



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.3/2001/8
14 November 2001

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

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

Записка секретариата

На своей сорок четвертой сессии Рабочая группа поручила секретариату подготовить и издать к ее следующей сессии краткий документ о текущем положении и тенденциях в области внутреннего водного транспорта в странах-членах на основе представленной информации о последних изменениях в следующих областях:

- a) развитие инфраструктуры внутренних водных путей;
- b) перевозка грузов по внутренним водным путям; и
- c) общие вопросы политики на внутреннем водном транспорте (TRANS/SC.3/153, пункт 8).

Ниже приводится резюме информации по трем вышеупомянутым вопросам, подготовленное секретариатом на основе имеющихся данных.

I. РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ

1. За последние годы одним из главных событий в области развития инфраструктуры внутренних водных путей явилось завершение строительства и пуск в эксплуатацию летом 2001 года в Германии шлюза Ротхензе. Шлюз должен обеспечивать движение по современному (класса Vb) водному пути между Среднегерманским каналом и Эльбой на участке так называемого "Магдебургского перекрестка", который все еще строится. Среднесрочные и долгосрочные проекты в области развития внутренних водных путей международного значения, определенные в Европейском соглашении о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП), приведены в Перечне основных характеристик и параметров сети водных путей категории E ("Синей книге"), изданном под условным обозначением TRANS/SC.3/144 и Addс.

Беларусь

2. Правительство Беларуси изъявило готовность провести два исследования по изучению экономической целесообразности строительства двух внутренних водных соединений международного значения Одер - Висла - Буг - Днепр и Даугава (Западная Двина) - Днепр и представить их для рассмотрения Рабочей группе по внутреннему водному транспорту.

Бельгия

3. Узкое место на существующем шлюзовом комплексе Ланее, соединяющем в Льеже канал Альберт с Маасом, будет устранено путем строительства четвертой шлюзовой камеры больших размеров (220 м x 25 м). Соответствующая договоренность по этому вопросу между правительством Нидерландов и властями Валлонии уже достигнута. Строительство этого объекта позволит ежегодно осуществлять через Льеж грузовые перевозки объемом около 35 млн. т в Нидерланды, Германию и страны Восточной Европы, а также в обратном направлении¹. Существуют планы строительства второй шлюзовой камеры на шлюзе Эвергем Гентского обводного канала. На канале предполагается провести (впервые с 1993 года) дноуглубительные работы в целях обеспечения прохода судов с максимальной осадкой 3 метра.

¹ Navigation, ports et industries, 15 February 2001.

Болгария

4. Болгария намеревается обеспечить развитие комбинированных перевозок по маршрутам, которые идут из Центральной Европы вдоль Дуная в направлении к Средиземному морю и Кавказу и далее в Центральную Азию и на Ближний Восток, используя в этих целях благоприятную близость морского порта Варна и речного порта Роузе. Между двумя портами уже существует железнодорожное соединение, позволяющее сократить расстояние перевозки и направлять железнодорожные грузы из порта Роузе в порт Варна. В этой связи в приоритетном порядке будут осуществлены следующие два проекта:

- строительство контейнерного терминала в порту Роузе;
- строительство зернового терминала в порту Роузе.

Эти проекты предполагается осуществить за счет субсидий под концессию. В настоящее время в портах Роузе и Варна проводятся работы по модернизации имеющегося оборудования для обработки контейнеров, используемых для комбинированных перевозок, и других грузов. Восстановление портов на реке Дунай - порт Лом - реконструкция и расширение сооружений порта Лом².

Хорватия

5. В соответствии с национальной стратегией строительства и модернизации внутренних водных путей были намечены следующие приоритетные задачи:

- строительство канала Дунай - Сава на участке от Вуковара до Самача (61,5 км);
- повышение категории реки Сава до класса IV по соглашению, заключенному с Боснией и Герцеговиной;
- модернизация реки Драва до класса IV на участке между ее устьем и городом Осиек.

² TRANS/WP.5/2000/4/Add.1/Rev.1.

6. Строительство канала Дунай - Сава в качестве водного пути класса Vb предполагается завершить к 2020 году. Модернизация реки Сава будет проведена в два этапа, сначала ее категория будет повышена до класса IV (к 2005 году), а затем до класса Vb (к 2010 году).

Чешская Республика

7. Рассматривается вопрос о строительстве на Эльбе двух шлюзовых комплексов, что позволит снять ограничения по глубине и улучшить условия навигации на чешском участке реки.

Финляндия

8. В настоящее время в целях определения возможных технических решений, которые позволят обеспечить круглогодичную навигацию на канале Сайма, проводятся соответствующие исследования.

Франция

9. В области развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта не произошло никаких крупных изменений. Имеющиеся средства расходовались на модернизацию существующей сети внутренних водных путей.

10. Развитие перевозок по внутренним водным путям на период до 2020 года будет осуществляться в двух следующих приоритетных целях: модернизация существующей сети и повышение класса водного пути Сена - Север.

11. Что касается вопроса о строительстве недостающих водных соединений, то в этой области приоритетное внимание будет уделяться водному пути Сена - Север, на котором будут проводиться работы по постепенному повышению его класса. На первом этапе в период с 2000 по 2006 год будут модернизированы южный и северный участки водного соединения на реках Сена и Уаза и на канале Дюнкерк - Шельда, соответственно. В частности, в целях ликвидации этого узкого места, имеющего стратегическое значение, планируется увеличить высоту мостов.

Германия

12. При проведении будущей инвестиционной политики в области развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта основной упор будет сделан на строительство водного пути, который пройдет от Рурской области через Ганновер и Магдебург до Берлина и далее в направлении канала Дортмунд - Эмс, Среднегерманского канала и водного пути, создаваемого в рамках проекта № 17 "Единая Германия". В настоящее время на этом водном соединении проводятся работы по его расширению, что позволит пропускать баржи длиной до 110 м и составы длиной до 185 м с минимальной осадкой 2,80 м и подмостовым габаритом 5,25 м. Главным объектом на этом соединении является созданный на Эльбе в районе Магдебурга "перекресток водных путей". Шлюз в Ротхензе был пущен в эксплуатацию весной 2001 года. В настоящее время ведется строительство моста-канала через Эльбу длиной 900 метров и двойного шлюза в Хознварте, которые, как предполагается, будут открыты для движения в 2003 году.

13. Кроме того, правительство Германии планирует продолжить оптимизацию Рейнского водного пути путем проведения строительных работ в бассейне среднего течения и верховьев Эльбы, модернизации водного соединения Хафель-Одер, увеличения глубины русла на реке Майн и реке Везер в ее среднем течении, а также проведения ремонтных работ на других существующих водных путях.

14. В настоящее время проводится исследование, которое, как предполагается, позволит определить наиболее эффективные методы ликвидации одного из узких мест, расположенных на участке Дуная между Штраубингом и Вильсхофеном. Это исследование проводится совместно федеральным правительством и свободной федеральной землей Бавария³.

Литва

15. В Литве в период навигации 2000 года судоходство обеспечивалось на внутренних водных путях протяженностью 379,7 км. Форватер длиной 280 км обозначался с помощью навигационных приборов. В 2000 году навигация была открыта 13 мая и закрыта 31 октября. Предусматривается, что в 2002 году при наличии необходимых

³ Выступление г-жи А. Мертенс (парламентского государственного секретаря федерального министерства транспорта, строительства и жилищного хозяйства) на Общевропейской конференции по внутреннему водному транспорту (Роттердам, 5-6 сентября 2001 года).

финансовых средств будут модернизированы 4 стационарных пирса и построены 11 мобильных пассажирских причалов.

Люксембург

16. Завершены работы по углублению судоходного канала на реке Мозель, что позволило увеличить на 20% объем перевозимых на судах грузов. Правительства Германии, Франции и Люксембурга планируют в рамках Мозельской комиссии построить на реке Мозель параллельные шлюзы в целях создания оптимальных условий для осуществления пассажирских и грузовых перевозок, объем которых постоянно возрастает. Согласно последней информации, сдвоенные шлюзы сначала будут построены на немецком участке реки в Фанкеле и Зелтингене.

Республика Молдова

17. В настоящее время осуществляется проект, предусматривающий проведение инспекции русла реки Днестр. Заморожено строительство порта Джиорджиолешти на молдавском участке Дуная (строительство завершено на 60%). Предпринимаются усилия в целях мобилизации финансовых средств, необходимых для завершения строительства порта и подъездных автомобильных и железных дорог.

Российская Федерация

18. Предусматривается провести реконструкцию шлюзовых комплексов Кочетовский и Городецкий на реках Дон и Волга, а также построить десять новых контейнерных терминалов в портах Санкт-Петербурга, Москвы, Ярославля, Казани, Нижнего Новгорода, Самары, Волгограда, Астрахани, Ростова-на-Дону и Азова. Ликвидация узкого места в Кочетовском шлюзе, связанного с наличием ограничений по глубине и ширине, позволит обеспечить проход по южному водному пути, соединяющему Азовское море с Каспийским, судов грузоподъемностью до 5 000 т.

Швеция

19. Центральным управлением морского судоходства были созданы две рабочие группы для изучения технических и экономических условий реконструкции входного канала из моря в озеро Меларен (к западу от Стокгольма). Существующий шлюз построен 75 лет назад и допускает движение судов полной грузоподъемностью только до 8 000 тонн. В целях обеспечения перевозок через крупнейший скандинавский порт река-море

Вестерос и порт Чёпинг, расположенный на озере Меларен, необходимо, чтобы в озеро могли заходить суда полной грузоподъемностью 12 000 тонн⁴.

Украина

20. В 2001 году общая длина судоходных внутренних водных путей Украины составила 2 240 км, что на 22 км меньше, чем в 2000 году. Что касается планов в области развития инфраструктуры, то наибольшее значение по-прежнему придается проекту по строительству судоходного соединения между Килийским гирлом Дуная и Черным морем.

II. ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

21. В 2000 году в Западной Европе, несмотря на резкий рост цен на нефть, общая эффективность экономической деятельности оставалась на довольно высоком уровне. В странах с рыночной экономикой ежегодный прирост ВВП в реальном выражении был самым высоким с 1988 года. Этот год был также наиболее успешным с начала экономических преобразований в 1989 году для стран ЕЭК с переходной экономикой. В 2000 году, впервые за десять лет, во всех странах с переходной экономикой были отмечены положительные темпы экономического роста⁵. Положительные изменения, которые произошли на континенте в области экономики, привели к увеличению спроса на перевозки, в частности, в секторе внутреннего водного транспорта.

Международные реки

Рейн

22. 2000 год считается особо успешным для сектора судоходства на Рейне. Объем грузов, перевезенных по Рейну (через германо-нидерландскую границу), достиг рекордной величины, составив 158,6 млн. т (по сравнению с 1999 годом объем перевозок в тоннах увеличился на 7,9%, а грузооборот в т/км - на 8,1%). Выросли также тарифы на перевозки грузов, в частности генеральных жидких грузов. Объем контейнерных перевозок по традиционному рейнскому маршруту (через германо-нидерландскую границу) увеличился почти на 22%.

⁴ Journal pour le transport international 37/2000.

⁵ Экономический обзор Европы ЕЭК ООН, 2001 год, № 1.

Мозель

23. В 2000 году объем грузов, перевезенных по реке Мозель через шлюз в Кобленце, достиг рекордного уровня в 16 млн. т (15 млн. т в 1999 году), а через шлюз Апаш - 9,7 млн. т (9,1 млн. т в 1999 году). Завершены работы по увеличению глубины речного канала до трех метров, что, возможно, является одной из причин столь значительного упомянутого выше увеличения объема перевозок.

Дунай

24. После того как в ноябре 1995 года были сняты санкции, наложенные Организацией Объединенных Наций на бывшую Югославию, начался рост объема перевозок по реке Дунай, который в 1994 год составлял всего лишь 19,9 млн. тонн. В 1997 году этот показатель перевозок увеличился почти на 9% и составил уже 26,8 млн. тонн. Однако с апреля 1999 года, после того как в Югославии в районе Новий Сад в результате конфликта в Косово были разрушены мосты, этот показатель вновь снизился и перевозки осуществлялись главным образом в верхнем течении Дуная, а также по каналу Дунай-Майн. С тех пор в результате отсутствия возможности обеспечивать беспрепятственное и регулярное судоходство через югославский участок реки дунайские судоходные компании несут значительные убытки.

25. Вместе с тем, согласно последним статистическим данным, в 2000 году объем грузовых перевозок по Дунаю увеличился по сравнению с 1999 годом на 16,0% и составил 28,3 млн. т (см. таблицу ниже).

Объем грузов, перевезенных по Дунаю в 1999-2000 годах⁶

(в тыс. тонн)

Страны	Объем грузов, вывезенных из стран		Объем грузов, перевезенных внутри страны (каботажные перевозки)		Общий объем грузовых перевозок		
	1999	2000	1999	2000	1999	2000	%
Австрия	1 263	1 191	774	1 146	2 037	2 337	+14,7
Болгария	204	304	498	930	701	1 234	+75,9
Хорватия	51	109	14	220	65	328	+404,6
Германия	7 088	8 108	17	...	7 104	8 108	+14,1

⁶ Данные представлены Дунайской комиссией и Венгрией (общий объем перевозок в этой стране в 2000 году).

Страны	Объем грузов, вывезенных из стран		Объем грузов, перевезенных внутри страны (каботажные перевозки)		Общий объем грузовых перевозок		
Венгрия	2 968	...	...	...	2 968	3 818	+28,6
Молдова	...	...	...	...	...	...	...
Румыния	1 176	1 396	2 934	2 575	4 110	3 971	-3,4
Словакия	1 087	1 169	11	.-	1 098	1 169	+6,5
Украина	2 881	3 542	409	114	3 290	3 656	+11,1
Югославия	494	697	2 102	2 402	2 596	3 099	+19,4
Грузы, поступившие в Дунай со стороны моря					452	597	+32,0
Всего					24 422	28 318	+16,0

26. В 2000 году, в отличие от грузовых перевозок, объем перевозок пассажиров в результате резкого сокращения числа пассажиров, перевезенных в Румынии (с 1 653 500 в 1999 году до 792 717 пассажиров в 2000 году), сократился на 28,3%.

Бельгия

27. За первые девять месяцев 2000 года объем грузов, перевезенных по внутренним водным путям Фламандии, увеличился по сравнению с предыдущим годом на 16,7%. Количество судов, которые прошли по каналу Альберт (между Антверпеном и Маасом), возросло почти на 30%. Эти высокие результаты были получены, вероятно, прежде всего за счет усилий, предпринятых организацией "Содействие развитию перевозок по внутренним водным путям" и другими частными предприятиями, которые предоставили инвестиции на строительство подпорных стенок, а также благодаря усилиям правительства Фламандии⁷. В 2000 году в порту Антверпен объем контейнерных перевозок по внутренним водным путям увеличился на 220 000 ТЕУ и достиг рекордного уровня в 1,5 млн. ТЕУ.

Чешская Республика

28. В результате необычайно засушливого периода навигации 2000 года и неудовлетворительных условий судоходства на участке Эльбы ниже Усти-над-Лабема, чешские внутренние судоходные компании оказались если не в критической, то в весьма сложной ситуации. Несмотря на эти обстоятельства, объем грузовых перевозок по внутренним водным путям постоянно увеличивался после 1998 года, когда он упал до

⁷ Journal pour le transport international 46/2000.

наиболее низкого уровня в 1 667 000 т (4 990 000 т в 1994 году), и в 2000 году этот показатель вырос до 1 906 000 тонн. Еще одна особенность сектора внутреннего водного транспорта Чехии заключается в том, что с 1994 года объем перевозок, осуществляемых в рамках взаимных торговых операций (с третьими странами), увеличился с 16,8 тыс. т до 120,8 тыс. тонн.

Финляндия

29. В 2000 году по внутренним водным путям Финляндии было перевезено в целом 4,4 млн. т грузов. Объем грузовых перевозок по каналу Сайма увеличился по сравнению с 1999 годом на 9,2% (1,76 млн. т), а по другим водным путям - на 0,7% (2,6 млн. т, включая 1,7 млн. т леса, сплав которого осуществлялся пакетами). Объем пассажирских перевозок сократился на 16,3% главным образом в результате неблагоприятных погодных условий, преобладавших летом 2000 года. В число основных групп грузов, перевезенных по внутренним водным путям, входят лес, минеральное сырье, бумага и целлюлоза.

Франция

30. В секторе внутреннего водного транспорта третий год подряд отмечается значительный рост объема грузовых перевозок. Этот факт свидетельствует о наличии весьма обнадеживающей тенденции в области развития данного сектора, что обусловлено прежде всего благоприятным состоянием рынка, а также усилиями компаний-операторов, предпринятыми ими в целях модернизации и диверсификации своих транспортных услуг. Грузооборот в т-км, увеличившийся в 1998 году на 9,7%, а в 1999 году - на 10%, в 2000 году дополнительно возрос почти на 6,5% и составил 7,3 млрд. т-км (что, однако, значительно меньше рекордного уровня 1970 года в 12,7 млрд. т-км). В 2000 году объем грузовых перевозок увеличился на 6,7% и достиг 58,7 млн. тонн.

Германия

31. Имеющиеся у секретариата самые последние данные относятся к 1999 году. В этом году объем грузовых перевозок составил 228,9 млн. т (-3,1%), а грузооборот снизился до 62,6 млрд. т-км (-2,6%).

32. После открытия канала Майн - Дунай в 1992 году объем перевозок по этому водному пути постоянно возрастал, и в 2000 году через шлюз Кельхайм (в месте впадения канала в Дунай) было перевезено 6 15 000 т, а через шлюз Фирет (северный вход в канал) - 8 24 000 т грузов. Перевозки через шлюз Кельхайм можно рассматривать в качестве примера полноценных грузопотоков, осуществляемых по направлению Запад-Восток, и

при этом с удовлетворением следует отметить, что в 2000 году объем перевозок по водному пути Рейн - Дунай увеличился по сравнению с 1999 годом на 14,4%. Объем перевозок, выполненных судами различных стран, имеет следующую структуру: Германия (51%), Нидерланды (30,4%), Австрия (8,7%), Бельгия (5,7%), Венгрия (1,96%) и Словакия (1,46%).

Венгрия

33. В Венгрии сектор внутреннего водного транспорта, как и в других дунайских странах, понес большие потери в результате последнего кризиса в Югославии, и в частности из-за блокады водного пути по Дунаю в районе Нови Сад. Тем не менее объем перевозок по Дунаю в его верхнем течении, а также между венгерскими портами, с одной стороны, и портами на канале Майн - Дунай и реках Майн и Рейн, с другой стороны, постоянно увеличивался. Согласно последним данным за 2000 год о международных торговых перевозках Венгрии, по Дунаю объем национальных экспортных перевозок составил 3 818 000 т, из которых на суда под венгерским флагом пришлось 1 118 000 т, т.е. 29,3%.

34. В первом квартале 2001 года объем экспортных перевозок по внутренним водным путям Венгрии составил 725 000 т, из которых национальными операторами было перевезено 217 000 тонн.

Литва

35. В 2000 году объем грузовых перевозок по внутренним водным путям Латвии увеличился по сравнению с предыдущим годом на 7% и составил 852 000 тонн. Вместе с тем объем пассажирских перевозок снизился на 26,1% и составил всего лишь 1 275 000 пассажиров. Основной объем как грузовых, так и пассажирских перевозок был выполнен паромными, совершающими рейсы из расположенного в Куршском заливе порта Неринга и в обратном направлении.

Нидерланды

36. Согласно данным Нидерландской ассоциации судоходства по внутренним водным путям (НАСВВП), несмотря на значительное увеличение цен на топливо, 2000 год оказался весьма благоприятным для транспортных компаний Нидерландов⁸.

⁸ Navigation, ports et industrie, 15 June 2001.

Республика Молдова

37. В 2000 году перевозки по внутренним водным путям осуществлялись главным образом по рекам Днестр и Прут (16 000 и 9 000 т, соответственно).

Российская Федерация

38. В 2000 году по внутренним водным путям европейской части Российской Федерации было перевезено около 110 млн. т грузов, что свидетельствует о дальнейшем усилении положительной тенденции в области роста объема перевозок по внутренним водным путям. В первой половине 2001 года, по сравнению с соответствующими показателями за первые шесть месяцев 2000 года объем грузовых перевозок, как предполагается, увеличится еще на 2,3% (+7,2% в т-км), а объем пассажирских перевозок - на 1,4%.

Словакия

39. После периода застоя, вызванного введением ограничений на судоходство через территорию бывшей Югославии, объем грузовых перевозок по Дунаю начал восстанавливаться, достигнув в 1998 году 1 371 000 т, в 1999 году - 1 526 000 т и в 2000 году - 1 607 000 тонн. Предполагается, что в текущем году эта тенденция сохранится.

Швейцария

40. В 2000 году после завершения длительного периода, на протяжении которого в 1999 году сохранялся высокий уровень воды, нормализовался объем перевозок по внутренним водным путям. В 2000 году объем грузов, обработанных в рейнских портах Базеля, увеличился по сравнению с предыдущим годом на 14,7% и достиг 8 546 000 т: было погружено 893 900 000 т грузов (абсолютный рекорд) и разгружено 7 652 000 тонн. Кроме того, 229 000 т было перевезено в порт Кайзераутст (-3,2%).

Украина

41. 2000 год оказался поворотным пунктом в развитии понижительной тенденции, отмечавшейся в секторе внутреннего водного транспорта Украины с 1989 года, когда был перевезен рекордный объем грузов в 82,8 млн. тонн. В 2000 году, впервые с 1989 года, объем грузовых перевозок увеличился по сравнению с 1999 годом на 14,1% и достиг 9,129 млн. тонн.

III. ВОПРОСЫ ОБЩЕЙ ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

42. 5 и 6 сентября 2001 года в Роттердаме по инициативе и под председательством министра транспорта Нидерландов состоялась Общеевропейская конференция по внутреннему водному транспорту. На Конференции была принята Декларация об укреплении общеевропейского сотрудничества по обеспечению свободного и развитого судоходства по внутренним водным путям. Декларация содержит перечень главных целей и мероприятий, которые должны быть достигнуты и выполнены правительствами и заинтересованными международными организациями для ускорения, посредством осуществления согласованных и скоординированных действий, развития внутреннего водного транспорта в интересах повышения безопасности, экологической чистоты и конкурентоспособности этого вида транспорта на общеевропейском уровне. Европейской комиссии, ЕЭК ООН, ЦКСР, Дунайской комиссии и ЕКМТ было предложено контролировать осуществление различных мер, предусмотренных в Декларации. С этой целью представители вышеупомянутых межправительственных организаций создали с участием председателей Конференции (министерств транспорта Нидерландов и Румынии) Группу мониторинга. Следующую Общеевропейскую конференцию по внутреннему водному транспорту было решено провести в 2006 году в Бухаресте.

43. На Конференции в присутствии государственных должностных лиц высокого уровня и при широком освещении работы Конференции в средствах массовой информации произошли следующие два важных события:

- дунайские страны и Европейский союз подписали меморандум о взаимопонимании в отношении развития общеевропейского транспортно-коридора VII (Дунай); и
- Представители Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР) и Дунайской комиссии объявили о своем намерении укреплять и расширять взаимное сотрудничество и создать совместный комитет в целях оказания содействия такому сотрудничеству.

Европейский союз (ЕС)

44. После более чем трех лет усилий Совет и Европейский парламент согласились с предложением Комиссии включить морские и внутренние порты стран Европейского союза в трансъевропейские сети (ТЕН), с тем чтобы они получили возможность использовать инвестиции, предоставляемые в рамках этой структуры. Благодаря

достижению этой договоренности создано последнее звено в цепи материально-технического снабжения транспорта и будет обеспечена разработка более комплексной общей транспортной политики. Европейские порты имеют важнейшее значение для развития полноценных интермодальных перевозок: их включение в трансъевропейские сети предоставит возможность активизировать их развитие и создать соединения с автомобильными, железнодорожными и внутренними водными магистралями.

45. Совместный документ, принятый Советом и Парламентом, предусматривает внесение поправок в Решение № 1692/96, касающееся руководящих принципов Сообщества по развитию трансъевропейской транспортной сети. Кроме того, 13 марта 2001 года Европейская комиссия, также в целях оказания содействия развитию работы портов, предложила проект директивы, направленной на повышение качества портовых услуг путем разработки конкретных правил и открытой транспарентной процедуры получения доступа к рынку услуг, предлагаемых портами.

46. В сентябре 2001 года Европейская комиссия опубликовала "Белую книгу по европейской транспортной политике 2010 года: время принимать решения". В этом документе говорится о существовании следующей угрозы: "Если к 2010 году в рамках ЕС не будут приняты новые крупномасштабные меры, с тем чтобы 15 стран могли более рационально использовать преимущества каждого вида транспорта, то объем перевозок только одними большегрузными транспортными средствами превысит почти на 50% уровень 1998 года". В Белой книге указано около 60 видов мер, которые необходимо принять государствам - членам ЕС в целях устранения диспропорций между различными видами транспорта с должным учетом проблем, связанных с перегруженностью, обеспечением устойчивости и потреблением энергии. В частности, в ней указано, что "морские и внутренние водные перевозки, осуществляемые в рамках Сообщества, являются двумя ключевыми компонентами интермодальных перевозок, которые должны предоставить возможность решить проблемы, связанные с растущей перегруженностью автомобильной и железнодорожной инфраструктуры, а также с загрязнением воздуха. До настоящего времени, несмотря на то, что Сообщество располагает громадным потенциалом и фактически неограниченными возможностями в области увеличения провозной способности транспорта, эти два вида транспорта использовались в недостаточной степени".

Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР)

47. Между правительствами стран - членов ЦКСР была достигнута договоренность о корректировке положений Правил освидетельствования судов на Рейне (ПОСР), касающихся минимальной численности экипажей судов, плавающих по Рейну. Новые

положения, заменяющие принятый 15 лет назад текст, были разработаны с учетом достигнутого с тех пор технического прогресса.

48. В целях оказания содействия внедрению современных бортовых информационных систем на судах внутреннего плавания и, в частности, использованию электронных карт внутренних водных путей ЦКСР приняла так называемый стандарт ECDIS для внутреннего судоходства (стандарт системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства).

49. Компетентным органам стран - членов ЦКСР был представлен доклад, содержащий информацию о значениях величины расстояния до нижних элементов мостов в случае перевозки контейнеров, погруженных в три яруса. Предполагается, что данный доклад послужит основой для проектирования и строительства новых мостов в верхнем течении Рейна.

Дунайская комиссия (ДК)

50. На церемонии подписания, состоявшейся 22 июня 2001 года в Будапеште, представители 11 европейских государств подписали текст Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ). Конвенция была принята на Дипломатической конференции, которая была совместно организована ЦКСР, Дунайской комиссией и ЕЭК ООН 25 сентября - 3 октября 2000 года в Будапеште. Тексты Конвенции на голландском, английском, французском и русском языках были распространены депозитарием (правительством Венгрии) и с ними можно также ознакомиться на вебсайте ЕЭК ООН по адресу:

http://www.unece.org/trans/conventn/sc3_legalinst.html.

51. Незадолго до церемонии подписания в ходе встречи, состоявшейся в помещениях Дунайской комиссии, делегации двух речных комиссий приняли Совместную декларацию об укреплении и расширении своего сотрудничества и создании совместного комитета в целях оказания содействия такому сотрудничеству.

Болгария

52. В настоящее время в Болгарии проводится институциональная реформа, направленная на согласование национального законодательства с законодательством Европейского союза. С этой целью Народным собранием был принят Закон о морских зонах, внутренних водных путях и портах, который к настоящему времени уже вступил в силу. В Законе определена правовая база для выполнения обязательств, касающихся

обеспечения безопасности и осуществления честной конкуренции. В нем также предусмотрено оказание содействия укреплению роли и повышению значения контроля. Одна из целей Закона заключается в том, чтобы обеспечить разработку правовой базы в соответствии с концепцией создания трансъевропейской транспортной сети путем уделения особого внимания портам согласно принятой в ЕС точки зрения на развитие портов, выраженной в Зеленой книге по морским портам и инфраструктуре. Совет министров одобрил Закон о внесении изменений и дополнений в Кодекс торгового мореплавания, который, как предполагается, будет принят Народным собранием⁹.

53. Болгарские судоходные компании продолжают нести убытки в результате введения ограничений на свободное судоходство через югославский участок Дуная.

Хорватия

54. Несмотря на то, что Республика Хорватия, обладая протяженным адриатическим побережьем, является главным образом адриатической и средиземноморской страной, ориентированной на использование морского транспорта, она тоже относится к категории дунайских стран в силу того, что на ее территории находятся внутренние водные пути общей длиной 936 км и этот факт, как и стратегическое положение этой страны, не следует недооценивать, так как эти соображения явились одной из главных причин, по которой началась деятельность по разработке транспортной стратегии Хорватии.

55. Стратегия развития транспорта Республики Хорватия, одобренная ее парламентом, является главным документом, который лежит в основе дальнейшего развития транспорта в этой стране и который служит отправной точкой для разработки проектов по активизации деятельности в рамках отдельных видов транспорта.

56. Что касается сектора внутреннего водного транспорта, то в этой Стратегии, в частности, указано, что развитие речного транспорта в Хорватии основывается на использовании Дуная. В настоящее время положение в области внутреннего водного транспорта характеризуется:

- низкой долей речного транспорта в общем объеме перевозок;
- раздробленностью системы внутренних водных путей (реки Драва, Сава и Дунай);

⁹ TRANS/WP.5/2000/4/Add.1/Rev.1.

- отсутствием надлежащих условий для судоходства по реке Сава;
- низким техническим и технологическим уровнем оборудования, используемого в речных портах Хорватии;
- необходимостью приватизации речных портов и проведения в них организационных изменений.

57. В области развития судоходства по внутренним водным путям установлены следующие стратегические цели;

- соединение дунайского региона с Адриатикой:
 - через Дунай;
 - через канал Дунай - Сава;
 - по рекам Сава и Купа в направлении Карловаца
 - по двухпутной железной дороге Карловац - Риека (Va); и
 - по железнодорожному соединению через Боснию и Герцеговину до порта Плоче (Vc);
- обеспечение интеграции в систему внутренних водных путей Европы;
- увеличение в течение следующих десяти лет доли внутреннего водного транспорта в общем объеме перевозок всеми видами транспорта с существующих 2% до 15%.

58. Действуя в рамках соответствующих юридических процедур, Республика Хорватия приняла решение реорганизовать свои порты по образцу портов средиземноморских стран, приступив к процессу их приватизации и отделив функции по управлению работой портов от функций по управлению их коммерческой деятельностью. Цель этих усилий заключается в том, чтобы создать благоприятную правовую и законодательную нормативную базу, которая будет способствовать привлечению капитала и инвестиций на цели модернизации портов. Новая организационная структура будет одинаковой как для морских, так и для речных портов. В соответствии с законодательством главными речными портами государственного значения являются: порт Вуковар на Дунае, порт Осиек на Драве и порты Славонски-Брод и Сисак на Саве.

59. Предпосылками для укрепления и расширения экономических зон портов дунайского региона и восточной Славонии являются:

- модернизация существующих и, в случае необходимости, строительство новых наземных дорог;
- коммерциализация портов путем создания в них свободных экономических зон;
- строительство современных портовых объектов инфраструктуры и внедрение новых технологических схем;
- изменение транспортных потоков с учетом существующей пропускной способности портов.

Франция

60. Во Франции после весьма продолжительного периода спада начался рост объема перевозок по внутренним водным путям, который происходит на основе долгосрочной политики, направленной на создание благоприятных условий для осуществления инициативных видов деятельности всеми заинтересованными сторонами, участвующими в этом процессе: перевозчиками, грузоотправителями, управляющими инфраструктурой и портами.

61. Первоочередная задача для правительства и Внутренних водных путей Франции (ВПФ - организации, ответственной за управление сетью внутренних водных путей) заключается в том, чтобы в течение следующего периода в 20 лет, в ходе которого, как предполагается, объем грузовых перевозок удвоится, обеспечить модернизацию и повышение надежности этой сети, которая в наибольшей степени отвечает требованиям, предъявляемым к перевозкам грузов. Вместе с тем, эта довольно амбициозная задача представляется вполне осуществимой, учитывая прогресс, достигнутый в последние годы в области перевозок по внутренним водным путям. С 1997 по 2001 год прирост объема государственных инвестиций в развитие инфраструктуры составил 60% и в предстоящие годы масштабы этой предоставляемой сектору помощи будут продолжать увеличиваться.

62. Вторая задача заключается в том, чтобы интегрировать внутренний водный транспорт в систему материально-технического снабжения. В этой связи следует отметить, что уровень такого обслуживания морских портов является одним из факторов, который имеет существенное значение для развития крупных французских морских портов и судоходства по внутренним водным путям.

63. Участие государства, ВПФ и во все большей степени местных властей в финансировании деятельности по развитию портов, внутренних водных путей и новых видов перевозок (перевозки отходов, опасных грузов, контейнеров и т.д.) имеет целью обеспечить предоставление внутренним водным транспортом современных транспортных услуг и привлечь внимание грузоотправителей к этому экологически рациональному и экономичному виду транспорта.

64. Роль государства сводится к выполнению функций по регулированию, т.е. создание надлежащей правовой базы (разработка правил, устанавливающих порядок доступа к осуществлению перевозок по внутренним водным путям, типовых контрактов и т.д.), отслеживание изменений в социально-экономической области и обеспечение соответствия применимым нормам и правилам.

Германия

65. Действуя в рамках либерализованного единого европейского рынка, правительство Германии проводит транспортную политику, направленную на повышение рыночной конкурентоспособности внутреннего водного транспорта путем, в частности, дальнейшего согласования условий конкуренции как на внутренних, так и международных рынках. Эта деятельность также включает разработку международных правил судоходства, касающихся, в частности, положений законодательства в области транспорта и ответственности, и их согласование в различных секторах судоходства. Правительство стремится обеспечить более полную интеграцию внутреннего водного транспорта в единую и эффективную общую транспортную систему и шире использовать возможности по переводу будущего прироста объема грузовых перевозок на внутренние водные пути, которые являются более рациональными с экологической точки зрения и все еще обладают значительными резервами пропускной способности.

Венгрия

66. Общие перспективы дальнейшего развития судоходства по внутренним водным путям Венгрии определяются, с одной стороны, процессом европейской интеграции, а с другой стороны, в том что касается судоходства по Дунаю - существующими на Дунае рыночными правилами и условиями. Процесс европейской интеграции благоприятно сказывается на развитии внутреннего водного и морского транспорта, однако соответствующими выгодами можно будет воспользоваться лишь в условиях ожесточенной конкуренции. Уровень технической оснащенности внутреннего водного транспорта Венгрии ниже уровня его рейнских партнеров, и это отставание может быть ликвидировано лишь путем ускоренной замены существующего флота самоходными

судами так называемого рейнского типа. Поскольку в настоящее время на Дунае имеется как минимум двойной резерв пропускной способности, ситуация на рынке препятствует накоплению судовладельцами средств, необходимых для проведения модернизации. Поэтому, по-видимому, неизбежно проведение государством единоразовой интервенции в целях обеспечения реконструкции флота и приведения провозной способности этого вида транспорта в соответствие с рыночными требованиями.

67. Что касается портов, то государственные инициативы в этой области направлены главным образом на развитие таких дунайских портов, как Дьёр-Дьёнью, Будапешт, Дунайварош, Байя и порта Сегед на реке Тиса.

Литва

68. В 2000 году объем и эффективность грузовых перевозок по внутренним водным путям, в частности по реке Неман, все еще находились на весьма низком уровне. Такое положение объяснялось спадом в строительной промышленности.

69. Предполагается, что в 2002 году законодательство Литовской Республики в области судоходства по внутренним водным путям будет полностью согласовано с законодательством ЕС. С этого момента литовский рынок будет открыт для осуществления перевозок по внутренним водным путям.

Нидерланды

70. В соответствии с политикой Нидерландов в области транспорта перевозки по внутренним водным путям и железной дороге более предпочтительны, чем перевозки автомобильным транспортом в тех случаях, когда такое перераспределение объема перевозок между разными видами транспорта позволяет более эффективно использовать транспортную сеть в целом. Поскольку перегруженность сети автомобильных дорог постоянно увеличивается, в то время как внутренние водные пути обладают достаточным потенциалом в области дальнейшего увеличения объема перевозок, внутренний водный транспорт должен сыграть важную роль в проведении этой политики.

71. В непосредственной близости от многих внутренних водных путей Нидерландов действуют компании, которые могли бы их использовать для перевозки своих грузов. Однако это происходит все еще крайне редко. Одна из важных причин существования такого положения связана с тем, что переход с автомобильного транспорта на внутренний водный требует значительных инвестиций для создания соединений с сетью водных путей. Заинтересованные компании часто считают, что такие капитальные затраты

слишком высоки для того, чтобы сделать такой переход привлекательным с финансовой точки зрения.

72. В целях снижения такой пороговой величины затрат правительство Нидерландов ввело в действие правила, регулирующие порядок субсидирования строительства водных соединений, используемых в коммерческих целях. Эти правила предусматривают возможность предоставления грузоотправителям субсидии для покрытия части капитальных затрат как на создание инфраструктуры, так и на приобретение стационарного и мобильного оборудования, необходимого для перегрузки грузов на водных путях. Такую субсидию не разрешается использовать для приобретения земельных участков. Аналогичные правила действуют в отношении инвестиций, выделяемых на цели осуществления перехода с одного вида транспорта на другой. Примером затрат, которые могут субсидироваться, являются, в частности, расходы на строительство швартовочных сооружений и причалов, установку оборудования на территории и приобретение оборудования для перегрузки и хранения грузов, такого, как краны и ангары. Субсидии предоставляются только для приобретения перегрузочного оборудования конкретного целевого назначения, которое используется только организацией, представившей заявку, а не другими грузоотправителями. Субсидируется не более 50% затрат по проекту; максимальный размер субсидий составляет 1 500 000 голландских гульденов на один проект.

Российская Федерация

73. Азовский, Ейский, Ростовский, Астраханский, Калининградский речные порты и порт Советск открыты для завоза грузов и обслуживания грузовых судов, плавающих под иностранными флагами. Вышеупомянутые порты имеют значительный резерв пропускной способности и складских площадей.

Словакия

74. В 2000 году министерство транспорта, почт и телекоммуникаций утвердило Концепцию дальнейшего развития внутреннего водного транспорта. В соответствии с данной Концепцией главная приоритетная задача заключается в устранении узких мест и создании недостающих звеньев в сети внутренних водных путей и, прежде всего, на реках Дунай (Е 80) и Вах (Е 81), а также в устье реки Морава (Е 30).

Украина

75. Главной задачей государственной политики в секторе внутреннего водного транспорта является обновление законодательной базы этой отрасли. В этих целях проводится работа по разработке проекта Кодекса внутреннего водного плавания, Правил перевозки грузов речным транспортом, общих правил работы речных портов и т.д. Вышеупомянутая законодательная деятельность направлена на приведение национального законодательства в соответствие с обязательствами, вытекающими из Соглашения о партнерстве и сотрудничестве между ЕС и Украиной от 16 июня 1994 года.
