



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/SC.3/2006/5  
10 July 2006

RUSSIAN  
Original: ENGLISH and FRENCH

---

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Пятидесятая сессия

Женева, 11-13 октября 2006 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

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

Представлено Европейской комиссией (ЕК)

Примечание: Секретариат воспроизводит ниже послание Европейской комиссии о стимулировании перевозок по внутренним водным путям (NAIADES): Комплексная европейская программа действий в области внутреннего водного транспорта.

## **ПОСЛАНИЕ КОМИССИИ О СТИМУЛИРОВАНИИ ПЕРЕВОЗОК ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ (NAIADES)**

### **Комплексная европейская программа действий в области внутреннего водного транспорта**

#### **I. ВВЕДЕНИЕ**

1. Систему грузовых перевозок в Европе можно в значительной степени усовершенствовать. Перегруженность, проблема пропускной способности и задержки влияют на мобильность и экономическую конкурентоспособность и оказывают негативное воздействие на окружающую среду и качество жизни. ЕС поставил перед собой задачу добиться перераспределения перевозок за счет развития менее энергоемких, более чистых и безопасных видов транспорта. Очевидным выбором является внутренний водный транспорт, который должен играть более заметную роль в достижении этих целей.
2. Необходимы конкретные действия для полного использования рыночного потенциала внутреннего судоходства и повышения его привлекательности. Поскольку перевозки по внутренним водным путям часто имеют трансграничный характер, необходимо действовать как на национальном уровне, так и в масштабах Сообщества.
3. В настоящем послании излагается комплексная программа действий, для достижения целей которой Европейская комиссия предлагает государствам-членам играть активную роль в ее реализации.

#### **II. ОБОСНОВАНИЕ**

##### *Восстановление равновесия системы грузовых перевозок*

4. В "Белой книге" Комиссии "Европейская транспортная политика до 2010 года: время решать" излагается ряд целей для обеспечения конкурентоспособности и устойчивой мобильности к 2010 году. Важность этих целей подчеркивается Лиссабонской стратегией, направленной на ускорение экономического роста и создание рабочих мест, а также совещанием Европейского совета в Гётеборге (2001 год), посвященном стратегии устойчивого развития.
5. В результате роста объема внешней торговли и расширения ЕС за счет стран Центральной и Восточной Европы объемы грузовых перевозок в Европе до 2015 года, как ожидается, возрастут на одну треть. Существующие модели транспортного роста и

доминирующее положение автомобильного транспорта стали синонимом перегруженности и загрязнения, издержки которых, по предположениям, удвоятся и к 2010 году составят 1% от европейского годового ВВП.

6. Вместе с железнодорожным транспортом и каботажным судоходством внутренний водный транспорт может способствовать обеспечению устойчивого развития транспортной системы, как это рекомендовано "Белой книгой". В контексте либерализованного рынка внутреннего судоходства Европейская комиссия стремится стимулировать и укреплять конкурентоспособность внутреннего водного транспорта, в частности, посредством усиления его интеграции в мультимодальные логистические цепочки.

#### *Потенциал роста внутреннего водного транспорта*

7. Традиционно внутренний водный транспорт занимает прочное положение в секторе перевозок массовых грузов на большие расстояния. За последние два десятилетия внутренний водный транспорт успешно вышел на такие новые рынки, как перевозки морских контейнеров во внутренние районы стран, ежегодный рост объемов которых исчисляется двузначной цифрой. Его проникновение на рынок континентальных генеральных грузов и каботажных перевозок также открывает путь к новым решениям в области распределения, лучше отвечающим современным логистическим требованиям.

8. В некоторых регионах на долю внутреннего судоходства в распределении перевозок по видам транспорта уже приходится более 40% (например, в районах обслуживания крупных морских портов). Кроме того, в период с 1997 по 2004 годы были отмечены внушительные темпы прироста объема перевозок (в тонно-км) в Бельгии (более чем на 50%) и во Франции (более чем на 35%). Сегодня в состав такого флота входит приблизительно 12 500 судов, что соответствует грузоподъемности 440 000 грузовых автомобилей. Внутреннее судоходство имеет наилучшие показатели с точки зрения внешних издержек, в частности загрязнения и безопасности (в 2,5 раза лучше по сравнению с автомобильным транспортом), и располагает огромными, но еще недостаточно используемыми мощностями. В настоящее время задействуется только 10% пропускной способности Дуная. Его доля в распределении перевозок по видам транспорта составляет 6%, тогда как только на судоходство по Миссисипи в Соединенных Штатах приходится 12% от общего объема грузовых перевозок в США.



*Содействие экономическому росту и устойчивому развитию*

9. Рост в секторе внутреннего судоходства может привести к значительным сокращениям транспортных расходов. Наличие недорогостоящих транспортных услуг, предоставляемых внутренним водным транспортом, оказывается одним из решающих факторов для размещения предприятий европейской промышленности. Он в значительной степени способствует поддержанию уровня промышленной занятости в Европе. Только в Германии приблизительно 400 000 рабочих мест прямо или косвенно зависят от сектора внутреннего водного транспорта и связанных с ним компаний<sup>1</sup>.

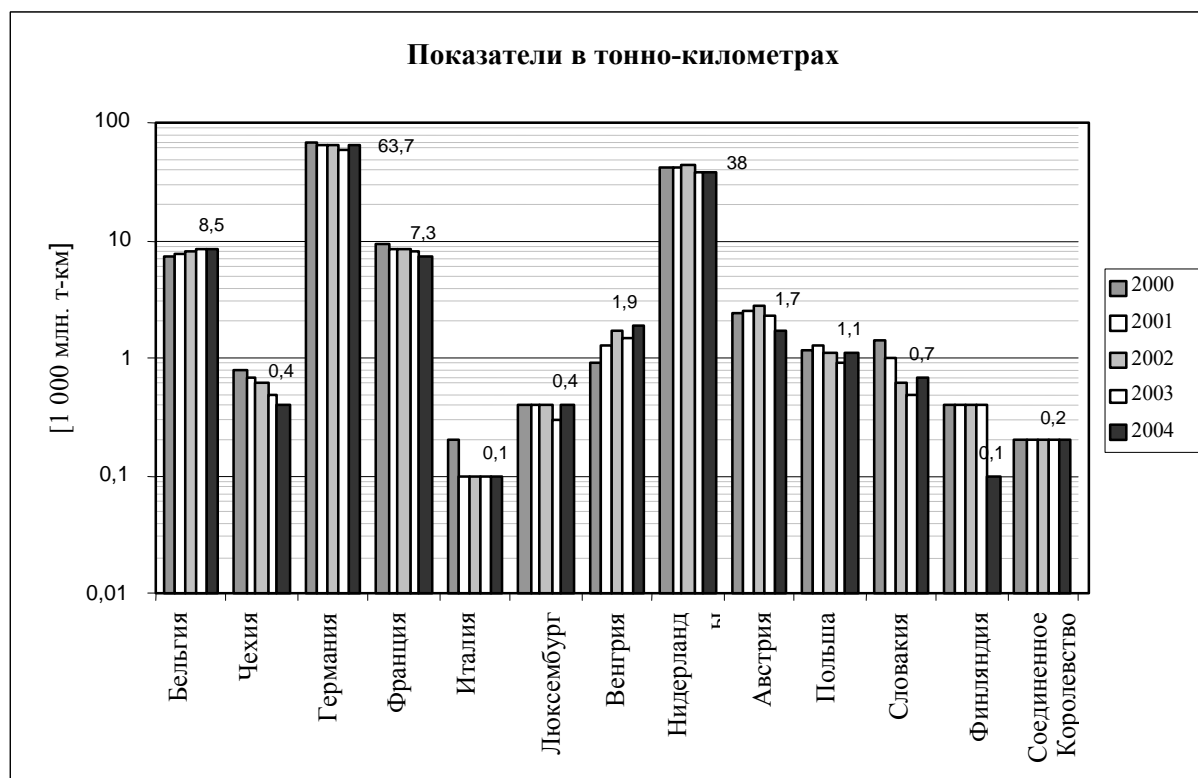
10. Инфраструктура внутренних водных путей в Европе имеет значительную свободную пропускную способность. Увеличение объемов перевозок по водным путям обычно в меньшей степени зависит от государственных инвестиций и наличия территорий для размещения инфраструктуры, чем в случае других видов транспорта. Кроме того, внутренний водный транспорт существенно безопаснее других видов транспорта. Ежегодное количество аварий со смертельным исходом в Нидерландах, располагающих самой густой сетью внутренних водных путей в Европе, близко к нулю.

11. Как представляется, внутреннее судоходство также является экологически наиболее чистым видом наземного транспорта с общими внешними издержками, оцениваемыми на сегодняшний день в размере 10 евро на 1 000 тонно-км (в сравнении: 35 евро на автомобильном транспорте и 15 евро на железнодорожном транспорте)<sup>2</sup>. Если грузы,

<sup>1</sup> Forum Binnenschifffahrt und Logistik, Handlungskonzept, Berlin, January 2005.

<sup>2</sup> COM(2002) 54.

транспортируемые по внутренним водным путям, перевозились бы автомобильным транспортом, то выбросы загрязняющих веществ в воздух в Европе были бы как минимум на 10% выше.



### *Будущие вызовы*

12. Настоящим посланием Комиссия стремится усилить преимущества внутреннего водного транспорта и решить ряд проблем, которые могут помешать ему реализовать некоторые возможности. Как упоминалось выше, внутреннее судоходство развивается довольно успешно, однако для полного задействования его потенциала по-прежнему необходимо устранить ряд препятствий.

13. Фрагментированная структура рынка и острая конкуренция ограничивают возможности для реинвестирования. Наряду с долговечностью судов этот фактор существенно тормозит процесс модернизации судов. Поскольку условия работы на борту судов и перспективы карьерного роста, возможно, не столь привлекательны, как в других профессиях, в этом секторе ощущается нехватка квалифицированных кадров. Государственные органы власти и даже транспортная и логистическая отрасль зачастую не знают о преимуществах внутреннего водного транспорта. Часто его даже не учитывают в процессах местного и регионального планирования. На внутренних водных путях и в инфраструктуре перевалки по-прежнему имеется ряд стратегических узких мест,

а работы по текущему обслуживанию и ремонту ведутся с некоторым отставанием. Нарастает экологическая озабоченность и в связи со строительными мероприятиями. Информационные и коммуникационные технологии, например те, которые используются в речных информационных службах, по-прежнему требуют доработки.

14. Наконец, институциональная основа для внутреннего судоходства в Европе фрагментирована. Это является причиной неэффективного использования административных ресурсов и недостаточного политического внимания, что в конечном счете приводит к усложнению деловой обстановки.

#### *Необходимость координированных действий*

15. Таким образом, становится очевидной необходимость координированных усилий на средне- и долгосрочной основе всех заинтересованных участников, а именно самой отрасли, Европейского сообщества, государств-членов и других ответственных сторон.

### III. ПРОГРАММА ДЕЙСТВИЙ

16. Изложенная ниже программа действий была названа "NAIADES" - Navigation And Inland Waterway Action and Development in Europe ("НАЯДЫ" (по первым буквам слов в названии программы на английском и французском языках) - Программа действий и развития в области судоходства и внутреннего водного транспорта в Европе)<sup>3</sup>. Она была разработана после детальной оценки и широких консультаций с государствами-членами и отраслью<sup>4</sup>. Эта программа сосредоточена на пяти стратегических взаимозависимых направлениях всеобъемлющей политики в области внутреннего водного транспорта (ВВТ): рынок, флот, рабочие места и квалификация, репутация, инфраструктура. В нее включены рекомендации о действиях, которые необходимо предпринять в период 2006-2013 годов Европейским сообществом, государствами-членами и другими заинтересованными сторонами. Их можно классифицировать по категориям законодательных, координационных мер и мер поддержки (см. добавление 1). Эта программа будет осуществляться в тесном сотрудничестве с национальными и региональными властями, речными комиссиями, а также европейской промышленностью.

---

<sup>3</sup> Наядами назывались нимфы вод в греческой мифологии. Они царствовали над реками, ручьями, источниками, озерами и болотами.

<sup>4</sup> Исследование "Перспективы развития внутреннего судоходства в расширенной Европе" (PINE), сентябрь 2004 года; рабочее совещание заинтересованных сторон, состоявшееся 25 февраля 2005 года, открытая консультация с 15 июля по 31 августа 2005 года, консультационные совещания с заинтересованными участниками и государствами-членами в сентябре 2005 года.

## 1. РЫНКИ

17. Помимо своей традиционно прочной позиции на рынке массовых грузов, внутренний водный транспорт успешно проникает на западноевропейские рынки перевозок контейнеризированных товаров с высокой стоимостью. Однако продвижение на рынок континентальных грузов и на рынки в Центральной и Восточной Европе, хотя они и являются весьма перспективными, только-только начинается. Новые рыночные ниши появляются в таких областях, как отходы и рециркуляция, опасные грузы, перевозка транспортных средств и чрезвычайно крупных неделимых грузов, а также судоходство "река-море". Цель заключается в том, чтобы расширить сферу предоставления надежных услуг по перевозке "от двери до двери" внутренним водным транспортом и при этом лучше интегрировать внутреннее судоходство в транспортную логистическую цепочку.

### *Привлечение новых рынков*

18. Для проникновения на рынок новые мультимодальные услуги должны обладать мощным синергическим эффектом и достичь критической массы. Для этого требуется тесное сотрудничество с экспедиционными агентствами, судоходной промышленностью и портами. Созданию новых услуг мешают трудности с доступом к капиталу. Необходимо найти решения для преодоления этих барьеров, облегчения сотрудничества между разными видами транспорта и расширения взаимодействия внутри сектора.

### *Стимулирование предпринимательской деятельности*

19. Следует полностью задействовать предпринимательский потенциал, который традиционно высок в секторе внутреннего водного транспорта. Развитию и возрождению этого сектора мешают высокие инвестиционные издержки и трудности доступа к финансированию, что обусловлено его чрезвычайной раздробленностью (см. таблицу в добавлении 2). Для привлечения новых участников рынка и обеспечения возможностей для расширения существующих предприятий необходимо улучшить доступ к капитальным ресурсам, особенно для МСП. Для поощрения реинвестирования операционных прибылей следует использовать фискальные стимулы. Руководящие положения по оказанию государственной помощи могут стать для государств-членов четким и предсказуемым ориентиром для субсидирования в этой области. В контексте продолжающейся работы над руководящими положениями по оказанию государственной помощи в транспортном секторе можно также предусмотреть расширение правил *de minimis*.

*Совершенствование административной и регламентирующей основы*

20. Процветанию сектора внутреннего водного транспорта должна способствовать общая административная и регулирующая основа. В соответствии с Лиссабонскими целями следует произвести оценку административных процедур, с тем чтобы рассмотреть возможности их упрощения или устранения, а также обеспечить условия для честной и конкурентной борьбы между государствами-членами и между разными видами транспорта. Необходимые формальности следует упорядочить путем улучшения координации всех соответствующих государственных услуг и стратегий.

Инструменты	Ответственные участники
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Руководящие положения по оказанию государственной помощи для реализации проектов поддержки и, возможно, правил de minimis</li> </ul>	ЕК
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Программы поддержки для поощрения перераспределения перевозок по видам транспорта и облегчения инвестирования (в том числе исследования и фискальные стимулы)</li> </ul>	ГЧ
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ НИТР ЕС и программы поддержки (РП7, проект "Марко Поло", ПКИ, ИНТЕРРЕГ)</li> </ul>	ЕС/ГЧ/отрасль
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Справочник по финансированию для ВВТ</li> </ul>	ЕК
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Единые административные органы и координаторы для ВВТ</li> </ul>	ЕК/ГЧ
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Выявление барьеров в существующем и новом европейском и национальном законодательстве</li> </ul>	ЕК/ГЧ/отрасль
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Гармонизация требований в отношении экипажей, судов, удостоверений судоводителей, документации, ответственности в области интермодальных перевозок и интермодальных грузовых единиц (ИГЕ)</li> </ul>	ЕК/ЕС

ЕК: Европейская комиссия; ЕС: Европейский союз; ГЧ: государства-члены

## 2. ФЛОТ

21. Внутреннее судоходство - эффективный, безопасный и экологически чистый вид транспорта. Все более широкое использование этого вида транспорта соответствует целям транспортной и экологической политики. Однако для сохранения его передовых



позиций в этих сферах по-прежнему необходимы регулярные инвестиции в модернизацию и инновационное развитие.

*Улучшение логистической эффективности и эксплуатационных показателей ВВТ в области окружающей среды и безопасности*

22. Использование эффективной технологии обычно приводит к повышению логистической эффективности и снижению операционных расходов. Этого можно добиться за счет целенаправленных инновационных решений на уровне флота (например, конструкции судов, дальнейшей автоматизации, включая ИКТ). Поэтому следует изучить инновационные концепции, применимые в отношении эксплуатации и систем перевалки крупных и малых судов, и способствовать их внедрению.

23. Для обеспечения соответствия сектора внутреннего судоходства высокому уровню стандартов следует внедрять современные технологии, направленные на дальнейшее снижение потребления топлива и объема вредных выбросов из новых и существующих судов, например гидродинамические системы, усовершенствованные движительные механизмы, системы повышения эффективности топлива и системы фильтрации. Следует также активно продолжать исследования в области пригодных к эксплуатации неуглеродных видов топлива, например водородных топливных элементов, и двигателей с нулевым содержанием вредных выбросов<sup>5</sup>. Необходимо предусмотреть возможность адаптации конструкции судов и судовых стандартов к условиям эксплуатации на конкретных водных путях.

24. Показатели безопасности во внутреннем судоходстве хотя и служат образцом для подражания, можно в еще большей степени улучшить за счет бортовых и береговых информационных технологий (речные информационные службы), навигационного оборудования, конструкции судна, а также повышения качества подготовки и образования.

25. Новшества можно вводить как через посредство усовершенствования конструкции новых судов (в долгосрочной перспективе), так и модернизации существующего флота (в кратко- и среднесрочной перспективе). Для облегчения быстрого перехода в рыночных условиях на новые технологии следует укрепить правовую основу стандартов в области охраны окружающей среды и безопасности (выбросы загрязняющих веществ двигателями, качество топлива, удаление отходов, перевозка опасных грузов). НИОКР следует сосредоточить на разработке концепций переоборудования, сопровождаемых программами поддержки (включая экспериментальные испытания), фискальными

---

<sup>5</sup> См. директиву 2003/30/ЕС.

стимулами и мероприятиями по профессиональной подготовке. Можно также произвести переоценку потенциала Резервного фонда развития внутреннего водного транспорта, созданного в соответствии с Постановлением Совета (ЕК) № 718/1999 и финансируемого отраслью, с тем чтобы повысить эффективность его использования и изучить возможность задействования дополнительных источников финансирования.

Инструменты	Ответственные участники
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Руководящие положения по оказанию государственной помощи для реализации проектов поддержки и, возможно, правил de minimis</li> </ul>	ЕК
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Программа поддержки для облегчения внедрения технологий в целях повышения эффективности, охраны окружающей среды и обеспечения безопасности (в том числе научно-исследовательская деятельность и фискальные стимулы)</li> </ul>	ГЧ
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ НИТР ЕС и программы поддержки (РП7, инициативные проекты для внедрения инноваций в секторе)</li> </ul>	ЕС/отрасль
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Европейский резервный фонд ВВТ (Постановление ЕК № 718/1999)</li> </ul>	ЕС/ГЧ/отрасль
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Справочник по финансированию для ВВТ</li> </ul>	ЕК
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Совершенствование законодательства в области охраны окружающей среды и безопасности (в том числе выбросы загрязняющих веществ двигателями и грузами, удаление отходов, качество топлива, перевозка опасных грузов)</li> </ul>	ЕС

### 3. РАБОЧИЕ МЕСТА И КВАЛИФИКАЦИЯ

26. Одной из серьезных проблем стала нехватка кадров и объектов предпринимательской деятельности. В 90-х годах прошлого столетия это частично компенсировалось применением инновационных технологий и повышенной мобильностью членов экипажей из стран ЕС и других государств.

#### *Привлечение рабочей силы*

27. Ключевым элементом такой стратегии должно стать улучшение профессиональных и социальных условий посредством конструктивного социального диалога на европейском уровне. Мобильность трудовых ресурсов повысит разработка требований к профессиональной квалификации в масштабах ЕС за счет более широкого взаимного

признания уровня квалификации, например через посредство Европейской рамочной программы повышения квалификации (ЕПК). Кроме того, инициативы по набору персонала могут улучшить информированность за пределами этого сектора о возможностях занятости и карьеры во внутреннем судоходстве.

*Инвестирование в человеческий капитал*

28. Одним из основополагающих условий для правильно развивающегося и конкурентного рынка труда является четко работающая система образования и профессиональной подготовки. Поэтому необходимо гарантировать возможности для функционирования учебно-образовательных учреждений в секторе и адаптировать их учебные программы к нынешним управленческим, технологическим, лингвистическим и навигационным потребностям. С другой стороны, вопросы внутреннего судоходства следует также включать в курсы подготовки в области логистики. В учебных программах необходимо предусмотреть такие обучающие средства, как навигационные тренажеры для обучения судоходству в незнакомых и критических районах. Следует поощрять участие в программах повышения квалификации в течение всей жизни.

<b>Инструменты</b>	<b>Ответственные участники</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Социальный диалог в рамках сектора (условия труда, договоренности о продолжительности работы, определение требований к профессиональной квалификации в масштабах ЕС и т.д.)</li> <li>▪ Кампании по найму сотрудников</li> <li>▪ Справочник по финансированию для ВВТ</li> <li>▪ Поддержка со стороны ЕС для проектов в области образования и профессиональной подготовки (например, программы Сообщества в области образования и профессиональной подготовки или программы НИТР - РП7)</li> <li>▪ Европейский социальный фонд (ЕСФ)</li> <li>▪ Европейский резервный фонд (ВВТ)</li> <li>▪ Специальные программы подготовки с учетом потребностей ВВТ</li> <li>▪ Общая основа для стандартов в области образования и профессиональной подготовки</li> <li>▪ Согласование требований, касающихся экипажей и удостоверений судоводителей</li> </ul>	<p>Социальные партнеры (Секторальный комитет для проведения диалога)</p> <p>ГЧ/отрасль ЕК ЕС/отрасль/учебно-образовательные учреждения</p> <p>ЕС/ГЧ ЕС/ГЧ/отрасль ЕС/учебно-образовательные учреждения</p> <p>ЕС/ГЧ</p> <p>ЕС</p>

#### 4. РЕПУТАЦИЯ

29. Репутация сектора внутреннего судоходства не соответствует достигнутому уровню логистической и технологической эффективности. Необходимо повышать общую информированность и осведомленность о реальном потенциале этого сектора с точки зрения качества и надежности.

*Рекламирование сектора внутреннего судоходства как одного из успешных деловых партнеров*

30. Улучшение репутации внутреннего судоходства является совместной ответственностью отрасли, политиков и администрации на национальном и европейском уровне. Следует поддерживать и координировать информационно-рекламную деятельность, ориентированную на директивные органы в области логистики, с тем чтобы создать прочную позитивную репутацию внутреннего судоходства и открыть путь для восстановления равновесия в транспортной системе.

*Создание и расширение европейской сети информационно-рекламных центров ВВТ*

31. Некоторые государства-члены создали рекламные структуры, предоставляющие обновленную информацию для отрасли о возможностях внутреннего судоходства и оказывающие содействие в его развитии. Учреждение рекламных центров, а также назначение национальных координаторов будут способствовать развитию эффективных механизмов взаимодействия между властями и отраслью и облегчат выработку политики, ориентированной на достижение конкретных результатов. Об этом свидетельствует сопоставление статистики роста в странах, имеющих такие структуры, и в странах, не располагающих ими. Следует создать и расширять общеевропейскую сеть национальных информационно-рекламных центров, охватывающую также страны-кандидаты и присоединившиеся страны.

*Отслеживание тенденций и изменений на рынке ВВТ*

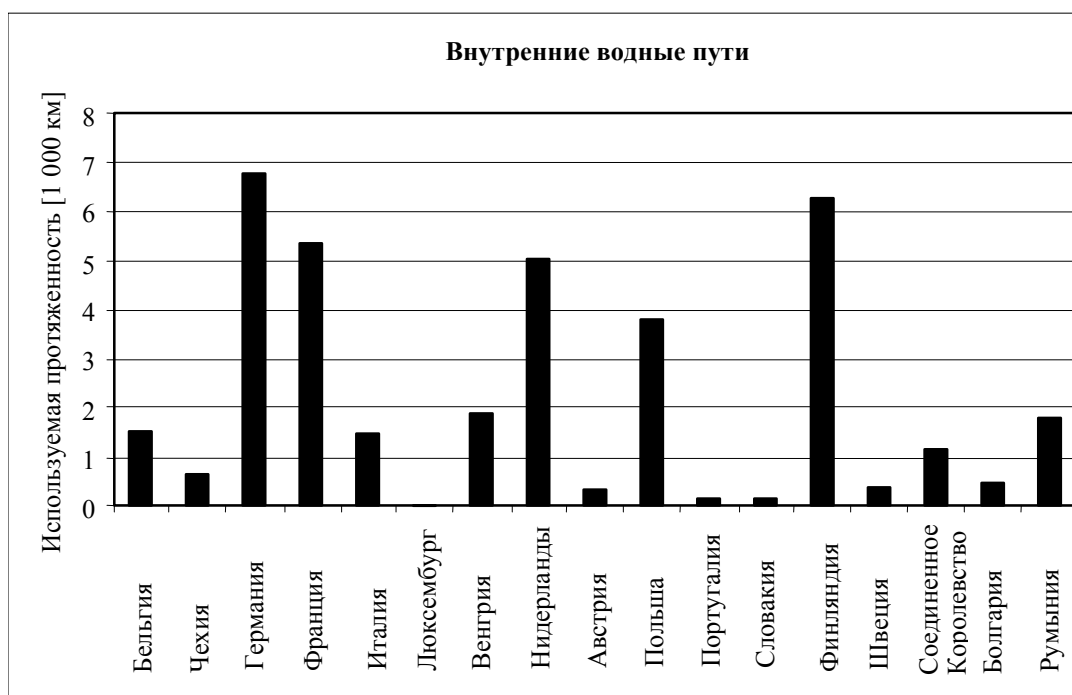
32. Для того чтобы прогнозировать рыночные тенденции, крайне важное значение для бизнеса, лиц, принимающих решения, и компетентных органов имеет постоянное наблюдение за эволюцией соответствующих экономических и социальных параметров. Пока же вопросы статистического учета для этой цели проработаны недостаточно детально. Предварительным условием для любого обследования рынка является наличие сопоставимых и совместимых исходных данных. Следует стимулировать национальные администрации к предоставлению таких данных. Достижению этой цели может

способствовать пересмотренное постановление ЕС о статистике грузовых перевозок внутренним водным транспортом, которое в настоящее время находится на стадии законодательной процедуры. Сейчас создается европейская система рыночного наблюдения, в которой задействованы ЦКСР, Европейская комиссия и профессиональные организации и которую в надлежащее время необходимо будет вновь оценить и скорректировать. Она должна охватывать экономические и социальные параметры.

<b>Инструменты</b>	<b>Ответственные участники</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Программы поддержки национальных информационно-рекламных организаций и их сетей</li> </ul>	ЕС/ГЧ/отрасль
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Постановление о статистике грузовых перевозок по внутренним водным путям</li> </ul>	ЕС
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Наблюдение за рынком ВВТ</li> </ul>	ЕК

## 5. ИНФРАСТРУКТУРА

33. Многие важные экономические районы в Европе соединены внутренними водными путями протяженностью более 36 000 км и сотнями внутренних портов. Хотя значительная часть сети водных путей располагает свободной пропускной способностью, ряд узких мест, вызванных ограниченной осадкой, подмостовыми габаритами и размерами шлюзов, мешает ее полному использованию и снижает конкурентоспособность внутреннего водного транспорта.



#### *Совершенствование мультимодальной сети*

34. Следует разработать европейский план развития для совершенствования и текущего обслуживания инфраструктур внутренних водных путей и перевалочных сооружений, с тем чтобы повысить эффективность трансъвропейского водного транспорта при соблюдении требований охраны окружающей среды. В нем должны содержаться рекомендации по финансированию и установлению приоритетности проектов совершенствования и текущего обслуживания инфраструктуры внутренних водных путей и перевалочных сооружений, а также по устранению узких мест и при этом быть увязаны различные цели политики, например в области транспорта, энергетики, окружающей среды и устойчивой мобильности. Такой план должен быть ориентирован на сеть ТЕС-Т<sup>6</sup>, но охватывать и более мелкие сети. Его реализации может способствовать европейский координатор.

35. Расширению возможностей финансирования может содействовать общая система взимания платы за инфраструктуру для всех видов транспорта, что позволит интернализировать такие внешние издержки, как транспортные происшествия, загрязнение окружающей среды, шум и перегруженность. Кроме того, в случае полномасштабного применения подобной системы на всех видах транспорта она

<sup>6</sup> См. решение № 884/2004/ЕС Европейского парламента и Совета.

благоприятствовала бы использованию внутреннего судоходства. Комиссия начнет процесс консультаций, связанный с вопросом взимания платы за инфраструктуру.

36. В силу существующего отставания в развитии перевалочных сооружений и обеспечении доступа к внутренним водным путям требуется поддержка, особенно в новых государствах-членах и присоединяющихся странах. Такая поддержка должна быть сосредоточена на растущих сегментах рынка. Для того чтобы улучшить доступ судов внутреннего плавания, морские порты также требуют инновационных решений и значительных инвестиций. На федеральном, региональном и местном уровнях необходимы стратегии пространственного планирования и экономическая политика, направленные на обеспечение нормального функционирования береговых площадок для логистических целей.

#### *Создание речных информационных служб*

37. Речные информационные службы (РИС) оказывают поддержку планированию, а также управлению движением и транспортными операциями. Они способствуют более эффективному и безопасному использованию водных путей, шлюзов, мостов и терминалов посредством оптимизации электронного обмена данными и логистических операций. Они имеют неоценимое значение для компетентных органов, занимающихся внутренним водным транспортом, в процессе выполнения ими задач по управлению движением и мониторингу перевозок опасных грузов и будут все шире использоваться коммерческими структурами. РИС позволит повысить конкурентоспособность и безопасность, поэтому их необходимо внедрять и развивать координированным образом в рамках трансъевропейских сетей.

Инструменты	Ответственные участники
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Европейский план развития в целях совершенствования и текущего обслуживания инфраструктуры внутренних водных путей и перевалочных сооружений</li> </ul>	ЕС/ГЧ
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Европейский координатор</li> </ul>	ЕК
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Финансирование по линии ТЕС-Т для приоритетных проектов № 18 и 30, других проектов, представляющих общий интерес, а также развитие портов и терминалов</li> </ul>	ЕС/ГЧ
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Директива и проекты в области РИС (многолетняя ориентировочная программа ТЕС-Т)</li> </ul>	ЕС/ГЧ
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Программы НИТР и поддержки ЕС (РП7, РНАРЕ, ИСПА, КАРДС, ИНТЕРРЕГ)</li> </ul>	ЕС
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Национальные схемы финансирования для совершенствования и технического обслуживания инфраструктуры</li> </ul>	ГЧ
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Основа для взимания платы за инфраструктуру</li> </ul>	ЕС
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Пространственное планирование с уделением приоритетного внимания развитию (расширению) промышленных зон вдоль водных путей</li> </ul>	ГЧ
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Междисциплинарный диалог на уровне планирования и проектирования</li> </ul>	ЕК/ГЧ

#### IV. МОДЕРНИЗАЦИЯ ОРГАНИЗАЦИОННОЙ СТРУКТУРЫ

38. Предлагаемая программа действий предусматривает широкий диапазон мер, таких, как гармонизация нормативно-правовой основы, стратегическое продвижение на рынок, а также конкретные мероприятия по поддержке и координации. Она в полной мере сможет реализовать свои потенциальные возможности только в случае ее осуществления на логически последовательной основе.

39. Однако нынешняя организационная структура отличается раздробленностью ресурсов и усилий на различных уровнях. Сегодня судоводитель сталкивается с необходимостью соблюдения параллельно существующих сводов правил, устанавливаемых европейским или национальным законодательством, Центральной



комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР) или Дунайской комиссией<sup>7</sup>. Это приводит к общему снижению эффективности и политического эффекта.

40. Все стороны согласны с необходимостью модернизации существующей основы. Этот процесс уже начался<sup>8</sup>. Любые изменения будут жизнеспособными только в том случае, если они будут, с одной стороны, учитывать нынешние достижения и, с другой - окажутся выгодными с точки зрения эффективности, легитимности, политической стратегии, рентабельности и позволят согласовать нормативно-правовую основу на панъевропейском уровне. В случае любых изменений следует также принимать во внимание действующие обязательства по международным соглашениям, которые касаются Рейна, Дуная и других водных путей и которые были подписаны государствами-членами и третьими странами. В настоящее время рассматривается несколько вариантов:

- a. Дальнейшее укрепление сотрудничества между международными речными комиссиями и Европейской комиссией на основе "меморандумов о взаимопонимании" позволит сохранить существующую основу и методы работы, но потребует более тесной координации деятельности этих организаций.

Такое сотрудничество уже развивается в области технических требований в отношении судов. Изучаются возможности для сотрудничества в других областях. Однако при использовании этого варианта сохраняется фрагментированность правовых основ для ВВТ, и для разных географических зон в рамках единого рынка будут по-прежнему применяться различные своды правил.

---

<sup>7</sup> Правила Центральной комиссии судоходства по Рейну основаны на пересмотренной Мангеймской конвенции 1968 года. Ее членами являются Бельгия, Германия, Нидерланды, Франция и Швейцария. Правила Дунайской комиссии базируются на Белградской конвенции 1948 года. Ее членами являются: Австрия, Болгария, Венгрия, Германия, Молдова, Россия, Румыния, Сербия и Черногория, Словакия, Украина и Хорватия.

<sup>8</sup> См. рекомендацию Комиссии Совету от 1 августа 2003 года, в которой Комиссию уполномочивают начать и провести переговоры об условиях и механизмах членства Европейского сообщества в ЦКСР и Дунайской комиссии - SEC(2003) 897; доклад "Группы ЕСВС": новая институциональная основа для европейского внутреннего судоходства, октябрь 2004 года.

- b. Присоединение Европейского сообщества к Рейнской и Дунайской комиссиям<sup>9</sup> позволит активизировать участие Сообщества по сравнению с его нынешним статусом наблюдателя. Однако достичь политической договоренности по этому подходу пока не удалось. Такое присоединение будет еще нагляднее отражать тот факт, что уже сегодня Сообщество обладает исключительной компетенцией в ряде областей.
- c. Создание межправительственной панъевропейской организации по вопросам внутреннего судоходства на основе новой международной конвенции имело бы целью задействовать все европейские страны и организации, занимающиеся проблемами ВВТ, в работе единого координирующего органа.

В то же время, привлекая более пристальное политическое внимание к проблемам ВВТ и повышая его роль в стратегической политике, такой подход не позволил бы избежать необходимости выполнения огромного объема работы по увязке различных сводных правил. В результате его применения был бы создан новый институциональный уровень вне существующих правовых рамок, на что потребовалось бы много времени, поскольку нужно было бы ожидать подписания и ратификации этой конвенции всеми заинтересованными сторонами.

- d. Другой вариант мог бы заключаться в том, чтобы возложить на Сообщество стратегическую задачу по развитию ВВТ в Европе. Среди нынешних участников только Сообщество уполномочено принимать единый набор правил, охватывающий территорию Европейского союза в целом. В силу этого оно в состоянии разработать всеобъемлющую стратегическую политику в области ВВТ для единого рынка. Однако рынок внутренних водных перевозок ЕС связан с третьими странами (Швейцарией, Хорватией, Сербией и Черногорией, Румынией, Болгарией, Молдовой, Украиной, Россией), интересы которых необходимо учитывать. Кроме того, необходимо должным образом принимать во внимание тот факт, что исторически международные речные комиссии приобрели значительные знания и опыт, которые также следует использовать.

41. На основе последующих дискуссий с участием всех сторон и с учетом прогресса, достигнутого в реализации настоящей программы действий, Комиссия выработает предложение по стимулированию процесса модернизации организационной структуры внутреннего водного транспорта.

---

<sup>9</sup> Как это было предложено Комиссией в 2003 году (см. сноску 8 выше).

## V. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

42. Для того чтобы внутренний водный транспорт смог в полной степени реализовать свой потенциал и внести максимальный вклад в реализацию целей транспортной политики, необходимо усовершенствовать ряд рамочных условий.
43. В настоящем послании Комиссия излагает комплексную программу действий, сосредоточенную на пяти стратегических областях, имеющих основополагающее значение для дальнейшего развития сектора внутреннего водного транспорта. Предложения по этим ключевым областям дополнены соображениями о модернизации организационной структуры. Такая модернизация считается необходимой для содействия осуществлению этой программы.
44. Различные предложения и меры, указанные в программе, должны быть доработаны после обсуждения в рамках Совета и Парламента. Исходя из этого, Комиссия при необходимости представит законодательные предложения и примет стратегические меры. Каждому из таких предложений будет предшествовать тщательная оценка воздействия. Этот план предполагается реализовать в период 2006-2013 годов.
45. В соответствии с принципом субсидиарности данная программа касается всех уровней, ответственных за внутренний водный транспорт, самой отрасли, включая социальных партнеров, государств-участников, к компетенции которых относятся инфраструктурные сети, Европейской комиссии и других учреждений. В сотрудничестве с этими участниками Комиссия будет регулярно отслеживать ход реализации программы действий.
46. Комиссия предлагает Европейскому парламенту и Совету одобрить настоящее послание и поддержать программу действий.

Добавление 1

**Обзор программы действий "NAIADES"**

**А. ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ  
ИНСТРУМЕНТЫ**

СОГЛАСОВАНИЕ:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ технических требований в отношении судов</li> <li>▪ интермодальных грузовых единиц (ИГЕ)</li> <li>▪ статистики грузовых перевозок по внутренним водным путям</li> </ul>	<p>работа ведется</p> <p>2006 год</p> <p>2007 год</p>
Руководящие положения по оказанию государственной помощи для реализации программ поддержки и, возможно, определения правил de minimis для ВВТ	2007 год
Согласование требований в области:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ перевозки опасных грузов</li> <li>▪ выбросов загрязняющих веществ двигателями</li> </ul>	<p>2007 год</p> <p>2007 год</p>
Укрепление позиции и нормативно-правовой основы ВВТ	2008 год
Согласование требований в области:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ удостоверений судоводителей</li> <li>▪ ответственности в ходе интермодальных перевозок</li> <li>▪ экипажей</li> <li>▪ удаления отходов</li> <li>▪ стандартов образования и профессиональной подготовки</li> <li>▪ документации для интермодальных перевозок</li> <li>▪ взимания платы за инфраструктуру</li> <li>▪ качества топлива</li> </ul>	<p>2008 год</p> <p>2008 год</p> <p>2009 год</p> <p>2009 год</p> <p>2009 год</p> <p>2010 год</p> <p>2013 год</p>

**В. ИНСТРУМЕНТЫ ПОЛИТИКИ**

КООРДИНАТОР ТЕС ДЛЯ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ	2006 год
Справочник по финансированию для ВВТ	2006/2007 годы
Выявление препятствий в существующем и новом европейском и национальном законодательстве	2006/2007 годы
Единые административные органы и координаторы ВВТ	2006/2007 годы
Социальный диалог в рамках сектора	2006/2007 годы
Наблюдение за рынком ВВТ	2008 год
Европейский план развития инфраструктур водных путей и перевалочных сооружений	2009 год
Кампании по найму	
Пространственное планирование с уделением более приоритетного внимания развитию (расширению) промышленных зон вблизи водных путей	
Междисциплинарный диалог в рамках проектов	

**С. ИНСТРУМЕНТЫ ПОДДЕРЖКИ**

<b>ЕВРОПЕЙСКИЙ РЕЗЕРВНЫЙ ФОНД ВВТ</b>	2007/2008 годы
<b>Национальные программы поддержки</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Содействие перераспределению перевозок по видам транспорта, облегчение инвестирования</li> <li>▪ Технологии для повышения эффективности, обеспечения охраны окружающей среды и безопасности</li> <li>▪ Информационно-рекламные организации</li> <li>▪ Совершенствование и текущее обслуживание инфраструктуры</li> </ul>	
<b>Европейские программы НИТР и поддержки</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Службы: "Марко Поло", ПКИ, ИНТЕРРЕГ и т.д.</li> <li>▪ Флот: программы НИТР (РП7) и т.д.</li> <li>▪ Рабочие места и квалификация: программы "СОКРАТ", "ЛЕОНАРДО ДА ВИНЧИ" и т.д.</li> <li>▪ Инфраструктура <ul style="list-style-type: none"> <li>- Приоритетные проекты ТЕС-Т № 18 и 30</li> <li>- РИС (МОП ТЕС-Т)</li> <li>- РНАРЕ, ИСПА, КАРДС, ИНТЕРРЕГ и т.д.</li> </ul> </li> </ul>	2013 год

Добавление 2

**Предприятия внутреннего водного транспорта**

2002 год

	Страна	Число предприятий	Оборот в млн. евро	Число занятых
1	Бельгия*	235	163,1	735
2	Чешская Республика			
3	Германия	1 257	1 690,7	11 223
4	Франция	1 176	476,7	
5	Италия	711	211,9	2 959
6	Люксембург	103	42,7	1 212
7	Венгрия	105	66,1	1 920
8	Нидерланды	3 510	1 374,0	9 207
9	Австрия	59	83,0	330
10	Польша			
11	Португалия	26	23,4	838
12	Словения	20	0,4	26
13	Словакия			
14	Финляндия	85	21,6	252
15	Швеция	393	69,5	1 021
16	Соединенное Королевство	217	165,5	1 921
	<b>ЕС 25</b>	<b>7 662</b>	<b>4 225,5</b>	<b>30 909</b>
17	<b>Болгария</b>	12		
18	<b>Румыния</b>	102	77,8	4 123

\* 2001 год.

Источник: Евростат (экономическая деятельность в соответствии с классификацией NACE Rev. 1).

-----