



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Пятьдесят четвертая сессия

Женева, 13–15 октября 2010 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

**Белая книга по эффективному и устойчивому
внутреннему водному транспорту в Европе**

Общеввропейское видение процесса развития эффективного и устойчивого внутреннего водного транспорта

Записка секретариата

I. Введение

1. Ниже предлагается проект заключительной главы IV об общеввропейском видении процесса развития эффективного и устойчивого внутреннего водного транспорта, которая будет включена в будущую Белую книгу Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе. Проект был подготовлен секретариатом в соответствии с решением пятьдесят третьей сессии Рабочей группы (ECE/TRANS/SC.3/183, пункт 22).

2. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3), возможно, пожелает рассмотреть с особым вниманием рекомендации в области политики, предложенные в данном проекте, и дать секретариату дальнейшие инструкции по завершению Белой книги ЕЭК ООН. При этом Рабочая группа, возможно, пожелает принять во внимание проекты главы I о ходе развития европейской сети внутренних водных путей международного значения (ECE/TRANS/SC.3/2010/2) и глав II и III об институциональной основе и регулятивной архитектуре внутреннего судоходства (ECE/TRANS/SC.3/2010/3).

II. Потенциал и задачи внутреннего водного транспорта в регионе ЕЭК ООН

3. В 1996 году Белая книга ЕЭК ООН по тенденциям и развитию внутреннего судоходства и его инфраструктуры (далее Белая Книга ЕЭК ООН 1996 года) подчеркнула преимущества внутреннего водного транспорта (ВВТ) по отношению к другим видам внутреннего транспорта, выявила ряд недостатков ВВТ и предложила ряд рекомендаций в области политики с тем, чтобы далее лучше использовать его потенциал.

4. Используя Белую Книгу ЕЭК ООН 1996 года как точку отсчета и на основании анализа, представленного в проектах глав I – III (ECE/TRANS/SC.3/2010/2 и ECE/TRANS/SC.3/2010/3), данная заключительная глава проекта Белой Книги ЕЭК ООН рассматривает потенциал и задачи развития ВВТ и предлагает шесть рекомендаций в области политики, которые могли бы стать частью общеевропейского видения процесса развития эффективного и устойчивого внутреннего водного транспорта.

A. Внутренний водный транспорт: безопасный, надежный, эффективный и экологически благоприятный вид транспорта

5. Белая Книга ЕЭК ООН 1996 года подчеркнула преимущества ВВТ по отношению к другим видам внутреннего транспорта, указывая на то, что:

- Внутреннее судоходство является наиболее экономичным видом внутреннего транспорта с точки зрения невозмещаемых внешних затрат и затрат на инфраструктуру;
- Внутреннее судоходство является экологически чистым видом транспорта и способствует повышению качества жизни;
- Внутреннее судоходство является безопасным.

6. Более поздние исследования подтвердили эти главные преимущества с точки зрения безопасности, рентабельности и устойчивости. Эти исследования также подчеркнули, что традиционные недостатки ВВТ, и, в частности, его ограниченная надежность из-за погодных и водных условий, смягчаются возрастающими проблемами перегруженности других видов транспорта¹. В самом деле, тогда как «инфраструктура других видов внутреннего транспорта работает практически на полную мощность в морских портах Европы и вблизи с ними, у внутренних водных путей еще есть потенциал для дальнейшего роста»². Недавно программа Европейского союза (ЕС) «НАЯДЫ» предоставила десять аргументов в пользу использования ВВТ, в число которых входят безопасность, наиболее низкие экологические затраты, надежность по срокам, более низкие затраты на инфраструктуру, высокая грузовая способность, высокий потенциал с точки зрения интермодальных сетей, значительный незадействованный потенциал, способность к перевозкам нестандартных грузов, возможности по перевозкам специфического характера и эффективные

¹ Имеются в виду доклад Группы ЕСВС «Новая институциональная основа для европейского внутреннего судоходства» 2004 года и доклад по перспективам внутреннего судоходства в расширенной Европе (ПИНЕ) 2004 года.

² ЕС/ДКСР, «Внутреннее судоходство в Европе: Обзор рынка», 2008–1, *Специальный выпуск: Баржевые перевозки в Европе: статус кво и новые перспективы*, стр. 6.

информационные и коммуникационные технологии как следствие введения речных информационных систем.

7. Принимая во внимание последние аналитические исследования и оперативные характеристики, преимущества транспортных перевозок по внутренним водным путям можно вкратце изложить следующим образом:

<i>Более высокая безопасность</i>	ВВТ оперирует вдали от населения и транспортного движения. Он более чем в 50 раз безопаснее дорожного транспорта и более чем в 5 раз безопаснее железнодорожного транспорта (смертность на тонн-км).
<i>Высокая приспособляемость</i>	ВВТ предлагает адаптированные услуги, подходящие для сухих/жидких, громоздких, тяжелых и опасных грузов, для контейнеров и для горизонтальных методов погрузки и выгрузки «ро ро».
<i>Надежность</i>	Малое количество непредсказуемых транспортных ограничений из-за аварий, льда, наводнений и низких уровней воды в Западной и Юго-восточной Европе.
<i>Низкая стоимость</i>	Значительно дешевле основных услуг по дорожным и железнодорожным перевозкам (от 30 до 60 процентов в зависимости от груза и дистанции).
<i>Высокая энергоэффективность</i>	Для большинства оптовых транспортных перевозок, потребление топлива ниже в 3–6 раза по сравнению с дорожным транспортом и до 2-х раз по сравнению с железнодорожным.
<i>Низкий уровень эмиссии углерода</i>	Для большинства оптовых транспортных перевозок, эмиссии CO ₂ в 3–6 раз ниже по сравнению с дорожным транспортом и до 2-х раз ниже по сравнению с железнодорожным.
<i>Низкий уровень шума</i>	Низкий уровень создаваемого шума, в большинстве случаев вдалеке от населения.
<i>Низкие затраты на инфраструктуру</i>	Низкие инвестиционные и операционные затраты.
<i>Логистика и цепочка поставок</i>	Низкие затраты на буферный запас и хранение товаров.
<i>Качественное отслеживание товаров</i>	Эффективное обнаружение и отслеживание судов и груза с помощью речных информационных служб (РИС).
<i>Отсутствие ограничения движения</i>	Редкие ограничения в ночное время, во время выходных и праздничных дней.
<i>Отдельная транспортная сеть</i>	Незначительное вмешательство пассажирского трафика.
<i>Неиспользованный потенциал</i>	От 20 до 100 процентов неиспользованного потенциала на наиболее важных путях, доступного в ближайшие сроки.

8. Таким образом, ВВТ все чаще признается как безопасный, надежный, эффективный и экологически благоприятный вид транспорта. Как показано в Главе I³, ВВТ по-прежнему располагает значительным потенциалом для грузовых перевозок по важнейшим Европейским транспортным коридорам. В следующем разделе предоставляется прогресс в развитии ВВТ и описываются традиционные и новые задачи в этой сфере.

В. Оценивая десятилетие (и более) политики в области внутреннего водного транспорта (1996–2010)

9. В 1996 году Белая Книга ЕЭК ООН отметила, что «Несмотря на то, что судоходство по внутренним водным путям было одним из первых видов транспорта в истории человечества, в настоящее время оно занимает относительно скромное место в общем объеме перевозок внутренним транспортом в европейских странах-членах ЕЭК ООН». Анализируя препятствия в развитии ВВТ, Белая Книга подчеркнула негативное воздействие ряда факторов, в том числе ограниченное географическое распространение ВВТ, необходимость более высокой степени организации производственно-транспортной цепи, его низкую скорость и пониженную надежность по сравнению с другими видами транспорта.

10. Белая Книга 1996 года также отметила, что, несмотря на вышесказанное, имеются все основания полагать, что перспективы развития ВВТ, как и железнодорожного транспорта, на Европейском континенте вполне благоприятны, так как «непропорционально быстрый рост объема автомобильных перевозок [станет] причиной озабоченности как обществ в целом, как и правительств, что обусловлено негативными аспектами, связанными с окружающей средой, безопасностью, перегруженностью дорог и т.д.». Белая Книга ЕЭК ООН 1996 года содержала следующие рекомендации по использованию потенциала ВВТ:

- развитие общеевропейской сети современных внутренних водных магистралей международного значения и портов;
- поощрение использования современных методов судоходства;
- ликвидация административных, технических и правовых барьеров для плавания по внутренним водным путям международного значения;
- разработка основных принципов, регулирующих вопросы судоходства по сети европейских внутренних водных путей международного значения и согласование положений, связанных с доступом на международный рынок перевозок по внутренним водным путям; и
- содействие развитию внутреннего водного транспорта посредством использования экономических инструментов, таких как система стимулов и налогов, с учетом внешних издержек различных видов транспорта⁴.

11. Как показано в предыдущих главах данного проекта новой Белой книги ЕЭК ООН, значительный прогресс был достигнут в большинстве из этих областей.

³ См. ECE/TRANS/SC.3/2010/2, стр. 3–8.

⁴ Белая книга ЕЭК ООН 1996 года, стр. 38–40.

12. В первую очередь, последовательная и всеобъемлющая общеевропейская сеть внутренних водных путей и портов международного значения теперь включена в Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП). СМВП определяет текущий статус общеевропейской сети внутренних водных путей и упрощает согласованное и координированное планирование инфраструктурных проектов. Глава I описывает и анализирует прогресс, достигнутый на сегодняшний день.

13. Во-вторых, как упоминается в Главе III, использование новейших методов плавания стало возможным благодаря обновленным техническим предписаниям для судов внутреннего плавания и модернизированной портовой инфраструктуре, включая внедрение речных информационных служб, которые повышают безопасность, надежность, транспарентность и конкурентоспособность судоходства, особенно в отношении перевозок опасных, тяжелых и громоздких товаров.

14. В-третьих, ликвидация административных, технических и правовых барьеров в области внутреннего судоходства является еще одной областью, где значительные усилия были приняты на национальном и международном уровнях. В 2005 году «Перечень препятствий законодательного характера, мешающих созданию гармонизированного и конкурентоспособного рынка внутреннего водного транспорта, и предложения по их преодолению» ЕЭК ООН выявил ряд препятствий юридического характера и предложил пути их решения⁵. Совсем недавно подробное исследование по административным и регулятивным препятствиям в области внутреннего водного транспорта, подготовленное для Европейской Комиссии, перечислило более 180 административных и регулятивных препятствий, с которыми сталкиваются судоводители, шкиперы и операторы барж, и предложило основные направления для их преодоления. Работа по результатам этого исследования будет проводиться под эгидой платформы ПЛАТИНА и большинство возможных решений могут потребовать совместных усилий Европейского союза, речных комиссий и ЕЭК ООН.

15. В четвертых, как показано в главе III по регулятивной архитектуре внутреннего судоходства⁶, даже если на данный момент не существует единого всеобъемлющего институционального и регулятивного механизма, действующего на всех внутренних водных путях категории E, перечисленных в СМВП, значительный прогресс был достигнут в области согласованных общеевропейских правил перевозки опасных грузов и в области гражданской ответственности при перевозках товаров по внутренним водным путям.

16. Наконец, вопрос содействия развитию внутреннего водного транспорта посредством использования экономических инструментов, таких как система стимулов и налогов, с учетом внешних издержек различных видов транспорта, был затронут в Бухарестской министерской декларации 2006 года. Министры транспорта посчитали, что в случае введения системы сборов за инфраструктуру и интернализации внешних издержек, эта система должна применяться ко всем видам транспорта на равных основаниях, обеспечивая равные условия игры для всех перевозчиков. При этом необходимо, однако, тщательно учесть возможные последствия для перевозок по внутренним водным путям.

⁵ См. ECE/TRANS/SC.3/2005/1.

⁶ См. ECE/TRANS/SC.3/2010/3, стр. 23–68.

17. В то же время, тогда как прогресс был достигнут в областях, перечисленных выше, значительная часть потенциала ВВТ еще не задействована и он еще занимает достаточно скромное место на рынке региона ЕЭК ООН, за исключением Рейнского транспортного коридора. В результате, большинство рекомендаций Белой книги ЕЭК ООН 1996 года остаются актуальными и на сегодняшний день.

18. Действительно, как отмечают последние министерские декларации, а также специальные исследования, осуществленные экспертами и представителями директивных органов, значительные задачи по-прежнему стоят перед сектором ВВТ, правительствами и международными организациями⁷.

19. Значимость согласованной стратегии и юридических рамок для развития ВВТ на общеевропейском уровне неоднократно подчеркивалась. Во время Общевропейской конференции по внутреннему водному транспорту в Бухаресте в 2006 году Министры транспорта отметили, что «вызовы, с которыми сталкивается европейский внутренний водный транспорт, тесно взаимосвязаны и нуждаются в структурном рассмотрении в целом всеми государствами, принимающими участие или заинтересованными в перевозках по внутренним водным путям, независимо от того, являются ли они членами Европейского союза или нет». Доклад по «Новой институциональной основе для европейского внутреннего судоходства» (ЕСВС) 2004 года выявил несколько проблем структурного характера в развитии ВВТ⁸ и аргументировал, что эти задачи могут быть решены только на общеевропейском уровне и, лучше всего, специально созданной для этого организацией. Доклад от перспективах внутреннего судоходства в пределах расширенного европейского пространства, также выпущенный в 2004 году, представил ряд подробных рекомендаций в областях законодательства, инфраструктуры, портов, информационных систем, кадров, флота, рынка и имиджа ВВТ и определил соответствующую роль Организации Объединенных Наций, Европейского союза, стран, речных комиссий, профессиональных организаций и национальных, региональных и местных властей.

20. Общевропейская политика и действия имеют, по всей видимости, особое значение и влияние в следующих областях:

а) Развитие инфраструктуры: В Главе I была подчеркнута новая динамика в странах ЕЭК ООН в пользу интегрированных сетей внутренних водных путей, которые нашли свое выражение в соглашении СМВП. Эта новая тенденция подтверждается крупными инвестиционными программами. Однако это усилия остаются скромными по сравнению с потенциалом сети. За период с 1995 по 2005 года инвестиции в транспортную инфраструктуру по пятнадцати странам ЕС составляли 800 миллиардов евро, из которых 64% на дороги, 32% на железные дороги, 3% на порты и только 1.4% на внутренние водные пути. Исследования показали, что рост ВВТ и его доли в общем объеме перевозок был достигнут несмотря на неадекватные характеристики инфраструктуры. Эти исследования наводят на мысль, что даже небольшой перевод имеющихся

⁷ См. ECE/TRANS/SC.3/2010/3, стр. 20–67.

⁸ В особенности стагнация инвестиций во внутреннее судоходство, растущее давление, связанное с защитой окружающей среды, потеря привлекательности сектора в глазах квалифицированной рабочей силы и упадок административного надзора над внутренним судоходством со стороны министерств и операционных услуг в большинстве стран.

инвестиционных ресурсов в пользу внутренних водных путей для того, чтобы разрешить проблему узких мест в их инфраструктуре, может повлечь за собой непропорционально более значительные изменения в распределении перевозок по видам транспорта. Задача заключается в том, чтобы добиться подобных результатов на общеевропейском уровне и не только в странах, чья политика в области внутреннего водного транспорта уже работает в этом направлении;

b) Модернизация флота: Это тоже является главной целью, особенно в том, что касается перевозок сжиженной нефти и других опасных грузов, но и для того, чтобы добиться более рациональных транспортных перевозок специализированной продукции, а также согласованных требований по техническому оснащению и безопасности и общепризнанных размеров экипажа судов внутреннего плавания. Так же растет необходимость для улучшения экологических характеристик судов внутреннего плавания;

c) Требования рынка: Транспортный спрос все больше и больше требует эффективные интермодальные перевалочные терминалы для обеспечения беспрепятственных дорожно-железнодорожно-внутренне-водных транспортных цепей. В то время, как дорожная и железнодорожная транспортная инфраструктура, особенно вдоль основных Европейских транспортных коридоров Север-Юг, становится все более и более загруженной, внутренний водный транспорт еще располагает неиспользованным потенциалом от 20 до 100 процентов во многих странах ЕЭК ООН, 24 часа в сутки, 7 дней в неделю. В то же время, одной адекватной пропускной способности внутренних водных путей не будет достаточно для обеспечения роста доли рынка и изменения в распределении перевозок по видам транспорта по отношению к дорожному и железнодорожному транспорту. Для того, чтобы воспользоваться имеющимися рыночными возможностями, такими как биомасса, контейнерные перевозки, перевозки тяжелых и громоздких товаров или отходов и сырья для вторичной переработке, и удержать свое место на рынке, сектор внутреннего водного транспорта должен отвечать все более высоким потребностям и требованиям цепи поставок и менеджеров по распределению товаров и должен стать частью беспрепятственных транспортных цепей «от двери до двери», включая эффективные перевалочные операции и терминалы. Для того, чтобы добиться реализации этой двойной цели (покорение новых рынков и интеграция в интермодальный транспорт и логистические цепи) важнейшую роль имеет улучшение взаимодействия между ВВТ и морским судоходством. Особой задачей в этой сфере является снижение периода ожидания при погрузке и разгрузке судов внутреннего плавания в морских портах⁹;

d) Трудности рынка рабочей силы: Соответствующая политика в области транспорта и логистики необходима для того, чтобы сделать профессию более привлекательной и постоянное повышение квалификации более интенсивной. Операторы ВВТ постоянно модернизируют и увеличивают размеры судов, разрабатывают новые перевалочные методики, устанавливают регулярные контейнерные транспортные линии и все больше используют информационные технологии для того, чтобы обеспечить идеальную систему отслеживания товаров для их клиентов и т.п. В последние десять лет

⁹ Например, быстрые и эффективные процедуры для барж в морских портах (например, с путем использования специальных терминалов для барж) имеет критическое значение для повышения доли баржевого транспорта в контейнерных перевозках. ЕС/ЦКСР, "Внутреннее судоходство в Европе: Обзор рынка", 2008-1, *Специальный выпуск: Баржевые перевозки в Европе: статус quo и новые перспективы*, стр. 17.

существует явная тенденция в этом направлении в свете превращения баржевых операторов в организаторов транспортных перевозок, предоставляющих дополнительные или «от двери до двери» услуги для того, чтобы обеспечить целостность логистической и транспортной цепей. Это, однако, требует наличия и квалифицированных кадров, и согласованных норм по их обучению на протяжении всех внутренних водных путей во всем европейском регионе. Некоторые страны-члены ЕЭК ООН сталкиваются с нехваткой квалифицированного персонала, что препятствует экономическому росту там, где он наиболее необходим¹⁰. Прилагаются усилия для обучения новых поколений, но этих мер недостаточно для того, чтобы покрыть потери, связанные с выходом персонала на пенсию. К тому же, проживание на борту небольших судов не столь привлекательно для молодых пар и есть необходимость в изменении образа жизни лодочников. Сопровождение и поощрение таких изменений будет одним из вызовов для профессии и для государственной политики. В то же время, тогда как использование иностранной рабочей силы является одним из решений проблемы нехватки рабочей силы на рынке, к которому все больше и больше прибегает ряд стран-членов ЕЭК ООН, данная практика создает возможность для снижения социальной защищенности квалифицированных кадров, создавая дополнительные трудности для поддержки привлекательности сектора;

е) Климатические изменения: Глобальное потепление и выбросы углерода стали ключевым вопросом для будущего ВВТ в Европе. Во-первых, потому что ВВТ может стать одним из решений задачи снижения уровня эмиссии углерода транспортным сектором путем перераспределения перевозок из дорожного транспорта в другие виды транспорта, по мере возможностей. Однако, для поддержки конкурентоспособности этого преимущества, необходимо принять меры для того, что продолжающиеся тенденции снижения эмиссий CO² дорожного транспорта на тонну-километр (интенсивность CO²) сопровождалась таким же прогрессом в ВВТ. Во-вторых, из-за исчезновения альпийских ледников основные европейские реки, такие как Дунай и Рейн, будут во власти засушливых периодов и существует вероятность того, что ВВТ будет находиться под негативным влиянием значительных перепадов и снижений уровня воды;

ф) Улучшение институционального и регулятивного режима: Глава II подчеркнула многослойность институционального порядка в регионе ЕЭК ООН и проанализировала имеющиеся различные юридические режимы внутреннего судоходства. В то время, как никаких существенных изменений в области институтов внутреннего судоходства не ожидается, постоянные и инклюзивные консультативные и координирующие механизмы необходимы для того, чтобы правительства и другие заинтересованные лица могли координировать их политику и регламенты и далее согласовывать все еще различающиеся нормативы и юридические порядки.

¹⁰ Последние исследования рынка рабочей силы в секторе ВВТ в ЕС, к примеру, показали, что последние технологические тенденции в сторону более крупных судов и инвестиции в суда с дополнительным объемом, а также как и вероятный рост транспортных перевозок в будущем, потребуют дополнительный персонал в всех сферах ВВТ. Одновременно, из за возрастной структуры рабочей силы в сфере ВВТ на данный момент, ожидается, что значительная часть рабочей силы покинет сектор в ближайшие два десятилетия. (ЕС/ЦКСР, "Внутреннее судоходство в Европе: Обзор рынка", 2009–1, *Специальный выпуск: Рынок рабочей силы во внутреннем судоходстве*, стр. 8).

III. На пути к эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в регионе ЕЭК ООН

21. Как и в её издании 1996 года, в данной Белой книге ЕЭК ООН предлагается и описывается ряд рекомендаций в области политики, которые могли бы стать частью общеевропейского видения эффективного и устойчивого внутреннего водного транспорта.

22. Эти рекомендации основываются на последних аналитических исследованиях и политических заявлениях, таких как министерская декларация, принятая на Общевропейской конференции по внутреннему водному транспорту в Бухаресте в 2006 году и последующая Резолюция № 258 Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, принятая 7 февраля 2007 (далее Резолюция КВТ № 258), а также на консультациях с Европейской комиссией, речными комиссиями и компетентными международными и региональными организациями.

23. Рекомендации касаются шести приоритетных направлений, которые были представлены в предыдущем разделе, а именно:

- a) Развитие инфраструктуры;
- b) Модернизация флота;
- c) Требования рынка;
- d) Трудности рынка рабочей силы;
- e) Климатические изменения;
- f) Институциональные и регулятивные вопросы.

Рекомендация в области политики № 1

Использовать в полной мере общеевропейские механизмы для координации развития сети водных путей категории E

24. Соглашение СМВП предоставляет стратегический инструмент и скоординированный международный план создания и развития сети внутренних водных путей международного значения (Сеть водных путей категории E), который Договаривающиеся страны планируют привести в действие путем их национальных программ. Администрация соглашения СМВП включает в себя сбор информации о действующих и запланированных параметрах Европейских внутренних водных путей, а также значительных узких мест и недостающих звеньев¹¹. Для обеспечения логически последовательной и объемной сети водных путей категории E необходимо, чтобы все проекты по развитию инфраструктуры на национальном и региональном уровне и на уровне ЕС были отражены должным образом в технических приложениях к соглашению СМВП с особым вниманием к недостающим звеньям и стратегическим узким местам, которые на данный момент препятствуют развитию деятельности ВВТ на общеевропейском уровне.

¹¹ Данная информация регулярно публикуется ЕЭК ООН в «Перечне основных характеристик и параметров сети водных путей категории E (Синяя книга)» и в Перечне важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории E (Резолюция № 49).

25. На основе анализа в Главе I, можно выявить возможные приоритетные проекты, подлежащие рассмотрению, такие как:

- Строительство канала Сена Север – Канал Европа и связанные с этим проекты под эгидой общего проекта Сена – Шельда программы ТЕС-Т (Приоритетный проект ТЕС-Т № 30);
- Увеличение глубины фарватера на Дунае от Штраубинга до Фильсхофена (Приоритетный проект ТЕС-Т № 18);
- Работы над низководной платиной и шлюзом на Эльбе между Дечин и границей Германии, а также постройка нового шлюза на Пржелук;
- Строительство вторых камер шлюзов на Волго-Донском канале и остальные запланированные инвестиции на водных путях Е 50 и Е 90 в Российской Федерации;
- Улучшение судоходных условий на судоходных реках свободного течения в Польше и повышение статуса водного пути Одер-Вистула, в рамках технических и экологических возможностей, для большей рентабельности инвестиций во внутренний водный путь Хафель-Одер к востоку от Берлина;
- Улучшение навигационных условий на реке Савва и других судоходных притоков Дуная для того, чтобы эти ответвления эффективно «снабжали судоходством» главную артерию – Дунай, так как сейчас это делают для Рейна Мозель, Майн и Неккар.

26. Особенную значимость в развитии сети СМВП имеет соединения между внутренними водными путями и каботажными морскими перевозками. Будущие инфраструктурные проекты должны заняться устранением основных и стратегических узких мест, недостающих звеньев и недостатка перевалочной инфраструктуры для обеспечения беспрепятственных транспортных операций в этой сфере.

27. С целью подготовить и пересмотреть маршруты транспортных перевозок на общеевропейском уровне и оценить потенциальный спрос и предложение ВВТ в сети СМВП, могут быть организованы, по мере необходимости, комитеты, группы экспертов и круглые столы¹². Эта работа может быть осуществлена экспертами из стран-членов ЕЭК ООН, Европейской комиссии, речных комиссия и других заинтересованных межгосударственных и государственных организаций.

Возможные действия ЕЭК ООН:

а) Пригласить нижеследующие страны-члены ЕЭК ООН ратифицировать Соглашение СМВП: Бельгия, Германия, Франция и Польша.

б) Далее усилить мониторинговый механизм для пересмотра и обновления развития сети СМВП, её внутренних портов международного значения, а также действующих технических и операционных параметров. В особенности, оказать поддержку работе ЕЭК ООН по Перечню основных характеристик и параметров сети водных путей категории Е (Синей книги) и Перечню важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории Е (Резолюции № 49) путем координирования данной работы с

¹² Так, к примеру, Резолюция № 258 КТВ рассматривала возможность экономических исследований по созданию соединения Дунай – Одер – Эльба, состояние дел и по водному соединению Днепр – Висла – Одер.

программами, связанными с инфраструктурой, такими как Трансъевропейская транспортная сеть (ТЕС–Т) Европейского союза.

с) Пригласить Рабочую группу ЕЭК ООН по Внутреннему водному транспорту (SC.3) представить платформу, по мере необходимости, для комитетов, экспертных групп и круглых столов с целью дальнейшего координирования развития сети водных путей категории Е. Пригласить страны ЕЭК ООН оказать поддержку этой деятельности путем назначения временных или постоянных национальных экспертов для этой работы.

Рекомендация в области политики № 2

Координировать и оказывать поддержку мерам по модернизации флота судов внутреннего плавания на общеевропейском уровне

28. Как показано в главе I, в то время как существует особая необходимость в модернизации флота на внутренних водных путях в Дунайском бассейне и на восточно-европейском участке сети, на более общем уровне требования по модернизации вытекают из появления новых технологий, таких как речные информационные системы, из-за требований к эффективности и устойчивости ВВТ, а также регулятивных нормативов стран-членов ЕЭК ООН и речных комиссий.

29. Деятельность, осуществляемая ЕС (в рамках его программы “НАЯДЫ”), ЕЭК ООН и в речных комиссиях в данной сфере, должна продолжаться и, по возможности, стать более интенсивной. Общеевропейский диалог по согласованию технических предписаний для судов внутреннего плавания имеет особую значимость и здесь нужно искать инновационные подходы. В особенности, пример совместных рабочих групп, таких как совместная рабочая группа ЕС/ЦКСП по техническим предписаниям для судов внутреннего плавания и совместная рабочая группа ЕЭК ООН/ЦКСП по перевозке опасных грузов может быть использован и расширен с точки зрения рассматриваемых вопросов и географического масштаба с тем, чтобы задействовать все заинтересованные лица на общеевропейском уровне.

30. Особая поддержка должна быть оказана дальнейшему развитию и внедрению речных информационных служб, которые играют важнейшую роль в обеспечении безопасности и надежности внутреннего судоходства. Более того, существует необходимость заняться вопросом финансового бремени, связанного с модернизацией флота, ввиду того, что нехватка капитала является серьезным препятствием на пути к модернизации и улучшению экологических характеристик внутреннего флота.

Возможные действия ЕЭК ООН:

а) Усилить деятельность ЕЭК ООН по поддержке общеевропейских норм по техническим предписаниям для судов внутреннего плавания, отдавая должное внимание работе Совместной рабочей группы ЕС/ЦКСП по техническим предписаниям для судов внутреннего плавания и внося вклад, по мере возможности, в эту работу;

б) Содействовать исследованиям ЕС и речных комиссий по европейскому внутреннему флоту и рассмотреть вопрос специальных общеевропейских исследований по модернизации флота и повышению его эффективности;

с) Поддержать текущие усилия ЕС по созданию международной базы данных о корпусах судов, для обеспечения эффективности которой необходимо включение и техническое обслуживание данных по судам внутреннего плавания из стран, не являющихся членами ЕС, и пригласить секретариат ЕЭК ООН оказать конструктивные услуги по установке этой системы к 2012 году;

д) Поддержать общеевропейский диалог по внедрению и дальнейшему развитию речных информационных систем.

Рекомендация в области политики № 3

Эффективно решать задачи рыночных требований

31. Бум контейнерных перевозок на Рейне показывает, что внутренние водные пути могут играть важную роль в транспортировке дорогостоящих производственных товаров и таким образом могут внести вклад в снижение перезагруженности основных Европейских транспортных коридоров. Европейская сеть внутренних водных путей связывает морские порты почти со всеми экономическими центрами. Это должно предоставить широкие возможности для рентабельных и устойчивых маршрутов ВВТ до центральных пунктов, являющихся частью глобальных и региональных цепей поставок, снижая необходимость в ценном портовом пространстве, а также в дорогостоящих инвестициях в новую дорожную и железнодорожную инфраструктуру внутренних регионов. Логистические инновации могут быть стимулированы путем улучшения перевалочного оборудования и более эффективных операций и грузовых работ во внутренних портах и терминалах и путем использования речных информационных служб. В особенности, нужно принять меры по упрощению юридических, логистических и административных процедур, связанных с операциями ВВТ в морских портах.

32. Роль правительств в этом вопросе имеет большое значение. Логистические процессы, оптимизированные частным сектором, не всегда являются оптимальным решением для общества и экономики в целом. Помимо планирования и снабжения соответствующей инфраструктурой, правительства должны развивать и следить за институциональной основой, а также за правилами игры для обеспечения равенства между всеми видами транспорта. Это также касается взаимодействия между внутренним водным и морским транспортом. Правительства также должны ввести гарантии того, что грузовые перевозки не слишком препятствуют передвижению пассажиров и не конфликтуют с местной, национальной и региональной политикой, правилами и регламентами в экономической, социальной, экологической и территориальной областях.

Возможные действия ЕЭК ООН:

а) Продолжать работу по повышению информированности общественности о преимуществах ВВТ по сравнению с другими видами транспорта в ходе политических мероприятий высокого уровня, таких как ежегодные сессии Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН;

б) Улучшить взаимодействие между операторами ВВТ и дорожного и железнодорожного транспорта путем совместных встреч и других мероприятий Рабочей группы ЕЭК ООН по Внутреннему водному транспорту и других органов ЕЭК ООН, занимающихся проблематикой дорожного, железнодорожного и интермодального транспорта и логистики;

с) Оказывать поддержку всем инициативам, нацеленным на укрепление роли ВВТ как эффективного посредника между внутренними регионами и морскими портами;

д) Содействовать распространению передовой практики и успешных примеров по улучшению конкурентоспособности ВВТ в регионе стран-членов ЕЭК ООН и за его пределами.

Рекомендация в области политики № 4

Заняться вопросами трудового рынка на общеевропейском уровне

33. Особо важным представляется принять меры по приведению в действие Бухарестской Министерской декларации 2006 года, которая призывает к облегчению свободного передвижения членов экипажа в общеевропейском масштабе и к взаимному признанию удостоверений судоводителя. Министры также придали большое значение специфическим знаниям и опыту, необходимым для плавания по определенным участкам рек, согласованию должностных инструкций и созданию европейской сети с целью облегчения обменов в рамках национальных образовательных программ и профессиональной подготовки.

34. Как показано в Главе III, Рабочая группа ЕЭК ООН по внутреннему водному транспорту, Европейский союз и речные комиссии ведут работу по всем этим направлениям. Как результат, значительный прогресс был достигнут в течение последнего десятилетия. Речные комиссии, в особенности, усилили свою работу по взаимному признанию удостоверений судоводителей и других членов экипажа и достигли значительных результатов в облегчении свободного передвижения членов экипажа. Специальные схемы рабочего времени, описания должностей, указания по экипажу, улучшения условий работы и проживания на борту, а также социальный демпинг и нечестная конкуренция на данный момент рассматриваются в рамках Европейского секторного социального диалога ЕС. Специальные программы Европейского союза, такие как компонент “Рабочие места и квалификация” программы “НАЯДЫ”, нацелены на превращение ВВТ в более привлекательную отрасль для рабочей силы и на увеличение инвестиций в человеческий капитал. Однако, дополнительные усилия общеевропейского характера необходимы для того, чтобы справиться с предсказанным дефицитом рабочей силы в ВВТ и определить остающиеся препятствия и пути по их преодолению.

Возможные действия ЕЭК ООН:

а) Поддержать и содействовать работе, ведущейся Европейским союзом и речными комиссиями, в том, что касается вопросов трудового рынка и улучшения имиджа ВВТ с особым вниманием к социальным, экономическим последствиям и последствиям в области безопасности существующей практики в области трудовой занятости, такой как использование иностранной рабочей силы;

б) Продолжать работу по согласованию требований по выдаче удостоверений судоводителей и членов экипажа, а также требований к самому экипажу на основе соответствующих резолюций SC.3 и рассмотреть возможность установления общеевропейского юридического режима в этих сферах;

с) Следить и поддерживать процесс по открытию национальных внутренних водных путей некоторых стран ЕЭК ООН, в частности Российской Федерации и Украины, для судов, плавающих под иностранным флагом, и оказать поддержку любой деятельности этих стран, направленной на поощрение и внедрение Общеευропейских правил плавания на их водных путях.

Рекомендация в области политики № 5

Дать ответ задачам в области защиты окружающей среды и уровня эмиссии углерода

35. Экологический аспект внутреннего судоходства должен стать объектом серьезных мер общеевропейского масштаба. В этой области на основе деятельности речных комиссий по судоходству и по охране рек Дуная, Рейна и Саввы должны быть развиты общеевропейские руководящие принципы, рекомендации или стандартные процедуры по оценке экологического воздействия ВВТ с их последующей, по мере возможности, интеграцией в существующие международные соглашения.

36. Более того, результаты региональных исследований и встреч на тему влияния климатических изменений на инфраструктуру ВВТ, таких как исследования и конференции, организованные ЦКСР, должны быть более широко распространены.

37. Наконец, кратко- и долгосрочные последствия национального и регионального законодательства и законодательства ЕС должны быть заранее проанализированы с точки зрения их влияния на ВВТ с тем, чтобы ВВТ мог удержать свое преимущество как экологически чистый вид транспорта. Диалог и сотрудничество между национальными и региональными властями в области внутреннего судоходства и комиссиями по охране рек с целью определить возможности для совместных исследований и другой деятельности должны быть усилены.

Возможные действия ЕЭК ООН:

а) Содействовать активному участию стран-членов ЕЭК ООН в глобальном проекте Счета развития Организации Объединенных Наций "Смягчение последствий изменения климата в области транспорта путем влияния на взаимодействие между энергетикой и окружающей средой", используя экспертные знания, имеющиеся в распоряжении стран-членов ЕЭК ООН, речных комиссий, межправительственных и неправительственных организациях;

б) Поддерживать перечень релевантных исследований и мероприятий в сотрудничестве с ЕС, речными комиссиями, комиссиями по охране рек и другими международными компетентными органами;

с) Продолжать оказывать поддержку деятельности ЕЭК ООН и речных комиссий в сфере обращения с отходами, загрязнения внутренних водных путей с судов снижения загрязнений и других вопросов, связанных с окружающей средой.

Рекомендация в области политики № 6

Улучшение институционального и регулятивного режима общеевропейского масштаба

38. Как указано в главе II, и, несмотря на сложность институционального и регулятивного режимов ВВТ в Европе на первый взгляд, значительный прогресс был достигнут в согласовании и упрощении европейского регулятивного порядка во внутреннем судоходстве.

39. В частности, со времени публикации Белой книги ЕЭК ООН 1996 года, были установлены общеевропейские правила в области перевозок опасных грузов и гражданской ответственности в рамках операций внутреннего водного транспорта. Качественный обмен информацией и сотрудничество между существующими организациями и международными группами экспертов, работающими под эгидой Организации Объединенных Наций, ЕС, речных комиссий и региональных и национальных администраций, сыграли ключевую роль в этих продуктивных шагах в направлении к единому и транспарентному режиму внутреннего судоходства в регионе ЕЭК ООН.

40. На основе этого опыта, необходимо продолжать прилагать усилия для дальнейшего согласования и унификации правил и регламентов, для рационализации процедур и установления механизмов, которые обеспечат эффективную поддержку и модернизацию регулятивного кадра ВВТ в общеевропейских масштабах в соответствии с требованиями рынка, а также требованиям в области безопасности и защиты окружающей среды.

41. Существует несколько образцов, которые могли бы быть использованы как пример и передовой опыт в создании соответствующих общеевропейских правил и процедур для ВВТ. Эти образцы глобального масштаба существуют уже много лет в области воздушного и морского транспорта в виде международных договоров, действующих во всех странах, которые их ратифицировали. Международные дорожные перевозки также регулируются глобальными соглашениями, определяющими правила дорожного движения, безопасности и конструкции транспортных средств, и общеевропейскими предписаниями Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов, устанавливающими стандартные и транспарентные условия договора международной перевозки грузов в том, что касается ответственности перевозчика.

42. Аналогично, международные железнодорожные грузовые перевозки регулируются двумя основными международными соглашениями (Конвенция о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом и Соглашение о международных железнодорожных грузовых перевозках). Ведется работа в рамках ЕЭК ООН над гармонизацией и, возможно, унификацией этих железнодорожных порядков путем подготовки образцов условий договора, обеспечивающих беспрепятственный международный железнодорожный транспорт от Атлантического до Тихого океана. Также, типовые правила и регламенты регулируют на мировом уровне перевозки опасных грузов всеми видами транспорта, в то время как приведение их в действие на национальном уровне и в ЕС обеспечивается путем типовых конвенций, таких как ВОПОГ для внутреннего водного транспорта.

43. Данные примеры могут быть использованы в определении концепции и стратегии для укрепления и дальнейшего развития регулятивного кадра ВВТ на общеевропейском уровне и для установления одинаковых условий по

сравнению с другими видами транспорта. Ввиду сложности национальных, субрегиональных (ЕС) и речных правил и регламентов в области ВВТ, приоритетом должны стать решения в областях, где согласование уже достигнуто и где важно создать механизмы для обеспечения согласованности в его поддержке и приведении в действие.

44. Правила плавания во внутреннем судоходстве могли бы послужить хорошим начальным пунктом, так как Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), разработанные на основе действующих регламентов речных комиссий, предоставляют общий регулятивный кадр для внутреннего судоходства на общеевропейском уровне. Для того, чтобы обеспечить продолжительную уместность и применимость ЕПСВВП, уже было предложено рассмотреть ЕПСВВП на предмет их превращения в международный юридический инструмент. Однако, как недавно отметила Рабочая группа ЕЭК ООН по внутреннему водному транспорту, цель продвижения согласованных правил судоходства также может быть достигнута другими путями¹³.

45. Одним из возможных решений вопроса является превращение ЕПСВВП в Типовые правила для общеевропейского внутреннего судоходства, чьи общие положения, касающиеся всех внутренних водных путей, преобразовываются и применяются субрегиональными органами или речным комиссиям в соответствии с аналогичными процедурами, действующими в конструкции транспортных средств и в перевозках опасных грузов. Кроме того, необходимо установить соответствующие способы поддержки, обеспечивающие эффективные механизмы по принципу «снизу вверх» для подачи предложений о поправках (от правительств, ЕС и речных комиссий), а также соответствующие процедуры по руководству и мониторингу, гарантирующие согласованное приведение в действие на национальном, региональном, субрегиональном уровне и уровне отдельных рек. Необходимость дополнения ЕПСВВП специальными правилами по местным навигационным условиям придает важнейшее значение роли речных комиссий в обеспечении эффективности и безопасности внутреннего судоходства.

46. Другая важная сфера усиленного сотрудничества и координации касается Страсбургской конвенции об ограничении ответственности во внутреннем водном транспорте от 1988 года (КОВС), изначально открытой для участия стран-членов ЦКСР, которая в настоящее время пересматривается с целью сделать возможным присоединение к ней третьих стран. Работе ЦКСР в этой области могла бы быть оказана поддержка с целью придания конвенции общеевропейского или даже мирового значения.

47. Однако, для того, чтобы существующие в сфере ВВТ организации могли улучшить свое сотрудничество и координацию их деятельности, а также полностью воспользоваться возможностями для успешных совместных усилий, нужно снабдить их необходимыми для этого ресурсами.

Возможные действия ЕЭК ООН:

а) Определить, в тесном сотрудничестве с другими заинтересованными сторонами и, в особенности, речными комиссиями, сферы деятельности для дальнейшей координации, сотрудничества, транспарентности и согласования правил и регламентов для ВВТ на общеевропейском уровне и

¹³ Доклад Рабочей группы ЕЭК ООН по внутреннему водному транспорту о работе ее пятьдесят первой сессии, ECE/TRANS/SC.3/178, пункт 24.

найти практические меры для рационализации и координации деятельности задействованных организаций;

b) В тесном сотрудничестве с речными комиссиями продвигать ЕПСВВП как основу транспарентных и стандартизированных правил плавания для внутреннего судоходства общеевропейского характера и разработать соответствующие механизмы, обеспечивающие рациональность и эффективность поддержки и мониторинга их положений;

c) Поддерживать все усилия по установлению общеевропейской юридической основы для вопросов частного права во внутреннем судоходстве, такие как работа над приведением в действие Будапештской конвенции о договоре по перевозке грузов по внутренним водным путям 2001 года (КДГВ) и пересмотр Страсбургской конвенции об ограничении ответственности во внутреннем водном транспорте от 1988 года (КОВС);

d) Следить за и оказывать поддержку, по возможности, реформам, направленным на улучшение институционального режима внутреннего судоходства, такие как пересмотр Белградской Конвенции о режиме судоходства на Дунае 1948 года, а также призывать к и поддерживать меры, нацеленные на снабжение существующих организаций в сфере ВВТ, соответствующими кадровыми и финансовыми ресурсами.
