



---

## **Европейская экономическая комиссия**

### **Комитет по внутреннему транспорту**

#### **Рабочая группа по внутреннему водному транспорту**

##### **Шестьдесят первая сессия**

Женева, 4–6 октября 2017 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

**Обмен информацией о мерах, направленных  
на стимулирование перевозок по внутренним  
водным путям**

### **Текущее положение и тенденции в области внутреннего водного транспорта**

#### **Записка секретариата\***

## **I. Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с пунктом 5.1 направления деятельности 5 «Внутренний водный транспорт» программы работы на 2016–2017 годы (ECE/TRANS/2016/28/Add.1), утвержденной Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) на его семьдесят восьмой сессии 26 февраля 2016 года.

2. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту, возможно, пожелает обменяться информацией о текущем положении и тенденциях в области внутреннего судоходства в регионе ЕЭК ООН на основе информации, представленной ниже, которая была подготовлена секретариатом на основе имеющихся данных<sup>1</sup>.

## **II. Эффективность: рыночный обзор, проведенный Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР)**

3. Рыночные обзоры ситуации на европейских внутренних водных путях регулярно готовятся Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР) в тес-

---

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

<sup>1</sup> Если не указано иное, эта информация была получена секретариатом в форме сообщений правительств соответствующих стран.



ном сотрудничестве с Европейской комиссией (ЕК). Они размещены на веб-сайте ЦКСР по адресу <http://ccr-zkr.org/13020800-en.html#04> на английском, голландском, немецком и французском языках. Ежегодный доклад Европейского союза (ЕС) содержит полный обзор рыночной ситуации и развития в области европейского судоходства по внутренним водным путям в 2016 году и детальный анализ объемов перевозок на важнейших европейских путях и в основных европейских внутренних портах. Соответствующее резюме этого обзора приведено ниже<sup>2</sup>.

4. С 2013 года в Европейском союзе (ЕС) наблюдается относительно ограниченный, но устойчивый экономический рост, который оказывает позитивное воздействие на работу внутреннего водного транспорта и транспортной отрасли в целом. По сравнению с 2013 годом экономический рост увеличился и, как ожидается, эта тенденция сохранится и в предстоящие годы. В 2016 году объем грузовых перевозок по внутренним водным путям в регионе ЕС составил в общей сложности 145 млрд тонно-километров, из которых существенная доля этого объема (85%) приходится на прирейнские государства (Бельгия, Германия, Нидерланды, Франция и Швейцария).

5. Работа в объеме 145 млрд тонно-километров, выполненная в 2016 году, свидетельствует о сокращении на 1% по сравнению с 2015 годом. Самый большой спад в области внутреннего судоходства произошел в восьми основных европейских странах во главе Люксембурга, Франции и Германии, на которые пришлось 19, 2,5 и 1,7% соответственно.

6. В Люксембурге и Франции внутренне судоходство в значительной мере используется для перевозки сельскохозяйственных продуктов. Поэтому низкий урожай в 2016 году больше всего сказался на перевозках именно в этих двух странах.

7. В Германии и Нидерландах весьма отрицательно сказались на объемах транспортной работы два периода низкого уровня воды в рейнском регионе в конце 2015 и 2016 годов.

8. Объем контейнерных перевозок в ЕС увеличился на 4,6% и составил 15 млрд тонно-километров; распределение контейнерных перевозок по внутренним водным путям в ЕС свидетельствует о том, что более 99% общего объема контейнерных перевозок по внутренним водным путям в ЕС осуществляется в настоящее время в четырех странах: Бельгии, Германии, Нидерландах и Франции.

9. Объем пассажирских перевозок также увеличился, в первую очередь в сегменте речных круизов, и составил в общей сложности 1,36 млн пассажиров.

10. В 2016 году на долю грузовых перевозок по внутренним водным путям ЕС пришлось, как и прежде, 6% от общего объема грузовых перевозок (во внутреннем водном, автомобильном, железнодорожном и трубопроводном сообщении). Доля этого вида транспорта составляет порядка 40% в тех странах, для которых характерна разветвленная сеть внутренних вод, например в Нидерландах.

11. Вместе с тем работа внутреннего водного транспорта в 2016 году свидетельствует о наличии зависимости от общего экономического контекста, хотя здесь присутствуют и внешние факторы, такие как низкий уровень воды, который оказал соответствующее воздействие на перевозки по Рейну в конце 2015 и 2016 годов и по Дунаю в 2015 году.

12. С другой стороны, на перевозки грузов по внутренним водным путям благотворно сказалась динамика контейнерных перевозок, перевозок отходов и транспортировки химической продукции. На Рейне темпы роста этих трех видов перевозок увеличились в 2016 году на 3 и 5% по сравнению с 2015 годом.

<sup>2</sup> <http://www.inland-navigation-market.org/en/2159-2/>.

Аналогичным образом, динамичная работа отрасли черной металлургии в районе верхнего течения Дуная способствовала активизации перевозок руды и металлоизделий по Дунаю.

13. Что касается структуры флота внутренних водных судов, то в Европе она развивалась медленно; размеры флота снизились на 2,8%. Вместе с тем весь флот в целом остается относительно старым; средний возраст сухогрузов и танкеров составляет в общей сложности 50 и 39 лет соответственно. Показатель использования флота составляет, как и ранее, в среднем в пределах 50–85% в зависимости от типа судов, что ниже уровней, которые существовали на этапе до экономического кризиса. Таким образом, обновление этого сектора в очень большой степени зависит от колебаний грузовых тарифов.

14. Жизненно важную роль в развитии внутреннего судоходства играют внутренние порты. Высокое качество инфраструктуры портов и содействие развитию внутреннего судоходства на уровне портов может оказать важное позитивное воздействие на расширение этого вида транспорта. Детальный анализ работы внутренних портов позволяет выявить тенденции и специализацию портов и обратить внимание на инициативы, предпринимаемые на уровне портов, которые позволяют развивать внутреннее судоходство.

15. На местном уровне появляются инновационные проекты, в результате чего в секторе строительства новых судов происходит частичный сдвиг в сторону повышения их экологических параметров. Это особенно заметно проявляется в секторе речных круизов, в котором приблизительно одна четверть новых судов, которые введены в эксплуатацию в 2016 году, оснащена судовыми дизель-генераторами. Вместе с тем одна из основных проблем внутреннего судоходства в ближайшие годы будет состоять в расширении инновационной работы в более широких масштабах в пределах всего рынка. Сегодня она ограничивается конкретными примерами. Речь, например, идет обо всех новаторских мерах, нацеленных на сокращение выбросов в секторе внутреннего водного транспорта.

### **III. Стимулирование скоординированного развития инфраструктуры внутренних водных путей**

#### **A. Международные мероприятия**

16. В Минске 8–9 июня 2017 года состоялась конференция министров под названием «Стимулирование взаимосвязей и совместимости в регионе ЦЕИ<sup>3</sup>: наведение мостов между Европой и Азией». Тематические группы сосредоточили свои обсуждения на модернизации транспортной и логистической инфраструктуры в рамках стратегий ЕС по развитию коридоров ТЕС-Т<sup>4</sup> с участием международных финансовых учреждений и по упрощению процедур торговли путем согласования таможенных правил, правил происхождения и процедур оценки стоимости, мер тарифного и нетарифного регулирования, а также промышленных, санитарных и фитосанитарных стандартов. Участники также обсудили вопрос, касающийся продвижения концепции так называемых цифровых транспортных коридоров посредством разработки безбумажных систем торговли, взаимного признания электронных товаросопроводительных документов, электронных торговых площадок для малого и среднего бизнеса и трансграничных цифровых услуг.

17. 31 января 2017 года Чешская Республика, Польша и Словакия подписали в Варшаве меморандум о подготовке предложения по водному коридору Дунай-

<sup>3</sup> Центральноевропейская инициатива.

<sup>4</sup> Трансевропейская транспортная сеть, учрежденная на основании Регламента (ЕС) № 1315/2013 Европейским парламентом и Советом 11 декабря 2013 года.

Одер-Эльба. Цель этого меморандума – продолжить развитие и расширение масштабов сотрудничества между сторонами в рамках Рабочей группы по коридору Дунай-Одер-Эльба. Участники выразили намерение ввести в действие соответствующую рабочую площадку по проблематике судоходства по реке Одер по линии существующей Рабочей группы по коридору Дунай-Одер-Эльба в порядке расширения сотрудничества между другими заинтересованными странами.

18. Двадцать первый коллоквиум по связке Одер-Хафель (3 сентября 2017 года, Шведт (Одер, Германия)), организованный ассоциацией «Ферайн цур Фёрдерунг дес Штромгэбитес Одер/Хафель»<sup>5</sup> в сотрудничестве с межрегиональным проектом в регионе Балтийского моря ЕММА<sup>6</sup>, был посвящен проблематике контейнерных перевозок и региональному развитию бассейнов рек Хафель, Одер и Висла. В ходе этого коллоквиума были рассмотрены следующие темы: а) содействие расширению портов с выходом на мультимодальные логистические узлы, б) оцифровка внутреннего водного транспорта, с) развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта и устранение узких мест и d) строительство специальных типов контейнерных судов для их эксплуатации на реках и каналах. В этой связи были подчеркнуты потенциальные возможности и проблемы развития контейнерных перевозок в целях увеличения доли внутреннего судоходства и перевозок по линиям, связывающим морские порты и внутренние районы. В качестве положительных примеров были указаны контейнерные перевозки по внутренним водным путям в Швеции и экспериментальный проект контейнерных перевозок из порта в Гданьске до Варшавы по реке Висла.

## **В. Проекты в области инфраструктуры внутренних водных путей в основной сети коридоров Рейн-Дунай и национальные проекты в Словакии**

19. Исследования и работы по строительству трансграничного моста, связывающего Комарно и Комарно, – проекта, финансируемого по линии ФСЕ<sup>7</sup> в соответствии с Директивой (ЕС) № 1315/2013<sup>8</sup>, – находятся в настоящее время на стадии заказов на государственные закупки товаров и услуг.

20. Национальный проект по модернизации шлюзов в Габчиково (2016–2020 годы) должен обеспечить увеличение пропускной способности шлюзов, сокращение времени ожидания и модернизацию системы управления движением судов. В этой связи конкретно предусмотрено следующее: замена верхних и нижних ворот, модернизация системы заполнения и опорожнения камер, стабилизация подстилающего слоя грунта и замена системы контроля.

21. Продолжается реализация международного проекта «Судоходный Дунай» (2015–2020 годы), который является продолжением генерального плана восстановления и эксплуатационно-технического содержания фарватера Дуная и его притоков. Соответствующее предложение будет иметь целью поддержание и восстановление фарватера Дуная, модернизацию судоходных путей, обеспечение устойчивых и более качественных условий плавания и увеличение вместимости судов. В настоящее время осуществляется процедура заказов на государственные закупки товаров и услуг.

<sup>5</sup> Ассоциация в интересах развития бассейна рек Одер-Хафель; более подробно см. <http://oderverein.de>.

<sup>6</sup> Межрегиональная европейская программа; более подробно см. <http://www.interregeurope.eu>.

<sup>7</sup> Фонд соединения Европы; более подробно см. <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility>.

<sup>8</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32013R1315&from=EN>.

22. В этих целях был заключен соответствующий контракт на технико-экономическое обоснование судоходства в нижнем течении Ваг от Комарно до Пиештаны.

23. Национальный проект модернизации порта Комарно включает генеральный план и технико-экономическое обоснование развития инфраструктуры порта с учетом новых товарных потоков и нового погрузочно/разгрузочного потенциала. Общая цель этого проекта – обеспечить надлежащую работу порта в качестве одного из элементов базовой сети ТЕС-Т.

24. Оперативная программа комплексной инфраструктуры (2016–2020 годы) включает:

а) Национальный проект по техническим мерам, необходимым для обеспечения требуемых параметров фарватера Дуная на отметке<sup>9</sup> 1880.260-1708.200: цель проекта заключается в том, чтобы устанавливать и оценивать фактические данные о судоходных условиях на Дунае; предлагаемые меры по обеспечению и улучшению – там, где это необходимо, – параметров фарватера с учетом экономических, социальных и экологических аспектов.

б) Создание базы данных в области управления и планирования: контракт на ее создание в настоящее время находится на стадии проработки.

в) Модернизация инфраструктуры братиславского государственного порта в целях удовлетворения требований, предъявляемых к пассажирскому порту: контракт на ее модернизацию в настоящее время находится на стадии проработки.

г) Строительство терминала для сжиженного природного газа в братиславском государственном порту: соответствующее технико-экономическое обоснование позволит определить наиболее подходящую технологию производства и распределения сжиженного природного газа в этом порту. Эта работа осуществляется в целях удовлетворения европейских требований, касающихся использования альтернативных видов топлива. Рыночные изыскания и подготовка к проведению государственных закупок запланированы на конец 2018 года, а строительство начнется в 2019 году.

---

<sup>9</sup> Километровая отметка на реке.