентоспособности ВВТ. Дальнейшие исследования данной проблемы надлежит дополнить посредством освещения такой оптимальной практики стран, как, например, подход, использующийся в случае канала Сена – Северная Европа и предусматривающий взимание сбора.

Предлагаемые действия ЕЭК ООН

а) Продолжать работу по повышению информированности общественности о преимуществах ВВТ по сравнению и/или в сочетании с другими видами транспорта в ходе проведения таких политических мероприятий высокого уровня, как ежегодные сессии Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН или международная конференция для стран, имеющих свои интересы в секторе внутреннего судоходства.

б) Улучшить взаимодействие между операторами ВВТ, железнодорожного и автомобильного транспорта путем проведения совместных совещаний и других мероприятий подразделений и органов ЕЭК ООН, занимающихся проблематикой внутреннего водного, автомобильного, железнодорожного и интермодального транспорта и логистики.

в) Поощрять усилия по обеспечению интермодальности в перевозках на ВВТ посредством стимулирования выполнения соответствующих международных соглашений, таких, как Протокол о комбинированных

⁶² В 2010 году ЕЭК ООН выпустило исследование о *Связи между морскими портами и внутренними регионами* (ECE/TRANS/210), в котором анализировались пути повышения показателей глобальной цепи поставок путем удаления недостающих звеньев и улучшения эффективности и устойчивости связей портов с внутренними регионами. Исследование опубликовано на странице: www.unece.org/trans/publications/other_hinterland.html.

перевозках на внутренних водных путях к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП).

d) Оказывать поддержку в реализации других инициатив, нацеленных на укрепление роли ВВТ в рамках безопасных цепей интермодальных перевозок, в частности, как эффективного и надежного посредника между внутренними районами и морскими портами.

e) Рассмотреть на уровне экспертов и политических кругов проблему взимания сбора за пользование инфраструктурой внутренних водных путей и последствия таких мер для использования и конкурентоспособности ВВТ.

Стратегическая рекомендация № 5 Рассмотрение вопроса о задачах на рынке труда на общеевропейском уровне

217. Крайне важно принять меры в контексте Бухарестской декларации министров 2006 года, в которой содержится призыв к оказанию содействия в свободном передвижении членов экипажей в пределах Европы, а также к взаимному признанию удостоверений судоводителей. В этой Декларации министры также подчеркнули важное значение конкретных знаний и опыта, необходимых для плавания по определенным участкам рек, согласования должностных инструкций и необходимость создания европейской сети, облегчающей обмена в рамках национальных образовательных программ и профессиональной подготовки.

218. Как указано в главе 3, ЕЭК ООН, а также ЕС и речные комиссии рассматривают эти вопросы. За последние десять лет в этой области достигнуты значительные результаты. Речные комиссии, в частности, активизировали свою работу по вопросу о взаимном признании удостоверений судоводителей и других документов членов экипажей, что позволило достичь прогресса в области оказания содействия в перемещениях членов экипажей. В настоящее время в рамках Европейского секторального социального диалога ЕС рассматриваются вопросы о конкретной продолжительности рабочего времени в секторе ВВТ, характере работы, требованиях, касающихся состава экипажей, улучшении условий работы и проживания на борту, а также о социальном демпинге и недобросовестной конкуренции. Такие элементы программы ЕС «НАЯДЫ», как «рабочие места и квалификация», нацелены на повышение привлекательности ВВТ для рабочей силы и увеличение капиталовложений в развитие человеческого капитала.

219. Вместе с тем, для того чтобы справиться с прогнозируемым дефицитом рабочей силы на ВВТ и определить сохраняющиеся препятствия и стратегии их преодоления, необходимы дальнейшие усилия на общеевропейском уровне. В связи с этим задача повышения привлекательности профессий, связанных с ВВТ, для квалифицированной рабочей силы может быть выполнена как посредством облегчения доступа к этим профессиям для лиц с сопоставимым опытом работы (в сферах морских перевозок, рыболовства или других видов транспорта), так и созданием для работников, занятых на ВВТ, возможностей для доступа к другим видам профессиональной деятельности, связанной с внутренним судоходством.

Предлагаемые действия ЕЭК ООН:

a) Поддерживать и стимулировать проводящуюся ЕС и речными комиссиями работу по решению задач на рынке труда и улучшению представления о ВВТ с особым упором на социально-экономические последствия нынешней практики в области трудоустройства, такой, как использование иностранной рабочей силы, и ее последствия с точки зрения безопасности.

b) Продолжать работу по согласованию требований, касающихся выдачи удостоверений судоводителям и членам экипажей, а также состава экипажей судов внутреннего плавания, на основе соответствующих Резолюций SC.3 и рассмотреть возможность установления общеевропейского правового режима в этих сферах.

c) Следить за процессом открытия национальных внутренних водных путей некоторых стран ЕЭК ООН, в частности, Российской Федерации и Украины, для судов, плавающих под иностранным флагом, и поддерживать

этот процесс, а также оказывать поддержку в любой деятельности этих стран по поощрению применения и внедрению общеевропейских правил судоходства на их водных путях.

Стратегическая рекомендация № 6 Решение задач по охране окружающей среды и снижению “углеродного следа”

220. Экологический аспект внутреннего судоходства нуждается в рассмотрении на общеевропейском уровне. В этой области на основе деятельности, проводящейся речными комиссиями по обеспечению судоходства на Дунае, Рейне и Саве и по охране этих рек, следует разработать и по возможности – на более позднем этапе – закрепить в действующих международных соглашениях соответствующие общеевропейские директивы, рекомендации или стандартные процедуры по оценке воздействия ВВТ на окружающую среду.

221. Кроме того, следует широко распространять информацию о результатах региональных исследований и совещаний по воздействию изменения климата на инфраструктуру ВВТ, например исследований и конференций, организуемых ЦКСР.

222. Можно рассмотреть несколько решений по сокращению выбросов CO₂ (например, улучшение конструкции судов или создание рынка квот на CO₂). Крайне важно оказывать поддержку исследованиям, проводимым в целях выявления существующих решений и степени их эффективности с точки зрения сокращения выбросов CO₂. Это позволило бы участникам из сектора внутреннего судоходства выбрать наиболее подходящее решение для этого чистого вида транспорта. Необходимо будет также учитывать тот факт, что некоторые меры, направленные на сокращение уровня выбросов оксидов серы и азота (т.е. возможность оснащать суда двигателями, работающими на сжиженном природном газе), потребуют разработки новых технических предписаний для судов внутреннего плавания.

223. И наконец, следует проанализировать кратко- и долгосрочные последствия применения национального, регионального законодательства в области охраны окружающей среды либо аналогичного законодательства ЕС на предмет воздействия его применения на ВВТ и обеспечить для всего сектора возможность сохранения конкурентоспособности ВВТ как экологически благоприятного вида транспорта. Следует усилить диалог и сотрудничество между национальными и региональными судоходными управлениями и комиссиями по охране рек для определения возможных совместных исследований и других мер.

Предлагаемые действия ЕЭК ООН:

a) Стимулировать активное участие стран – членов ЕЭК ООН в финансируемом по линии Счета развития Организации Объединенных Наций проекте по разработке и применению инструмента мониторинга и оценки выбросов двуоксида углерода (CO₂) на внутреннем транспорте с целью содействия смягчению изменения климата с использованием экспертных знаний, имеющихся у государств – членов ЕЭК ООН, речных комиссий, межправительственных и неправительственных организаций.

b) Вести перечень соответствующих исследований и мероприятий в сотрудничестве с государствами-членами, ЕС, речными комиссиями, комиссиями по охране рек и другими международными органами.

c) Продолжать оказывать поддержку деятельности государств-участников, Европейской комиссии речных комиссий по адаптации ВВТ к последствиям изменения климата, по обращению с отходами и снижению загрязнения внутренних водных путей судами и по другим вопросам, связанным с окружающей средой.

d) Поддерживать и стимулировать исследования и инновационные мероприятия по сохранению и дальнейшему повышению конкурентоспособности ВВТ в плане экологической деятельности, включая исследования по мерам для сокращения выбросов CO₂ с судов внутреннего плавания и по альтернативным видам топлива для судов внутреннего плавания.

e) Обеспечить, чтобы меры, направленные на сокращение экологического воздействия судов внутреннего плавания, были должным образом отражены в обновленных вариантах международных норм, касающихся технических предписаний для судов внутреннего плавания.

Стратегическая рекомендация № 7 Укрепление организационной и нормативно-правовой основы на общеевропейском уровне

224. Как отмечалось в главе 3, при всей сложности нормативной структуры и институциональных рамок, регулирующих функционирование ВВТ в Европе, достигнут значительный прогресс в деле согласования и упрощения европейского нормативного режима внутреннего судоходства. После опубликования в 1996 году Белой книги ЕЭК ООН были установлены общеевропейские правила перевозок опасных грузов и гражданской ответственности на внутренних водных путях. Высококачественный обмен информацией и сотрудничество между существующими учреждениями и международными группами экспертов, функционирующими под эгидой Организации Объединенных Наций, ЕС, речных комиссий и региональных и национальных администраций, послужили ключевыми факторами достижения столь ощутимого прогресса в формировании единого и транспарентного режима внутреннего судоходства в регионе ЕЭК.

225. С учетом этого опыта требуются непрерывные усилия по дальнейшему согласованию или унификации правил и положений, рационализации процедур и формированию механизмов, позволяющих эффективно обслуживать и обновлять нормативные рамки, регулирующие функционирование ВВТ на общеевропейском уровне, в соответствии с требованиями рынка, соображениями безопасности и охраны окружающей среды.

226. В качестве оптимальной практики и примеров надлежащих общеевропейских правил и процедур для ВВТ можно было бы использовать несколько типовых образцов, которые уже в течение многих лет реализуются в глобальном масштабе на воздушном и морском транспорте в соответствии с международными договорами, применимыми ко всем государствам, которые ратифицировали их. Международные автомобильные перевозки уже регулируются глобальными соглашениями, определяющими правила дорожного движения, обеспечения безопасности и конструкции транспортных средств, а также такими общеевропейскими предписаниями, как Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов, устанавливающая стандартные и транспарентные договорные положения о гражданской ответственности.

227. Аналогичным образом, двумя основными международными соглашениями (Конвенцией о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом и Соглашением о международных железнодорожных грузовых перевозках) регулируются также международные железнодорожные перевозки. В рамках ЕЭК ООН проводится работа по согласованию и, возможно, унификации этих режимов железнодорожных перевозок на основе подготовки типовых договорных положений, обеспечивающих беспрепятственные международные перевозки железнодорожным транспортом от Атлантического до Тихого океана. Кроме того, типовые правила и положения регулируют перевозки опасных грузов всеми видами транспорта на глобальном уровне, а их осуществление на национальном уровне и уровне ЕС обеспечивается при помощи таких типовых конвенций, как ВОПОГ для внутреннего водного транспорта.

228. Эти примеры можно было бы использовать для выработки видения и стратегии укрепления и дальнейшего развития нормативных рамок для ВВТ на общеевропейском уровне и для установления одинаковых условий по сравнению с другими видами транспорта. С учетом сложности национальных, субрегиональных (ЕС) и речных правил и предписаний в области ВВТ приоритет следует отдавать прогрессивным решениям в тех областях, где согласование уже в значительной степени достигнуто и где важно создать механизмы обеспечения преемственности в деле согласованного обслуживания и осуществления.

229. Правила внутреннего судоходства могли бы послужить оптимальной отправной точкой, т.к. ЕПСВВП, разработанные на основе применимых правил речных комиссий, уже обеспечивают общие нормативные рамки на общеевропейском уровне. Для обеспечения постоянной актуальности и применимости ЕПСВВП и ограничения проводящейся параллельно работы было предложено обсудить вопрос о возможности придания ЕПСВВП статуса международно-правового документа. Вместе с тем, как недавно отметила SC.3, задачу

стимулирования применения согласованных правил судоходства можно было бы выполнить и при помощи других, более гибких механизмов⁶³.

230. Одним из таких решений могло бы послужить преобразование ЕПСВВП в типовые правила для общеввропейского судоходства по внутренним водным путям, общие положения которого, применимые ко всем внутренним водным путям, были бы позаимствованы и применялись бы субрегиональными органами или речными комиссиями в соответствии с аналогичными процедурами, применимыми к конструкции транспортных средств либо перевозкам опасных грузов. Кроме того, необходимо выработать надлежащие средства для внедрения «восходящих» механизмов внесения предложений по поправкам (правительствами, ЕС и речными комиссиями), а также надлежащие «нисходящие» процедуры наблюдения, обеспечивающие согласованное осуществление на национальном, субрегиональном уровне и уровне речных бассейнов. Необходимость дополнения ЕПСВВП конкретными правилами по местным условиям судоходства обуславливается решающая роль речных комиссий в деле обеспечения эффективности и безопасности внутреннего судоходства.

231. Другая важная задача по усилению координации и сотрудничества связана с применением Страсбургской конвенции об ограничении ответственности во внутреннем водном транспорте (КОВС) 1988 года, которая первоначально была открыта для участия только государств – членов ЦКСР, а в настоящее время пересматривается, с тем, чтобы к ней могли присоединиться третьи страны. Усилия ЦКСР в этой области можно было бы поддержать посредством создания возможностей для придания этой Конвенции общеввропейского или даже глобального значения.

232. Вместе с тем для того чтобы существующие на ВВТ учреждения могли более эффективно сотрудничать и координировать свою деятельность, а также извлекать выгоду от взаимодействия друг с другом, им необходимо выделить надлежащие ресурсы.

Предлагаемые действия ЕЭК ООН:

а) Определить в тесном сотрудничестве, в частности, с государствами-членами, Европейской комиссией и речными комиссиями, соответствующие сферы для дальнейшей координации, взаимодействия, транспарентности и согласования правил и предписаний для ВВТ на общеввропейском уровне и обозначить практические меры по рационализации и координации деятельности участвующих учреждений.

б) В тесном сотрудничестве с речными комиссиями стимулировать применение ЕПСВВП в качестве основы для транспарентных и стандартных правил судоходства по внутренним водным путям на общеввропейском уровне и разработать надлежащие механизмы рационализации и эффективного применения их положений, а также наблюдения за их применением.

в) Поддерживать все усилия по установлению общеввропейских правовых рамок для аспектов частного права во внутреннем судоходстве, например осуществление действующих международных конвенций в данной области.

г) Наблюдать за осуществлением реформ по усовершенствованию институциональных режимов во внутреннем судоходстве, например, пересмотр Белградской конвенции о режиме судоходства на Дунае 1948 года, и оказывать поддержку в их проведении, а также выступать за принятие любых мер по предоставлению существующим учреждениям ВВТ надлежащих людских и финансовых ресурсов и оказывать поддержку в принятии таких мер.

д) содействовать применению согласованных общеввропейских правил перевозки опасных грузов, кодифицированных в юридических инструментах ЕЭК ООН и в соглашении ВОПОГ, в особенности.

⁶³ Доклад Рабочей группы по внутреннему водному транспорту ЕЭК ООН о работе ее пятьдесят первой сессии, ECE/TRANS/SC.3/178, пункт 24.

Приложение

Содержание европейских режимов внутреннего судоходства

Примечание: документы, не имеющие юридически обязательного характера, выделены курсивом. «Не имеется» указывает на отсутствие рекомендаций или правил.

Регламентационный охват	ЕЭК ООН	ЕС	ЦКСР	ДК	КС	МК
1. Общие положения						
1.1 Характеристики и параметры европейских внутренних водных путей	Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП), завершено в Женеве 19 января 1996 года	Не имеется	Не имеется	Не имеется	Подробные параметры классификации внутренних водных путей на реке Сава (Решение 26/06 с поправками, внесенными Решением 13/09)	Не имеется
1.2 Доступ к рынку	Не имеется	Правила ЕС (ЕЕС) 3921/91 и (ЕС) 1356/96	Мангеймский акт (с поправками, внесенными на основании Дополнительного протокола № 2)	Белградская конвенция	Рамочное Соглашение по бассейну реки Сава	Конвенция о канализации реки Мозель
2. Технические предписания и правила безопасности						
2.1 Правила плавания	Резолюция № 24 – Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)	Не имеется	Поллицейские правила плавания по Рейну	Основные положения о плавании по Дунаю	Правила плавания по бассейну реки Сава (Решение 30/07)	Поллицейские правила плавания по Мозелю
2.2 Технические предписания, применимые к судам внутреннего плавания	Резолюция № 61 – Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания	Директива 2006/87/ЕС, содержащая технические требования к судам внутреннего плавания	Правила освидетельствования судов на Рейне	Рекомендации, касающиеся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания	Технические правила, применимые к судам в бассейне реки Сава	Поллицейские правила плавания по Мозелю

Регламентационный охват	ЕЭК ООН	ЕС	ЦКР	ДК	КС	МК
2.3 Минимальные требования в отношении выдачи удостоверений судоводителей	Резолюция № 31 – Рекомендации о минимальных требованиях, касающихся выдачи удостоверений судами внутреннего плавания в целях их взаимного признания для международных перевозок	Директива 96/50 ЕС Совета о согласовании условий получения национальных удостоверений судоводителей на перевозку грузов и пассажиров по внутренним водным путям в рамках Сообщества (1996 год)	Правила для персонала рейнского судоходства	Рекомендации Дунайской комиссии (ДК), касающиеся требований при выдаче удостоверений судоводителей судов внутреннего плавания по Дунаю (1995 год).	Правила, касающиеся минимальных требований в отношении выдачи удостоверений судоводителей для судоходства в бассейне реки Сава (Решение 32/07)	Полицейские правила плавания по Мозелю
2.4 Требования в отношении перевозки опасных грузов	Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям, заключенное в Женеве 26 мая 2000 года	Директива 2008/68/ЕС Европейского парламента и Совета от 24 сентября 2008 года о международной перевозке опасных грузов	Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям, заключенное в Женеве 26 мая 2000 года	Правила перевозки опасных веществ по Дунаю	Правила перевозки опасных веществ по Саве (Решение 12/10)	Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям, заключенное в Женеве 26 мая 2000 года
2.5 Речные информационные службы	Резолюция № 57 – Руководящие принципы и рекомендации для речных информационных служб	Директива 2005/44/ЕС о согласованных услугах речных информационных служб (РИС) на внутренних водных путях в странах Сообщества	Руководящие принципы и рекомендации для речных информационных служб (2001–II–19)		Стандарт по обнаружению и отслеживанию судов (Решение 03/09), Стандарт СОЭНКИ для внутреннего судоходства (Решение 04/09)	
2.6 Прогулочное судоходство	Резолюция № 40 – Международное удостоверение на право управления прогулочным судном					
3. Аспекты гражданского и публичного права, связанные с перевозками внутренним водным транспортом						
3.1 Договор перевозки грузов	Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КТПВ)	Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КТПВ)	Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КТПВ)	Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КТПВ)		

Регламентационный охват	ЕЭК ООН	ЕС	ЦКР	ДК	КС	МК
3.2 Ограничение ответственности во внутреннем судоходстве			Страсбургская конвенция 1988 года об ограничении ответственности во внутреннем судоходстве (КОВС)			
3.3 Правила относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания	Конвенция об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания, от 15 марта 1960 года					
3.4 Регистрация судов внутреннего плавания	Конвенция о регистрации судов внутреннего плавания от 25 января 1965 года	Директива 2006/87/ЕС, содержащая технические требования к судам внутреннего плавания	Полицейские правила плавания по Рейну			
3.5 Обмер судов внутреннего плавания	Конвенция об обмере судов внутреннего плавания					
4. Экологические аспекты внутреннего судоходства						
4.1 Загрязнение вод судами внутреннего плавания	Резолюция № 21 – Предотвращение загрязнения вод судами внутреннего плавания		Полицейские правила плавания по Рейну (Глава 15)	Рекомендации относительно организации сбора отходов с судов, плавающих по Дунаю (CD/SES 72/8, 2009)	Протокол о предотвращении загрязнения вод, обусловленном судоходством (еще не вступил в силу)	
4.2 Управление отходами	Резолюция № 24 – Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (глава 10 «Предотвращение и загрязнение вод и удаление отходов, образующихся на борту судов»)		Конвенции 1996 года о сборе, хранении и удалении отходов, образующихся при судоходстве на Рейне и на других внутренних водных путях	Рекомендации относительно организации сбора отходов с судов, плавающих по Дунаю (CD/SES 72/8, 2009)	Протокол о предотвращении загрязнения вод, обусловленном судоходством (еще не вступил в силу)	

Регламентационный охват	ЕЖ ООН	ЕС	ЦКСР	ДК	КС	МК
<p>4.3 Влияние развития инфраструктуры ВВТ на окружающую среду</p>	<p>Конвенции об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте (Конвенция Эспо)</p>	<p>Директива 85/337/ЕЕС об оценке экологического воздействия; Директива 2001/42/ЕС о стратегической экологической оценке (СЭО); Директива 2000/60/ЕС об установлении рамок действий Сообщества в отношении водохозяйственной политики</p>				

Добавление

За пределами Европы: Внутренний водный транспорт в Соединенных Штатах Америки

Введение

1. На своей пятьдесят четвертой сессии Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) приветствовала намерение представителя Соединенных Штатов Америки (США) внести вклад в Белую Книгу ЕЭК ООН по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе (ECE/TRANS/SC.3/187, пункт 12).
2. Эта информация, представленная во время семьдесят третьей сессии Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН (1–3 марта 2011), публикуется здесь как добавление к Белой книге, принятой SC.3.
3. Для облегчения сопоставления анализа европейской части региона ЕЭК ООН, представленного в Белой книге, и ситуации в США, данное добавление включает основные части общей структуры Белой книги, а именно:
 - A. Значение и показатели работы внутреннего водного транспорта
 - B. Текущее состояние сети внутренних водных путей, интенсивность и флот внутреннего судоходства
 - C. Организационная и нормативно-правовая основа
 - D. Приоритеты и стратегия по развитию ВВТ на данный момент

A. Значение и показатели работы внутреннего водного транспорта

4. В США приблизительно 12 000 миль (19 300 км) из 25 000 миль (40 200 км) внутренних, внутри-прибрежных и прибрежных водных путей и каналов, а также Великих озер, составляют активно действующую внутреннюю и внутри-прибрежную систему водных путей, поддерживаемую для целей коммерческого судоходства Инженерной группой армии США. Данная сеть включает в себя почти 11 000 миль (17 700 км) системы внутренних водных путей, которая облагается налогом на топливо. Коммерческие операторы на данных водных путях платят топливный налог в размере 20 центов за галлон, который перечисляется в Целевой фонд внутренних водных путей. Этот фонд оплачивает половину стоимости нового строительства и крупнейших работ по восстановлению инфраструктуры внутренних водных путей.
5. Перевозки по внутренним и внутри-прибрежным водным путям (определяемое как «внутреннее движение» в рамках данного анализа) достигли 624 млн т в 2005, 628 млн в 2006, 622 млн в 2007 и 588 млн в 2008. Снижение перевозок в 2008 является результатом экономического спада и его начавшегося воздействия на коммерческие грузовые перевозки всеми видами транспорта по территории США. Грузооборот в тонно-милях по внутренним водным путям составил 274 млрд в 2005, 280 млрд в 2006, 272 млрд в 2007 и 261 млрд в 2008. В период с 2000 по 2007 грузооборот по внутренним водным путям составил в среднем приблизительно 8 % всего междугороднего грузооборота в тонн-милях в США, исключая трубопроводы.

6. Наибольшая часть грузов, перевозимых по внутренним водным путям в США, состоит из сухих и жидких массовых грузов. В 2008 уголь составил приблизительно 31 %, нефть - 25 %, сырье и полезные ископаемые - 18 %, сельскохозяйственные продукты - 12 %, химикаты - 8 %, и другие типы товаров - 6 %.

В. Текущее состояние сети внутренних водных путей, интенсивность и флот внутреннего судоходства

7. Самая большая часть взаимосвязанной американской сети внутренних водных путей состоит из реки Миссисипи и ее главных судоходных притоков, таких как Огайо, Иллинойс, Миссури, Теннесси и Арканзасские реки, а также внутри-прибрежного водного пути Мексиканского залива (ВВПМЗ), который представляет собой защищенный мелководный маршрут вдоль американского побережья Мексиканского залива от Флориды через Техас к мексиканской границе. ВПМЗ соединяет прибрежные порты залива, такие как Мобайл, Новый Орлеан, Батон-Руж, Хьюстон и Корпус-Кристи, с главными внутренними портами, включая Мемфис, Сент-Луис, Чикаго, Миннеаполис, Цинциннати и Питсбург. Река Миссисипи от Батон-Ружа до Мексиканского залива соединяет морское судоходство с движением барж, таким образом, превращая этот участок в жизненно важную составляющую внутренней и внешней торговли Соединенных Штатов.

8. Американская система внутренних водных путей, помимо главной сети Миссисипи/ВВПМЗ, также включает в себя две отдельные системы. На Тихо-океанском Северо-западе система рек Снэйк-Колумбия позволяет внутреннее судоходство на протяжении 465 миль (750 км) внутрь страны в Льюистон, Айдахо. Вдоль Атлантического побережья, Атлантический внутри-прибрежный водный путь (АВВП) и внутри-прибрежный водный путь Джэксонвилл в Майами (ИВВП) позволяют организовать защищенную навигацию судов с небольшой осадкой на протяжении 1 142 миль (1 840 км) от Чесапикского залива в Вирджинии в сторону юга Майами, Флорида.

9. Река Миссисипи и ее притоки обслуживаются согласно установленному требованию о 9-футовом минимуме (2,7 м) глубины канала. Большая глубина доступна на многих водных путях в течение почти всего года. Низковье Миссисипи между устьем Реки Огайо и глубоким каналом в Батон-Руже вообще имеет 12-футовую глубину (3,6 м), как и ВВПМЗ. Водный путь Снэйк-Колумбия на Тихоокеанском Северо-западе характеризуется 14-футовой (4,3 м) глубиной канала. Для АВВП разрешен 10-футовый (3,0 м) канал, но в целом меньшая глубина также поддерживается из-за ограниченного использования в коммерческих целях.

10. Судоходство обеспечивается благодаря наличию 192 шлюзов с 238 камерами, включая небольшое количество шлюзовых камер с глубокой осадкой. Также на внутренних водных путях расположено более 1 900 причалов для обработки грузов. Большинство из 192 шлюзов, обслуживающих судоходство, включают в себя многоцелевые дамбы. Например, 46 дамб, связанных со шлюзами, в настоящее время производят гидроэлектроэнергию. Самым высоким шлюзом на американских внутренних водных путях является Шлюз Джона Дея и Дамба на реке Колумбии, с водонапором в 110 футов (33,5 м). Коммерческие буксирные компании, действующие на американских внутренних водных путях, обязаны использовать суда, построенные в Соединенных Штатах, и укомплектовывать их американскими экипажами.

11. По данным 2008 года американский внутренний и внутри-прибрежный водный флот включал в себя 31 238 барж и 2 789 толкачей. В большинстве коммерческих операций на внутренних водных путях используются толкачи (или буксиры), которые толкают группу связанных между собой барж, как единый состав. Средние размеры буксира зависят от параметров водных путей. На участках водного пути с длиной шлюзов в 600–1200 футов (от 183 до 366 м) распространена буксировка 15 барж. На водных путях меньшего размера могут буксироваться 4–6 барж, в то время как на открытых речных участках Нижней Миссисипи возможна буксировка 40 или более барж. Приблизительно 40 % из 31 238 барж составляют крытые саморазгружающиеся баржи для перевозки сухих грузов (таких как зерно, сталь и другие полезные ископаемые), 26 % - открытые саморазгружающиеся баржи для перевозки сухих грузов (таких как уголь или гравий), 19 % - палубные баржи,

и 15 % - танкеры. Оставшаяся малая часть представляет собой совокупность различных видов специального оборудования.

С. Организационная и нормативно-правовая основа

12. В американской системе внутренних водных путей Инженерная группа армии США отвечает за строительство и поддержку шлюзов, дамб, каналов и других видов физической инфраструктуры, необходимой для управления сетью. Американская Береговая охрана несет ответственность за помощь судоходству, осмотр и освидетельствование судов, а также за безопасность, включая немедленное реагирование в случае аварий. Частные компании в целом ответственны за строительство судна, укомплектование экипажа и операции, связанные с перевозкой коммерческих грузов. Портовые сооружения могут находиться в собственности и управляться частными компаниями или могут быть связаны с местными властями, которые вкладывают капитал в порты в целях поддержки экономического развития.

13. Не существует никаких других барьеров для перевозки грузов по американским внутренним водным путям, кроме требований о том, что суда должны быть построены на американских верфях и укомплектованы обученными и компетентным американскими членами экипажа. Суда и экипаж должны соответствовать требованиям по лицензированию и сертификации, установленными американской Береговой охраной. Существуют многочисленные институты, предлагающие обучение, и большинство буксирных компаний предлагают свои собственные программы обучения. Суда должны следовать установленным правилам, проходя через шлюзы, однако специальные сборы платить не нужно, и шлюзы открыты для всех, включая прогулочные суда (хотя у государственных и коммерческих судов есть приоритет).

Д. Приоритеты и стратегия по развитию ВВТ на данный момент

14. Инфраструктура внутренних водных путей США стареет. На 2010 год возраст приблизительно 57 % коммерчески активных шлюзов составил более 50 лет. Не считая роста в 2009–10 годах который стал результатом одноразовых инвестиций в экономику, уровень финансирования уменьшился за прошлое десятилетие, как раз в тот момент, когда система продолжила стареть. Финансирование работы и обслуживания внутренних водных путей, которое является полностью федеральным, в среднем составило более 500 млн долларов ежегодно между 2005 и 2008 в текущем долларовом эквиваленте, но уменьшилось с 504 млн в 1995 до 386 млн в 2008 в постоянном долларовом эквиваленте. Одним из показателей ухудшения инфраструктуры стало удвоение количества часов «недоступности» шлюзов с середины 1990-ых, как намеченных (для ремонта), так и незапланированных (закрытие из-за технических неисправностей или других непредвиденных событий). Инженерные войска разработали планы обслуживания системы, чтобы переориентировать ограниченные финансовые средства на самые приоритетные проекты с целью гарантировать целостность и надежность инфраструктуры речного судоходства с высоким уровнем воздействия на объемы перевозок и движение важнейших грузов.

15. Другой проблемой является замена и модернизация старых и неисправных шлюзов, а также шлюзов, обладающих неподходящими размерами для текущих объемов перевозок. С 1986 модернизация инфраструктуры осуществлялась по схеме 50/50 за счет федеральных фондов и топливного налога, уплаченного в Доверительный фонд внутренних водных путей частными компаниями, перевозящими грузы по американским внутренним водным путям. В 2009 было заменено 10 больших шлюзов и восстановлено 10 главных существующих шлюзов, что составило более чем 2,5 млрд долларов инвестиций. Еще 8 шлюзов и 8 восстановительных работ находятся в стадии реализации, представляя собой совокупные инвестиции размером в более чем 7 млрд за следующее десятилетие. Дополнительные проекты были разрешены, но еще не профинансированы. Основная проблема заключается в истощении Целевого фонда внутренних водных путей. Большинство проектов модернизации шлюзов на внутренних водных путях были остановлены, в то время как механизмы для привлечения средств обсуждаются на политическом уровне.

16. В отношении флота на внутренних водных путях, частные фирмы, занимающиеся перевозкой грузов, продолжают вкладывать капитал в модернизацию посредством нового строительства и заменой старого оборудования. Число крытых саморазгружающихся барж для перевозки сухих грузов, построенных до 1982, сократилось с 7 500 в 2000 до 2 300 в 2009, в то время как новое строительство судов продолжается. В последние годы списание судов происходило вместе с новым строительством, в значительной степени стабилизируя размер флота на внутренних водных путях в американских компаниях. Компании-владельцы барж имеют тенденцию соотносить свои инвестиции в модернизацию флота в зависимости от состояния рынка, фрахтовых ставок и возврата на инвестиции, а также прогнозируемых перспектив роста.

17. Существенные инвестиции необходимы для того, чтобы поддержать и улучшить эксплуатационную целостность инфраструктуры внутренних водных путей Америки. Как отмечалось ранее, финансирование работы и обслуживания внутренних водных путей в целом уменьшилось в постоянном долларовом эквиваленте как раз тогда, когда возраст системы стал требовать увеличения обслуживания. Финансирование все больше предназначается для поддержки лишь самых критических системных компонентов с точки зрения рисков и последствий отказа работы – физических и экономических. Модернизация шлюзов и восстановительные работы откладываются, в то время как долгосрочные механизмы финансирования решаются на политическом уровне.

18. В то же самое время объем американского дорожного и железнодорожного грузового транспорта должен удвоиться в ближайшие 20–30 лет. Оба типа транспорта работают на полную мощность в большинстве узких мест, так что пробки и задержки только вырастут. Внутренние водные пути, в целом, имеют дополнительную мощность и могли бы стать альтернативой для многих грузовых перевозок, особенно если система воспринимается как надежная, а модернизация шлюзов находится в стадии реализации и решает проблемы грузопроходимости в относительно небольшом количестве узких мест. Морская администрация Министерства транспорта США определила несколько коридоров, так называемых “Морских автомагистралей”, где экспериментальные проекты должны продемонстрировать выполнимость перемещения большого количества грузов по внутренним и прибрежным водным путям в качестве альтернативы в условиях роста объема грузоперевозок сухопутными видами транспорта. Судходство по внутренним водным путям также имеет подтвержденные экологические преимущества, так как грузы перемещаются с использованием меньшего количества топлива и более низким уровнем выбросов в атмосферу, чем при других видах транспорта. Однако поддержка и улучшение американских внутренних и внутри-прибрежных водных путей будет являться проблемой при текущих ограничениях бюджета. Необходимо изучить и оценить методы инновационного финансирования, такого, например, как партнерство между государством и частным сектором, а также другие подходы и модели, с успехом используемые на международном уровне.