



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/SC.3/2006/3
1 February 2006

RUSSIAN
Original: ENGLISH, FRENCH
and RUSSIAN

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту
(Специальная сессия, 15-16 марта 2006 года,
пункт 4 повестки дня)

РАБОЧИЕ СОВЕЩАНИЯ ПО ВОПРОСАМ ВНУТРЕННЕГО СУДОХОДСТВА

Записка секретариата

В соответствии с пожеланием Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (TRANS/SC.3/168, пункт 55), секретариат приводит ниже краткое изложение дискуссии и выводы Рабочего совещания по вопросам внутреннего судоходства, организованного совместно Европейской экономической комиссией ООН (ЕЭК ООН), Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ), Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР) и Дунайской комиссией в Париже 22 и 23 сентября 2005 года.

Рабочая группа возможно пожелает рассмотреть выводы, сделанные по итогам Рабочего совещания, и принять решение в отношении возможных последующих действий, если это будет сочтено необходимым.

С докладами, представленными на Рабочем совещании, можно ознакомиться на электронной страничке Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) по адресу: www.cemf.org.

ОБЩЕЕВРОПЕЙСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ РАЗВИТОГО СУДОХОДСТВА ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ: РЕАЛИЗАЦИЯ НАМЕЧЕННОГО

1. Введение

Рабочее совещание по вопросам внутреннего судоходства было совместно организовано Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ), Европейской экономической комиссией ООН (ЕЭК ООН), Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР) и Дунайской комиссией. Совещание проходило в Париже 22 и 23 сентября 2005 г. Среди приблизительно 110 участников были высокопоставленные представители министерств транспорта и агентств, осуществляющих руководство внутренним водным транспортом, из 18 стран, а также представители различных международных организаций, представители отрасли, научные работники и специалисты.

В сентябре 2001 г. в Роттердаме состоялась Общеввропейская конференция по внутреннему водному транспорту. Министры транспорта стран, принявших участие в Конференции, признали необходимость принятия совместных усилий с целью усиления позиций внутреннего водного транспорта в общеввропейском масштабе. Для достижения этой цели в декларации, принятой в Роттердамской конференции (см. документ TRANS/SC.3/2001/10), были поставлены конкретные цели и задачи. В Декларации говорится также о необходимости созвать новую Общеввропейскую конференцию в Румынии в 2006 году. Эта новая конференция оценит ход реализации Роттердамской декларации и примет необходимые решения с целью полного достижения основной цели, поставленной в Декларации, а именно: укрепление позиций общеввропейского внутреннего водного транспорта.

Целью Рабочего совещания, открытого для участия как руководящего состава государственных органов, так и частного бизнеса, имеющих отношение к институциональным и профессиональным вопросам внутреннего водного транспорта, была подготовка к Бухарестской конференции, которой предстоит оценить прогресс, имевший место с момента проведения Роттердамской конференции, выявить остающиеся нерешенные проблемы и наметить необходимые дальнейшие действия правительств и других заинтересованных сторон.

2. Организация и программа Рабочего совещания

Рабочее совещание открыла г-жа Жаклин Тамменомс Баккер (Генеральный директор по гражданской авиации и грузовым перевозкам Министерства транспорта, общественных работ и водного хозяйства Нидерландов), которая кратко изложила состояние дел с реализацией задач, поставленных в Роттердамской декларации. Основная тема Рабочего совещания была разбита на три части, которые обсуждались на трёх последовательных заседаниях. Каждое заседание велось группой признанных специалистов. После выступлений приглашенных докладчиков, значительное время было отведено на

дискуссию, в которой мог выступить каждый из участников. Рабочее совещание завершилось заключительной дискуссией с участием группы специалистов. К Рабочему совещанию был подготовлен ряд документов, с которыми можно было заранее ознакомиться на электронной страничке ЕКМТ в Интернете.

Заседание 1: "Развитие рынка внутреннего водного транспорта в общеевропейском контексте". Председателем заседания была г-жа Кориен Уортма-Кооль (член Европейского парламента). Оно было посвящено обсуждению вопросов развития конкретных рынков, взаимодействию различных видов транспорта и перевозкам река-море. Участники уделили особое внимание последним изменениям на различных европейских рынках внутреннего водного транспорта, необходимости сотрудничества различных действующих лиц в секторе внутреннего судоходства и отсутствию надлежащей пропаганды этого вида транспорта. Значительное количество времени было посвящено недостающим звеньям в сети европейских внутренних водных путей, отсутствию эффективных интермодальных соединений, а также необходимости разработки новой политики по вопросам занятости в секторе внутреннего водного транспорта.

Заседание 2: "Создание равных условий игры для всех заинтересованных сторон". Вел заседание г-н Жан-Франсуа Далэз, Президент автономного порта Париж. Заседание было посвящено обсуждению вопросов, касающихся существующей законодательной базы в области внутреннего водного транспорта. Особое внимание было обращено на имевший место прогресс в снижении числа законодательных препятствий для доступа к рынку, необходимости снижения административного бремени для предпринимателей, а также гармонизации трудового законодательства и мер социальной защиты. На заседании была также рассмотрена проблема взимания сборов за инфраструктуру на внутреннем водном транспорте.

Заседание 3. "Развитие инфраструктуры и окружающая среда". Председательствовал на заседании г-н Лео Гриль из Министерства транспорта, инноваций и технологии Австрии. Целью заседания было рассмотрение таких вопросов как, воздействие развития внутреннего водного транспорта на окружающую среду, требования директив ЕС по водным ресурсам и природной среде, необходимость учёта экологических аспектов при оценке проектов, касающихся внутреннего водного транспорта, и надлежащего сотрудничества со всеми заинтересованными сторонами в процессе разработки проектов, касающихся инфраструктуры.

Заключительное заседание. «Необходимые политические действия. Положения для включения в Декларацию бухарестской конференции». Заседание проходило под председательством г-на Джека Шорта, Генерального секретаря ЕКМТ; сопредседателями выступили г-н Жан Мари Верлинг, Генеральный секретарь ЦКСР, г-н Данаил Недьялков, Генеральный директор Дунайской комиссии и г-н Вячеслав Новиков, представлявший

ЕЭК ООН. Это последнее заседание было проведено в форме обсуждения с участием группы специалистов. Его целью было прояснить основные положения, вытекающие из имевшей место дискуссии на Рабочем совещании, определить необходимые дальнейшие действия и выделить отдельные моменты для возможного включения в декларацию бухарестской конференции, которая должна состояться в 2006 году.

3. Прогресс, имевший место с момента принятия Роттердамской декларации

Одной из самых важных целей Роттердамской декларации было создание современной и экологически безопасной сети внутренних водных путей. Прогресс, достигнутый в этой области можно считать весьма существенным; при этом был разработан ряд новых проектов. Тем не менее, в общеевропейской сети есть ещё много недостающих звеньев и узких мест, которые значительно снижают эффективность внутреннего водного транспорта и сдерживают развитие общеевропейского рынка. Главной трудностью при разработке необходимых новых проектов может стать учёт всех функций внутренних водных путей с целью выработки надлежащего подхода, который должен базироваться на случаях лучшей практики в развитии внутренних водных путей. Другой серьёзной задачей является повышение эффективности интермодальных соединений, а также речных информационных служб, что, несомненно, должно повысить качество услуг внутреннего водного транспорта. Важным моментом является также то, что политика, связанная с развитием инфраструктуры, должна все больше базироваться на принципах экономической целесообразности, финансовой прозрачности и вообще на чисто экономическом подходе.

Прогресс в деле гармонизации законодательных рамок в Европе, особенно в таких областях, как технические требования, требования безопасности и обеспечения судов надлежащим плавсоставом, также оказался значительным. Кроме того, присоединение к ЕС новых стран способствовало и должно в будущем еще более способствовать унификации различных правовых режимов. Тем не менее, некоторые существенные проблемы все ещё остаются. Созданная под эгидой ЕЭК ООН Группа добровольцев определила ряд проблем, которые предстоит в этой связи решать в секторе внутреннего водного транспорта. Предприниматели требуют создания действительно равного «игрового поля», исключаящую какую либо дискриминацию законодательного характера, а также либерализации рынка и справедливой конкуренции. Одной из упомянутых на Рабочем совещании остающихся нерешенными проблем является институциональная структура сектора внутреннего водного транспорта в Европе. В этой связи были упомянуты предложения, содержащиеся в докладе Группы ЕФИН относительно надлежащей институциональной структуры для обеспечения более динамичного развития сектора внутреннего судоходства. Несмотря на сильную поддержку идеи придать внутреннему водному транспорту дополнительный политический импульс, у участников Рабочего совещания не было уверенности в том, что новая институциональная структура с министерским форумом во главе будет отвечать

этой цели. Некоторые участники считали, что существующая институциональная структура в области внутренних водных путей является вполне удовлетворительной и что вместо её изменения необходимо обеспечить более тесное сотрудничество между уже существующими институтами.

Роттердамская декларация призывает к дальнейшей разработке стандартов безопасности и мер, направленных на защиту вод и атмосферы от загрязнения и от шума. Несмотря на то, что внутренний водный транспорт является самым щадящим для окружающей среды видом транспорта, многое еще предстоит сделать в этой связи. Особые усилия следует предпринять с целью улучшения качества воздуха и воды, и законодательные нормы ЕС в этой области должны стать еще более строгими. Модернизацию отрасли необходимо значительно ускорить, чтобы она не оказалась обойдена другими видами транспорта. С учетом недавних террористических действий, отрасли предстоит решить задачу по повышению безопасности транспортных операций во всей логистической цепи.

За последние годы сектор внутреннего водного транспорта стремительно менялся. Этот импульс следует использовать для лучшей популяризации и продвижения перевозок по внутренним водным путям и доведения информации о его преимуществах до сведения как населения, так и всей транспортной отрасли.

4. Развитие рынка внутреннего водного транспорта в общеевропейском контексте

▪ Развитие различных рынков

Вся европейская сеть содержит почти 28000 км водных путей, пригодных для внутреннего судоходства. При этом роль внутреннего водного транспорта в различных странах и регионах весьма различна. В 25 странах ЕС внутренний водный транспорт выполняет более 210000 миллионов тонно-километров грузооборота при численности флота около 12000 судов. Присоединение к ЕС Болгарии и Румынии увеличит эти цифры на 5%. Центр тяжести при этом, несомненно, лежит в районе Рейна, на который приходится 80% объема всех перевозок, тогда как перевозки по Дунаю и соединению Рейн-Майн-Дунай приходится только 9%. Кроме того, имеется довольно большая сеть внутренних водных путей в Российской Федерации и Украине, хотя большая их часть не соединена с остальной общеевропейской сетью из-за наличия узких мест и отсутствия многих звеньев. Российская Федерация имеет хорошо развитую сеть внутренних водных путей протяженностью более 101700 км, из которых 6500 км, входят в так называемую Единую глубоководную систему, находящуюся в европейской части Российской Федерации.

Развитие европейских рынков внутреннего водного транспорта за последние годы было довольно умеренным. Их рост в значительной мере зависел от роста общего объёма перевозок. При этом, несмотря на большое увеличение спроса на перевозки за последние

десятилетия, почти весь прирост объёма перевозок пришелся на автомобильный транспорт. В результате недостаточного развития рынка, внутренний водный транспорт хотя и не теряет свои традиционные грузы, но и не в состоянии привлечь новые грузопотоки.

Доля внутреннего водного транспорта во всем европейском транспортном рынке в 2001г. была небольшой и составляла не более 6,5% от общего грузооборота во всех странах-членах ЕКМТ. Однако надо подчеркнуть, что роль внутреннего водного транспорта в разных странах далеко не одинаковая. В трёх странах, где она наибольшая (Германия, Нидерланды и Франция), доля перевозок этим видом транспорта превышает 14%. На некоторых специфических участках сети, внутреннему водному транспорту удается контролировать почти 50% перевозок определенных грузов, но в то же время в Российской Федерации этот вид транспорта занимает лишь 3-4% общего транспортного рынка, несмотря на неплохо развитую сеть внутренних водных путей. Доля внутреннего водного транспорта в общем объеме перевозок в некоторых других европейских странах, особенно в тех, где внутренние водные пути изолированы от общеевропейских, ещё меньше.

Несмотря на умеренное общее развитие рынка внутреннего водного транспорта, есть сегменты рынка и регионы, где внутренний водный транспорт, как представляется, занимает более прочную позицию. Так, в Германии за период с 1995 до 2003 гг. объём перевозок внутренним водным транспортом удвоился, хотя часть этого роста следует отнести за счёт воссоединения с ГДР. За последние годы значительно увеличились перевозки этим видом транспорта также между Францией и странами Бенилюкса. Особенно быстро растут контейнерные перевозки. В 2004 г. объём контейнерных перевозок в Германии увеличился на 17%. Сектор внутреннего судоходства на рейнском рынке развит значительно больше, чем на других рынках. Работающие здесь перевозчики внутреннего водного транспорта предлагают более комплексные транспортные услуги с включением различных интермодальных схем и поэтому лучше готовы к освоению новых сегментов рынка. Было отмечено, что для дальнейшего развития контейнерных перевозок нужно создать новые сменные кузова штабелируемого типа, что снизит затраты на их хранение на терминалах и позволит уменьшить потребность в складских площадях.

Производительность внутреннего водного транспорта и его структура в разных странах Европы сильно отличаются. Если в Западной Европе интенсивность внутреннего судоходства поддерживается на высоком уровне, особенно в регионе Рейна, то в других регионах Европы транспортное использование водных путей значительно меньшее. Дунай явился жертвой политических потрясений на Балканах в 1990-е годы. Кроме того, перевозки по Дунаю сдерживаются большим числом узких мест и плохо развитой или разрушенной инфраструктурой. В противоположность этому, пропускная способность российских и украинских сетей значительно больше, чем действительные объёмы

перевозок. Например, в 2004 г. объём грузоперевозок в Российской Федерации составил 136 миллионов тонн, что значительно меньше уровня 1988 г., когда он достигал 580 миллионов тонн. Однако, в последнее время оба эти рынка проявляют признаки оживления. Дунайский рынок в 2004 г. продемонстрировал значительный рост. В то же время, даже в пределах отдельных рынков распределение перевозок является неоднозначным. Так, на российском рынке перевозки сосредоточены главным образом в портах устьевых участков рек Санкт-Петербурга и Ростов-на-Дону, через которые проходят, соответственно, 17,5 и 19 миллионов тонн. Поэтому водные пути Волга - Балтика и Волга - Дон страдают от очень большой плотности движения, и дальнейшее его увеличение на этих направлениях без значительных капиталовложений невозможно.

В противоположность рынкам Западной Европы, дунайский рынок привлекает главным образом традиционные массовые грузы, и сектор внутреннего водного транспорта не может конкурировать на нем с железнодорожными и автомобильными перевозчиками. То же самое относится и к остальным восточно-европейским рынкам. Речные перевозчики не способны конкурировать на них с другими видами транспорта и из-за отсутствия надлежащих интермодальных логистических решений не могут привлекать новые виды грузов, такие как контейнеры. Однако даже и на этих рынках есть положительные примеры компаний, которые успешно работают в новых сегментах рынка.

Самым перспективным сегментом рынка в ближайшие годы считают перевозки река-море. Эта система перевозок обладает большим потенциалом как в отношении контейнерных перевозок, так и в традиционных сегментах рынка перевозок массовых грузов. В результате продолжающейся глобализации торговли, структура транспортного рынка изменяется, интермодальность становится нормой, и комбинация перевозок внутренним водным транспортом с другими видами транспорта становится всё более и более популярной. Одновременно с этим, транспортные процессы становятся более продолжительными и комплексными. Интеграция морского транспорта в единую логистическую цепь посредством включения речных перевозок позволяет перевозчикам удовлетворять растущий спрос на свои услуги. Для дальнейшего развития внутреннего водного транспорта и изменения существующего распределения перевозок между различными видами транспорта необходим заинтересованный подход с индивидуальным рассмотрением различных видов перевозок.

Перевозки река-море становятся необходимыми также из-за суровых климатических условий на северном и восточно-европейском рынках. В Российской Федерации внутренние водные пути в зимнее время замерзают на 3-8 месяцев, тогда как суда река-море могут работать круглогодично. Кроме того, российские водные пути изолированы от других основных европейских водных сетей. Единственными возможными соединениями являются только системы с использованием морского каботажа. В 2004 г. в Российской Федерации судами река-море было перевезено более 30 миллионов тонн грузов. В

результате, почти все крупные судоходные компании с нетерпением ждут строительства новых судов для системы река-море. Кроме того, из-за растущей значимости межбассейновых соединений, перевозки река-море станут ещё более важными. Новые маршруты включают водное соединение между бассейнами Черного и Каспийского морей по волго-донскому пути, а также перевозки на/из Великобритании, Скандинавии и Иберийского полуострова для связи с рынком Рейна.

Развитие эффективных перевозок река-море значительно облегчилось бы, если бы портовые сборы с судов река-море были более низкими. Эти суда значительно меньше обычных морских судов и поэтому требуют от морского порта меньшего объема услуг. Слишком большие сборы ставят перевозки река-море в невыгодное положение по отношению к другим видам перевозок.

Создание единого общеевропейского рынка внутреннего водного транспорта все еще далеко от реальности. Вместо этого существует много рынков внутреннего водного транспорта, которые между собой удовлетворительно не соединены. При этом, ни существующие транспортные тенденции, ни функционирование внутреннего водного транспорта на этих рынках, не проявляют никаких признаков объединения.

▪ **Проблемы инфраструктуры**

В Роттердамской декларации заявлено, что создание современной, экологичной и эффективной сети - обязательное условие для обеспечения дальнейшего развития внутреннего водного транспорта и для улучшения перевозок река-море. Инфраструктура на основных европейских рынках, в особенности на реке Рейн, развита очень хорошо и обеспечивает отличные связи с морскими портами, логистическими центрами и интермодальными узлами. Соединения меньшего масштаба в Нидерландах, Бельгии, Германии и Франции также позволяют удовлетворительно осуществлять судоходство. После принятия Декларации в области инфраструктуры был достигнут значительный прогресс. Был разработан ряд новых проектов, включая, помимо прочих, проект «Сена – Север» во Франции, а многие проекты находятся в стадии подготовки, такие как «Вена – Восток» в Австрии и проект, связанный с устранением узких мест на водном пути Ростов-на-Дону - Астрахань и Санкт-Петербург - Волгоград. Тем не менее, ряд узких мест остается, сдерживая эффективность услуг внутреннего водного транспорта. Было также отмечено, что правительства стран-членов ЕЭК ООН разработали Перечень наиболее важных узких мест и недостающих звеньев в сети внутренних водных путей категории E в рамках Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП).

В особенно плохом состоянии находится инфраструктура на верхнем и среднем участках Дуная и на восточно-европейских рынках из-за отсутствия надлежащего обслуживания водного пути и капиталовложений. Недостаточный объем

дноуглубительных работ, устаревшее или недостаточное портовое оборудование, низкий уровень воды, что вынуждает использовать суда меньших размеров, значительно ослабляют конкурентоспособность внутреннего водного транспорта в этих регионах. Кроме того, судоходство на Дунае до последнего времени сильно страдало в результате военных конфликтов на Балканах в 1990-х годах. В связи с этим, участники Рабочего совещания приветствовали и выразили особое удовлетворение, узнав из сообщения представителя Дунайской комиссии о том, что свободное судоходство в районе города Новый Сад будет полностью восстановлено уже в текущем году. При этом они выразили надежду, что практикуемые некоторыми странами сборы за транзит будут отменены либо значительно уменьшены. Была также отмечена необходимость решения проблем, связанных с недостаточной пропускной способностью портов Санкт-Петербург и Ростов-на-Дону, так как они сдерживают развитие перевозок река - море.

Есть много недостающих звеньев и узких мест локальных и большого масштаба, как в сети Панъевропейских транспортных коридоров (TEN-T), так и в общеевропейской сети внутренних водных путей. Некоторые водные пути или отдельные их участки между собой не соединены, и владельцы судов не хотят запирать свои суда на этих изолированных участках. Иногда это касается лишь небольших участков, как, например, во Франции. Однако, существуют участки крупного масштаба, такие как между реками Днепр, Висла и Одер. На некоторых участках Волги также есть узкие места, препятствующие созданию эффективной связи между Черным и Каспийским морями, устранение которых невозможно без крупных реконструкционных работ. Европейская комиссия проинформировала Рабочее совещание о работах, проведенных Группой высокого уровня, занимающейся продлением существующей сети TEN-T в соседние страны, включая реки Дон, Волга и далее до Каспийского моря включительно. При этом понимается, что для развития перевозок на азиатском направлении необходимо в первую очередь обеспечить эффективные соединения между Дунаем и Каспийским морем. Особенно следует содействовать развитию перевозок река-море по Дунаю и Черному морю.

В ходе данного заседания отмечалось также, что хотя восстановление недостающих звеньев и устранение узких мест на общеевропейском уровне является неременным условием для развития общеевропейского рынка внутреннего водного транспорта, этого будет недостаточно для обеспечения гарантии эффективной работы и финансовой устойчивости сектора. В современном мире всё большее и большее внимание уделяется эффективным интермодальным соединениям. Протяженность перевозок все увеличивается и они становятся все более комплексными. Чтобы максимально использовать потенциал внутреннего водного транспорта, необходимы большие капиталовложения в интермодальную инфраструктуру, создание интермодальных узлов и модернизация перевалочных средств (предпочтительно для трёх видов транспорта) с тем, чтобы перевозка грузов была быстрой и эффективной. Необходимо также увеличение складских средств.

Доля капиталовложений во внутренний водный транспорт во всем объеме инвестиций в развитие сети TEN-T составляет лишь 1,5%, тогда как в железные дороги - 66%. Такое соотношение необходимо изменить, чтобы восстановить равновесие между различными видами транспорта. Кроме того, есть меры, не требующие больших средств, которые однако, могут оказаться весьма полезными для отрасли внутреннего судоходства. Хорошим примером таких мер является облегчение доступа к информационным и коммуникационным системам с борта судов. Создание речных информационных служб безусловно внесёт значительный вклад в повышение конкурентоспособности внутреннего водного транспорта. Это повысит эффективность и безопасность транспортных операций. Отсутствие достаточных информационных систем, позволяющих отслеживать перевозимые грузы, оказывает очень плохое влияние на развитие самых перспективных рынков - контейнерных перевозок по системе река-море, как это и имеет место на российских водных путях.

Низкая конкурентоспособность внутреннего водного транспорта препятствует приливу в него инвестиций из частного сектора. Затраты на инфраструктуру внутреннего водного транспорта как правило берут на себя правительства. Поэтому распределение этих средств всегда происходит под контролем государства. Было отмечено, что каковы бы ни были цели новых проектов, касающихся инфраструктуры внутреннего водного транспорта, они должны базироваться на четких и прозрачных финансовых расчетах. Для этого нужно всячески содействовать более широкому использованию методики анализа затрат и выгод, оценки проектов инфраструктуры с учетом таких его аспектов как экологический, финансовый и технический, а также учитывать многообразие функций внутренних водных путей. Прозрачность процесса государственного финансирования облегчит получение необходимых финансовых средств для реализации новых проектов, а также для текущего управления и содержания водных путей, устранения узких мест и, в конечном итоге, создания высококачественной сети водных путей.

- **Модернизация флота и выход на рынок**

Стоимость выхода на рынок внутреннего водного транспорта сравнительно высокая. Приобретение новых судов требует больших капиталовложений и замораживания капитала на много лет. Это замедляет технологический прогресс в секторе, так как процесс обновления флота продолжается дольше, чем в других транспортных секторах. Из-за низкой рентабельности внутреннего водного транспорта, предприниматели не могут получить достаточные финансовые средства для инвестирования в новые суда. Было предложено поэтому ввести новые механизмы финансирования, предусматривающие государственную гарантию, что облегчит получение новых кредитов, особенно для первоначальных капиталовложений молодыми предпринимателями, выходящими на рынок. Данная проблема становится всё более актуальной, так как плавсостав стареет, и существует растущая необходимость привлечения в эту профессию молодежи. В настоящее время условия получения кредита настолько тяжелы, что единственным

решением для новичков, вступающих в этот сектор, является закупка старых и изношенных судов, которые мало эффективны и экологически небезопасны.

Эта проблема особенно важна для дунайских и других центрально - и восточно-европейских перевозчиков. Нехватка средств частных компаний в этом регионе в сочетании с многолетним недостаточным инвестированием и пренебрежением к содержанию и обслуживанию судов способствовали ухудшению флота внутреннего водного транспорта на этих рынках. В Российской Федерации средний возраст судов, включая суда река-море, превышает 25 лет. Эти рынки нуждаются в особом внимании со стороны правительств и для них должны быть разработаны особые финансовые решения. В целях облегчения инвестиций, главным образом для молодежи, необходимо на европейском уровне создать структуры, по сбору необходимых средств. С другой стороны была высказана точка зрения о том, что затраты на обновление флота должна нести сама отрасль, а не общество через государственное финансирование.

Модернизации флота еще более мешает изменение стандартов, касающихся конструкции судов. Было отмечено, что суда на Рейне, как и на бельгийских, французских и нидерландских рынках, становятся всё более крупными. В связи с этим возникает проблема малых рек и каналов, где эксплуатация новых крупных судов требует обновления инфраструктуры и приводит к снижению безопасности судоходства. Этот процесс заслуживает внимания, так как суда небольших размеров также играют важную роль на рынке. Поэтому необходимо изучить возможность оживления такого типа перевозок. Отмечалось также, что модернизации флота препятствует отсутствие единых технических требований, касающихся строительства судов. Для процесса обновления и модернизации флота особенно важное значение имеет сотрудничество между судовладельцами и грузоотправителями. Судоходные компании, должны иметь ясное представление о будущем рынке, чтобы приспособиться к потребностям своих клиентов. Чтобы удовлетворить спрос, нужно иметь соответствующие суда, что может быть достигнуто только при тесном сотрудничестве между грузоотправителями и перевозчиками.

▪ **Отсутствие надлежащей пропаганды сектора внутреннего водного транспорта**

Достоинства внутреннего водного транспорта недостаточно хорошо и широко пропагандируются среди населения и в транспортной отрасли. Даже в Белой книге ЕС роли внутреннего водного транспорта уделено меньше внимания, чем другим видам транспорта. В Послании ЕС, посвященном содействию развитию внутреннего водного транспорта, который должен быть опубликован в конце 2005 г., будет сформулирована стратегически взвешенная политика развития внутреннего судоходства. Отмечалось, что отрицательный имидж внутреннего водного транспорта мешает его развитию. Данный сектор воспринимается как устаревший, не отвечающий современным стандартам и не способный использовать новейшие транспортные технологии. Если экспедиторы не будут

убеждены в перспективности этого вида транспорта, они не будут его использовать. Сами грузоотправители не станут участвовать в каких-либо специальных мерах, направленных на увеличение объёма перевозок этим видом транспорта.

Существует общая убежденность в том, что знание сильных сторон и сравнительных преимуществ внутреннего водного транспорта недостаточно широко распространено. Такими специфическими преимуществами этого сектора являются, главным образом, меньшая стоимость перевозки, растущая надежность соблюдения договоренных сроков доставки грузов, возможность экономии на складских средствах и способность доставлять грузы в районы, которые не доступны для других видов транспорта. Более того, наряду с повышением качества услуг внутреннего водного транспорта, он становится значительно более быстрым и способен справляться с растущим объемом перевозок при более плотном и сложном движении в сетях. Эти факты не известны как крупным логистическим компаниям, услуги которых становятся всё более и более важными для эффективной интеграции различных транспортных процессов в общую логистическую систему, так и грузоотправителям, которые не используют всех возможностей, предоставляемых внутренним водным транспортом. Поэтому необходимо улучшить учебные программы по транспорту и логистике, включив в них тему, касающуюся внутреннего водного транспорта, которой на таких курсах часто пренебрегают. Внутренний водный транспорт не следует рассматривать только как замену автомобильного или железнодорожного, а как реального партнера в транспортном процессе. Этот сектор должен демонстрировать свои преимущества, а не выглядеть как второстепенный вид транспорта.

Существуют различные пути для привлечения внимания населения и транспортной отрасли к преимуществам этого вида транспорта. Однако лучше всего было бы вести его пропаганду организованным образом. При этом собственно структура органа, занимающегося пропагандой ВВТ, важного значения не имеет. Просто необходима организация, которая могла бы взять на себя задачу по сведению вместе различных идей. Пропаганда внутреннего водного транспорта едва ли потребует больших затрат, и всякие затраты окупятся с лихвой. Одним из примеров такой пропаганды являются меры, реализованные ЕС с целью содействия развитию коротких морских перевозок, которые придали этому сектору значительный импульс.

Для повышения осведомленности о внутреннем водном транспорте необходимо сотрудничество всех заинтересованных лиц, главным образом, между правительственными органами и транспортной отраслью, а также между разными участниками логистических цепей. Например, в интересах портов содействовать большему использованию внутренних водных путей. Сотрудничающие партнеры смогут извлечь уроки из наилучшей практики, предлагать клиентам транспортного сектора лучшие услуги и с большей экономической эффективностью и, в конечном итоге, стать более конкурентоспособными. Созданный в Германии форум, объединяющий всех

основных участников сектора внутреннего судоходства и других видов транспорта, является ярким примером хорошей практики в области пропаганды внутреннего водного транспорта. Создание такого форума на европейском уровне было бы очень полезным делом.

▪ **Подготовка кадров и политика в области трудовых ресурсов**

Другой растущей проблемой внутреннего водного транспорта является дефицит рабочей силы. Столкнувшись с сокращением числа желающих работать на внутреннем водном транспорте, отрасль должна найти ответ на вопрос, как привлечь новых молодых специалистов. Работа в этом секторе связана со многими недостатками, включая культурную оторванность и длительное отсутствие в семье, что удерживает людей от работы на внутреннем водном транспорте.

В настоящее время проблема отсутствия достаточного числа работников ослабляется притоком образованных и квалифицированных людей из стран центральной и восточной Европы. При этом некоторая компенсация плохих условий труда обеспечивается тем, что размер заработной платы в западной Европе значительно выше, чем в странах центральной или восточной Европы. Однако, необходимо иметь в виду, что поскольку разница в доходах между различными рынками в Европе уменьшается, уровень заработной платы будет всё менее и менее привлекательным фактором. Поэтому Европа стоит перед серьёзной дилеммой - искать ли квалифицированную, но дешёвую, рабочую силу на других рынках или сделать эту профессию более интересной для европейских рабочих, введя для этого соответствующие учебные программы, которые будут привлекательными для молодых людей. Одним из средств может быть повышение качества обучения путём создания европейской сети учебных заведений.

▪ **Необходимость в комплексных программах**

На Рабочем совещании было определено много проблем, влияющих на внутренний водный транспорт. Эти проблемы касаются разных областей и различных действующих лиц. Чтобы их решить, необходимо разработать комплексные программы, объединяющие различные политические области и сводящие вместе всех заинтересованных участников.

Только целый комплекс мероприятий может оказать позитивное воздействие на сектор и способствовать его дальнейшему улучшению и развитию. Программы, направленные на возрождение внутреннего водного транспорта, должны содержать новый подход к инфраструктуре и взиманию налогов и сборов при равном отношении ко всем видам транспорта и интернализации всех внешних издержек, и новый подход к региональной политике, включающий планирование региональной инфраструктуры и интермодальных соединений с существующими внутренними водными путями. В эту схему должны быть также включены соответствующие механизмы рекламы и пропаганды, обмена информацией и наилучшей практикой. Необходимо разработать

надлежащую политику по вопросам конкуренции, включая в некоторых случаях и политику субсидирования.

Особое внимание должны уделить сектору правительства, которые несут наибольшую ответственность за выработку экономической и транспортной политики, и за создание базы для успешного функционирования данного сектора. Однако важную роль должны играть также транспортная и логистическая отрасли, внутренние и морские порты, а также соответствующие международные и наднациональные организации.

5. Создание равных условий игры для всех заинтересованных сторон

▪ Устранение юридических препятствий - "бесшумная революция"?

Роттердамская декларация призвала основных европейских игроков интенсифицировать свои усилия, направленные на гармонизацию технических стандартов, требований безопасности и по обеспечению судов надлежащим плавсоставом. Она поставила также задачу выявить препятствия законодательного характера, мешающие дальнейшему развитию рынка внутреннего водного транспорта, и сформулировать предложения по их преодолению.

С целью реализации решений Роттердамской конференции, странами-членами ЕЭК ООН был разработан "План действий по реализации решений, принятых Общеевропейской конференцией по внутреннему водному транспорту", который предусматривает широкий круг мероприятий, направленных на достижение целей, поставленных в Роттердамской декларации. Особенно важное значение имеет документ «Перечень препятствий законодательного характера, мешающих созданию гармоничного и конкурентоспособного общеевропейского рынка внутреннего водного транспорта, и предложения по их преодолению», подготовленный Группой добровольцев состоящей из представителей ЕС, ЕЭК ООН, ЕКМТ, ЦКСР, Дунайской комиссии и нескольких ключевых стран.

Обсуждение прогресса, достигнутого в этой области, проходило на Рабочем совещании очень оживленно. Несмотря на сходство некоторых точек зрения, мнения участников о фактическом прогрессе в этой области сильно расходились. Были названы многочисленные проблемы, которые ещё необходимо решить.

Прогресс, имевший место после принятия Роттердамской декларации, был довольно значительным, особенно в области технических требований и судовых свидетельств. В связи с этим было в частности заявлено, что законодательные положения не являются более препятствием для создания гармонизированного и конкурентоспособного общеевропейского рынка. В сравнении с другими видами транспорта, интеграция в секторе внутреннего водного транспорта продвинулась значительно дальше. Тем не менее, было предложено, чтобы для создания действительно "равных условий игры"

существующие правовые нормы были обновлены и дополнены.

Европейская комиссия и Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР) в настоящее время занимаются гармонизацией нормативно-правовой базы, касающейся технических требований к судам. Результатом станет взаимное признание рейнских судовых свидетельств и свидетельств ЕС, что означает, что с одним и тем же судовым свидетельством можно будет работать на всех внутренних водных путях ЕС. Аналогичный процесс ожидается и в связи с удостоверениями судоводителей. Дунайская и Рейнская комиссии обсуждают также вопрос о гармонизации процесса проверки специфических знаний судоводителей, необходимых для некоторых участков рек. В ЕЭК ООН разработаны Рекомендации по унифицированным общеевропейским техническим требованиям к судам внутреннего плавания, совместимые с соответствующими положениями ЕС, но учитывающие также особенности различных речных бассейнов в Европе, включая Дунай. Эти рекомендации после их принятия значительно облегчат взаимное признание странами-членами ЕЭК ООН судовых свидетельств, и будут способствовать дальнейшему развитию международных перевозок по внутренним водным путям. Большой прогресс достигнут также в гармонизации правил перевозки опасных грузов по ВВП.

В то же время было высказано мнение, что гармонизация законодательства в области внутреннего водного транспорта всё ещё далека от удовлетворительной. После принятия Декларации, Группа добровольцев определила целый ряд препятствий, которые продолжают мешать дальнейшему развитию внутреннего судоходства на континенте. Было отмечено, что хотя интеграция правовых норм в сфере доступа на рынок в ЕС значительно продвинулась, всё ещё существуют разные правовые системы, регламентирующие свободу судоходства и доступ на рынок, а именно, режим судоходства по Рейну (Мангеймская конвенция), режим судоходства по Дунаю (Белградская конвенция) и режим ЕС. Принципы свободы доступа, установленные в ЕС, распространяются теперь на всю сеть Сообщества, а также на большую часть Дуная. После вхождения в ЕС Румынии и Болгарии, свобода судоходства распространится еще больше. Все существующие режимы тем не менее устанавливают определенные ограничения свободы судоходства в зависимости от национальной принадлежности судов. Особенно это относится к ограничениям, установленным Вторым дополнительным протоколом к Мангеймскому акту 1979 г., который дает право выполнять транспортные операции между пунктами, расположенными на Рейне и его притоках, исключительно судам относящимся к т.н. «рейнскому судоходству», что, по мнению Группы добровольцев, явно несовместимо с идеей создания единого общеевропейского рынка внутреннего водного транспорта, как того требует Роттердамская декларация. С другой стороны, определение свободы судоходства по Дунаю, как оно записано в статье 1 Белградской конвенции, носит довольно размытый характер и требует разъяснений в части обеспечения свободы предоставления транспортных услуг на этой международной

реке судам всех наций. Кроме того, согласно Белградской конвенции, рынок каботажного судоходства также не полностью открыт для судов третьих стран. Доступ на российский, украинский и некоторые другие национальные рынки для иностранных перевозчиков всё ещё ограничен. Группа добровольцев выявила некоторые ограничения доступа на внутренние водные пути и порты и их использования; различия в технических требованиях к судам; всё ещё остающиеся различные системы выдачи удостоверений судоводителей; ограничения свободы передвижения рабочей силы и права создания предприятий, а также разные стандарты и нормы, касающиеся социальных вопросов, безопасности и труда.

▪ **Гармонизация частного права**

Было высказано мнение, что уровень гармонизации в области международного частного речного права является недостаточным. Лучшее использование международно согласованных положений частного права во всей Европе придаст сектору дополнительный импульс. По мнению ряда участников, было бы весьма полезным разработать стандартный договор по предоставлению услуг на внутреннем водном транспорте, так как, по мнению представителей отрасли, развитие событий в этом вопросе идет очень медленно. Было также высказано мнение, чтобы государственные органы начали переговорный процесс для разработки такого типового договора.

Было отмечено, что Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ) наконец то вступила в силу, создав таким образом единый европейский режим договорной ответственности на внутреннем водном транспорте, что несомненно облегчит заключение сделок и позволит избежать ненужных судебных разбирательств. Странам, которые ещё не ратифицировали эту Конвенцию, было предложено сделать это.

Наличие гармонизированного режима ответственности (КОВС), как и ответственности при перевозках опасных грузов по внутренним водным путям, также является важным условием для создания конкурентоспособного общеевропейского рынка. Для избежания несправедливой конкуренции, для одинаковых транспортных услуг должны применяться одинаковые правила ответственности и гарантии, обеспечиваемые участвующими на рынке сторонами. К сожалению результаты, достигнутые в этой области, пока далеки от того, чтобы быть удовлетворительными, и дискуссия по этим вопросам должна быть возобновлена. Из-за отсутствия удовлетворительных согласованных на международном уровне правовых положений, правительства должны обеспечить, чтобы действующий на их территориях режим ответственности гарантировал эффективную компенсацию за причиненный ущерб.

▪ **Трудовое право и социальная защита**

Вопрос о гармонизации социальной защиты в области внутреннего водного транспорта очень спорный. То, что некоторые считают несправедливой конкуренцией,

другие рассматривают как законное преимущество в конкурентной борьбе. Хотя законодательство, касающееся социальной безопасности в области внутреннего водного транспорта, на международном уровне в рамках Международной организации труда (МОТ) развито значительно меньше, чем, например, в области морского транспорта, всё же этому сектору не приходится начинать на пустом месте.

Было отмечено, что имеется ряд правовых документов, гармонизирующих условия социальной защиты, такие как часы работы экипажей или договоры о найме. Однако, наблюдается большое расхождение между теорией и практикой. Согласно точке зрения профсоюзов, социальное законодательство на внутреннем водном транспорте часто не соблюдается. Участники Рабочего совещания рекомендовали пересмотреть существующие международные договоры, обновить их и устранить многочисленные имеющиеся в них дыры. Серьёзные проблемы создаются судами, плавающими под так называемыми "удобными флагами", которые не соблюдают основополагающие нормы. Кроме того, необходимо решить проблему с так называемыми "случайными работниками".

Было высказано мнение о том, что существующий контроль за соблюдением социальных требований является недостаточным, и его надо усилить. Открытие рынков, растущая степень интеграции внутреннего водного транспорта в Европе и глобализация открывают для внутреннего водного транспорта возможность работы по всей Европе. Однако для того, чтобы обеспечить соблюдение перевозчиками соответствующих правил, необходимо создать эффективный механизм контроля, который гарантировал бы соблюдение правил и порядка без введения бюрократических ограничений для всех экономически заинтересованных сторон. Инспекторы, посещающие суда, иногда испытывают проблемы с выбором надлежащей законодательной базы для применения на проверяемом судне. Поэтому необходимо дать разъяснение о применимости различных законодательных систем, чтобы к одному и тому же судну не применялись различные юридические нормы. С другой стороны, контроль необходимо усилить таким образом, чтобы при этом исключалось ненужное дублирование инспекций одних и тех же судов.

▪ **Облегчение административного бремени**

Необходимо изучить вопрос о возможном дерегулировании и упрощении существующих административных правил и норм. Выступавшие утверждали, что отрасль не нуждается в дополнительных нормах и правилах, так как по их мнению и без этого существующая законодательная структура создаёт излишние помехи и сдерживает развитие сектора. Уменьшая законодательные ограничения и сделав их прозрачными, сектору будет предоставлена возможность набрать большую силу, и повысить чувство ответственности всех экономически заинтересованных сторон. В этом отношении особо важное значение имеет упрощение административных и таможенных правил пересечения границ, предусматривающих длительную процедуру проверки, негативно влияющую на

эффективность международных транспортных операций, и, как следствие, снижающих конкурентоспособность международных речных перевозок на транспортном рынке.

Было отмечено, что Европейская комиссия намерена создать Перечень административных узких мест, вызывающих слишком длительные простои судов во внутреннем судоходстве, аналогично тому, как это было сделано в отношении морского транспорта, где были выявлены 134 узких места, которые удалось сократить до менее 50. В настоящее время, помимо прочих, существуют следующие административные узкие места: режим временного персонала, регистрация судов, перевозящих отходы или опасные материалы, и др.

С другой стороны было высказано утверждение, что высокий уровень безопасности внутреннего водного транспорта, подкрепленный существующей правовой системой, широко воспринимается, как одно из самых важных достоинств этого сектора транспорта. Поэтому очень важно найти сбалансированный подход к дерегулированию и упрощению существующих законодательных и административных систем.

▪ **Взимание сборов и ценообразование**

За последние годы отношение к внутреннему водному транспорту в Европе изменилось вместе с изменениями в общей транспортной политике. Согласно Белой книге по ценообразованию, сбор платы за использование инфраструктуры может быть одним из мероприятий, позволяющих решить задачу уменьшения транспортных заторов и загрязнения окружающей среды. В этом контексте взимание платы за инфраструктуру повысит эффективность и экологическую безопасность транспортной системы и будет способствовать справедливой конкуренции между различными видами транспорта. Согласно Белой книге, наиболее эффективный подход к такой оплате основан на маргинальных издержках, т.е. издержках (как внутренних, так и внешних), которые несут пользователи, на месте пользования. У транспортных предприятий, которые сталкиваются с реальными издержками, появляется заинтересованность в выборе соответствующих транспортных средств, включая переключение перевозок на вид транспорта с меньшим вредным воздействием на окружающую среду.

Ввиду отсутствия простых, прозрачных и подходящих методов регистрации издержек и их распределения на внутреннем водном транспорте, ЕС заказало проведение исследований по взиманию сборов и ценообразованию в этом секторе. Согласно полученным результатам, наилучшим методом расчета маргинальных издержек признан метод распределения затрат. Он состоит в том, что прежде всего регистрируются издержки, после чего соответствующий процент реальных издержек относят на счёт внутреннего судоходства (с учетом реального использования водных путей для различных целей). Затем оценивают переменные издержки, т.е. изменяющиеся в зависимости от числа судов, и соответствующие доли относят на грузовые и другие суда. Таким образом

можно вычислить издержки на инфраструктуру, зависящие от пользователя, на один судно-км. Для определения правильных цен, проведенное исследование необходимо дополнить. Однако, прежде чем вводить такую систему, нужно найти ответы на ряд вопросов. Непременным условием является введение единого метода регистрации издержек, который предполагает наличие действительно "равных правил игры". В будущем должен быть принят единый подход к взиманию платы за инфраструктуру, так как существующие режимы очень сильно между собой расходятся. На разных реках существуют разные размеры сборов и принимаются в расчёт разные виды издержек.

Тема взимания платы за инфраструктуру вызвала среди участников много разногласий. Высказывалось мнение, что введение сборов за инфраструктуру внутренних водных путей может снизить и без того уже низкую конкурентоспособность этого сектора транспорта и привести к переходу части его грузооборота на автомобильный и железнодорожный транспорт. Оплата за пользование инфраструктурой может также снизить коэффициент рентабельности предприятий внутреннего водного транспорта и таким образом задержать дальнейшее развитие этого сектора. Кроме того, затраты на перевозку уже составляют значительную часть окончательной цены различных товаров, например, продуктов из стали. Было отмечено, что транспортная составляющая в ценах различных товаров в Европе значительно выше, чем в США, что влияет на все отрасли европейской экономики. Кроме того, отмечалось, что водные пути используются для различных целей, таких как судоходство, водоснабжение и получение электроэнергии. Поэтому необходимо вычислять реальную долю издержек, приходящихся на внутренний водный транспорт. Например, хотя дноуглубительные работы очень важны и дороги, нужно заметить, что интересы внутреннего водного транспорта не являются главной причиной проведения таких работ.

Было также отмечено, что введение систем оплаты издержек на инфраструктуру в некоторых случаях потребует изменения законодательной базы, например, введение сборов на реке Рейн потребует внесения изменений в Мангеймский акт. С одной стороны высказывалось мнение, что на предстоящей общеевропейской конференции по внутреннему водному транспорту в Бухаресте эта тема не должна быть в числе важнейших, так как потенциально такие сборы могут угрожать развитию этого сектора транспорта в ближайшем будущем. С другой стороны отмечалось, что введение платы за инфраструктуру внутренних водных путей следует рассматривать скорее как хорошую возможность или шанс для сектора, а не как угрозу. Введение платы за использование инфраструктуры - неизбежный процесс, который коснется всех видов транспорта, включая внутренний водный транспорт. Учитывая, что вредное воздействие этого вида транспорта на окружающую среду относительно небольшое и издержки на инфраструктуру у него должны быть значительно ниже, чем у других видов транспорта, введение платы за инфраструктуру во всей транспортной системе поставит внутренний водный транспорт в более выгодное положение в сравнении с другими видами

транспорта. Так или иначе, было признано необходимым, чтобы сектор занял свою позицию по вопросу о том, как должны вычисляться сборы за инфраструктуру для создания модели сборов для этого сектора.

Другим важным аспектом введения сборов за инфраструктуру на внутренних водных путях является повышение экономической ответственности всех заинтересованных сторон. Существует широко распространенное мнение, что и внутренний водный транспорт должен делать значительно больший упор на экономику. В настоящее время доля инвестиций во внутренний водный транспорт в общем объеме инвестиций в транспорт очень незначительная. Без существенного увеличения инвестиций внутренний водный транспорт не сможет приспособливаться к постоянно изменяющимся требованиям современной транспортной системы. Не следует забывать, что модернизация инфраструктуры и улучшение интеграции во всей транспортной цепи требуют больших инвестиций, которые не могут быть полностью получены из государственных средств. Сборы за инфраструктуру создают существенный источник денежных средств. Кроме того, учитывая экономические ограничения, они придадут большую экономическую рациональность развитию внутреннего водного транспорта.

6. Экологические аспекты развития внутреннего водного транспорта

Внутренний водный транспорт сталкивается с серьезной проблемой, связанной с необходимостью отвечать повышенным стандартам в отношении защиты окружающей среды. Как перевозки, так и развитие водных путей, могут оказывать вредное воздействие на качество воды, биологическое разнообразие, ландшафт и рекреационное качество территории. Поэтому, экологическая ответственность не ограничивается только вредными выбросами, а в значительной мере включает и такие аспекты, как охрана природы и водопользование. Подходы к защите окружающей среды в связи с развитием внутреннего водного транспорта в разных странах Европы разные.

Заседание началось с представления опыта Германии по учету экологических аспектов в проектах по внутреннему водному транспорту. Из этого опыта можно сделать следующие выводы:

- Очень важно гарантировать предпосылки для экономически эффективного и конкурентоспособного судоходства, но с учётом экологических требований;
- Экологические преимущества внутреннего водного транспорта должны быть доведены до сведения населения и политиков;
- Правительства должны учитывать интересы внутреннего водного транспорта при формировании политики в области охраны окружающей среды;
- Следует содействовать диалогу между сектором речного судоходства и защитниками окружающей среды на национальном и европейском уровнях.

На Рабочем совещании были также представлены результаты исследования по воздействию на окружающую среду проектов, связанных с развитием внутреннего судоходства и водных путей, проведенного по инициативе правительства Нидерландов и ЕКМТ. Целью этого исследования было дать министрам практическое руководство по надлежащему подходу к защите окружающей среды при развитии внутреннего водного транспорта, обменяться методами хорошей практики и определить нерешенные вопросы в данной области. Было отмечено, что проекты, связанные с развитием внутреннего водного транспорта, часто воспринимаются, как наносящие ущерб окружающей среде, и нередко прекращаются из-за протестов населения, находясь уже на стадии реализации. Эта проблема особенно остра в отношении канализации свободно текущих рек, а также некоторых работ по поддержанию судоходных условий, таких как дноуглубление и удаление продуктов землечерпания. Сравнительно меньшая важность придаётся загрязнению судами атмосферы, воды и созданию шума. Тем не менее, необходимо разрабатывать новые стандарты с целью уменьшения выбросов из двигателей окислов азота, так как сегодня в ряде городских и промышленных регионов Европы предельно допустимые нормы загрязнения воздуха уже превышены.

Исследования конкретных случаев показывают, что существует много различных потенциальных причин конфликта при разработке проектов, касающихся внутреннего водного транспорта. Они часто обостряются из-за отсутствия комплексного прогнозирования и стратегии, как в отношении внутреннего водного транспорта, так и всей транспортной системы в целом. Это также свидетельствует об отсутствии комплексной политики по транспорту и окружающей среде, позволяющей решать вопросы защиты окружающей среды на самом раннем этапе планирования проекта. Эффективные консультации со всеми заинтересованными сторонами, включая представителей отрасли и защиты окружающей среды, по проектам, связанным с развитием инфраструктуры, на их начальной стадии необходимы для избежания или разрешения конфликтов, которые иначе выйдут на поверхность позднее в процессе разработки проекта. Наряду с этим, строгое соблюдение процедур оценки воздействия проекта на окружающую среду с надлежащим охватом всех аспектов такого воздействия облегчит диалог с населением и экологическими организациями. Государственные органы власти должны подчеркивать официальный характер таких консультаций и стараться обеспечить, чтобы все заинтересованные стороны участвовали в процессе на равных условиях.

Далее было заявлено, что простое выполнение существующих норм и правил не гарантирует успеха при осуществлении проекта. Есть много примеров спорных проектов, выполнение которых было задержано из-за того, что консультации по ним с общественностью начались слишком поздно, когда их реализация уже началась. Для успеха проекта решающее значение имеет участие в нем общественности и экологов с самого начала и до конца работ.

Было высказано сожаление о том, что очень трудно убедить экологическое лобби в преимуществах внутреннего водного транспорта. Высказывалось мнение, что некоторые экологи имеют тенденцию оценивать экологические последствия проектов внутреннего водного транспорта более строго, чем в случае других видов транспорта. Практически все были согласны с тем, что положительное воздействие внутреннего водного транспорта на окружающую среду необходимо лучше пропагандировать среди населения, а правительства должны в этой области соблюдать обязанности, вытекающие из Аархусской международной конвенции (Aarhus International Convention).

Так как конфликты неизбежны, все вовлеченные в них стороны должны обладать всей необходимой информацией и участвовать в решении проблем и поиске альтернативных решений. Кроме того, утверждалось, что процесс консультаций должен быть возможно более открытым и всесторонним. Министерствам и другим государственным органам власти, ответственным за разработку проекта по внутреннему водному транспорту, следует рассмотреть уроки, полученные из успешных проектов в Европе за последние годы. Примерами хорошей практики в этой области являются проект «Сена – Север» во Франции и отчасти проект «Вена – Восток» в Австрии, для которых были созданы специальные консультативные структуры. Опыт и практика по этим проектам показывают, что прогресс в процессах оценки влияния на окружающую среду и вероятность того, что приход к соглашению по выполнимому решению будет достигнут за достаточно короткое время, значительно повышаются при раннем участии в проекте всех заинтересованных сторон.

Большинство нерешенных экологических вопросов по внутреннему водному транспорту относятся к бассейну реки Дунай. Поэтому было предложено для всего коридора реки Дунай разработать международную стратегию развития, включающую интермодальное измерение и стратегические экологические вопросы. В разработке такой стратегии должны участвовать государственные органы и все главные международные заинтересованные стороны. Ключевыми сторонами в этом процессе могут быть Дунайская комиссия, Международная комиссия по защите реки Дунай, Главное управление ЕС по транспорту и энергии (DGTREN) и Главное управление ЕС по окружающей среде (DGENV). Предстоящее председательство Австрии в ЕС может дать ей уникальную возможность начать подготовку такой стратегии для Дуная. Это предложение было одобрено Председателем заседания, который, тем не менее, заявил, что хотя Австрия внимательно рассматривает эту идею, он предпочитает ограничить стратегию только внутренним водным транспортом и его экологическими аспектами, и не включать в неё другие виды транспорта.

Учитывая необходимость разработки комплексной стратегии по транспорту и защите окружающей среды и поиска подходящих решений, устраивающих интересы экологов и транспортников на самом высоком политическом уровне, участники посчитали

необходимым пригласить на проводимую в следующем году панъевропейскую конференцию в Бухаресте, как министров транспорта, так и министров по охране окружающей среды. Неправительственные экологические организации, уже помогающие ЕКМТ в её работе по водным путям, также должны принимать в ней участие.

7. Главные выводы Рабочего совещания

Роттердамская декларация требовала создания сильного внутреннего водного транспорта, более развитого в экологическом, социальном и экономическом отношениях, а также единого и прозрачного общеевропейского рынка. Рабочее совещание считает, что в осуществлении этих целей действительно достигнут определенный прогресс и что будет полезным подготовить перечень улучшений, достигнутых после Роттердамской конференции. Однако значительные препятствия для развития этого сектора транспорта все еще остаются. К ним прежде всего относятся отсутствие надлежащей и надежной инфраструктуры, острая необходимость в модернизации флота и портовых средств, непривлекательность работы на судах для молодежи и, как результат, дефицит кадров в Западной Европе, плохой общий имидж сектора и т.д. На Рабочем совещании был сделан ряд выводов, которые сводятся к следующему:

- Несмотря на большое увеличение спроса на перевозки в последние годы, рост сектора внутреннего водного транспорта был умеренным, за исключением некоторых регионов и сегментов рынка, таких как контейнерные перевозки по Рейну или перевозки между морскими портами и внутренними районами в Бельгии и Франции. Кроме того, создание единого общеевропейского рынка внутреннего водного транспорта всё ещё далеко от завершения. Особое внимание необходимо обратить на создание эффективного и устойчивого в финансовом отношении сектора внутреннего водного транспорта в регионе реки Дунай и на других рынках центральной и восточной Европы. Для исправления этой ситуации и придания сектору нового импульса, Рабочее совещание рекомендует правительствам или, где это указано, другим сторонам осуществить следующие первоочередные действия:
 - Политику в отношении внутреннего водного транспорта следует лучше интегрировать в общую транспортную и экономическую политику как на национальном, так и на международном уровнях. Политика в области внутреннего судоходства должна учитывать перспективы развития логистики, базироваться на рыночных принципах, содействовать предпринимательству и готовности всех участников рынка брать на себя большую экономическую ответственность.
 - Правительственные органы и другие заинтересованные стороны должны поддержать инициативы, направленные на пропаганду внутреннего водного транспорта, с участием всех заинтересованных сторон, таких как регионы,

порты, грузоотправители и различные виды транспорта. Эти инициативы должны быть в особенности направлены на то, чтобы убедить грузоотправителей и экспедиторов в преимуществах внутреннего водного транспорта. В этой связи, положительный опыт, накопленный в других секторах транспорта, таких, например, как короткие морские перевозки, может оказаться полезным и для внутреннего водного транспорта. Создание специального форума "Внутреннее судоходство и логистика" подобно тому, как это было сделано в Германии, с участием всех заинтересованных сторон может способствовать популяризации этого сектора. Внутренний водный транспорт должен создать себе лучший имидж, быть готовым отвечать на новые вызовы, работать с новыми видами грузов и предлагать современные услуги самого высокого качества. Принятие на себя большей экономической ответственности самой отраслью, несомненно, облегчит эффективную пропаганду и маркетинг услуг внутреннего водного транспорта.

- Поскольку проблемы, с которыми сталкивается внутренний водный транспорт, многочисленны, правительствам необходимо создать соответствующую структуру, выявляющую проблемы и предлагающую способы для их решения. Особое внимание следует обратить на обновление и модернизацию флота, инвестиции в новые технологии, а также на создание новых информационных и коммуникационных механизмов, позволяющих перевозчикам повысить качество своих услуг, лучше интегрироваться в транспортную цепь и осваивать новые сегменты рынка.
- Хорошее содержание и развитие единой, гармонизированной и современной европейской сети внутренних водных путей, неоценимым вкладом в установление которой является Соглашение СМВП, имеет первостепенное значение для успешного развития внутреннего водного транспорта. К сожалению, в европейской сети водных путей всё ещё есть ряд важных недостающих звеньев и большое число узких мест, которые препятствуют развитию единого общеевропейского рынка и снижают надёжность услуг внутреннего водного транспорта. Активное участие государства необходимо также для обеспечения надлежащего содержания инфраструктуры внутреннего водного транспорта. Особое внимание должно быть уделено развитию перевалочных средств и созданию гармонизированной сети интермодальных узлов, в том числе и для перевозок река - море. Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта должно быть основано на мультимодальном подходе и охватывать все финансовые и социальные последствия проектов. Для всех инвестиций необходим экономический подход с использованием надлежащей методики оценки проекта, основанной на анализе затрат и выгод.

- Правительства и все другие заинтересованные стороны должны предпринять инициативы по подготовке нового квалифицированного персонала, побуждению молодежи к работе на рынке внутреннего водного транспорта и облегчению международного передвижения рабочей силы в отрасли.
- Создание равных условий игры для всех заинтересованных сторон на внутреннем водном транспорте ещё не достигнуто. Тем не менее, существующая законодательная система в настоящее время стала менее заметным препятствием для строительства единообразного европейского рынка, главным образом в результате процесса расширения ЕС. Однако на Рабочем совещании было отмечено немало областей, в которых необходимо продолжать работу по устранению остающихся законодательных препятствий:
 - Несмотря на некоторый прогресс, достигнутый после принятия Роттердамской декларации в построении единого общеевропейского рынка внутреннего водного транспорта, этот рынок продолжает оставаться слишком фрагментарным. Необходимо найти пути, в частности, для интеграции рынков России, Украины и других стран - не членов ЕС и для более свободного взаимного доступа на рынки.
 - Необходимо добиться взаимного признания судовых свидетельств и удостоверений судоводителей, выдаваемых на основании международно-согласованных технических стандартов и требований безопасности, с целью облегчения международных перевозок по внутренним водным путям. Необходимо также гармонизировать режимы проверки специальных знаний судоводителями определенных участков рек, и программ подготовки плавсостава. В целях содействия и облегчения использования судов река-море, следует рассмотреть необходимость разработки единых технических требований к таким судам.
 - Гармонизация в области международного частного речного права в части, касающейся ограничения ответственности за ущерб, является недостаточной и должна быть расширена, например, путём пересмотра Конвенции КОВС. Правительствам предлагается ратифицировать существующие международные правовые документы в области внутреннего водного транспорта, в частности, Будапештскую конвенцию о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ).
 - Надзор и контроль за соблюдением правил, касающихся социальной защиты необходимо усилить, и правительствам не следует сокращать персонал, ответственный за контроль за соблюдением технических и социальных

правил. В этой связи положительный опыт, накопленный в области контроля на морском транспорте, особенно в морских портах, может оказаться полезным и для внутреннего водного транспорта. Однако, необходимость принятия новых международных документов должна быть тщательно проанализирована, чтобы не создавать излишних административных актов, сдерживающих развитие внутреннего водного транспорта.

- Широко распространено убеждение, что существующее административное бремя, лежащее на предпринимателях внутреннего водного транспорта, должно быть ослаблено. Было бы полезным создать перечень административных узких мест, вызывающих слишком длительные простои судов внутреннего плавания.
- Что касается предстоящего введения сборов за пользование инфраструктурой на всех видах транспорта, включая внутренний водный транспорт, то следует провести дальнейшие исследования для определения наилучшей практики по установлению надлежащего уровня сборов, с целью интернализации соответствующих издержек, связанных с внутренним водным транспортом, и установить справедливые сборы для всех пользователей внутренних водных путей, чтобы не нанести ущерба финансовой устойчивости сектора. Должное внимание должно быть уделено экологическим аспектам внутреннего водного транспорта, учитывая при этом, что он не является единственным пользователем внутренних водных путей. В то же время, взимание платы за пользование инфраструктурой может стать для этого сектора полезным инструментом. В частности, это может облегчить поиск финансовых источников, альтернативных правительственным схемам финансирования развития инфраструктуры.
- Решающее значение для успешной реализации проектов, касающихся инфраструктуры внутреннего водного транспорта, имеет учёт экологических факторов. Считается, что экологические организации часто склонны рассматривать проекты, касающиеся внутренних водных путей, как причиняющие значительный ущерб окружающей среде. Для поиска приемлемых решений в этой области, рекомендуется следующее:
 - Необходимо разработать единую стратегию, охватывающую вопросы транспорта и окружающей среды, которая учитывала бы все экономические, технические и экологические аспекты развития внутреннего водного транспорта. Это позволит разрешать конфликты интересов на самом раннем этапе разработки проектов. Принципы такой стратегии могут быть выработаны на общеевропейской конференции в Бухаресте.

- Все заинтересованные стороны должны привлекаться к работе над проектом от начала до конца с целью выявления возможных проблем и поиска альтернативных решений. Все участники консультативного процесса должны располагать всей необходимой информацией для обеспечения прозрачности проекта.
 - Следует учесть полезный опыт из существующих успешных консультативных структур, таких как та, что была использована для разработки французского проекта "Сена - Север" или австрийского "Вена - Восток".
 - Особое внимание необходимо обратить на разработку единой мультимодальной стратегии для коридора реки Дунай. Ключевыми действующими лицами этого процесса могут стать Дунайская комиссия, Международная комиссия по защите реки Дунай и ЕС.
 - Было признано, что на общеевропейскую конференцию по внутреннему водному транспорту в Бухаресте в следующем году следовало бы пригласить как министров транспорта, так и министров по защите окружающей среды, а также представителей неправительственных экологических организаций.
- Что касается надлежащей институциональной структуры для более динамичного развития сектора внутреннего водного транспорта, то на Рабочем совещании было упомянуто докладу Группы ЕФИН. Хотя идея придать внутреннему водному транспорту дополнительный политический импульс и получила сильную поддержку, у участников не было уверенности в том, что новая институциональная структура с министерским форумом во главе будет отвечать этой цели, как и указанным выше целям интегрированного подхода к политике по внутреннему водному транспорту. Некоторые участники считали, что существующая институциональная структура в области внутреннего водного транспорта является удовлетворительной и что вместо её изменения следует обеспечить более тесное сотрудничество между существующими институтами. Однако помимо существующих законодательных органов могло бы оказаться полезным создание международного форума с участием всех заинтересованных сторон, включая грузоотправителей и всех участников логистической цепи, который способствовал бы пропаганде и развитию внутреннего водного транспорта.

— — — — —