



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.3/2002/3
2 August 2002

RUSSIAN
Original: ENGLISH
and FRENCH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту
(Сорок шестая сессия, 22–24 октября 2002 года,
пункт 5 повестки дня)

**ОБМЕН ИНФОРМАЦИЕЙ О МЕРАХ, НАПРАВЛЕННЫХ
НА СТИМУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК ПО ВНУТРЕННИМ
ВОДНЫМ ПУТЯМ**

Представлено Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ)

Примечание: Секретариат воспроизводит ниже выводы семинара ЕКМТ "Внутренние водные пути на Европейском континенте в будущем" (Париж, 30 января 2002 года) для информации и возможного использования Рабочей группой по внутреннему водному транспорту.

ВЫВОДЫ СЕМИНАРА "ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ НА ЕВРОПЕЙСКОМ КОНТИНЕНТЕ В БУДУЩЕМ" (ПАРИЖ, 30 ЯНВАРЯ 2002 ГОДА)¹

1. 30 января 2002 года ЕКМТ организовал семинар на тему "Внутренние водные пути на Европейском континенте в будущем". Цель этого совещания заключалась в подготовке политических рекомендаций, которые предполагалось представить министрам транспорта на майской сессии ЕКМТ 2002 года в Бухаресте, относительно путей и средств укрепления роли внутреннего водного транспорта в общеевропейской транспортной системе. В качестве базового документа на совещании использовалась декларация, принятая Общеевропейской конференцией по внутреннему водному транспорту, состоявшейся в Роттердаме в сентябре 2001 года (Роттердамская декларация).

2. На семинаре обсуждались следующие три основные темы:

- выявление трудностей: в случае ЕКМТ речь идет не столько о препятствиях законодательного характера, упомянутых в пункте 13 Роттердамской декларации, сколько об экономических, логистических, политических, фискальных, управленческих и даже психологических барьерах;
- инвестиции в инфраструктуру внутренних водных путей;
- доступ к рынку.

3. Ниже приводится резюме обсуждения по этим трем основным темам.

Тема I: Экономические перспективы внутренних водных путей: каковы решения по устранению барьеров для развития внутренних водных путей?

4. **Недостаточное внимание внутреннему водному транспорту со стороны политиков.** По общему мнению, как на национальном, так и на международном уровне директивные органы уделяют относительно мало внимания внутреннему водному транспорту по сравнению с другими видами внутреннего транспорта. Безусловно, отчасти это объясняется характером европейской сети внутренних водных путей, которая охватывает ограниченное число стран и регионов. В настоящее время в Европейском союзе лишь шесть стран связаны друг с другом внутренними водными путями, в целом же

¹ Настоящий справочный документ был представлен для информации по пункту 3 "Перераспределение перевозок по видам транспорта" повестки дня Бухарестской сессии Совета министров ЕКМТ. В его основу положен проект, подготовленный Основным докладчиком семинара г-ном ХОФХЕЙЗЕНОМ.

в Европе таких стран насчитывается 17. Поскольку интерес к этому виду транспорта проявляет меньшинство стран, значительная часть усилий в процессе принятия решений в области политики на международном уровне направлена на железнодорожный и автомобильный транспорт, проблемы которого актуальны для всех.

5. Другая причина такого относительно низкого политического интереса заключается в том, что даже в странах, где внутренний водный транспорт играет существенную роль, его доля в распределении перевозок по видам транспорта обычно ниже, причем зачастую намного ниже, чем соответствующие доли автомобильного и железнодорожного транспорта.

6. Третья причина может быть обусловлена тем, что лишь небольшое число людей зарабатывают себе на жизнь благодаря внутреннему водному транспорту как в абсолютных показателях, так и с точки зрения объема перевозимых грузов. На железнодорожном и автомобильном транспорте занято значительно большее число людей, поэтому в политическом плане намного выгоднее уделять внимание именно этим секторам.

7. Одним из способов повышения информированности политиков, грузоотправителей, средств массовой информации и общественности в целом о значимости внутреннего водного транспорта, безусловно, является рекламно-информационная деятельность. Отмечалось, что рекламно-информационную деятельность, в частности усилия недавно созданной организации – Европейской ассоциации внутреннего судоходства (ЕАВС), – следует активизировать, для того чтобы убедить директивные органы и другие ведомства в том, что внутренний водный транспорт – это отрасль транспорта с большим будущим. Указывалось, что уделение более пристального внимания внутреннему водному транспорту в сфере образования также является одним из средств повышения информированности общественности о роли внутреннего водного транспорта.

8. Все бóльшая обеспокоенность по поводу перегруженности автомобильных дорог и негативных последствий роста объемов автомобильных перевозок для окружающей среды может способствовать возрождению политического интереса к внутреннему водному транспорту, однако полной уверенности в этом нет. При рассмотрении возможностей перераспределения грузовых перевозок с автомобильного на другие виды транспорта директивные органы по-прежнему в первую очередь обращают внимание на железнодорожный транспорт и в значительно меньшей степени – на внутренний водный транспорт. В некоторых отношениях внутренний водный транспорт занимает не самую лучшую позицию для увеличения своей доли на рынке грузовых перевозок за счет сокращения рыночной доли автомобильного транспорта. По сравнению с

железнодорожной сетью плотность сети внутренних водных путей низка, а средняя грузоподъемность судна внутреннего плавания составляет 1 000 т, тогда как железнодорожный вагон способен перевезти 35–45 т, что в принципе соответствует средней грузоподъемности автомобилей в 25 тонн. Поэтому, по всей видимости, автомобильный транспорт и железнодорожный транспорт в большей мере "взаимозаменяемы", чем автомобильный и внутренний водный транспорт. Однако если удастся перераспределить часть перевозок с железнодорожного транспорта на внутренние водные пути, то появятся возможности для разгрузки некоторых участков на железнодорожных сетях, которые могли бы использоваться для грузовых или пассажирских перевозок, выполнявшихся ранее автомобильным транспортом.

9. **Внутренний водный транспорт как часть мультимодальной транспортной системы.** Европейская сеть внутренних водных путей в настоящее время используется в недостаточной степени. Она обладает большим потенциалом, который следует задействовать для замедления роста перегруженности автодорожной сети. Для эффективного развития потенциальных возможностей внутреннего водного транспорта необходимо интегрировать его в комплексную транспортную систему, охватывающую все виды транспорта. Поэтому в процессе определения политического курса требуется интермодальный подход. Поскольку сеть водных путей охватывает не все важнейшие экономические регионы в Европе, должны создаваться мультимодальные терминалы, которые связывали бы сеть внутренних водных путей с сетями автомобильных и железных дорог и на которых можно было бы производить оперативную перевалку грузов с одного вида транспорта на другой. Правительствам и международным организациям следует стимулировать работу по созданию таких терминалов. Недавно Экономический и социальный комитет ЕС призвал увеличить объемы финансовой помощи со стороны ЕС или на национальном уровне для содействия реализации проектов и инициатив, направленных на стимулирование развития системы интермодальных перевозок, одним из компонентов которой должен стать внутренний водный транспорт. Предлагалось, чтобы Европейская комиссия разработала план создания сети интермодальных терминалов, предусматривающий выделение субсидий со стороны ЕС для предоставления помощи в строительстве таких интермодальных комплексов в тех местах, где в них ощущается потребность. Следует также оказывать финансовую поддержку в целях развития мультимодальных перевалочных пунктов, которые могли бы использоваться для перевалки грузов с внутреннего водного транспорта на другие виды транспорта и наоборот.

10. В этой связи упоминалось о новой программе "Марко Поло", о которой было объявлено Европейской комиссией в недавно изданной ею "Белой книге" о транспортной политике и в которой предусматривается оказание помощи для интермодальных проектов

и проектов, направленных на перераспределение транспортных потоков с автомобильного на более экологически чистые виды транспорта. В рамках другого вида деятельности, которым Европейская комиссия намерена заняться в целях стимулирования интермодальных перевозок, она будет содействовать появлению новой профессии "консолидатора грузов", специализирующегося на работе по организации интермодальных транспортных цепей.

11. Отмечалось также, что интеграцию внутреннего водного транспорта в интермодальные транспортные системы можно также активизировать посредством разработки нового типа съемного кузова, который должен быть штабелируемым. Этот новый тип грузовой единицы необходимо будет стандартизировать для обеспечения совместимости его размеров не только с размерами поддонов, но и контейнеров ИСО, для того чтобы ее можно было штабелировать вместе с контейнерами ИСО на одном и том же судне. Использование штабелируемых съемных кузовов позволило бы также сократить расходы на их хранение в терминалах, поскольку в этом случае можно было бы уменьшить площади хранилищ. Европейская комиссия планирует провести исследование по этому вопросу, после чего, возможно, будет представлено предложение по согласованию.

12. **Перевозки река – море.** Еще одним способом более полного задействования транспортного потенциала внутренних водных путей является их использование для перевозок река – море между речными бассейнами, не связанными внутренними водными путями (или связанными лишь небольшими водными путями) с основной европейской сетью водных путей, с которой существует судоходное сообщение только по морю. Такие "изолированные" водные пути имеются в ряде европейских стран, в частности в Великобритании, Испании, Португалии, России, Украине, Финляндии, Франции и Швеции. Отмечалось, что в нескольких из этих стран, в большинстве которых не развиты традиции использования внутренних водных путей для транспортной деятельности, наблюдается растущий интерес к их применению для перевозок река – море, которые также могут служить альтернативой автомобильным перевозкам. Было предложено, чтобы страны, в которых по традиции широко используется внутренний водный транспорт, активнее сотрудничали со странами, имеющими развитую систему перевозок река – море, для того чтобы в международном процессе принятия стратегических решений внутренним водным путям уделялось больше внимания.

13. Одно из препятствий для развития перевозок река – море заключается в том, что на пути во внутренний порт ЕС суда речного и морского плавания, входя в сеть внутренних водных путей, должны пришвартоваться в морском порту для выполнения таможенных формальностей, даже если их загрузка производилась в другой стране ЕС. Это влечет за

собой дополнительные издержки не только из-за прерывания рейса, но также из-за необходимости оплаты портовых сборов. В результате при выполнении перевозок в рамках ЕС операторы смешанного плавания несправедливо поставлены в неблагоприятное положение по сравнению с операторами других видов транспорта, которые не должны нести такие дополнительные расходы. Отмечалось, что эту систему следует изменить, для того чтобы разрешить производить таможенную очистку во (внутренних) портах погрузки и разгрузки.

14. Указывалось также, что суда речного и морского плавания должны полностью соответствовать техническим правилам ИМО. При этом возникает вопрос о том, действительно ли необходимо, чтобы такие суда, которые обычно находятся вблизи берега, удовлетворяли тем же жестким техническим требованиям, что и суда свободного морского плавания. Если бы удалось принять отдельные технические требования для судов смешанного плавания, то стоимость перевозок этим видом транспорта можно было бы снизить.

15. **Отсутствие единого подхода в сфере гражданского права.** Существующая раздробленность в сфере частного права, применимого к внутреннему водному транспорту, и, в частности, отсутствие единых международных правил, регулирующих режим ответственности, также мешают развитию внутреннего водного транспорта, поскольку такая ситуация влечет за собой правовую неопределенность; это в свою очередь может служить причиной для отказа внутренних водных перевозчиков от выполнения предлагаемых заказов на перевозку, а грузоотправителей – от использования услуг сектора внутреннего водного транспорта, так как они не имеют четкого представления о том, каковы их права и обязанности в случае возникновения разногласий или нанесения ущерба.

16. Уже были сделаны некоторые важные шаги на пути к унификации требований. Вступила в силу Страсбургская конвенция об ограничении ответственности во внутреннем судоходстве (КОВС), однако на данный момент ее участниками является лишь узкое число договаривающихся сторон. Недавно была подписана, но еще не вступила в силу Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ). Готов для обсуждения проект европейской конвенции об ответственности за ущерб в связи с перевозкой опасных и вредных веществ по внутренним водным путям (КООВВ). Вместе с тем еще необходимо проделать большую работу для создания единой системы гражданского права, охватывающей европейскую сеть водных путей.

17. **Препятствия, обусловленные правилами и программами в области охраны окружающей среды.** Высказывалось сожаление по поводу того, что строительство вдоль водных путей производственных и других предприятий, которые могли бы использовать внутренний водный транспорт, иногда сопряжено с трудностями в силу правил и программ в области охраны окружающей среды, таких, как программа "Природа-2000". Существуют протяженные участки территории вдоль Рейна и других водных путей, где по соображениям охраны природной среды строительство таких предприятий запрещено. Зачастую преимущества для окружающей среды в результате использования внутренних водных путей вместо автомобильного транспорта учитываются в недостаточной степени.

18. **Взимание сборов за пользование инфраструктурой.** Европейская комиссия планирует сделать заявление по этому вопросу в первой половине 2002 года. Законодательное предложение по единообразному методу взимания сборов для всех видов транспорта, вероятно, будет представлено в 2003 году.

19. Отмечалось, что взимание платы за пользование инфраструктурой может повысить конкурентоспособность внутреннего водного транспорта по отношению к другим видам транспорта вследствие его относительно низких внешних издержек (издержек, связанных с природоохранной деятельностью, транспортными происшествиями и перегруженностью инфраструктуры). Высказывались возражения, что взимание таких сборов повысит стоимость перевозок по внутренним водным путям и что компании внутреннего водного транспорта, которые по отношению к грузоперевозчикам являются более слабой стороной, не всегда будут в состоянии перенести эти дополнительные издержки на своих заказчиков. С другой стороны, указывалось, что взимание платы за пользование инфраструктурой позволит мобилизовать финансовые средства, которые можно задействовать для дополнительных капиталовложений во внутренние водные пути. Необходимо помнить о том, что сегодня использование водных путей на значительных участках сети (например, на Рейне) полностью бесплатно; как только будет введена система оплаты, внутренний водный транспорт окажется в более выгодном положении с точки зрения необходимости проведения модернизации.

Тема II: Капиталовложения во внутренние водные пути?

20. **Поэтапная модернизация вместо крупных проектов.** В целом признавалось, что объем капиталовложений в инфраструктуру внутренних водных путей, как правило, не позволяет удовлетворять все потребности. Одна из причин этого может заключаться в том, что, усилия, по крайней мере в прошлом, были излишне сосредоточены на крупномасштабных проектах строительства межбассейновых соединений, вероятность принятия которых уже в силу их огромной стоимости была практически нулевой.

Концентрация усилий на менее масштабных проектах позволит мобилизовать ресурсы и поддерживать объем капиталовложений на приемлемом уровне. С другой стороны, указывалось, что отсутствие соединений между двумя речными бассейнами может являться причиной недоиспользования их обоих. Создание соединения между двумя речными бассейнами позволило бы увеличить объем движения, причем не только по самому соединительному пути, но также на каждом из связанных таким образом речных бассейнов. При отсутствии соединительных путей (как, например, в случае Роны во Франции) судовладельцы не захотят "блокировать" свои суда в таких ограниченных зонах плавания.

21. Многофункциональный характер внутренних водных путей. Отмечалось, что еще одной причиной того, что проектам в области внутренних водных путей обычно уделяется меньше внимания, возможно, является тот факт, что в недостаточной степени учитывается многофункциональность внутренних водных путей. Водные пути не только служат для удовлетворения транспортных потребностей, но также выполняют другие функции водного хозяйства, например используются для снабжения питьевой водой, производства электроэнергии, предотвращения наводнений, ирригации и туризма. Если проекты для водных путей разрабатывались бы таким образом, чтобы транспортные преимущества увязывались с преимуществами, обеспечиваемыми другими функциями, то, возможно, они имели бы больше шансов быть принятыми.

22. Противодействие инвестиционным проектам в области внутреннего водного транспорта со стороны движений в защиту окружающей среды. Проекты строительства и модернизации внутренних водных путей зачастую встречают серьезное сопротивление со стороны экологических групп, что может приводить к задержкам или даже отказу от реализации таких проектов. Несколько участников семинара выразили сожаление по поводу такой позиции движений за охрану природы. Отмечалась тенденция, в соответствии с которой участники движения в защиту окружающей среды (а также государственные власти) оценивают экологические последствия проектов в области внутренних водных путей более строго по сравнению с проектами для других видов транспорта. Критерии, применяемые для оценки проектов, касающихся водных путей, должны быть такими же, как и критерии, используемые для других видов транспорта.

23. Кроме того, отмечалось, что сторонники бережного отношения к окружающей среде толкуют программу "Природа-2000" и директиву по охране флоры и фауны (естественной среды) как запрещающие абсолютно все строительные работы на реках; однако это излишне жесткое толкование. В директиве предусматривается обязательство проводить исследования по воздействию проектов на окружающую среду и сопоставлять

экологические последствия проектов с их социально-экономическим значением. Если выполнение определенных строительных работ безусловно отвечает общественным интересам, такие работы обычно могут проводиться, даже если они оказывают некоторое негативное воздействие на окружающую среду. Директивным органам не следует поддаваться такому давлению со стороны групп в защиту окружающей среды, а необходимо придерживаться строгого толкования этой директивы.

24. Высказывались также доводы в поддержку предложений о том, чтобы в большей степени учитывать озабоченность сторонников бережного отношения к окружающей среде в планах строительства и модернизации водных путей. Участникам движения за охрану природы и представителям внутреннего водного транспорта следует совместно содействовать достижению целей устойчивого развития посредством более рационального использования внутреннего водного транспорта. Наглядным примером учета экологических требований при строительстве водного пути является южная часть канала Майн – Дунай; этот водный путь удалось весьма успешно интегрировать в природную среду. Такой пример следует рекламировать среди общественности и обсуждать с представителями движений в защиту окружающей среды.

25. Кроме того, отмечалось, что строительство каналов, отвечающих соответствующим требованиям, между речными бассейнами может быть сопряжено с трудностями, поскольку обычно оно связано с необходимостью доведения верхних участков соединяемых ими рек по крайней мере до класса V; в этом случае могут возникнуть значительные экологические проблемы, поскольку такое строительство существенно отразится на природных особенностях задействованных речных участков. Одно из решений могло бы заключаться в том, чтобы переместить фарватер и в максимально возможной степени сохранить соответствующие речные участки в их естественном состоянии. Иными словами, это потребовало бы сооружения обводных каналов.

26. **Пересмотр "Руководства по ТЕС" ЕС.** Европейская комиссия предложила пересмотреть "Руководство по ТЕС" в два этапа:

- ограниченный пересмотр, вопрос о котором в настоящее время обсуждается и который, в частности, предусматривает включение работ по устранению узкого места на участке Штраубинг – Фильсхофен в перечень приоритетных проектов;
- полный пересмотр в 2004 году, в процессе которого будут учитываться инфраструктурные потребности в странах-кандидатах на основе обследования узких мест на всех видах транспорта.

27. В ходе семинара предложение по пересмотру, вопрос о котором в настоящее время обсуждается, было подвергнуто критике, поскольку оно предусматривает совместное финансирование со стороны ЕС для железнодорожных проектов в размере 20%, тогда как для проектов в области внутренних водных путей объем совместного финансирования составит только 10%. В этой связи отмечалось, что к проектам, касающимся внутренних водных путей, и к железнодорожным проектам следует применять равный подход.

28. Упоминалось также о концепции "морских магистралей", которая была предложена в "Белой книге" Европейской комиссии в целях укрепления роли каботажного судоходства и которую в будущем следует включить в "Руководство по ТЕС". Указывалось, что эти "морские магистрали" не должны заканчиваться в морских портах, а их следует продлить до внутренних портов, для того чтобы учитывать перевозки река – море.

29. **Инфраструктурные потребности для перевозок река – море.** Для обеспечения более широкого использования сети внутренних водных путей для смешанного плавания:

- необходимо будет модернизировать соответствующие водные пути таким образом, чтобы они могли использоваться судами с осадкой 2,5 метра в течение не менее 300 дней в году;
- поскольку в силу своих размеров суда речного и морского плавания могут использовать лишь ограниченную часть сети внутренних водных путей и доходить лишь до ограниченного числа речных портов, следует разработать технологии для расширения географического охвата перевозок река – море, например технологии для эксплуатации баржевозов.

30. **Узкие места.** Недавно Экономический и социальный комитет ЕС обратился к Европейской комиссии с просьбой составить обновленный и исчерпывающий перечень узких мест с указанием характера работ, которые необходимо выполнить для их устранения, и возможного способа их финансирования. Отмечалось, что Европейская комиссия намерена составить перечень узких мест в ходе подготовки к пересмотру "Руководства по ТЕС", которое будет издано в 2004 году. Указывалось также, что ЕЭК ООН уже подготовила перечень узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории Е. Предлагалось, чтобы соответствующие международные учреждения координировали свою деятельность в этой сфере во избежание появления нескольких списков узких мест с разным содержанием.

Тема III: Доступ к рынку

31. **Виды ограничений для доступа к рынкам.** В ходе обсуждения упоминалось о различных возможных видах ограничений для доступа к рынкам:

- ограничения прав на перевозку, основанные на национальной принадлежности (даже установленной) судов, их владельцев и/или их операторов;
- эксплуатационные трудности в некоторых рыночных секторах по причине различий технических требований, правил безопасности и/или предписаний по укомплектованию экипажа;
- неправоновые барьеры в результате частных договоренностей между некоторыми участниками рыночной деятельности;
- прочие правовые вопросы.

32. **Ограничения прав на перевозку.** Был представлен анализ таких ограничений, содержащихся в ряде международных договоров:

- Мангеймское соглашение наделяет правом на национальные и международные каботажные перевозки по Рейну только суда, принадлежащие государствам – членам ЦКСР и ЕС;
- Белградская конвенция наделяет правом на национальные каботажные перевозки только национальные флоты;
- двусторонние соглашения о внутреннем судоходстве между некоторыми государствами – членами ЦКСР и рядом СЦВЕ предусматривают ограничения для доступа на рынок национальных каботажных и двусторонних перевозок;
- законодательство ЕС наделяет правом на выполнение транспортных операций в пределах ЕС только суда ЕС.

33. Было установлено географическое различие между тремя рынками на основе действующих на каждом из них правовых систем: Дунай (Белградская конвенция), Рейнский бассейн (Мангеймское соглашение и законодательство ЕС) и сообщение между Западной Европой и Центральной/Восточной Европой в обоих направлениях (двусторонние соглашения). Утверждалось, что для предупреждения нарушений функционирования рынка в первоочередном порядке следует постепенно снять

ограничения, которые в настоящее время применяются в двустороннем сообщении Восток – Запад и Запад – Восток, и уже затем открывать рынки перевозок на Дунайском и Рейнском бассейнах.

34. Отмечалось, что не только в упомянутых международных правовых документах, но также и в национальном законодательстве в ряде случаев предусмотрены ограничения рыночного доступа для "иностранных" судов.

35. **Различия в правилах: согласование как одно из предварительных условий либерализации.** Прежде чем можно будет открыть рынки, необходимо создать "условия для честной конкуренции". Следует устранить диспропорции в конкуренции, обусловленные различиями в технических стандартах и требованиях безопасности и охраны окружающей среды. В этой связи указывалось также, что государственные органы власти не могут разрешить судам, соответствующим разным стандартам безопасности, пользоваться одним и тем же водным путем, поскольку в таком случае они будут действовать безответственно по отношению к потенциальным жертвам происшествий. Если виновником происшествия является судно, не отвечающее установленным стандартам, то неизбежно возникает также ответственность государственного органа, регулирующего порядок эксплуатации соответствующего водного пути. Кроме того, отмечалось, что создание "условий для честной конкуренции" может быть также связано с мерами, касающимися условий труда и социального обеспечения.

36. С другой стороны, подчеркивалось, что не следует преувеличивать значение согласования стандартов безопасности, каким бы желательным оно ни было. ЕЭК ООН и Дунайская комиссия уже в течение нескольких десятилетий занимаются таким согласованием; проблема различий стандартов в Европе больше не является столь актуальной. При отсутствии четких целей согласования стандартов в области безопасности процессы рыночной интеграции будут неизбежно происходить с задержками.

37. **Неправовые барьеры – частные соглашения: значение "Братиславского соглашения".** Было поставлено под сомнение утверждение о том, что так называемое Братиславское соглашение также играет определенную роль в ограничении рыночного доступа для перевозок по Дунаю. Подчеркивалось, что Братиславское соглашение является не конвенцией, заключенной между государствами или правительствами, а лишь частным соглашением между дунайскими судоходными компаниями. Многие действующие на Дунае фирмы, занимающиеся внутренними водными перевозками, его участниками не являются. Условия рыночного доступа на Дунае определяются

национальным законодательством, а не Братиславским соглашением; поэтому нет необходимости обсуждать его в ходе изучения проблемы о доступе к рынкам².

38. Процесс расширения ЕС. Было обращено внимание на ту роль, которую процесс расширения ЕС будет играть в интеграции европейских рынков внутренних водных перевозок. Всего через несколько лет ряд СЦВЕ станут государствами – членами ЕС и в силу этого – частью единого рынка. Даже если такие страны, как Российская Федерация, Украина и Югославия в краткосрочной перспективе не войдут в число государств – членов ЕС, в долгосрочном плане расширение ЕС неизбежно приведет к интеграции разных режимов внутреннего судоходства в Европе.

39. Пересмотр дунайского режима. Было обращено внимание на тот факт, что Дунайская комиссия, в отличие от ЦКСР, не обладает правовой компетенцией для принятия правил прямого действия, не говоря уже о контроле за их применением. Однако в настоящее время предпринимаются усилия для изменения формата и содержания дунайского режима, для того чтобы в большей степени согласовать его с режимом, который действует на Рейне. Проведение такого пересмотра могло бы облегчить процесс интеграции рынков перевозок по Рейну и Дунаю. Подчеркивалось, что министры ЕКМТ могли бы поддержать эту инициативу.

ВЫВОДЫ

40. В свете обсуждения, резюме которого приводится выше, представляется, что сегодня, когда растет озабоченность по поводу перегруженности автомобильных дорог и негативного воздействия роста интенсивности автомобильного движения на окружающую среду, директивным органам следует уделять внутреннему водному транспорту более пристальное внимание. Необходимо разработать интермодальный подход, в соответствии с которым внутренние водные пути являлись бы неотъемлемой частью комплексной транспортной системы. Поэтому следует принять решения, направленные на:

- облегчение интеграции внутреннего водного транспорта в мультимодальную транспортную систему посредством:

² Следует отметить, что с точки зрения законодательства ЕС лишь тот факт, что Братиславское соглашение представляет собой частное соглашение между компаниями, а не публичное соглашение между правительствами, не означает, что оно не имеет отношения к вопросу о доступе к рынку. В Договоре о создании Европейского сообщества содержатся антикартельные положения, которые недвусмысленно запрещают договоренности между компаниями об установлении цен или разделе рыночных долей.

- оказания помощи при реализации проектов и инициатив в целях стимулирования интермодальных перевозок с использованием внутреннего водного транспорта;
- дальнейшего развития взаимосвязанной сети мультимодальных перевалочных терминалов, соединяющих сеть водных путей с автодорожными и железнодорожными сетями;
- содействия созданию штабелируемых съемных кузовов, размеры которых должны быть совместимы с габаритами контейнеров ИСО;
- обеспечения развития рамочных условий конкуренции между железными дорогами и судоходными компаниями, занимающимися перевозками по внутренним водным путям, которая способствовала бы взаимодополняющему развитию обоих видов транспорта и позволила бы избежать экономических диспропорций;
- продолжения разработки единообразного метода взимания платы за пользование инфраструктурой для всех видов транспорта;
- улучшение условий перевозок река – море посредством:
 - урегулирования проблемы несовместимости правовых основ, применимых к морскому и внутреннему судоходству, которая препятствует развитию перевозок река – море;
 - перенесения таможенных формальностей из морских портов во внутренние порты и упрощения таможенных процедур для смешанного плавания, которое следует классифицировать в качестве внутреннего судоходства;
 - обеспечения недискриминационного доступа к морским и внутренним водным путям для перевозок река – море и с этой целью – продолжения разработки и принятия на международном уровне специальных технических правил для судов смешанного плавания;
 - продолжения развития технологий судоходства для расширения географической сферы охвата перевозок река – море по сети внутренних водных путей;

- предупреждения разработки интермодальных транспортных единиц с размерами, несовместимыми с инфраструктурой для внутренних перевозок;
- удлинения "морских магистралей" до внутренних портов;
- преодоление барьеров на пути развития внутреннего водного транспорта посредством:
 - содействия работе по созданию единой системы гражданского права для европейской сети водных путей;
 - обеспечения возможностей для профессиональной подготовки и информирования в интересах будущей профессии транспортника в целях содействия развитию внутреннего судоходства;
 - поддержки информационно-рекламных мероприятий, для того чтобы убедить грузоотправителей и экспедиторов в том, что водный транспорт является одним из видов транспорта с большим будущим;
- повышение качества европейской сети внутренних водных путей посредством:
 - содействия составлению единого перечня узких мест и недостающих звеньев в сотрудничестве с заинтересованными международными организациями;
 - поддержки программ капиталовложений, прежде всего для повышения качества текущего обслуживания инфраструктуры, дноуглубительных работ и модернизации в целях удовлетворения потребностей современного судоходства и обеспечения достаточной габаритной высоты для штабелирования контейнеров, поскольку развитие существующей инфраструктуры позволяет получать значительно бóльшую отдачу по сравнению с новыми крупными проектами;
 - выделения капиталовложений для недостающих звеньев, с тем чтобы создать эффективную международную сеть при условии позитивной социально-экономической оценки ожидаемых выгод;
 - обеспечения гарантии завершения начатых проектов во избежание возникновения рисков, которые можно было бы предотвратить, в отношении блокирования инвестиций транспортных предприятий;

- обеспечения непрерывного доступа к водным путям и непрерывной эксплуатации соответствующей инфраструктуры;
 - стимулирования более полного учета природоохранных и экологических аспектов в планировании проектов капиталовложений во внутренний водный транспорт и улучшения отношений между движением сторонников защиты окружающей среды и внутренним водным транспортом;
 - продолжения адаптации соответствующих участков сети внутренних водных путей к потребностям перевозок река – море;
 - обеспечения одинакового подхода к инвестиционным проектам в области внутреннего водного и других видов транспорта, например в случае реализации программ помощи;
 - облегчение открытия рынка путем устранения существующих ограничений в отношении доступа к рынкам и создания "условий честной конкуренции" посредством:
 - исключения из национального и международного законодательства ограничений в отношении рыночного доступа для "иностранных" судов;
 - содействия согласованию технических норм и стандартов в области безопасности и охраны окружающей среды для судов внутреннего плавания, а также принятию гармонизированных правил движения и процедур сертификации лицензий;
 - содействия международному согласованию условий труда и социального обеспечения, включая правила, регулирующие работу экипажей;
 - оказания поддержки инициативам для большего согласования международного режима плавания по Дунаю с международным режимом судоходства по Рейну в целях гармонизации правовой основы для внутреннего судоходства; для этого требуется координация подготовительной работы в рамках Рейнской и Дунайской комиссий.
-