



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2009/13
3 December 2008

Original: RUSSIAN

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Рабочая группа по унификации технических предписаний
и правил безопасности на внутренних водных путях

Тридцать третья сессия
Женева, 11-13 февраля 2009 года
Пункт 7 предварительной повестки дня

**БЕЛАЯ КНИГА ПО ЭФФЕКТИВНОМУ И УСТОЙЧИВОМУ ВНУТРЕННЕМУ
ВОДНОМУ ТРАНСПОРТУ В ЕВРОПЕ**

Записка секретариата

I. ВСТУПЛЕНИЕ

1. На своей пятьдесят второй сессии Рабочая группа по внутреннему водному транспорту приняла к вниманию информацию секретариата о подготовке второго издания Белой книги по тенденциям и развитию внутреннего судоходства и его инфраструктуры (ECE/TRANS/SC.3/181, пункт 53). В рамках подготовки этого издания секретариат с помощью консультанта подготовил краткий обзор состояния внутреннего водного транспорта (ВВТ) в некоторых странах ЕЭК ООН, не входящих в Европейский Союз, а именно, Российской Федерации, Украины и Казахстана. В соответствии с предварительным проектом содержания Белой книги (ECE/TRANS/SC.3/2008/18), собранная информация включает в себя следующие пункты:

- (a) Статус и параметры сети внутренних водных путей;
- (b) Интенсивность судоходства и флот судов внутреннего плавания;

- (c) Качественные тенденции в развитии рынка ВВТ;
- (d) Институциональный кадр и юридический режим;
- (e) Текущая национальная и региональная транспортная стратегия;
- (f) Стратегические рекомендации для достижения эффективного и устойчивого ВВТ на общеевропейском уровне.

2. Рабочая группа, возможно, пожелает ознакомиться с собранной информацией и попросить остальные страны предоставить нужную информацию для подготовки Белой книги.

II. ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

A. Статус и параметры сети внутренних водных путей

3. Общая протяженность обслуживаемых водных путей в Республике Казахстан в 2007 г. составляла 4052 км. Связующим звеном внутренних водных путей с морскими бассейнами являются морские порты. В целях развития портовой и сервисной инфраструктуры, дальнейшего формирования торгового и вспомогательного флотов и обеспечения безопасности плавания судов в Казахстане реализуется программа развития морского транспорта на 2006-2012 годы. Продолжается работа по расширению порта Актау в северном направлении, которое предполагает увеличение производственной мощности порта до 23 млн. т в год, то есть в два раза. В области речного транспорта предусматривается обновление и модернизация государственного технического флота, реконструкция судоходных гидротехнических сооружений и реабилитация судоремонтно-судостроительного производства.

4. Плавание судов по внутренним водным путям Республики Казахстан допускается только под Государственным флагом Республики Казахстан. Плавание судов под флагом иностранного государства, в том числе в целях транзита, осуществляется на основании международных договоров, ратифицированных Республикой Казахстан.

B. Интенсивность судоходства по внутренним водным путям и флот судов внутреннего плавания

5. Всего в Государственных судовых реестрах зарегистрированы 821 речных и 152 морских судов. В 2007 году речной транспортный флот Республики Казахстан насчитывал 116 судов (в 2006 г.- 130), включая 10 самоходных грузовых судов (6-сухогрузных и 4 наливных), 53 баржи (49-сухогрузных и 4-наливных), 46 буксиров и толкачей и 7 пассажирских судов.

6. Всего речным флотом в 2007 году было перевезено 1288,8 тыс. т грузов (в 2006 г. – 1260,4) при общем грузообороте 52,0 млн. тонно-километров (в 2006 г.- 39,9). Пассажирские перевозки в 2007 году составили 53,0 тыс. человек (в 2006 г. – 42,6) при пассажирообороте 0,6 млн. пассажиро-километров (в 2006 г.- 0,4).

C. Качественные тенденции в развитии рынка ВВП

7. Значительная неравномерность в развитии транспортной сети препятствует экономическому развитию регионов. Около 2 тыс. сельских населенных пунктов не имеет

круглогодичного транспортного сообщения. Общая обеспеченность населенных пунктов транспортным сообщением составляет 69,3%. Существенными проблемами внутреннего водного транспорта является техническое состояние и надежность как транспортного флота, так и судоходных гидротехнических сооружений.

8. В соответствии с Транспортной стратегией республики в сфере внутреннего водного транспорта планируется:

- (a) частичное обновление и модернизация государственного технического флота с доведением его численности и состояния до уровня необходимого для выполнения в полном объеме всех работ по содержанию внутренних водных путей Казахстана;
- (b) реконструкция гидротехнических сооружений на внутренних водных путях с доведением их пропускной способности и технологических параметров до уровня, исключающего возникновение рисков и задержек в ходе навигации речных судов;
- (c) доведение технических параметров главных судоходных рек Казахстана до состояния, исключающего возникновение транспортных происшествий и задержек речных судов в ходе навигации;
- (d) открытие сквозного судоходства по реке Иртыш, а также ежегодное проведение ремонтных дноуглубительных работ на Урало-Каспийском канале с доведением глубин и других технических параметров на всем протяжении судоходной части до уровня, позволяющего осуществлять сквозное пассажирское и грузовое судоходство судами класса «река-море»;
- (e) создание условий для открытия на Иртыше транзитного маршрута Китай-Казахстан-Россия;
- (f) включение речного транспорта прикаспийских регионов Казахстана в работу международного транзитного маршрута Север – Юг;
- (g) создание структуры, обеспечивающей техническую безопасность на внутреннем водном транспорте.

D. Институционный кадр и юридический режим

9. Общественные отношения, возникающие между государственными органами, физическими и юридическими лицами в сфере водного транспорта при осуществлении судоходства, перевозке пассажиров, багажа и грузов, а также определении их прав, обязанностей и ответственности в Республике Казахстан регулируются законом «О внутреннем водном транспорте» № 574 от 6 июля 2004 года.

10. Основные принципы осуществления деятельности в сфере внутреннего водного транспорта в соответствии с законом сводятся к следующему:

- (a) приоритет безопасности судоходства, защиты жизни и здоровья людей, охраны природы и экологической безопасности;
- (b) равенство прав физических и юридических лиц при выполнении работ и оказании услуг на внутреннем водном транспорте;

- (c) обеспечение свободы выбора перевозчика потребителем услуг;
- (d) обеспечение свободы цен на выполнение работ и оказание услуг в соответствии с законодательством Республики Казахстан.

11. С учетом дальнейшей либерализации рынка транспортных услуг содействие государства в реализации частной инициативы по развитию производств, обновлению и модернизации подвижного состава и объектов инфраструктуры, находящихся в частной собственности, будет заключаться в создании благоприятных экономических условий, включая проведение гибкой нормативно-технической и фискальной политики.

12. Порты на внутренних судоходных путях будут являться сферой ответственности частного сектора. Природоохранные мероприятия в системе внутренних судоходных путей будут покрываться за счет бюджетных средств, выделяемых на их содержание в рамках программы обеспечения водных путей в судоходном состоянии и содержание шлюзов. Следовательно, государственные инвестиции будут необходимы как для технического обслуживания, так и для капитальных затрат.

Е. Текущая национальная и региональная транспортная стратегия

13. Согласно Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года основными стратегическими задачами и принципами Стратегии являются:

- (a) интеграция транспортной системы Казахстана с мировой транспортной системой;
- (b) формирование единого внешне интегрированного транспортного пространства;
- (c) создание современной перспективной транспортной инфраструктуры;
- (d) развитие и эффективное использование транзитного потенциала;
- (e) гармонизация национального транспортного законодательства с требованиями международных законодательных норм, стандартов в рамках региональных и международных организаций.

14. Текущая транспортная стратегия на 2011-2015 г.г., принимая во внимание увеличение числа судов, действующих в казахстанском секторе Каспийского моря, а также в бассейне реки Иртыш, предусматривает строительство новой судостроительной базы и реконструкцию судоремонтных заводов с учетом прогнозируемого спроса. В целях дальнейшего развития внутреннего водного транспорта с учетом увеличения пассажиро- и грузоперевозок планируется открытие новых судоходных маршрутов, в том числе с трансграничными государствами. Будет разработана и поэтапно внедрена такая модель управления портами, при которой коммерческие функции будут переданы стивидорным компаниям, а за портовой администрацией останутся контрольно - регулирующие функции.

Б. Стратегические рекомендации для достижения эффективного и устойчивого ВВТ на общеевропейском уровне

15. Стратегические рекомендации общего плана для достижения эффективного и устойчивого ВВТ на общеевропейском уровне исходя из Транспортной стратегии Республики Казахстан можно свести к следующим основным положениям:

- (a) Совершенствование системы государственного регулирования деятельности транспорта;
- (b) Формирование и развитие транспортной инфраструктуры;
- (c) Развитие рынка транспортных услуг;
- (d) Региональное развитие транспортной системы;
- (e) Повышение безопасности на транспорте;
- (f) Повышение эффективности использования транзитного потенциала;
- (g) Инновационное развитие в сфере транспорта;
- (h) Повышение научного и кадрового потенциала в сфере транспорта.

III. СОСТОЯНИЕ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

А. Статус и параметры сети внутренних водных путей

16. Общая протяженность внутренних водных путей Российской Федерации составляет 101,6 тыс. км. В европейской части России создана Единая глубоководная система протяженностью 6,5 тыс. км.

17. В соответствии с Приложением I к СМВП к водным путям международного значения (категория «Е») в Российской Федерации отнесены водный путь Е-50, а также ответвления этого водного пути. Помимо указанных водных путей, как составные части прибрежных маршрутов Е-60 от Гибралтара до Санкт-Петербурга и далее до Архангельска и Е-90 от Гибралтара до Азова и Астрахани, к российским водным путям международного значения относятся Беломорско-Балтийский канал, участок река Дон от Азова до Калача и Волго-Донской судоходный канал. Стратегическим узким местом указанных водных путей продолжает оставаться участок реки Волги (Е-50) от Горьковского гидроузла до Нижнего Новгорода из-за недостаточной глубины на пороге Городецкого шлюза.

18. В 2007 г. из 101,6 тыс. км общей длины внутренних водных путей России протяженность водных путей по категориям средств навигационного оборудования составила с гарантированными габаритами судовых ходов – 43619,1 км (увеличение по сравнению с 2006 г. на 10,6 тыс. км), в том числе с освещаемой обстановкой – 22341,1 км; со светоотражающей обстановкой – 7648,0 км и с неосвещаемой обстановкой – 13630,0 км.

19. В соответствии со статьей 23 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации плавание судов по внутренним водным путям Российской Федерации

допускается только под Государственным флагом Российской Федерации. На основании разрешения Правительства Российской Федерации может быть разрешено плавание, в том числе в целях транзита, по внутренним водным путям отдельному судну под флагом иностранного государства. Согласно концепции развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации, одобренной распоряжением Правительства РФ от 3 июля 2003 г. № 909-р, осуществляется поэтапная подготовка российских внутренних водных путей к открытию для прохода судов под флагом иностранного государства. Планировалось завершить эту подготовку на участках от г. Азова до г. Астрахани в 2007 г., а от г. Волгограда до г. Санкт-Петербурга - в 2010 г. В настоящее время указанные планы пока не реализованы.

В. Интенсивность судоходства по внутренним водным путям и флот судов внутреннего плавания

20. В 2007 г. на учете Российского Речного Регистра (РРР) состояло 28,2 тыс. судов из них судов смешанного «река-море» плавания – 1066 единиц. Взято на учет из нового судостроения – 107 судов. В соответствии с Руководством по обновлению судов внутреннего и смешанного «река-море» плавания Российского Речного Регистра (Р.002.2002) прошли обновление 43 судна.

21. Речной транспорт Российской Федерации обслуживает 68 субъектов Российской Федерации, включая 42 области, а также осуществляет внешнеторговые перевозки. Ежегодно внутренним водным транспортом перевозится порядка 130-140 млн. т грузов с грузооборотом 80-90 млрд. т-км и около 20 млн. пассажиров с пассажирооборотом 880 млн. пасс-км. Доля внутреннего водного транспорта в общем объеме грузовых перевозок транспортным комплексом России составляет около 4 %. Однако на отдельных сегментах рынка грузовых перевозок роль эта весьма значительна. Так более 80% грузов, доставляемых в районы Крайнего Севера, обеспечивается внутренним водным транспортом. Планируется активное участие речного транспорта в организации перевозок по международному транспортному коридору «Север – Юг», которые только в транзите могут достигнуть 20-25 млн. т.

22. Объем перевозок грузов внутренним водным транспортом в навигацию 2007г составил 152,4 млн. тонн (109,5 % к уровню 2006 г.) с грузооборотом 83,7млрд. т-км (96,5% к уровню 2006 г.). Из них перевозки во внутреннем сообщении составляют 131,3 млн. тонн (112,4 % к уровню 2006 г.), в заграничном плавании 21,1 млн. тонн (94,2 % к уровню 2006 г.).

23. В 2007 г. в речных портах переработано 225 млн. т различных грузов, что составляет 117,6% к уровню 2006 г. В том числе объем перевалки экспортных грузов составил 17,5 млн. т, импортных – 1,4 млн.т, внутренних – 206,6 млн.т. При этом переработка экспортных грузов выросла на 21,7 %, импортных – на 14,3 %, внутренних на – 17,3 %.

24. Рост перевозок грузов внутренним водным транспортом в 2007 г. мотивируется увеличением сроков навигации в речных бассейнах и увеличением абсолютных объемов перевозок сухогрузных грузов на 12,5 % (в первую очередь цемента, металла, лесных и строительных грузов), а также увеличением перевозок леса в плотках.

С. Качественные тенденции в развитии рынка ВВП

25. Основной целью развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации является его превращение в современную, высокоэффективную и устойчиво функционирующую отрасль транспортного комплекса. В Концепции развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации основными задачами являются следующие тенденции:

- (a) Улучшение условий судоходства на внутренних водных путях с учетом перспективы развития рынка услуг внутреннего водного транспорта и повышения требований безопасности.
- (b) Развитие транспортного флота в соответствии с потребностями развивающегося рынка: Введенное в действие с 1 января 2003г. Руководство по обновлению флота Р.002 2002 устанавливает два уровня обновления судов отдельно по корпусу, механизмам и оборудованию, электрическому оборудованию. Техническое состояние обновленных на уровень 1 и 2 судов, тем самым признается аналогичным техническому состоянию соответствующих элементов спроектированного на срок службы 20 лет нового судна после 5-летней его эксплуатации при уровне обновления 1 и после 10-летней эксплуатации при уровне обновления 2. Дальнейшим продолжением работы по обновлению флота судов внутреннего плавания стало введение в действие Руководства Р.003-2003 – «Строительство судов внутреннего и смешанного «река-море» плавания с использованием элементов эксплуатирующихся судов». Руководство введено в действие с 30 июня 2003 г.
- (c) Реконструкция портов и реформирование портовой деятельности. К 2010 году планируется создать в европейской части России логистические центры на базе существующих портов. Предусмотренная программа развития инфраструктуры российских портов позволит к 2015 г. довести суммарный объем переработки грузов до 325 млн. т.
- (d) Становление и развитие экономически самостоятельных и инвестиционно привлекательных судоходных компаний путем стимулирования процессов реструктуризации и реформирования предприятий отрасли, повышения эффективности их работы, содействия процессам интеграции и образования крупных конкурентоспособных компаний при обеспечении конкуренции на рынке услуг внутреннего водного транспорта. В навигацию 2007 г. перевозочную деятельность на внутреннем водном транспорте осуществляли более 2000 лицензиатов.
- (e) Совершенствование государственного управления на внутреннем водном транспорте и расширение взаимодействия со смежными видами транспорта за счет внедрения качественно новых логических схем и технологий организации транспортного процесса, прежде всего интермодальных перевозок.
- (f) Обеспечение безопасности судоходства на внутренних водных путях, включая экологическую безопасность и путем развития страхования на внутреннем водном транспорте.

Д. Институционный кадр и юридический режим

26. Институционная форма управления внутренним водным транспортом в России имеет трехступенчатую структуру: Министерство транспорта – Федеральная служба – Федеральное агентство. Министерство стало центром стратегического планирования и наделено правоустанавливающими функциями. На Федеральные службы возложены задачи осуществления функций по контролю и надзору в установленной сфере деятельности. На Федеральное агентство морского и речного транспорта замыкаются органы управления на местах – Государственные бассейновые управления водных путей и судоходства (ГБУВП и С). Новая структура действует с 2004 г.

27. Документом, регулирующим отношения возникающие между организациями внутреннего водного транспорта Российской Федерации, грузоотправителями, грузополучателями, пассажирами и другими физическими лицами и (или) юридическими лицами при осуществлении судоходства по внутренним водным путям Российской Федерации и определяющим их права, является «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации». Кодекс принят Государственной Думой 7 февраля 2001 г. и одобрен Советом Федерации 22 февраля 2001 г.

28. В Российской Федерации технические предписания к судам внутреннего и смешанного «река-море» плавания сосредоточены в Правилах классификации и постройки судов внутреннего и смешанного «река-море» плавания Российского Речного Регистра (РРР), которые в значительной мере учитывают требования международных документов и в первую очередь Приложения к Резолюции № 61 ЕЭК ООН «Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания». Правила введены в действие 31 марта 2003 г. и в настоящее время находятся в процессе пересмотра.

29. Требования по безопасности судоходства сосредоточены в «Правилах плавания по внутренним водным путям Российской Федерации» (ППВВП), утверждены приказом Министра транспорта Российской Федерации 14 октября 2002 г. Общие положения Правил базируются на положениях Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации и повторяют формулировки ряда его статей. В Правилах отмечается, что диспетчерское регулирование движение судов по ВВП осуществляется бассейновыми органами государственного управления.

30. Положения Правил плавания по внутренним водным путям во многом базируются на Европейских правилах судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), хотя имеются и некоторые отличия принципиального характера. Основные отличия касаются сигнализации, регулирующей движения судов при их проходе под мостами; дополнительной сигнализации, используемой при перевозке опасных грузов, сигнализации толкаемых составов и др. Само структурное построение ППВВП сильно отличается от ЕПСВВП.

31. Необходимо отметить, что значительное отличие на внутренних водных путях Российской Федерации существует в области использования УКВ радиосвязи из-за того, что на ВВП России используется другой диапазон частот и в частности для диспетчерской и межсудовой связи используются частоты 300,025 – 300,500 МГц и 336,025 – 336,500

МГц), а не 156, 025 – 162, 025 МГц, как на западноевропейских внутренних водных путях. Вопрос перехода радиосвязи на внутренних водных путях Российской Федерации на частоты морской подвижной службы находится в стадии изучения.

32. «Правила экологической безопасности судов», являются составной частью Правил РРР. Указанные требования в части нормативов степени очистки нефтесодержащих и сточных вод на судах внутреннего и смешанного плавания при их работе на внутренних водных путях базируются на величинах, определенных в «Наставлении по предотвращению загрязнения внутренних водных путей при эксплуатации судов (РД 152-011-00), учитывают требования Рекомендаций ЕЭК ООН, а в части судов смешанного плавания также и положения Конвенции МАРПОЛ 73/78. Вопросы транспортной безопасности и охраны объектов транспортной инфраструктуры в Российской Федерации регулируются законом «О транспортной безопасности», принятым Государственной Думой 19 января 2007 г. и одобренным Советом Федерации 2 февраля 2007 г. Вопросы охраны судоходных гидротехнических сооружений и средств навигационного оборудования регулируются Положением, утвержденным Постановлением Правительства от 21 ноября 2005 г № 690.

Е. Текущая национальная и региональная транспортная стратегия

33. Перевод транспортной системы России на новый качественный уровень потребует значительных инвестиций в ее развитие (около 4,8 % от ВВП). В соответствии с Федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 г.г.)» и транспортной «Стратегией Российской Федерации на период до 2020 г.» разработан ряд инвестиционных проектов, таких как строительство вторых камер шлюзов Волго-Донского канала, инвестиционный проект Волго - Балтийского водного пути и проект коренного улучшения судоходных условий р. Волги от Нижнего Новгорода до Нижегородского гидроузла.

Ф. Стратегические рекомендации для достижения эффективного и устойчивого ВВТ на общеевропейском уровне.

34. Для достижения эффективного и устойчивого внутреннего водного транспорта на общеевропейском уровне, в принципе, необходима реализация тех же качественных тенденций в развитии рынка ВВП, которые отражены в Концепции развития ВВТ Российской Федерации, изложенной выше.

35. По-прежнему, важной задачей является совершенствование институциональных рамок внутреннего судоходства. Материалы исследования группы независимых экспертов высокого уровня по поручению правительств Нидерландов, Германии, Бельгии, Франции и Швейцарии 2004 г., послание Европейской комиссии о стимулировании перевозок по внутренним водным путям (NAIADES), 2006 г, Декларация Всеобщеевропейской Конференции по внутреннему водному транспорту: «Внутреннее судоходство – ключевой элемент будущей европейской транспортной системы», 2006 г. и целый ряд документов других форумов, обсуждавших этот вопрос пока не привели к практическим шагам по совершенствованию институциональной структуры ВВТ в Европе.

36. Также важно отметить необходимость преодоления препятствий законодательного характера, таких как ограничение на право перевозки иностранными судами; ограничение доступа к внутренним водным путям и портам и на их использование; различия в технических требованиях к судам; различия в требованиях, касающихся выдачи документов, дающих право водить судно, требованиях, касающихся состава и численности экипажа, а также времени его работы и отдыха и ограничения свободы перемещения рабочей силы, занятой в отрасли внутреннего водного транспорта.

37. Очень часто планы развития инфраструктуры внутренних водных путей сталкиваются с сопротивлением общественности, хотя водный транспорт и считается экологически предпочтительнее альтернативных ему автомобильного и железнодорожного видов транспорта. Это сопротивление объясняется тем, что развитие внутренних водных путей может иметь значительные негативные последствия для окружающей среды, особенно в тех случаях, когда при инвестициях в водные пути наблюдается игнорирование эффективных консультаций, а также привлечения для обсуждения общественности и неправительственных организаций. Именно в связи с этим, в последние годы на самых разных международных транспортных форумах, таких как Бухарестская конференция по внутреннему водному транспорту 2006 г., комплексная европейская программа действий ЕС в области внутреннего водного транспорта (NAIADES), исследование «Внутренние водные пути и защита окружающей среды», Европейской Конференцией Министров транспорта», вопросам экологии уделяется самое серьезное внимание. Исследования рекомендуют привлечение всех заинтересованных сторон на самых ранних стадиях проекта, чтобы экологическая информация могла использоваться при рассмотрении альтернативных вариантов конструкции, размещения и финансовых условий.

38. Наконец, обращает на себя внимание слабое влияние на положение дел в части достижения устойчивого ВВТ, принимаемых ЕЭК ООН Конвенций и Соглашений и не участие в некоторых важных Соглашениях ведущих стран в области международного внутреннего судоходства, таких как Германия (СМВП, КПГВ), Франция (СМВП, КПГВ), Австрия (СМВП, КПГВ), Великобритания (СМВП, КПГВ, ВОПОГ).

IV. СОСТОЯНИЕ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

А. Статус и параметры сети внутренних водных путей

39. Из общей протяженности водотоков Украины в 160 тыс. км к категории судоходных, в соответствии с Постановлением от 16 июня 1996 г., №640 отнесено 2996,2 км водных путей, проходящих по тринадцати рекам и двум лиманам на территории шестнадцати регионов. Реально в настоящее время эксплуатируется около 1,9 тыс. км внутренних водных путей на территории одиннадцати регионов. Остальные пути временно выведены из эксплуатации из-за сокращения в последние годы объемов перевозок в местном сообщении и недостатка средств на поддержание необходимых глубин на отдельных участках рек.

40. К путям международного значения (категории Е) в Украине, в соответствии с Европейским соглашением о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП), относятся 1417,8 км водных путей, в том числе по бассейнам

магистральных рек (Днепр, Дунай, Южный Буг, Днестр). По классам ВВП Украины подразделяются следующим образом: IV–62,5 км; Va–83,0 км; Vb–828,0 км; VII–172,3 км, участок морских судов – 35,0 км. Два участка – р. Десна (198 км) и Днестр (39 км) имеют класс III, но причислены в "Синей книге" ЕЭК ООН к путям международного значения, поскольку в будущем планируется повышение класса этих участков.

41. Судоходные ВВП Украины являются национальными водными путями. Исключение составляют украинско-румынский участок основного русла р. Дунай протяженностью 54,4 км от украинско-молдавской границы до мыса Измаильский Чатал – он подпадает под действие Конвенции о режиме судоходства на Дунае и является участком со статусом международной реки. 105 км Килийского и Старостамбульского гирл относятся к категории пограничных рек, здесь левый берег водного пути принадлежит Украине, правый – Румынии.

42. Вопросы плавания судов под иностранным флагом по ВВП Украины регулируются специальным Постановлением от 6 марта 1992 г. "Об открытии речных портов Украины для захода иностранных невоенных судов". Для иностранных судов открыты 8 портов – Запорожье, Днепропетровск, Киев, Кременчуг, Николаев, Новая Каховка, Херсон, Черкассы. В эти порты могут заходить суда, плавающие под флагами государств, с которыми заключены международные договоры Украины о судоходстве по внутренним водным путям, и суда под флагами при наличии одноразовых временных разрешений.

В. Интенсивность судоходства по внутренним водным путям и флот судов внутреннего плавания

43. На конец 2006 г. украинский транспортный флот внутреннего плавания насчитывал 924 эксплуатируемых судна, в т.ч. грузовые наливные – 54, сухогрузные – 752, пассажирские – 118 единиц общим дедвейтом 1067,4 тыс. т, мощностью 147,2 тыс. кВт и пассажироместимостью 20,1 тыс. мест.

44. В суммарном объеме перевозок грузов всеми видами транспорта Украины внутренний водный транспорт занимает незначительное место – на него в 2006 г. пришлось 14 из 1873 млн. т (0,8%) и 6,3 из 494,6 млрд. т-км (1,3%). Средняя дальность перевозки 1 т грузов речным (внутренним водным) транспортом составила в 2006 г. 441 км, что сопоставимо с этим же показателем на железнодорожном транспорте (503 км). При этом в международном сообщении на ВВП средняя дальность перевозки является традиционно значительно более высокой, – в 2006 г. она была равна 933 км. В целом по речным портам Украины их грузооборот по видам сообщения распределился в 2007 г. следующим образом: на долю внешнеторговых грузопотоков пришлось 19,7%, на долю каботажа – 80,3%.

45. В 1990–2000 гг. объемы перевозок грузов судами внутреннего плавания уменьшались в Украине опережающими темпами (в 8,0 раз) по сравнению с общей динамикой грузоперевозок (уменьшение в 4,1 раза). Однако, начиная с 2000 г., в последующие 6 лет объемы перевозок внутренним водным транспортом увеличивались в Украине более стремительно (в 1,69 раз), чем перевозки в целом по стране (в 1,19 раз). Это свидетельствует о большем внимании, уделяемом в стране в последние годы

развитию транспорта, который обладает рядом существенных преимуществ (дешевизна, экологическая чистота и др.).

46. Вместе с тем, приведенные цифры не характеризуют потенциальной возможности портов внутреннего плавания, которые в предыдущие годы достигали значительно более высоких результатов. Это утверждение может быть проиллюстрировано показателями по группе украинских дунайских портов, чья работа в наибольшей степени связана с международным судоходством.

47. Перевозки пассажиров речным транспортом сократились в Украине с 1990 г. до 2006 г. с 19 до 2 млн. чел., причем последние 7 лет нижний показатель держится стабильно. Средняя дальность перевозки одного пассажира составила в 2006 г. 30 км, однако в международном сообщении этот же показатель был во много раз более высоким – 1282 км.

С. Качественные тенденции в развитии рынка ВВП

48. В 2006 г. протяженность судоходных ВВП Украины составила с гарантированными глубинами - 1,23 тыс. км (56%); оснащенных судоходными знаками - 2,20 тыс. км (100%); с освещаемыми и светоотражающими знаками - 1,14 тыс. км (52%); с электрофицированной и газифицированной автоматической и неавтоматической обстановкой - 1,10 тыс. км (50%). Ряд приведенных характеристик с уровнем обеспечения в 50-56% свидетельствует о значительном резерве возможностей для улучшения эксплуатационных параметров ВВП Украины, и в первую очередь на важнейших воднотранспортных магистралях страны – Днестре и Дунае.

49. В целях повышения безопасности судоходства на Днестре Главная государственная инспекция Украины по безопасности судоходства проводила в навигацию 2008 года комплексную проверку нормативно-правовой базы по данной проблеме, состояние навигационного обеспечения судоходства, уровень безопасной эксплуатации гидротехнических сооружений (судоходных шлюзов и др.), состояние и организацию средств связи, безопасность прохода судов под мостами и т.д.

50. В основу повышения уровня безопасности судоходства на украинском участке Дуная положены планы Дунайской комиссии, учитывающие Основные положения о плавании на Дунае (ОППД), их гармонизацию с Европейскими правилами судоходства на внутренних водных путях. Это же касается рекомендаций относительно технических требований к судам, внедрения Речной информационной системы (РИС), других международных стандартов и нормативов в сфере безопасности судоходства на Дунае.

51. В настоящее время в Украине существует более двух сотен судоходных компаний, эксплуатирующих морские и речные суда. Перевозки грузов по ВВП преимущественно обеспечиваются украинскими судами. Старение флота приводит к его списанию, поэтому для развития флота предусматриваются такие меры, как предоставление отечественному судовладельцу льгот, связанных со строительством судов, выделение субсидий, внедрение льготного налогообложения отечественных судовладельцев при выполнении заказов украинских судовладельцев и др. Однако заметно в этом процессе и привлечение средств западных кредиторов.

52. Становлению современного отечественного флота для ВВП должны способствовать разработанные Регистром судоходства Украины новые Правила классификации и постройки судов внутреннего и смешанного плавания, вступившие в силу соответственно с 1 января 2006 г. и 1 января 2007 г. При разработке этих нормативных документов украинскими специалистами были проанализированы требования международных конвенций и соглашений, резолюции Международной морской организации, правила классификации и постройки судов для Дунайского бассейна, соответствующие правила Российского Речного Регистра, Правила освидетельствования судов на Рейне, и др.

53. Последние годы ознаменовались пополнением флота "река-море" акционерной судоходной компании "Укрречфлот", благодаря привлечению как собственных средств, так и средств кредитной линии Европейского банка реконструкции и развития в Украине. Спроектировано судно, относимое к классу устьевых сухогрузов грузоподъемностью 5,0-6,0 тыс. т при осадке 5,5 м – оно предназначено для сообщения "река-море" через устьевые порты Днепра (Херсон), Ю. Буга (Николаев), Дуная (Измаил, Рени). Модернизированная баржа типа "Европа-II" в ближайшие годы будет оставаться основным типом несамоходного судна для перевозки контейнеров на Дунае.

54. Несмотря на рост объемов перевозок грузов внутренним водным транспортом Украины после 2000 г., последние показатели в 14 млн. т еще весьма далеки от уровня 1990 г. (66 млн. т). Для увеличения объемов перевозок грузов и пассажиров по ВВП в каботаже и заграничном плавании (включая транзитные грузы), кроме пополнения отечественного флота судами внутреннего и смешанного плавания и стимулирования отечественного судостроения, предусматриваются такие меры, как резервирование грузов за национальным перевозчиком (квотирование), совершенствование системы государственного регулирования с целью повышения конкурентоспособности отечественного флота, предоставление гарантированных дотаций из местных бюджетов (прежде всего для пассажирских перевозок, исключая круизные), создание стимулирующих экономических условий для перевозки транзитных грузов и др.

55. Статус национального перевозчика для морских и речных судоходных компаний был введен специальным Постановлением от 21 июня 2001 г. Установленный порядок предоставления этого статуса определяет обязательные критерии, которым должен соответствовать перевозчик, являющийся юридическим лицом Украины. Это – наличие лицензии на определенные виды транспортных услуг, использование флота под украинским флагом, соответствие перевозчика стандартам качества Международная организация по стандартизации, и др. Национальными перевозчиками являются, в частности, две крупнейшие украинские судоходные компании, обеспечивающие перевозки грузов и пассажиров на ВВП и на море – УДП и "Укрречфлот".

56. В более далекой перспективе речь может идти о значительно большей роли Днепра в обеспечении внутреннего европейского судоходства после создания при участии заинтересованных стран межбассейновых судоходных соединений Днепр-Даугава и Днепр-Висла-Одер, - обсуждение этих идей происходит на Рабочей группе SC.3 ЕЭК ООН.

57. Несмотря на значительный рост грузооборота абсолютного большинства украинских портов внутреннего плавания в период 2000-2007 гг., в портовом хозяйстве Украины

имеются проблемы, от решения которых зависит дальнейшее развитие всей отрасли и её успешная интеграция в общеевропейскую транспортную систему. К числу таких проблем относятся:

- (a) обеспечение государственного регулирования и контроля в вопросах установления и использования портовых сборов;
- (b) развитие материально-технической базы портов (обеспечение ее соответствия международным стандартам);
- (c) обеспечение четкого взаимодействия портов со всеми видами транспорта, грузовладельцами, операторами, другими участниками транспортного процесса;
- (d) создание единой транспортной информационно-аналитической и логистической систем, и др.

58. В настоящее время значительная часть нормативно-правовых документов, касающихся безопасности судоходства, эксплуатации внутренних водных путей и гидротехнических сооружений, флота и портов уже адаптированы к требованиям европейских стандартов. Некоторые нормативно-правовые документы находятся в стадии согласования или разработки (Закон Украины "О внутреннем водном транспорте", правила, касающиеся предотвращения загрязнения ВВП с судов и др.). Вместе с тем, намеченное присоединение Украины к СМВП потребует разработки ряда других нормативов, гармонизированных с европейскими стандартами, в частности – в вопросах, которые касаются:

- (a) надзора за безопасностью и надежностью судоходных гидротехнических сооружений (шлюзов) и гидротехнических сооружений портов;
- (b) норм технологического проектирования портов внутреннего плавания;
- (c) системы нормативов для определения объемов и стоимости работ в целях поддержания должного технического уровня гидротехнических сооружений и др.

59. Распределение речных транспортных судов по возрастным группам является отражением одной из самых болезненных проблем внутреннего водного транспорта Украины: возраст 58,5% судов превышает 20 лет, из них в группе грузовых наливных судов этот показатель достигает 83,3%. Суда моложе 5 лет составляют всего лишь 1,7%. Такое положение обуславливает необходимость модернизации украинского флота

Д. Институциональный кадр и юридический режим

60. Институциональная форма управления внутренним водным транспортом Украины определяется Положением о Министерстве транспорта и связи Украины. Министерство является центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим реализацию государственной политики в транспортной отрасли. Правительственным органом государственного управления в сфере морского и речного транспорта является Государственный департамент морского и речного транспорта ("Укрморречфлот"),

действующий в составе Министерства транспорта и связи Украины и подчиняющийся ему.

61. Основным документом, регулирующим отношения между участниками транспортного процесса на ВВТ, должен стать после его принятия Закон Украины "О внутреннем водном транспорте", существующий пока, как сказано выше (п.1.2), в виде законопроекта.

62. Технические предписания к судам внутреннего плавания нашли отражение в "Правилах классификации и постройки судов внутреннего плавания" Регистра судоходства Украины. Технические предписания к судам смешанного плавания нашли отражение в "Правилах классификации и постройки судов смешанного плавания" Регистра судоходства Украины. Для классификации и постройки судов иных типов и назначений, включая пассажирские и ряд других судов, применяются требования "Правил классификации и постройки морских судов".

63. Требования по безопасности судоходства отражены в утвержденных Министром транспорта и связи Украины 16 февраля 2004 г. "Правилах судоходства на внутренних водных путях Украины", основные положения которых сосредоточены в разделах 6 ("Правила судоходства") и 7 ("Правила стоянки") этого нормативного документа. Национальные нормативы, касающиеся безопасности судоходства, в значительной мере сориентированы на ЕПСВВП.

64. В дополнение к указанным Правилам Министр транспорта и связи Украины приказом от 14 июня 2007 г. утвердил "Положение о навигационном обеспечении судоходства на внутренних водных путях Украины". Целью Положения является создание единой системы навигационного обеспечения судоходства на ВВП путем проведения комплекса соответствующих дорожных работ, включая оснащение водных путей береговым и плавучим навигационным оборудованием, в соответствии с международным стандартом ГОСТ 26600-98 "Знаки навигационные внутренних водных путей" (приняты в Беларуси, Казахстане, Молдове, РФ, Украине); гидрографическое изучение ВВП; проведение дноуглубительных и дноочистных работ и сбор и доведение до судовладельцев сведений об изменении навигационных условий.

65. Нормативное регулирование вопросов охраны окружающей среды во внутреннем судоходстве отражено в "Правилах классификации и постройки судов внутреннего плавания". Этой же проблеме посвящена часть XIV "Средства предотвращения загрязнения с судов", которая отдельными разделами регламентирует требования к четырем видам судового оборудования (установка для сбора нефтесодержащих вод и отработанных масел, оборудование и устройства по предотвращению загрязнения мусором и др.). Правила содержат также требования к выбросам выхлопных газов и шуму, производимому судами.

Е. Текущая национальная и региональная транспортная стратегия

66. К наиболее существенным проектам, уже реализуемым, или реализация которых в Украине начнется в ближайшее время, относятся следующие проекты:

- (a) капитальный ремонт и модернизация всех днепровских шлюзах, возраст которых составляет от 25 до 78 лет;
- (b) Замена средств навигационного оборудования, пополнению самоходного и несамоходного технического флота, а также развитие материально-технической базы Днепровской воднотранспортной магистрали;
- (c) Развитие морехозяйственного и транспортного комплексов региона Украинского Придунавья;
- (d) Создание надежного судоходного соединения Дуная (Килийского гирла) с Черным морем. В разные периоды на территории Украины существовали 4 таких соединения. В мае 2004 г. Был утвержден рабочий проект глубоководного соединения Дуная с Черным морем через гирло Быстрое, строительство которого началось сразу же и продолжалось до мая 2005 г., а затем после некоторого перерыва возобновилось в 2006 г. Одновременно с сооружением ГСХ "Дунай-Черное море" в Украине рассматривается возможность реализации еще одного проекта – строительство шлюзованного соединения протяженностью 9,1 км Соломонов рукав–затон Базарчук–Жебриянская бухта.

Ф. Стратегические рекомендации для достижения эффективного и устойчивого ВВТ на общеевропейском уровне.

67. Особо важные итоговые документы (Роттердамская и Бухарестская декларации и планы действий по реализации зафиксированных в них решений, послание Европейской Комиссии "NAIADES", перечень подготовленных в рамках Рабочей группы SC.3 препятствий законодательного характера, мешающих созданию рынка ВВТ и др.) становились программными и останутся таковыми еще на определенный период в стремлении сообщества европейских государств модернизировать обладающий рядом достоинств ВВТ.

68. В дополнение к приоритетам, обозначенным вышеупомянутыми документами, представляется необходимым активизировать в рамках международных организаций выполнение ряда работ, в которых в основном заинтересовано ограниченное число стран, силами специалистов этих стран. Такими должны быть, например, частично уже проводившиеся в рамках Рабочей группы SC.3 исследования воднотранспортных соединений Днепр-Дaugава (Украина, Беларусь, Латвия) и Днепр-Висла-Одер (Украина, Беларусь, Польша), оценка развития сквозного маршрута Дунай, Днепр-Волга, Каспий (РФ, Украина) и др.

69. Проведение европейскими странами согласованной политики в сфере ВВТ невозможно без активного участия заинтересованных стран в международных соглашениях и в работе международных организаций. Вероятно, внутри каждой организации должен быть найден механизм побуждения государств к активному участию в работе и возможно более полному исполнению решений конкретной международной организации.
