



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.3/2004/10
30 July 2004

Original: RUSSIAN

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

(Сорок восьмая сессия, 19-21 октября 2004 года,
пункт 6 с) повестки дня)

МЕЖБАССЕЙНОВЫЕ ВОДНЫЕ СОЕДИНЕНИЯ

Представлено правительствами Беларуси, Бельгии, Германии, Латвии, Литвы,
Люксембурга, Молдовы, Польши, Российской Федерации, Турции, Словакии, Украины,
Чешской Республики, Швейцарии, а также Дунайской комиссией

Примечание: Рабочая группа на своей сорок пятой сессии поручила секретариату обратиться к заинтересованным правительствам с целью изучения имеющихся возможностей для проведения двух исследований по вопросу о создании межбассейновых водных соединений, упомянутых в Плане действий по реализации решений Общеевропейской конференции по внутреннему водному транспорту 2001 г., т.е.: Дунай - Одер - Эльба и Рейн - германские каналы - Висла – Днепр (TRANS/SC.3/158, п. 13v)). Кроме того, на своей сорок седьмой сессии после обмена мнениями относительно возможного создания транзитного водного пути Даугава - Днепр, Рабочая группа поручила секретариату связаться со всеми правительствами, которые, возможно, заинтересованы в создании этого транзитного водного пути, с целью изучения возможности учреждения группы докладчиков по этому вопросу (TRANS/SC.3/161, п. 22).

Ответы на вопросники секретариата по вышеупомянутым трем межбассейновым водным соединениям, полученные от ряда правительств и от Дунайской комиссии, приводятся ниже.

БЕЛАРУСЬ

1. В последние годы появился интерес в странах Балтии, Скандинавии, Средиземноморья, Украине и Республике Беларусь по активизации сотрудничества в создании водных транспортных соединений Балтийского и Черного морей.
2. Проект **транзитного водного пути Даугава (Западная Двина) – Днепр** намечается осуществить по территории трех государств: Латвии, Республики Беларусь и Украины. Общая протяженность водного пути составит 2110 км., в том числе: по территории Латвии – 360 км., Беларуси – 719 км. и Украины – 1031 км. Наличие водной транспортной системы Даугава-Днепр позволит сократить транспортный путь из Северной Европы в районы Ближнего Востока более чем в два раза.
3. Размеры фарватера – ширина 100 м., глубина до 5 м. – обеспечат прохождение судов длиной 100 м., шириной 15 м., грузоподъемностью 5000 тонн от г. Риги до г. Херсона в течение 12 суток. Ориентировочный срок строительства – 10 лет. Всего планируется построить 18 судоходных шлюзов.
4. На водораздельном участке планируется построить судоходный канал длиной 110 км., шириной 100 м. и глубиной 5м. от г. Витебска до г. Орша.
5. По экспертной оценке специалистов Латвии, Республики Беларусь и Украины объем капитальных вложений на создание соединения Даугава-Днепр составит около 10 миллиардов долларов США. Период окупаемости – около 11 лет.
6. Доход будет получен за счет перевозки транзитных и собственных грузов и получения электроэнергии на каскаде ГЭС.
7. В результате проведенных инженерных расчетов можно сделать вывод, что строительство транзитного пути Даугава-Днепр в пределах Республики Беларусь технически возможно.
8. Прогнозируемый объем транзитных перевозок грузов в течение года составит около 100 млн. тонн. Реализация проекта будет активно и положительно влиять на мировую экономику. При выполнении соответствующих мероприятий водный путь не окажет отрицательных экологических изменений в природной среде.
9. **Соединение Днепр –Висла – Одер** просуществовало до Второй Мировой войны.
10. После восстановления гидротехнических сооружений и устройства глухой плотины в г. Бресте воднотранспортное соединение Днепр – Висла – Одер разделилось на два участка: первый на территории Беларуси, второй – на территории Польши. На территории Республики Беларусь от г.Бреста до р.Днепр водный путь находится в удовлетворительном техническом состоянии и относится к IV классу внутренних водных

путей международного значения. На территории Польши на р. Буг водные пути находятся в состоянии ограниченно-годном для судоходства.

11. Развитие торговли между Востоком и Западом все более настойчиво требует восстановления водного соединения Днепр – Висла – Одер.

12. К этой системе тяготеет ряд грузопотоков экспортно-импортных грузов Республики Беларусь, Польши, Украины и других европейских стран (уголь, руда, металл, калийные удобрения, поваренная соль, сахар, щебень, торф, лесоматериалы, сапропели и др.), а также грузы из стран Скандинавии.

13. В восстановлении этого воднотранспортного соединения будут заинтересованы, вероятно, прежде всего, страны, на территории которых этот путь проходит. Водными путями этого соединения могут осуществляться туристические поездки на судах.

14. По оценкам специалистов стоимость работ по экономическому исследованию соединения Днепр – Висла – Одер составит порядка 500 тыс. долларов США. Стоимость же самих работ по восстановлению водного пути оценивается в 20-25 млн. долларов.

15. Проведение исследования и решение вопроса соединения системы Днепр – Висла – Одер соответствовало бы общим интересам государств Западной и Восточной Европы.

16. В 1997 году Правительством Республики Беларусь была принята программа развития водного транспорта до 2010 г., предусматривающая реконструкцию судоходных шлюзов Днепро-Бугского канала под класс Va европейских водных путей международного значения.

17. За этот период реконструированы 4 водопропускные плотины и 1 судоходный шлюз, позволяющий пропускать составы судов длиной 110м, шириной 12м, с осадкой 2,2м. Реконструкция канала будет продолжаться и в последующие годы.

18. Для уточнения экономических, социальных, экологических и технических вопросов создания водных путей Даугава (Западная Двина) – Днепр и Днепр – Висла – Одер и принятия окончательного решения по технической возможности и экономической целесообразности осуществления данных проектов полагаем необходимым провести в рамках Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН экономические исследования на стадии обоснования инвестиций с участием заинтересованных организаций государств-членов.

БЕЛЬГИЯ

19. Правительство Бельгии приветствует инициативу правительств Беларуси, Литвы и Украины относительно возможного создания транзитного **водного пути Даугава – Днепр**. Всякий проект, который может содействовать созданию общеевропейской сети

современных внутренних водных путей заслуживает изучения и оценки. Декларация, принятая в Роттердаме Общеευропейской конференцией 5 и 6 сентября 2001 г., как раз и предусматривает развитие современной, учитывающей экологические требования и эффективной сети внутренних водных путей в качестве предпосылки для дальнейшего развития внутреннего водного транспорта, а также для совершенствования системы перевозок "река - море".

20. В связи с его географическим расположением данный проект не имеет прямых экономически важных последствий для Бельгии и для ее внутреннего судоходства. В связи с ограниченностью ресурсов мы вынуждены уделять первоочередное внимание тем вопросам, которые имеют к нам самое непосредственное отношение. Тем не менее, мы хотели бы быть проинформированы о деятельности такой группы экспертов посредством получения их докладов, которые они не преминут вероятно представлять в Рабочую группу по внутреннему водному транспорту и в Комитет по внутреннему транспорту.

ГЕРМАНИЯ

21. Германия не поддерживает проведение исследования в отношении **водного соединения Рейн – немецкие каналы – Одер – Висла – Днепр**. Экономическая обоснованность этого проекта может сразу же быть отмечена, особенно с учетом того, что соединение между Твентеканалом и Среднегерманским каналом оказалось экономически неоправданным и больше не изучается.

22. По мнению Германии, оценка экономической целесообразности **соединения Дунай – Одер – Эльба**, сделанная в исследовании 1992 г., исходит из преувеличенно оптимистических предположений в том, что касается объема инвестиций и предполагаемых объемов перевозок. С учетом имеющегося опыта строительства канала Майн – Дунай мы считаем проект Дунай – Одер – Эльба также экономически необоснованным.

ЛАТВИЯ

23. Правительство Латвии тщательно рассмотрело вопрос о возможном создании транзитного **водного пути Даугава – Днепр**, связывающего Балтийское и Черное моря, который обсуждался в ходе сорок седьмой сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту на предмет возможного созыва Группы докладчиков по данной проблеме. Мы пришли к заключению, что данный вопрос не является приоритетным для правительства Латвии. В связи с вышесказанным правительство Латвии не может поддержать дальнейшее рассмотрение данной инициативы в ЕЭК ООН и создание Группы докладчиков.

ЛИТВА

24. С 2000 г. объемы грузовых и пассажирских перевозок по внутренним водным путям Литвы резко сократились. Компании, занятые перевозками грузов по внутренним водным путям, не могут развивать свою деятельность в связи с отсутствием грузовой базы. Доля перевозок пассажиров по внутренним водным путям является незначительной по сравнению с пассажирскими перевозками в целом всеми видами транспорта. В настоящее время правительство Литвы не планирует делать значительных инвестиций в развитие инфраструктуры водного транспорта. По нашим оценкам, такое положение сохранится на ближайшее будущее.

25. С учетом обстоятельств, о которых говорилось выше, нам сложно оценить необходимость проведения исследования о создании **соединения Рейн – немецкие каналы – Одер – Висла – Днепр** и обновления исследования о создании **соединения Дунай – Одер – Эльба**.

ЛЮКСЕМБУРГ

26. В том, что касается **водных соединений Дунай – Одер – Эльба и Днепр – Висла – Одер**, необходимо констатировать, что исследования, проведенные до настоящего времени, утратили свою актуальность и должны бы быть обновлены с тем, чтобы учитывать произошедшие в последнее время изменения, касающиеся транспортных потребностей.

27. В связи с этим представляется достаточным на данном этапе ограничиться проведением экономического исследования.

28. Такой подход позволил бы быстро завершить эту часть исследования прежде, чем приступить к технической и финансовой части.

29. Что же касается возможного создания будущего **водного соединения между Балтийским и Черным морями Даугава – Днепр**, то необходимо отметить, что этот проект не имеет непосредственного отношения к Люксембургу. Необходимо, однако, всячески содействовать реализации этой идеи в контексте развития международных транспортных связей.

МОЛДОВА

30. Рост интенсивности перевозок в Европе, увеличение объемов грузопотоков в направлении Запад – Восток, Север – Юг вынуждают использовать свободные пропускные способности внутренних водных путей и, подчеркивая преимущества внутреннего судоходства, обосновывать необходимость модернизации инфраструктуры водного транспорта Восточной Европы, по примеру стран Западной Европы.

31. Поэтому, по нашему мнению, инициатива правительств Беларуси и Украины относительно изучения необходимости и возможности проведения исследования по вопросу о канализации и создании водного транспортного соединения Даугава – Днепр заслуживает внимания и обсуждения на предстоящей сорок восьмой сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту.

ПОЛЬША

32. **Водное соединение Даугава – Днепр** может стать предметом исследования, если только эта инициатива является предметом заинтересованности всех прибрежных стран не только в проведении данного исследования, но и в возможном создании такого соединения.

33. По мнению Министерства инфраструктуры, лишь при этом условии будет оправдан созыв группы экспертов Рабочей группой по внутреннему водному транспорту.

34. Мнение Латвии, приведенное в докладе Рабочей группы о ее сорок седьмой сессии (TRANS/SC.3/161, п. 22), о том, что данная инициатива не должна быть предметом обсуждения в межправительственной организации, должно быть принято Рабочей группой к сведению как суверенная позиция Латвии по данному вопросу.

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

35. Российская Федерация не имеет заинтересованности в создании **транзитного водного пути Даугава – Днепр**, соединяющего Балтийское и Черное моря. Через территорию Российской Федерации по Волго-Балтийскому водному пути, реке Волга, Волго-Донскому каналу и реке Дон проходит водный путь (маршруты Е 50 и Е 90), соединяющий бассейны Черного и Балтийского морей. Данный водный путь полностью закрывает потребности Российской Федерации в перевозках между указанными бассейнами.

СЛОВАКИЯ

36. В отношении необходимости и возможности проведения исследования по вопросу о создании **соединения Рейн – германские каналы – Одер – Висла – Днепр**.

37. Словацкая сторона подписавшая и ратифицирующая Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП), поддерживает все намерения по развитию и строительству сети внутренних водных путей и в первую очередь магистральных водных путей. Эту позицию подтвердил и Министр транспорта Словакии на Общеевропейской конференции по внутреннему водному транспорту, состоявшейся в Роттердаме 5 и 6 сентября 2001 г.

38. Магистральные внутренние водные пути категории E имеющие номера 60, 70, 80 и 90 западно–восточного направления имеют особое значение для формирования единой общеевропейской сети внутренних водных путей и прежде всего для водного соединения развитой западноевропейской сети с водными путями Центральной и Восточной Европы. Значение водных путей E 60 и E 90 подчеркивает тот факт, что они проходят вдоль побережья морей, омывающих Европейский континент, и являются основой использования современных и будущих прогрессивных бесперевалочных технологий смешанного река-море плавания. Что касается создания водного пути E 70 это прежде всего дело тех государств по территории которых настоящий водный путь проходит (включая соединительный участок E 70 и E 40) т.е. Нидерландов, Германии, Польши, России, Латвии, Беларуси и Украины. Исследования по этому вопросу по всей вероятности надо проводить. Так как на этой магистрали пока нет авторитетной международной речной комиссии, то до ее создания исследовательскую группу или группу докладчиков необходимо будет создать при Рабочей группе ЕЭК ООН по внутреннему водному транспорту.

39. Обновление исследования по вопросу о создании **водного соединения Дунай – Одер (Эльба)**.

40. Что касается исследований, или точнее экономического и финансового обоснования соединения магистрального водного пути северно–южного направления E 30 (E20) Дунай – Морава - Одер (Эльба), позиция правительства Словацкой республики отражена в Постановлении № 469 от 21 июня 2000 г. о «Концепции развития водного транспорта Словацкой Республики». В постановлении выражается полная поддержка скорейшему поэтапному строительству этого водного пути начиная от Дуная (устье реки Морава и по ее руслу примерно до 6го речного километра и далее продольным каналом по территории промышленного парка рядом с железнодорожной и авто-магистралями – участок мультимодального европейского коридора № 4 до границы с Чешской Республикой). Так как водный бассейн реки Морава является приграничной зоной Австрии, Чешской Республики и Словакии, более детальная трасса первого этапа водного пути – канала,

должна быть уточнена в группе специалистов (докладчиков) с участием специалистов всех трёх заинтересованных сторон. В таком поэтапном решении строительства прежде всего должна быть заинтересована чешская сторона, для которой уже после завершения первого этапа строительства открылся бы доступ на трансъевропейскую водную магистраль Дунай – Майн – Рейн.

ТУРЦИЯ

41. Соответствующие власти Турции положительно рассматривают проект, касающийся создания **транзитного водного пути Даугава – Днепр**, связывающего Балтийское и Черное моря.

УКРАИНА

42. Министерство транспорта подтверждает свою заинтересованность в дальнейшем развитии проекта, касающегося создания **транзитного водного пути Даугава – Днепр**, и в учреждении группы докладчиков ЕЭК ООН с участием всех заинтересованных сторон с целью подготовки экономического исследования по этому перспективному водному пути.

43. Со своей стороны Министерство транспорта готово представить все имеющиеся у него материалы по предварительным исследованиям, выполненным украинской стороной.

44. Украина также заинтересована в изучении возможности создания воднотранспортного соединения **Рейн – германские каналы – Одер – Висла – Днепр**, но при условии, что такое исследование будет выполнено совместно специалистами всех стран, по территории которых пройдет это соединение.

ЧЕШСКАЯ РЕСПУБЛИКА

45. С учетом нынешней обстановки и возможностей Чешской Республики не рекомендуется в настоящее время возобновлять международную деятельность в рамках ЕЭК ООН в отношении изучения возможности будущего строительства **соединения Дунай – Одер – Эльба**.

46. Действующие решения правительств бывшей Чехословакии и Чешской Республики, которые были приняты на основе результатов предыдущего исследования, выполненного в 1992 г в рамках ЕЭК ООН, сохраняют свою актуальность в части трассы будущего соединения.

47. О возможных будущих изменениях в позиции Чешской Республики по вопросу подготовки к строительству соединения Дунай – Одер – Эльба и о возможности обеспечения финансирования этого строительства, требующих предварительных переговоров как с правительствами прибрежных стран соединения, так и в рамках

Европейского Союза, членами которого являются все прибрежные государства, ЕЭК ООН будет обязательно официально проинформирована правительством Чешской Республики.

48. По указанной причине Чешская сторона, по территории которой будет проходить самая значительная часть трассы соединения, отрицательно относится к инициативам частных лиц, призывающих к возобновлению деятельности, связанной с будущим соединением Дунай – Одер – Эльба, включая исследование вопроса о финансировании его поэтапного строительства.

49. Чешская сторона вынуждена уделять первостепенное внимание более актуальным проблемам водного транспорта – таким как неудовлетворительные судоходные условия на водном пути реки Эльба (чешский участок: Усти над Лабем - госграница), по которой в международных направлениях обеспечивается в настоящее время фактически 100% водных перевозок, а также решать вопросы, связанные с возможным подключением проектируемого перегрузочно-логистического центра в городе Бреславе в Южной Моравии на реку Дунай.

50. В связи с этим у чешской стороны отсутствуют намерения дробить усилия на другие вопросы, которые не находятся в программе действий на ближайший период времени.

51. У чешской стороны нет возражений в отношении возможного начала исследования по трансъевропейской водной магистрали Запад – Восток, а именно **соединения Рейн – немецкие каналы – Одер – Висла – Днепр**, которая открыла бы в будущем новую транспортную артерию для внутреннего судоходства.

ШВЕЙЦАРИЯ

52. В нынешних условиях представляется нецелесообразным начинать или обновлять экономические исследования по созданию новых межбассейновых водных соединений.

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ

53. Дунайская Комиссия проявляет большой интерес к содействию судоходству во всех возможных формах, а также к созданию новых транспортных маршрутов, которые играют важную роль в развитии международных экономических отношений на благо всех сторон.

54. В отношении необходимости и возможности разработки исследования о создании соединения **Рейн - германские каналы – Висла – Днепр** Секретариат придерживается мнения, что в этом отношении решающими являются позиции заинтересованных государств. Необходимость соединения судоходных участков в этом регионе по-прежнему остается важной для транспортной сети Европы.
