



---

## **Европейская экономическая комиссия**

### **Комитет по внутреннему транспорту**

#### **Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике**

##### **Пятьдесят третья сессия**

Женева, 4-5 октября 2010 года

Пункт 3 предварительной повестки дня

**Тема 2010 года: Возможности и вызовы  
для интермодальных перевозок  
по внутренним водным путям**

### **Возможности и вызовы для интермодальных перевозок по внутренним водным путям**

#### **Записка специальной неофициальной группы экспертов**

## **I. Мандат**

1. На своей пятьдесят второй сессии Рабочая группа решила выбрать для обстоятельного обсуждения на своей следующей сессии тему "Возможности и вызовы для интермодальных перевозок по внутренним водным путям и на судах каботажного плавания" (ECE/TRANS/WP.24/125, пункт 40). Как предусмотрено в "дорожной карте" для будущей работы и оперативной деятельности Рабочей группы, обсуждения по каждой теме следует проводить под руководством ведущей страны или организации (ECE/TRANS/WP.24/2009/5, ECE/TRANS/208, пункт 87).

2. В соответствии с этими решениями специальная неофициальная группа экспертов провела совещание 29 июня 2010 года и подготовила настоящий документ в качестве основы для обсуждения.

## **II. Глобальные сбытовые цепочки и интермодальные перевозки**

3. Сбытовые цепочки и логистика будут иметь первостепенное значение для обеспечения конкурентоспособности экономики наших стран. Они будут все больше влиять на способы поставки, производства, передачи и возвращения

грузов. Под воздействием спроса со стороны потребителя и глобализации производства и торговли сбытовые и распределительные цепочки удлиняются. Системы поставок, производства и распределения, функционирующие на основе концепции "точно в срок" и "точно в установленной последовательности", нуждаются в эффективных, надежных, гибких и оперативных транспортных системах и играют решающую роль в выборе промышленностью вида транспорта.

4. Очевидно, что прогнозируемый рост в секторе европейских грузовых перевозок (не менее 30% в следующем десятилетии) не может сопровождаться соответствующим расширением транспортной инфраструктуры в силу финансовых, экологических и социальных причин. Таким образом, необходимо будет эффективнее использовать все виды наземного транспорта – автомобильный, железнодорожный и внутренний водный – и в более полной мере задействовать их мощности<sup>1</sup>.

5. Безусловно, более современные логистические и сбытовые цепочки в будущем обеспечат более рациональную и беспрепятственную транспортировку грузов, чем в прошлом. Кроме того, благодаря новым технологиям и интеллектуальным транспортным системам (ИТС) повысится эффективность инфраструктур и транспортных средств, используемых на автомобильном, железнодорожном и внутреннем водном транспорте. Однако этого будет недостаточно.

6. Транспортная политика должна также гарантировать потребности наших граждан в мобильности и обеспечить надежность, безопасность и устойчивое развитие транспортных систем (сокращение использования невозобновляемых ресурсов, снижение уровней шума, загрязнения воздуха и выбросов парниковых газов).

7. С учетом этих факторов относительные сильные стороны, присущие всем видам наземного транспорта, необходимо объединить и интегрировать в беспрепятственно функционирующие транспортные цепочки "от двери до двери", которые позволяют достичь синергического эффекта и отвечают разным потребностям экономики наших стран. Интермодальные перевозки являются одним из важнейших элементов такой интегрированной и устойчивой транспортной системы.

8. Европейские интермодальные перевозки, помимо каботажного судоходства и фидерных услуг, главным образом ограничены автомобильно-железнодорожными операциями. К сожалению, многие автодорожные и железнодорожные сети используются на пределе и зачастую уже перегружены и переполнены, особенно в европейских транспортных коридорах Север-Юг. В результате приходится иметь дело с ненадежными услугами, задержками и расходами, которые снижают конкурентоспособность наших стран.

9. Кроме того, на автомобильных дорогах и железнодорожных линиях эволюция грузового транспорта во все большей степени вступает в противоречие с потребностями населения в мобильности. Этот фактор будет иметь все большее значение, особенно в Восточной и Юго-Восточной Европе, где прогнозируется рост индивидуального автотранспорта.

10. Таким образом, необходимо активнее развивать интермодальные перевозки и эффективнее задействовать эту технологию на многочисленных внутрен-

---

<sup>1</sup> Более подробную информацию см. в докладе по интермодальным перевозкам в рамках транспортных цепей и роли правительств, который был подготовлен Рабочей группой в 2008 году (ECE/TRANS/WP.24/2008/4).

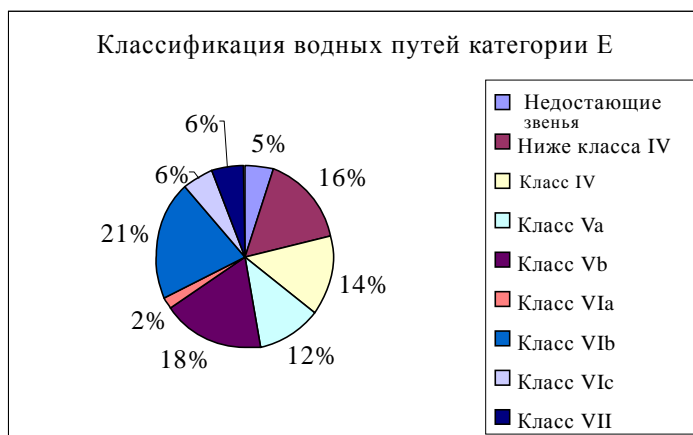
них водных путях в Европе, особенно на ее крупных и круглогодично действующих судоходных реках и системах каналов, которые по-прежнему обладают нереализованными возможностями и потенциалом роста.

### III. Потенциальные возможности внутренних водных путей

11. Сегодня только 7% грузов в Европейском союзе перевозится по внутренним водным путям (автомобильным и железнодорожным транспортом перевозится 79 и 15%, соответственно). В Российской Федерации, учитывая ее трудные метеорологические условия, на долю внутренних водных путей приходится 4% общего объема грузовых перевозок, а в Украине – всего 1,3%. Напротив, в странах с эффективно и круглогодично функционирующими судоходными путями доля внутреннего водного транспорта в общем объеме грузовых перевозок значительно выше: например, в Нидерландах (44%), Бельгии (14%) и Германии (13%).

12. Половина населения Европы проживает вблизи побережья или внутренних водных путей, по которым можно обеспечить связь с большинством промышленных центров. Однако, хотя европейские сети автомобильных и железных дорог охватывают и связывают практически каждую страну и регион, сеть европейских внутренних водных путей значительно менее густая и насчитывает всего около 28 000 км. Кроме того, 5% этой сети представляет собой недостающие звенья и еще 16% имеют весьма ограниченную инфраструктуру (см. карту в приложении I).

13. Около 22 000 км этих внутренних водных путей отвечают базовым требованиям Соглашения СМВП ЕЭК ООН<sup>2</sup> и считаются внутренними водными путями международного значения, т.е. являются водными путями категории E класса IV и выше (см. рис. ниже).



Источник: Соглашение СМВП.

14. Такие водные пути категории E пригодны для плавания судов размерами 80 м x 9,5 м. Ограничения по осадке (меньше 2,50 м) и минимальной высоте прохода под мостами (менее 5,25 м) приемлемы только для существующих вод-

<sup>2</sup> Европейское соглашение о важнейших внутренних путях международного значения (СМВП) (19 января 1996 года).

ных путей и лишь в качестве исключения (подробную информацию см. в приложении II).

15. Большинство внутренних водных путей в Европе расположено в нескольких странах – членах ЕЭК ООН, таких, как Нидерланды, Германия, Российская Федерация, Бельгия, Франция, Румыния, Австрия и Украина (перечислены в порядке уменьшения транспортных объемов). Наиболее важными общеевропейскими системами внутреннего судоходства являются река Рейн и ее притоки, внутренние водные пути в Российской Федерации, Дунай, Рона и Мозель (подробную информацию см. в приложении III).

16. Внутренний водный транспорт в Европе сталкивается с проблемами и вызовами по причине ограниченной скорости, а иногда и низкой частоты и нерегулярности предоставления услуг. Существуют также определенные недостатки в плане надежности в силу погодных и гидрологических условий в зависимости от географического расположения. Развитие и текущее обслуживание инфраструктуры не всегда находятся на должном уровне, обеспечивающем эффективные транспортные операции.

17. В таблице ниже приводится краткий общий перечень основных преимуществ и проблем в секторе грузовых перевозок по европейским внутренним водным путям. Стоит подчеркнуть, что перечисленные факторы распространяются не на все европейские реки и каналы и не на все виды грузовых перевозок по европейским внутренним водным путям.

*Преимущества европейских внутренних водных путей*

Более высокий уровень безопасности	Эксплуатируются вдали от населенных пунктов и транспортных потоков: более чем в 50 раз безопаснее по сравнению с автомобильным транспортом, более чем в пять раз безопаснее железнодорожного транспорта (число погибших на тонно-км)
Высокая гибкость	Индивидуализированные услуги, пригодные для перевозки грузов навалом/наливом, громоздких, тяжеловесных и опасных грузов, контейнеров и ролкерных перевозок
Высокая надежность	Незначительное количество непрогнозируемых транспортных ограничений по причине аварий, льда, наводнений и низкой воды в Западной и Юго-Восточной Европе
Низкая себестоимость	Значительно дешевле по сравнению с перевозками по автомагистралям и железным дорогам (на 30-60% в зависимости от груза и расстояния)
Высокая энергоэффективность	Для большей части транспортных операций по перевозке навалом/насыпью расход топлива в 3-6 раз ниже, чем на автомобильном транспорте, и почти в два раза ниже по сравнению с железнодорожным транспортом

*Преимущества европейских внутренних водных путей*

Хорошие показатели углеродного следа	Для большей части транспортных операций по перевозкам навалом/насыпью уровень выбросов CO <sup>2</sup> 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 они расположены главным образом вдали от крупных населенных пунктов
Низкие инфраструктурные издержки	Низкий уровень инвестиционных и текущих издержек
Сбытовые цепочки и логистики	Низкая стоимость буферных запасов и складских мощностей
Надлежащий транспортный надзор	Эффективное обнаружение и отслеживание судов и грузов (РИС)
Незначительное количество ограничений движения	Практически полное отсутствие ограничений 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

*Проблемы на европейском внутреннем водном транспорте*

Недостаточно развитая сеть	Наличие узких мест и недостающих звеньев в сети внутренних водных путей на общеевропейском уровне. Инвестиционное отставание
Недостаточный уровень текущего обслуживания	Неадекватное текущее обслуживание инфраструктуры и флота судов внутреннего плавания
Сезонный характер работы	Закрытие для движения в зимний период в Северной и Восточной Европе
Сложный процесс принятия решений	Трудности с применением комплексного подхода к строительству рациональной и устойчивой инфраструктуры (в поиске комплексных тройных решений для транспорта, здравоохранения и охраны окружающей среды)

*Проблемы на европейском внутреннем водном транспорте*

Сокращение + старение флота	Сокращение и старение флота грузовых судов внутреннего плавания, которым трудно соблюдать современные рыночные и регулятивные требования
Сегментированная отрасль	Большое число малых предприятий внутреннего водного транспорта (70-90% операторов эксплуатируют одно судно)
Сбытовые цепочки + логистика	Проблемы при интегрировании внутреннего водного транспорта в глобальные и региональные сбытовые цепочки и логистические процессы
Препятствия для интермодальных перевозок	Нехватка эффективного оборудования для интермодальных автомобильных или железнодорожных/внутренних водных перевозок. Нехватка специализированных операторов/кооперативных предприятий для интермодальных транспортных услуг. Издержки при перевалке и в ходе операций на конечном участке могут сводить на нет выгоды от перевозок на большие расстояния
Перевозки между портами и внутренними регионами	По-прежнему нереализованный потенциал, но предполагаемая "дискриминация" внутреннего водного транспорта в морских портах
Расплывчатый профессиональный имидж	Нехватка знаний/опыта в сфере перевозок по внутренним водным путям у грузоотправителей, экспедиторов и поставщиков логистических услуг
Нехватка квалифицированного персонала	Снижение привлекательности рынков труда на внутреннем водном транспорте и нехватка квалифицированного персонала, особенно в Западной Европе
Сложная регулятивная архитектура	Разрозненные административные и регулятивные требования и правила, а также процедуры осуществления (по сравнению с автомобильным и железнодорожным транспортом)
Институциональная основа	Многоярусные структуры и органы управления на местном, национальном, региональном и общеевропейском уровнях

18. В 1996 году в первой "Белой книге" ЕЭК ООН по внутреннему судоходству были выделены потенциальные возможности и преимущества внутреннего судоходства по сравнению с другими видами наземного транспорта в общеев-

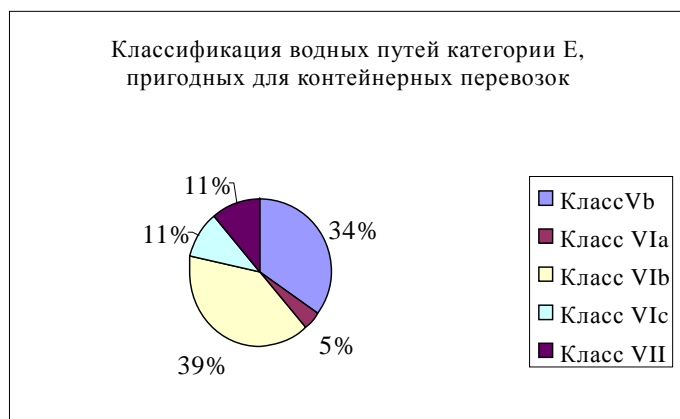
ропейском контексте<sup>3</sup>. Более поздние анализы подтверждают эти выводы и характеризуют внутренний водный транспорт как безопасный, гибкий, надежный, экономичный и экологически рациональный вид транспорта с весьма значительными нереализованными возможностями и потенциалом роста, в то время как основные общеевропейские автодорожные и железнодорожные транспортные коридоры и маршруты перевозок между портами и внутренними районами становятся все более перегруженными и переполненными.

#### IV. Интермодальные перевозки по внутренним водным путям

19. Интермодальные перевозки по европейским внутренним водным путям в значительной степени представляют собой перевозки морских контейнеров (ИСО) на борту специально оборудованных судов внутреннего плавания. Большинство этих судов имеют длину 63–135 м, ширину 7–17 м и осадку 2,5–3 м. Они могут перевозить 32–500 ТЕУ в зависимости от инфраструктуры внутреннего водного пути. Стандартные контейнерные суда на Рейне имеют длину 110 м, ширину 11,4 м и осадку 3 м и могут перевозить 200 ТЕУ.

20. Перевозки ро-ро по внутренним водным путям используются в меньшей степени, особенно на Дунае. Типичное судно внутреннего плавания ро-ро имеет длину 110 м, ширину 11,4 м и осадку 2,5 м. Оно может перевозить около 70 грузовых автомобилей или автопоездов.

21. Две трети европейских водных путей категории Е (14 700 км) отвечают необходимым минимальным требованиям к эффективным международным контейнерным перевозкам, как это предусмотрено в Протоколе о перевозках по внутренним водным путям к СЛКП (Протокол к СЛКП)<sup>4</sup>, и относятся к водным путям класса Vb или выше (см. рис. ниже). Подробную информацию о классах судов см. в приложении VI.



Источник: Протокол к СЛКП.

<sup>3</sup> "Белая книга" по тенденциям и развитию внутреннего судоходства и инфраструктуры (Основная рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) ЕЭК ООН (TRANS/SC.3/138).

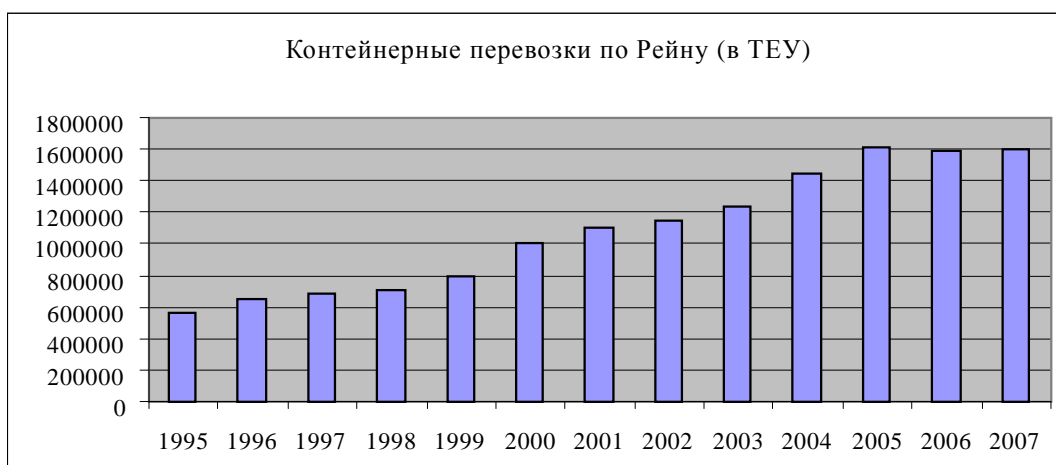
<sup>4</sup> Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Европейскому соглашению 1991 года о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) (17 января 1997 года).

22. Эти водные пути категории Е должны быть пригодны для эксплуатации судов длиной 110 м и шириной 11,4 м, перевозящих контейнеры в три или более ярусов. В случае возможности перевозки контейнеров только в два яруса допустимая длина толкаемых составов должна составлять 185 м (обзор положений Протокола к СЛКП и техническую информацию см. в приложении IV).

#### **А. Значительное увеличение объема перевозок контейнеров по внутренним водным путям**

23. Европейские интермодальные перевозки в основном представляют собой автомобильно-железнодорожные транспортные операции<sup>5</sup>. В 2007 году автомобильно-железнодорожным транспортом было перевезено около 18 млн. двадцатифутовых единиц (ТЕУ) с использованием главным образом контейнеров, съемных кузовов и полуприцепов. На долю сопровождаемых перевозок, т.е. транспортировки автопоездов в железнодорожных вагонах (РоЛа), приходится всего около 5% таких перевозок.

24. По сравнению с автомобильно-железнодорожным транспортом объем интермодальных перевозок по внутренним водным путям значительно меньше и в основном ограничен перевозками морских контейнеров между европейскими морскими портами и внутренними регионами. Большая часть таких перевозок осуществляется по Рейну; с 1995 года их объем увеличился почти в три раза. В 2007 году было перевезено около 1,6 млн. ТЕУ (см. таблицу ниже).



*Источник:* Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР).

25. Хотя инфраструктура автомобильного и железнодорожного транспорта, особенно в основных европейских коридорах Север–Юг, становится все более перегруженной, внутренний водный транспорт по-прежнему располагает не реализованными потенциальными возможностями от 20 до 100% во многих странах ЕЭК ООН, причем круглосуточно, семь дней в неделю. Однако само по

<sup>5</sup> В настоящем документе перевозки контейнеров каботажными и фидерными судами между морскими портами не учитываются, поскольку интермодальные перевозки требуют последовательного использования двух или более (наземных) видов транспорта. Однако объем этих транспортных операций весьма значителен, особенно в Северной Европе, и составляет более 13 млн. ТЕУ ежегодно, из которых около половины приходится на Балтийское море (источник: Европейский союз речного и прибрежного транспорта (ЕРСТУ)).



себе наличие мощностей внутреннего водного транспорта еще недостаточно для увеличения его рыночной доли и перераспределения перевозок с автомобильного и железнодорожного транспорта.

26. Для расширения своей доли на будущих рынках роста, таких как перевозка контейнеров, сектор внутреннего водного транспорта должен удовлетворять все более сложным потребностям и требованиям цепочек поставок и управляющих сбытом и лучше интегрироваться в системы бесперебойных перевозок "от двери до двери". Речь идет об эффективных перевалочных операциях и перевозках на конечных участках, поскольку основным критерием с точки зрения издержек и качества услуг являются автомобильные перевозки "от двери до двери".

27. Резкий рост в секторе контейнерных перевозок по Рейну показал, что при наличии благоприятных условий на внутренних водных путях и адекватной инфраструктуры интермодальные перевозки внутренним водным транспортом могут быть конкурентоспособными. С 1995 года объем контейнерных перевозок по Рейну почти утроился, что было обусловлено главным образом увеличением объема перевозок между морскими портами и внутренними регионами.

28. В отличие от такой быстрой эволюции на Рейне объем контейнерных перевозок по каналу Майн-Дунай, соединяющему Рейн с Дунаем, никогда не превышал 10 000 ТЕУ в год и с момента своего пика в 2000 году постоянно сокращался (см. таблицу ниже). Это может свидетельствовать об ограниченных возможностях перевозок на большие расстояния по внутренним водным путям, на которых приходится использовать многочисленные шлюзы, что приводит к увеличению продолжительности перевозки и расходов по сравнению с такими жизнеспособными альтернативными вариантами, как железнодорожный и автомобильный транспорт.



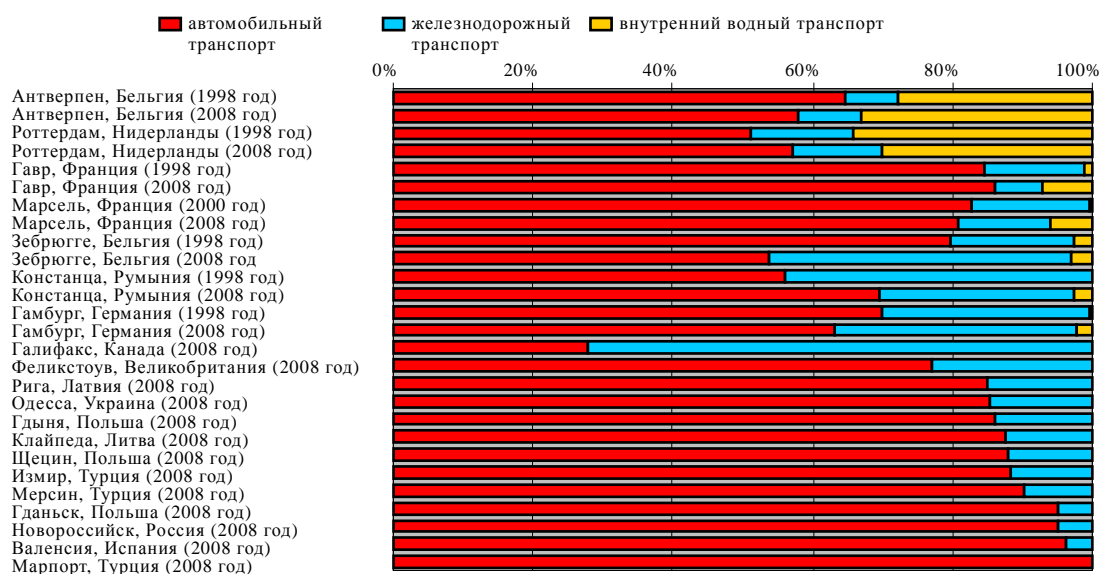
*Источник:* Управление водного хозяйства и внутреннего судоходства, Нюрнберг (Германия).

## **В. Важная роль перевозок между портами и внутренними регионами**

29. В 2008 году в двух крупнейших европейских контейнерных морских портах – Роттердаме и Антверпене – было обработано 10,8 и 8,7 млн. ТЕУ, соответственно, и около одной трети от общего объема перевозок контейнеров меж-

ду портами и внутренними регионами было осуществлено по внутренним водным путям. Если говорить о других крупных европейских контейнерных портах, то только через Гавр, Марсель, Зебрюгге, Констанцу и Гамбург проходят значительные объемы контейнерных перевозок по внутренним водным путям от (7 до 2%). Кроме Роттердама, за последние десять лет объем перевозок контейнеров между портами и внутренними регионами вырос существенно, причем, по всей видимости, имеются потенциальные возможности для дальнейшего роста.

Перевозки контейнеров между портами и внутренними регионами, 1998-2008 годы



*Источники:* Т. Notteboom (OECD/ITF Discussion Paper 2008–10). Имеется по адресу: <<http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP200810.pdf>>. Schiffahrt, Hafen, Bahn (8/2009), UNECE.

30. Большая часть таких перевозок осуществляется между морскими портами Северного ренджа и терминалами внутреннего транспорта на Рейне, где контейнеры часто перегружаются для дальнейшей транспортировки по железным и автомобильным дорогам в пункты окончательного назначения. Порт Дуйсбурга – крупнейший порт внутреннего водного транспорта в мире – ежегодно обрабатывает около 1,8 млн. ТЕУ (2007 год), из которых около 21% перевозится по внутренним водным путям.

31. Аналогичным образом 40% из 145 000 ТЕУ, которые обрабатываются в порту Лион на Роне, было перевезено по внутренним водным путям; в порту Базель все 104 000 обработанных ТЕУ прибыли или были отправлены на судах внутреннего плавания.

32. С учетом ограниченного пространства в большинстве европейских контейнерных портов и все большей перегруженности вокруг портовых зон и в важнейших европейских автомобильных и железнодорожных коридорах Север-Юг внутренние водные пути вполне могут увеличить рыночные доли в секторе перевозок между портами и внутренними регионами, особенно на Рейне и Роне, а также их крупных притоках.

33. Из приблизительно 330 портов внутреннего плавания, которые можно считать портами международного значения, 150 расположены на Рейне и только 45 – на Дунае. Однако лишь в 100 из этих портов имеются терминалы для интермодальных перевозок. Такая густая сеть терминалов, расположенных вблизи крупных европейских экономических центров вдоль Рейна и его каналов, безусловно будет способствовать дальнейшему увеличению объема контейнерных перевозок.

34. Перечень терминалов в портах внутреннего плавания, которые считаются важными для международных интермодальных перевозок и указаны в Протоколе к СЛКП, содержится в приложении II к Протоколу к Соглашению СЛКП.

## **V. Что необходимо сделать?**

### **A. Наличие адекватной инфраструктуры внутреннего водного транспорта и портов**

35. Морские порты Европы и ее сеть внутренних водных путей связывают практически все ее экономические центры. Европейские правительства могут играть важную роль в выделении или облегчении предоставления необходимых инфраструктур внутреннего водного транспорта и портов, а также в их надлежащем текущем обслуживании для обеспечения надежности услуг как одного из необходимых предварительных условий конкурентоспособности.

36. Однако, за исключением Рейна, Дуная и Роны, многие внутренние водные пути, которые потенциально могут использоваться для перевозок между портами и внутренними регионами, еще не соответствуют базовым инфраструктурным и эксплуатационным требованиям к эффективным контейнерным перевозкам по внутренним водным путям, предусмотренным в Протоколе к СЛКП.

37. Вопросы для рассмотрения:

- Что необходимо сделать для улучшения инфраструктуры внутреннего водного транспорта?
- Какие механизмы и стимулы требуются?
- Кому и чем следует заниматься?

### **B. Правила и стимулы: создание "ровного игрового поля"**

38. Необходимо создать "ровное игровое поле" для морского транспорта и внутреннего судоходства в крупных европейских морских портах, с тем чтобы обеспечить возможности для более эффективной эксплуатации судов внутреннего плавания.

39. Необходимо сформировать благоприятные общие условия и механизмы для облегчения консолидации грузов при перевозке между портами и внутренними регионами во внутренние терминалы и грузовые центры.

40. Механизмы применения стандартных и гармонизированных общеевропейских нормативных положений и правил способствовали бы развитию внутреннего судоходства и могли бы рационализировать административные процедуры.

41. Вопросы для рассмотрения:

- Какой опыт накоплен и какая оптимальная практика применяется в этих областях?
- Какова роль правительств и частного сектора?
- Существует ли потребность в "нейтральных" участниках (исследовательские институты, университеты)?

### **С. Развитие судоходства река-море**

42. Прибрежное или каботажное судоходство – одна из концепций, которым отдают предпочтение многие страны и Европейская комиссия, стремящиеся уменьшить нагрузку на европейские автодорожные и железнодорожные сети. Однако сейчас такие перевозки осуществляются главным образом вдоль европейского побережья и между крупными морскими портами.

43. Соединительное звено между морским и внутренним водным транспортом позволило бы создать бесперебойную связь между наземными и морскими участками международных транспортных цепочек и избежать необходимости перевалки контейнеров в европейских морских портах, которые часто бывают перегруженными. Это могло бы привести к значительной экономии времени и затрат, особенно если учитывать, что такая экономия могла бы быть получена с обоих концов транспортной цепочки.

44. В настоящее время международные перевозки "река-море" сопряжены с большими трудностями и издержками по причине отсутствия международно признанных нормативных положений и правил и могут осуществляться только на судах, приспособленных для морского плавания. Качество сетей внутренних водных путей является одним из решающих факторов развития перевозок "река-море". Даже на хорошо развитых водных путях Западной Европы ограничения по осадке являются одним из основных препятствий для эксплуатации судов типа "река-море" в конкурентных условиях. В качестве концепции перевозок река-море, удовлетворяющей этим условиям, может использоваться система толкаемых барж типа "река-море" (или ТБРМ).

45. Вопросы для рассмотрения:

- Какие технические и правовые положения регулируют международное судоходство "река-море"?
- Следует ли эти положения пересмотреть?
- Что можно сделать на общеевропейском уровне?

### **Д. Необходимость улучшения функционирования сектора внутреннего судоходства**

46. Сектор внутреннего судоходства обладает значительным потенциалом роста. Однако эта чрезвычайно фрагментированная отрасль должна рационализировать свою деятельность и привести флот в соответствие с современными требованиями в области безопасности и охраны окружающей среды. Для того чтобы завоевать и сохранить за собой будущие рынки роста и рыночные ниши, например контейнеров и перевозок ро-ро, громоздких и тяжеловесных грузов или отходов и утильсырья, внутренний водный транспорт должен удовлетво-

рять растущим современным потребностям и требованиям глобальных и региональных сбытовых цепочек и управляющих системами распределения и быть лучше интегрирован в транспортные схемы "от двери до двери".

47. Вопросы для рассмотрения:

- Что может быть сделано правительствами для содействия развитию отрасли?
- Каким образом содействовать созданию механизмов сотрудничества между грузоотправителями, операторами терминалов, экспедиторами, компаниями, занимающимися баржевыми перевозками, операторами железнодорожных и автомобильных перевозок?
- Каким образом можно способствовать развитию национальных и международных механизмов сотрудничества и кто этим может заниматься?

## **VI. Возможные направления деятельности Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике**

48. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, может ли она играть конструктивную роль в стимулировании интермодальных перевозок по внутренним водным путям в регионе ЕЭК ООН.

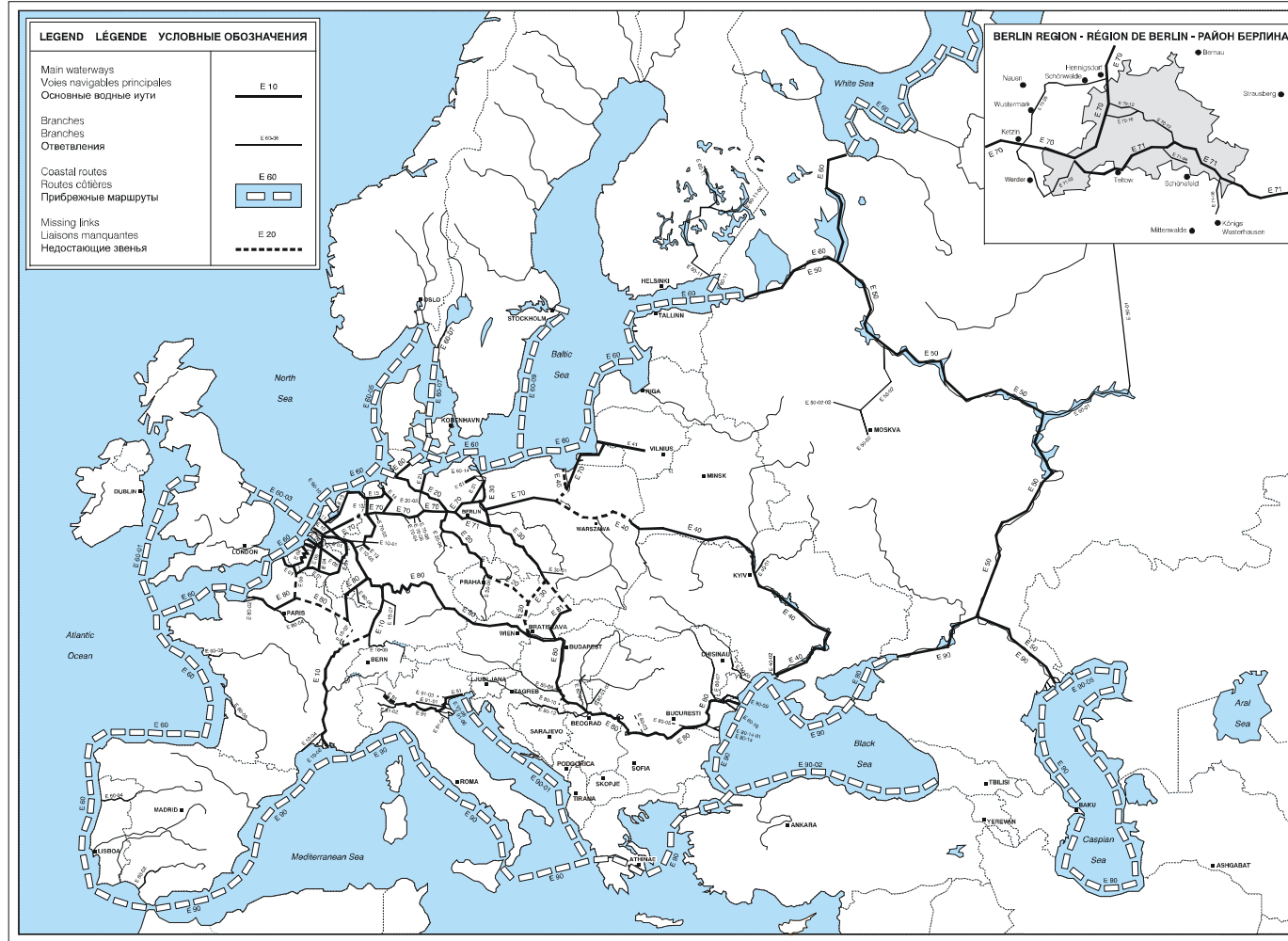
49. В дополнение к регулярному обмену мнениями и передовым опытом в соответствующих странах – членах ЕЭК ООН, а также подготовке исследований в этой области Рабочая группа может:

- a) обновить Протокол к Соглашению СЛКП, в частности применительно к перечню внутренних водных путей и терминалов в портах; и
- b) пересмотреть минимальные технические и эксплуатационные требования, содержащиеся в Протоколе к Соглашению СЛКП.

50. Кроме того, Рабочая группа могла бы оказать помощь в организации технических посещений или ознакомительных поездок в европейские порты, терминалы и на внутренние водные пути для обсуждения, при участии экспертов и представителей директивных органов, возможных механизмов и требований для содействия развитию интермодальных перевозок по внутренним водным путям.

# Приложение I

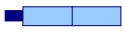







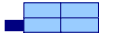

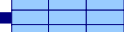

## Сеть внутренних водных путей международного значения (водные пути категории E) (Приложение I к Соглашению СМВП)



## Приложение II

### Технические параметры водных путей категории С-Е (Протокол к СЛКП)\*

Классификация европейских внутренних водных путей, имеющих важное значение для международных комбинированных перевозок\*\*

Тип водных путей	Класс водных путей	Самоходные суда и баржи					Толкаемые составы					Минимальная высота под мостами <sup>6</sup> H (м)	Графическое обозначение на картах
		Тип судна: общие характеристики					Тип состава: общие характеристики						
		Наименование	Максимальная длина	Максимальная ширина	Осадка <sup>7</sup> d (м)	Тоннаж T (т)	Длина L (м)	Ширина B (м)	Осадка <sup>5</sup> d (м)	Тоннаж T (т)			
			L (м)	B (м)							T (т)		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
международного значения	Vb	Большие рейнские суда	95-110	11,4	2,50-2,80	1 500-3 000		172-185 <sup>8</sup>	11,4	2,50-4,50	3 200-6 000	5,25 или 7,00 или 9,10 <sup>3</sup>	
	VIa						95-110 <sup>8</sup>		2,50-4,50	3 200-6 000	7,00 или 9,10 <sup>9</sup>		
	VIb	<sup>10</sup>	140	15,0	3,90			185-195 <sup>8</sup>		2,50-4,50	6 400-12 000	7,00 или 9,10 <sup>9</sup>	
	VIc						270-280 <sup>8</sup>	22,8	2,50-4,50	9 600-18 000	9,10 <sup>9</sup>		
	VII						195-200 <sup>8</sup>	33,0-34,2 <sup>8</sup>	2,50-4,50	9 600-18 000			
							275-285 <sup>11</sup>	33,0-34,2 <sup>8</sup>	2,50-4,50	14 500-27 000	9,10 <sup>9</sup>		

\* Данная классификация соответствует классификации, содержащейся в Приложении III к Европейскому соглашению о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) от 19 января 1996 года.

\*\* Классы I-Va не приводятся в настоящей таблице, так как они имеют региональное значение и не относятся к комбинированным перевозкам.

<sup>6</sup> С учетом безопасного расстояния, составляющего примерно 0,30 м, между верхней точкой конструкции судна или его груза и мостом.

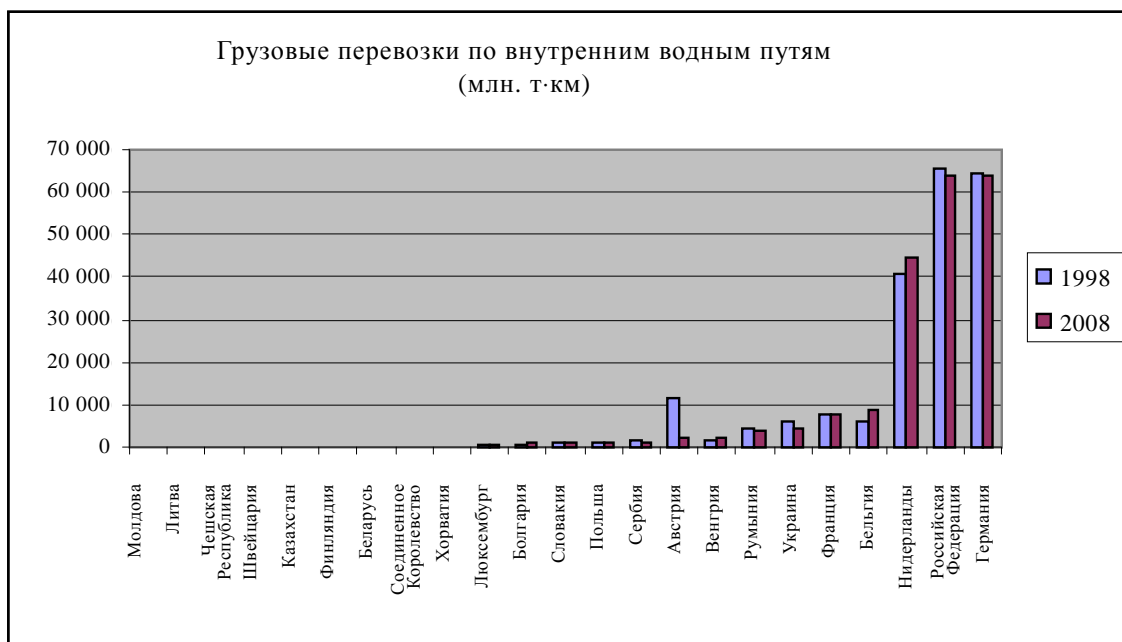
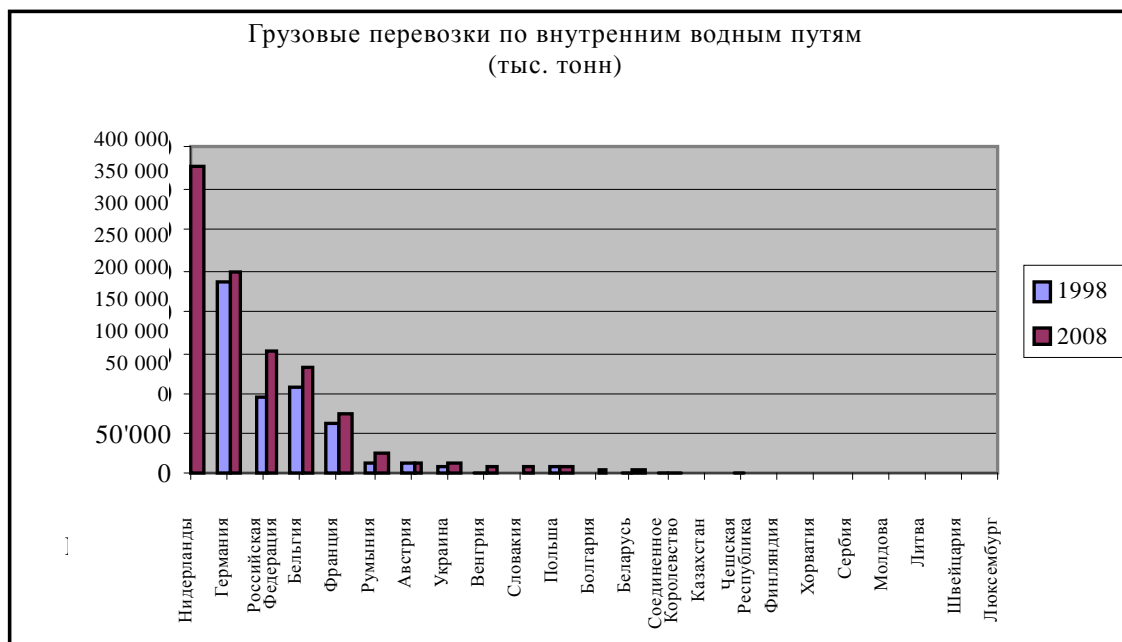
<sup>7</sup> Значение осадки для конкретного водного пути должно определяться с учетом местных условий.

- <sup>8</sup> Первое значение приводится с учетом нынешней ситуации, а второе – с учетом будущих изменений и, в некоторых случаях, нынешней ситуации.
- <sup>9</sup> Для перевозки контейнеров приняты следующие значения: 5,25 м – для судов с загрузкой контейнеров в 2 яруса; 7,00 м – для судов с загрузкой контейнеров в 3 яруса; 9,10 м – для судов с загрузкой контейнеров в 4 яруса. 50% контейнеров могут быть порожними, в противном случае следует применять балластировку.
- <sup>10</sup> С учетом предполагаемого будущего развития ролкерных перевозок, контейнерных перевозок и перевозок "река-море".
- <sup>11</sup> На некоторых участках водных путей класса VII могут также использоваться составы с большим числом барж. В этом случае горизонтальные габариты могут превышать значения, указанные в таблице.

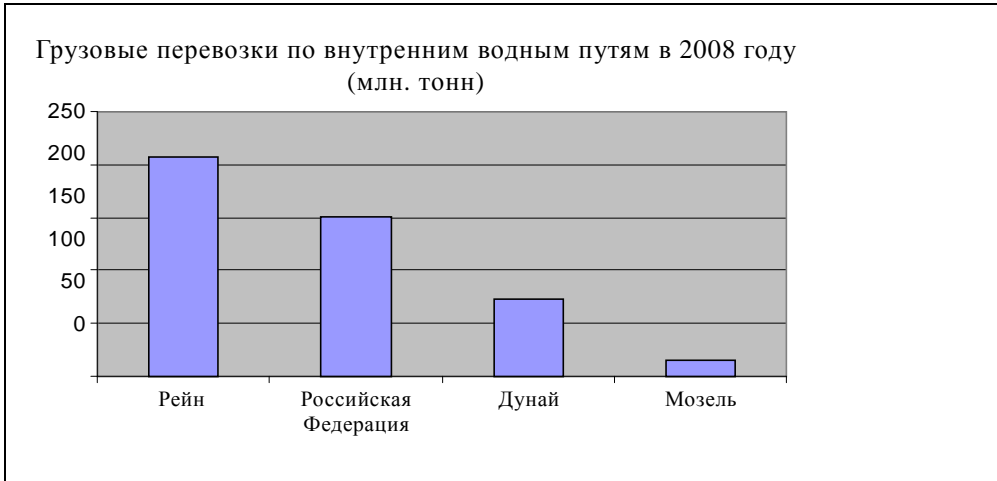


## Приложение III

### Показатели внутреннего водного транспорта



Источники: База транспортных данных ЕЭК ООН, Международный транспортный форум, национальные статистические управления.



*Источник:* Национальные данные, Дунайская комиссия, ЦКСР и Мозельская комиссия.

## Приложение IV

### **Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Соглашению СЛКП от 1991 года (17 января 1997 года)**

#### **Обзор**

1. Протокол СЛКП вступил в силу 29 октября 2009 года; в настоящее время его подписали 15 стран, а участниками Протокола являются 9 Договаривающихся сторон.

#### **Общие положения**

2. Протоколом предусматривается, что Договаривающиеся государства принимают его положения в качестве скоординированного международного плана развития и функционирования сети внутренних водных путей, имеющих важное значение для международных комбинированных перевозок, который они намерены выполнить в рамках национальных программ (статья 2). Договаривающиеся государства принимают соответствующие меры для обеспечения минимальных технических и эксплуатационных требований, указанных в Протоколе (статья 3).

#### **Технические параметры водных путей категории С-Е**

3. Технические параметры таких водных путей перечислены в приложении III а) к Протоколу. В частности, минимальные требования к эффективным контейнерным перевозкам соблюдаются только внутренними водными путями класса Vb и более высоких классов, на которых возможна эксплуатация судов шириной 11,4 м и длиной 110 м, перевозящих контейнеры в три или более яруса (или же толкаемые составы длиной 185 м, на которых контейнеры перевозятся в два яруса). В принципе для этого необходима высота прохода под мостами не менее 7 м (три яруса контейнеров), причем половина контейнеров может быть порожней. Для этого требуется также минимальная осадка 2,5 м, которая должна быть обеспечена в течение не менее 60% периода навигации. Для обеспечения эффективных перевозок "река–море" минимальная высота прохода под мостами должна составлять 9,1 м при осадке не менее 4,5 м.

4. Более подробные сведения об этих технических параметрах содержатся в приложении VI к настоящему документу.

#### **Минимальные эксплуатационные требования к водным путям категории С-Е**

5. Минимальные эксплуатационные требования к таким водным путям перечислены в приложении III б) к Протоколу. В нем указаны: продолжительность минимального периода навигации, максимальная продолжительность переры-

вов в период навигации, а также и продолжительность работы шлюзов, разводных мостов и других объектов инфраструктуры.

### **Минимальные технические и эксплуатационные требования к терминалам в портах**

6. Минимальные технические и эксплуатационные требования к терминалам в портах содержатся в приложении III с) к Протоколу. В нем приводятся минимальные технические требования к терминалам в портах, такие как наличие хороших соединений с автомагистралями и железнодорожными линиями, имеющими международное значение (линии СМА, СМЖЛ и СЛКП), минимальный общий грузооборот порядка 30 000-40 000 ТЕУ в год, оборудование для эффективной перегрузки контейнеров (15-20 единиц в час), а также подходящие причалы для судов внутреннего плавания, используемых для комбинированных перевозок.

7. В приложении III с) содержится также перечень минимальных эксплуатационных требований к внутренним водным путям, идентичных требованиям, предусмотренным в Соглашении СМВП. Минимальные эксплуатационные требования к терминалам в портах включают требования, касающиеся минимальной продолжительности периодов простоя автотранспортных средств, доставляющих или принимающих грузовые единицы (не более 20 минут).

---