



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.3/1998/9/Add.1
30 July 1998

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по внутреннему

водному транспорту

(Сорок вторая сессия, 14-16 октября 1998 года,
пункт 4 повестки дня)

ИЗУЧЕНИЕ ТЕКУЩЕГО ПОЛОЖЕНИЯ И ТЕНДЕНЦИЙ В ОБЛАСТИ ВНУТРЕННЕГО
ВОДНОГО ТРАНСПОРТА В СТРАНАХ-ЧЛЕНАХ

Добавление 1

Представлено Комиссией европейских сообществ

Ниже секретариат приводит текст доклада "Водные пути - 2000 год", полученный от
Комиссии европейских сообществ.

* На своей шестидесятой сессии Комитет по внутреннему транспорту решил
изменить название Основной рабочей группы по внутреннему водному транспорту на
Рабочую группу по внутреннему водному транспорту (ECE/TRANS/125, пункт 9).

"ВОДНЫЕ ПУТИ - 2000 ГОД"

Возможности перевозок по внутренним водным путям по-прежнему **используются явно недостаточно**, и в силу этого **внутренний водный транспорт обладает весьма значительным потенциалом роста и может служить альтернативой другим видам транспорта**.

Цель устойчивой мобильности, намеченная Комиссией в ее "Белой книге", может быть достигнута только посредством создания комплексной, конкурентоспособной, эффективной и надежной транспортной системы, безопасной для окружающей среды и использующей наилучшие технологии. С этой точки зрения **внутренний водный транспорт обладает важными преимуществами: он является экологически чистым видом транспорта, обеспечивает высокий уровень безопасности, позволяет экономно расходовать невозобновляемые источники энергии и способствует разгрузке перегруженной дорожной сети северо-западной Европы**. В качестве иллюстрации можно привести следующие данные: в 1995 году грузооборот внутреннего водного транспорта составил 116 млрд. т-км (источник: Евростат), что на 5,9% больше по сравнению с 1970 годом, причем доля этого вида транспорта составила 7,6% (несмотря на то, что в Сообществе имеется всего шесть речных стран, водные пути которых объединены в сеть). Кроме того, в прошлом году по Рейну транзитом было перевезено 800 000 контейнеров, и на долю внутреннего водного транспорта приходится более 1/3 перевозок в пределах Сообщества (иными словами, перевозок между государствами-членами).

Наконец, внутреннее судоходство играет первостепенную роль в экспортных и импортных перевозках через северо-западную часть Европы и обеспечивает значительную часть перевозок между крупнейшими морскими портами ЕС и внутренними районами Европы.

Вместе с тем следует отметить, что **внутренний водный транспорт необходимо использовать более рационально, с большей эффективностью и в большей степени адаптировать его к потребностям пользователей, с тем чтобы он смог стать конкурентоспособной альтернативой другим видам транспорта и достойно принять вызов времени в условиях полной либерализации рынка перевозок по внутренним водным путям после 1 января 2000 года** (директива Совета 96/75/СЕ, принятая 19 ноября 1996 года, относительно условий фрахтования и формирования цен в сфере национальных и международных перевозок грузов по внутренним водным путям в странах Сообщества). Перспективы в плане увеличения объемов грузов, перевозимых внутренним водным транспортом, в целом обнадеживают.

Для достижения намеченных целей 26 июня 1997 года Комиссия организовала совещание с участием представителей социально-экономических кругов и заинтересованных государств-членов, которое было посвящено рассмотрению вопроса **о будущем речного транспорта** и которое было призвано выработать всеобщий глобальный подход к проблеме развития этого сектора в следующих областях: инфраструктура (I), организация рынка (II), согласование и технические предписания (III), внешние отношения (IV) и социальные аспекты (V).

I. Инфраструктура

1) В рамках **общего пересмотра направлений развития трансъевропейских транспортных сетей (ТЕС)**, предусмотренного на июль 1999 года (на первом этапе Комиссия подготовила предложение по проекту решения Европейского парламента и Совета об изменении решения № 1692/96/СЕ, касающегося морских портов, портов внутреннего судоходства и интермодальных терминалов (СОМ(97) 681), окончательный вариант от 10.12.1997), посредством укрепления инфраструктуры интермодальных перевозок (размещение пунктов взаимосвязей и терминалов) и расширения европейских сети благодаря участию в ней соседних стран (СЦВЕ) Комиссия учитывает важность инфраструктуры судоходных путей для внутреннего водного транспорта, значение которой возрастает ввиду проводимой Сообществом политики ее расширения благодаря участию стран, инфраструктура внутренних водных путей которых соединена с трансъевропейской сетью (Чехия, Польша и Венгрия). Хотя направления деятельности были определены на уровне Сообщества, тем не менее государства-члены по своему усмотрению устанавливают конкретные требования, условия расчетов и темпы строительства инфраструктуры, необходимые для создания запланированной сети. В соответствии с принципом субсидиарности, такая программа основных направлений деятельности предоставляет государствам-участникам полное право действовать в рамках своих национальных планов и с учетом финансовых ограничений.

2) Все большую актуальность приобретает вопрос о **расходах на инфраструктуру** во внутреннем судоходстве. По существу становится все более очевидным, что создание устойчивой системы перевозок означает не только повышение экономической эффективности за счет ужесточения конкуренции между различными видами транспорта, включая внутренний водный транспорт, но также точный учет внешних издержек, связанных с функционированием различных видов транспорта.

Ввиду этого в конце декабря 1995 года Комиссия приняла **"Зеленую книгу о тарифах на транспорте"** ("Обеспечение справедливых и эффективных тарифов на транспорте - возможности для интернализации внешних транспортных расходов в Европейском союзе"). В этой "Зеленой книге" комиссар Киннок предлагает ввести справедливую и эффективную систему тарифов, которая отразится на системе платежей за инфраструктуру в рамках всех видов транспорта, однако предусмотреть при этом переходные периоды, с тем чтобы **не ставить в неблагоприятное положение безопасные для окружающей среды виды транспорта**. Это сопряжено с определенными трудностями, поскольку **в силу своего характера водные пути полифункциональны** (питьевая вода, ирригация, снабжение горизонтов грунтовых вод, использование промышленностью и электростанциями, речной туризм, обустройство территории...). Комиссия направила **государствам-участникам вопросник в целях более полного ознакомления с практикой и стратегиями**, применяемыми в этой сфере. Возможно, полученные ответы позволят предпринять дополнительный шаг посредством разработки стратегической рекомендации для включения в следующий документ Комиссии по этому вопросу.

II. Организация рынка

В 1995 году г-н Киннок, комиссар, отвечающий за политику в области транспорта, заявил: "Если мы хотим достичь намеченной цели - создать в Европе комплексную транспортную сеть, обеспечивающую эксплуатационную совместимость всех видов транспорта, **крайне важно сделать внутренний водный транспорт рентабельным**. Повышая экономическую привлекательность водных путей, мы стимулируем грузоотправителей переносить часть грузов с наших перегруженных автомагистралей". Таким образом, по его инициативе в ноябре 1996 года Совет принял пакет перечисленных ниже мер, направленных на повышение эффективности этого сектора.

1) Либерализация рынка

Прежде всего необходимо **постепенно либерализовать рынок посредством упразднения систем очередности фрахтования с 1 января 2000 года** (директива 96/75 Совета от 19 ноября 1996 года о порядке фрахтования и формировании цен в области национальных и международных перевозок грузов по водным путям в Сообществе). Эта директива предусматривает также применение кризисного механизма в случае "серьезного нарушения функционирования рынка", иными словами, по просьбе того или иного государства-члена Комиссия может принять меры, направленные, в частности, на предупреждение любого нового увеличения транспортных мощностей. Открытие рынков внутренних водных перевозок является одним из способов повышения привлекательности и конкурентоспособности внутреннего водного транспорта. В Нидерландах либерализацию планируется начать с 1 декабря 1998 года.

2) Сокращение структурной избыточности тоннажа

Проведение с 1989 года в соответствии с программой Сообщества политики сокращения избыточности тоннажа относится к числу важнейших мер в области внутреннего судоходства. **За период 1996-1998 годов в результате дополнительных мероприятий по сдаче судов в лом (постановление (ЕС) № 2254/96 Совета от 19 ноября 1996 года) существующий тоннаж уменьшится приблизительно на 15%**. Эта программа сдачи судов в лом (стоимостью 192 млн. ЭКЮ), координируемая на уровне Сообщества, финансируется самим сектором, заинтересованными государствами-членами и Европейским союзом и призвана на долговременной основе обеспечить конкурентоспособность сектора внутреннего судоходства посредством совершенствования его структуры и производительности, позволяя при этом многочисленным операторам-собственникам прекратить свою профессиональную деятельность на приемлемых финансовых условиях.

Продление режима "старые суда взамен новых" после 28 апреля 1999 года: в докладе Комиссии от 3 ноября 1997 года (COM(97) 555 окончательный вариант) о глобальных последствиях принятия мер по структурной перестройке и использования режима "старые суда взамен новых" (любой новый тоннаж должен быть компенсирован либо путем сдачи на слом старого судна, либо выплатой финансовой неустойки, предназначенной для

покрытия расходов на сдачу в лом) был сделан вывод о том, что **необходимо сохранить механизм регулирования** по окончании срока действия постановления (ЕЭС) № 1101/89, т.е. после 28 апреля 1999 года. В этой связи в рамках группы экспертов по "структурной перестройке" Комиссия совместно с представителями отрасли, единодушно выступающей за такое решение, рассматривает проект постановления Совета по вопросу об изменении вместимости флота стран Сообщества с целью сохранения тех преимуществ, которые были получены в результате принятия мер по оздоровлению (отрасль выделит для этих целей 150 млн. ЭКЮ), что в то же время не должно создавать препятствий для необходимой модернизации флота. Таким образом, в превентивных целях предполагается создать механизм постоянного контроля с условиями ввода в эксплуатацию таких новых судов, которые на данный период времени и с учетом состояния рынка ввести в эксплуатацию было бы невозможно.

3) Содействие развитию перевозок по водным путям

В-третьих, необходимо содействовать развитию перевозок по водным путям. Иными словами, **государствам-участникам нужно дать возможность**, однако эту возможность необходимо ограничить по времени, **оказывать помощь по осуществлению капиталовложений в инфраструктуру речных терминалов или в стационарное и мобильное оборудование, необходимое для перевалки грузов с судов и на суда** (постановление (ЕС) № 2255/96 Совета от 19 ноября 1996 года, изменяющее постановление (ЕЭС) № 1107/70, касающееся помощи, оказываемой в секторе железнодорожного, автомобильного и внутреннего водного транспорта). Такой режим действует до 31 декабря 1999 года и позволяет государствам-участникам предоставлять помощь в размере максимум до 50% от инвестируемых сумм. Кроме того, Комиссия рассмотрит возможность продления режима оказания государственной помощи сектору внутреннего судоходства после 1999 года, а также вопрос о пересмотре общих условий оказания государственной помощи наземному транспорту.

В рамках усилий по стимулированию развития судоходства по водным путям Комиссия учредила также **рабочую группу**, которая проведет три-четыре заседания в течение 1998 и 1999 годов и на которую возложена задача **активизировать участие государственных властей в разработке инициатив, направленных на развитие внутреннего водного транспорта, и в то же время создать европейское агентство по содействию развитию**, которое объединило бы различные существующие национальные организации.

Кроме того, важно, чтобы предприятия внутреннего судоходства отвечали современным требованиям логистики. Именно по этой причине огромное значение для внутреннего судоходства, которое должно стать важным связующим звеном в системе интермодальных перевозок, имеют концепции **эксплуатационной совместимости и интермодальности**. Таким образом, лозунг "перенести часть автомобильных перевозок на железную дорогу" необходимо дополнить словами "и на внутренние водные пути". Для стимулирования комбинированных перевозок на уровне Сообщества действует **программа РАСТ** (экспериментальные проекты по комбинированным перевозкам - "Pilot Actions

Combined Transport")), которая облегчает внедрение новых систем обслуживания с помощью субсидий.

Вместе с тем приходится с сожалением констатировать, что предприятия внутреннего судоходства участвуют в этой программе без особой активности. Впрочем, в целом можно отметить, что перевозки по внутренним водным путям в рамках комбинированных перевозок составляют довольно ограниченную долю, несмотря на то, что внутренние порты располагают значительным потенциалом с точки зрения их использования для интермодальных перевозок.

Наконец, в контексте полной либерализации рынка внутреннего судоходства с 2000 года важно **располагать эффективным инструментом наблюдения за рынком**. Такое наблюдение за рынком позволило бы нам более внимательно следить за эволюцией этого вида транспорта с точки зрения экономических отношений, с тем чтобы можно было оперативно реагировать в случае нарушений функционирования рынка. Именно поэтому Комиссия учредила рабочую группу "По наблюдению за рынком" и предлагает создать **банк данных на сайте EUROPA (Интернет) Комиссии, адресная страница DG VII**, в котором содержалась бы информация о законодательстве Сообщества (принятом или находящемся в стадии изучения), состоянии флота (его характеристиках, а также о строящихся судах), состоянии сети (и ТЕС), анализе издержек, стоимости фрахта, сроках ожидания на различных секторах рынка (в соответствующих показателях), статистических данных и возможных прогнозах развития рынка.

III. Согласование и технические предписания

Для Комиссии **согласование технических правил, применимых на сети водных путей Сообщества в целом** (по крайней мере на уровне, соответствующем действующим требованиям для судоходства по Рейну), является одной из приоритетных задач как с точки зрения **безопасности**, так и для **создания действительно единого рынка перевозок по водным путям**.

С этой целью Комиссия прежде всего следит за выполнением директивы 96/50 о согласовании условий получения судовых свидетельств. Эта директива является первым этапом до **полной унификации судоводительских удостоверений** в целях внедрения единого удостоверения Сообщества, действительного на всех водных путях Сообщества **(к 2005 году)**.

Создание 5 февраля 1998 года "Комитета по национальным и международным перевозкам грузов и пассажиров по водным путям в Сообществе" позволит обеспечить, в зависимости от технического прогресса и потребностей, контроль за применением изменений, которые планируется внести в технические приложения, касающиеся судоводительских удостоверений, а также в технические предписания. На Комитет будет

также возложена задача представлять свои рекомендации по возможным мерам, которые необходимо принять Комиссии в случае серьезного нарушения функционирования рынка.

Предложение по директиве Совета, принятое Комиссией 8 декабря 1997 года (COM(97)644 окончательный вариант), изменяющее директиву № 82/714/СЕЕ от 4 октября 1982 года о введении **технических предписаний**, предъявляемых к судам внутреннего плавания, в которой учитываются достижения технического прогресса, достигнутые с 1982 года, основано на недавно принятых Правилах освидетельствования судов на Рейне (1995 год) и **гарантирует применение единого свода технических предписаний для судов на территории Сообщества.**

Комиссия приняла также предложение о **сближение законодательства государств-членов в области перевозки опасных веществ** судами внутреннего плавания (COM (97) 367 окончательный вариант от 16 июля 1997 года). В нем Комиссия предлагает признавать судовые свидетельства Сообщества для судов, перевозящих опасные вещества на сети водных путей Сообщества в целом, и поручить Комитету по перевозкам опасных веществ (созданному на основании директивы 94/55/СЕ) провести обновление соответствующих приложений с учетом технического прогресса.

Кроме того, 15 января 1998 года Комиссия приняла рекомендацию по разработке решения Совета, уполномочивающего **начать переговоры для подготовки европейского соглашения по международным перевозкам опасных веществ по водным путям** (SEC (98) 23 окончательный вариант) в рамках ведущихся в Женеве переговоров по **ВОПОГ** (общеевропейское соглашение), в основу которого должны быть положены Правила, касающиеся перевозок опасных веществ по Рейну (ППОГР).

IV. Социальные аспекты

В 1993 году Комиссия приступила к разработке правил Сообщества, касающихся **продолжительности отдыха, состава экипажей и продолжительности управления судами.** Эту работу пришлось приостановить, после того как социальные партнеры постановили использовать возможности Социального протокола, прилагаемого к Договору о ЕС, для решения вопроса о продолжительности рабочего времени на основе договорных процедур. В ходе переговоров социальные партнеры обсуждали вопросы, связанные с продолжительностью отдыха, составом экипажей и продолжительностью плаваний судов. Эти переговоры были начаты в мае 1994 года, и в марте 1995 года было официально объявлено о том, что они не дали никаких результатов.

После подготовки "Белой книги" Комиссии о секторах и видах деятельности, на которые директива о продолжительности рабочего времени не распространяется, **Комиссия решила представить Совету предложение, содержащее положения в духе Рейнской конвенции (глава 23 Правил освидетельствования) по продолжительности отдыха,**

продолжительности управления судном и составе экипажей, которые будут применяться во всех государствах-членах и ко всем без исключения речным перевозчикам.

Заключение: Представленная выше информация по ряду вопросов, рассматриваемых на уровне Сообщества, со всей очевидностью показывает, что внутреннему водному транспорту уделяется пристальное внимание и что будущее развитие этого вида транспорта является обнадеживающим в контексте свободного и унифицированного рынка при условии активизации партнерских отношений между грузоотправителями и перевозчиками.
