



---

## **Европейская экономическая комиссия**

### **Комитет по внутреннему транспорту**

#### **Рабочая группа по внутреннему водному транспорту**

##### **Пятьдесят восьмая сессия**

Женева, 12–14 ноября 2014 года

Пункт 3 предварительной повестки дня

**Текущее положение и тенденции**

**в области внутреннего водного транспорта**

### **Резюме последних изменений в области внутреннего судоходства**

#### **Записка секретариата**

## **I. Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с пунктом 5.2 направления деятельности 5 "Внутренний водный транспорт" программы работы на 2014–2015 годы (ECE/TRANS/2014/23), утвержденной Комитетом по внутреннему транспорту 27 февраля 2014 года.
2. На своей пятьдесят седьмой сессии Рабочая группа приняла план работы на 2014–2018 годы и запланировала на 2014 год подготовку резюме последних изменений в области внутреннего судоходства в странах-членах (ECE/TRANS/SC.3/2013/195/Add.2, раздел 1 b) iii) главы В).
3. Рабочая группа, возможно, пожелает обменяться информацией о текущем положении и тенденциях в области внутреннего судоходства в регионе ЕЭК, в том числе о последних изменениях в Европейском союзе и речных комиссиях, на основе последующего краткого доклада, подготовленного секретариатом с учетом имеющейся информации<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Если не указано иное, то источником информации является сообщение, поступившее в секретариат от правительства соответствующей страны.



## II. Развитие инфраструктуры внутреннего судоходства

### A. Чешская Республика

4. Основная задача Чешской Республики состоит в строительстве низководной плотины и шлюза в районе города Дечин, расположенного на узком участке водного пути Эльбы, ведущего от Усти-над-Лабем к границе с Германией. Они должны обеспечивать круглогодичную минимальную осадку в 140 см и даже 220 см в течение 180 дней в году. Еще одним важным вопросом является строительство шлюза в районе Пржелук для продления фарватера Эльбы до Пардубице – будущего центра мультимодальных перевозок.

### B. Словакия

5. В течение прошлого десятилетия развития водных путей в Словакии не осуществлялось. В течение нового периода разработки программ 2014–2020 годов приоритетное внимание следует уделить Дунаю и порту Братиславы. В рамках проектов ТЕС-Т ЕС (IRIS EUROPE III.) будет обеспечиваться развитие речной информационной службы.

### C. Швейцария

6. Никаких проектов модернизации или развития существующей сети водных путей не предусмотрено.

## IV. Перевозка грузов

### A. Чешская Республика

7. В 2012 году объем грузовых перевозок по внутренним водным путям достиг 410,7 тыс. тонн. С более подробной информацией можно ознакомиться по адресу [www.sydos.cz/en/proudy\\_uk/2012\\_national\\_regions.xls](http://www.sydos.cz/en/proudy_uk/2012_national_regions.xls). См. также веб-сайт Министерства транспорта, где приведены актуальные статистические данные и новая информация о перевозках ([www.mdcr.cz/en/HomePage.htm](http://www.mdcr.cz/en/HomePage.htm)).

### B. Германия

8. Перевозка грузов по внутренним водным путям в Германии:

Водный путь	2012 год в т	2013 год в т	+/- в т	+/- в %
<b>Дунай (Германия)</b>				
между Кельхаймом и границей с Австрией на Йохенштайнском шлюзе	6 064 726	6 685 683	+620 957	+10,24
шлюзе	4 826 380	5 574 585	+748 205	+15,50

Водный путь	2012 год в т	2013 год в т	+/- в т	+/- в %
<b>Майн</b>				
в Костхайме	16 083 587	15 948 300	-135 287	-0,84
на Кельхаймском шлюзе	4 918 060	4 982 127	+64 067	+1,30
<b>Эльба</b>	13 748 297	14 339 180	+590 883	+4,30
<b>Рейн</b>				
между Базелем и германско-нидерландской границей	188 133 153	192 452 459	+4 319 306	+2,30
<b>Мозель</b>				
на шлюзе в Кобленце	12 829 906	14 067 893	+1 237 987	+9,65

### С. Словакия

9. В 2013 году объем перевалки грузов в словацких портах Братиславы и Комарно достиг 2 139 826 т (2 053 331 т в Братиславе и 86 495 т в Комарно).

### Д. Швейцария

10. Перевозки по Рейну в 2012 и 2013 годах:

Ввоз и вывоз (в тоннах)	2013 год в т	2012 год в т	+/- в %
Сырая нефть, нефтепродукты	3 303 737	3 588 800	-7,9
Железо, сталь и цветные металлы, руды и металлолом	552 258	607 107	-9,0
Химикаты, удобрения	532 973	528 435	+0,9
Нежелезистые минералы и строительные материалы	956 271	1 068 292	-10,5
Продукты питания и животные корма, сельскохозяйственные продукты	902 228	842 143	+7,1
Прочие грузы	236 518	229 755	+2,9
Автомобили, механизмы и т.д.	233 988	241 950	-3,3
Твердое минеральное топливо	111 711	104 066	+7,3
Итого	6 829 684	7 210 548	-5,3

11. Рейнские суда под швейцарским флагом, 2009–2013 годы:

Суда	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год
Баржи	67	74	73	74	69
Буксиры и толкачи	5	6	7	7	6
Пассажирские суда: прогулочные суда	7	6	6	6	6

Суда	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год
Пассажирские суда: суда с каютным классом	48	49	55	66	77
Прочие суда/специальные суда	14	13	14	14	12
Весь швейцарский флот	141	148	155	167	170

12. С более подробной информацией о фактах и цифрах можно ознакомиться по адресу [portof.ch/de/news-wissenswertes/jahresbericht.php](http://portof.ch/de/news-wissenswertes/jahresbericht.php) (на немецком языке).

## Е. Украина

13. Перевозка грузов в Украине за последние годы:

1. Сокращение объема, а затем и полное прекращение транспортировки железной руды для металлургического комбината "Фест-Альпине".
2. В силу политических событий, в частности в Донецкой области, существует угроза полного прекращения грузовых перевозок украинского угля.
3. Введение санкций против Российской Федерации привело к значительному сокращению объема и к угрозе полного прекращения грузовых перевозок российских грузов (удобрений) через украинские порты на Дунае.
4. Грузовые перевозки железной руды в направлении Смедерево (Республика Сербия) остаются нестабильными и периодически прекращаются.
5. Что касается структуры и объема транспортировки грузов между международными портами Венгрии, Сербии, Болгарии в направлении Румынии, то речь идет главным образом о перевозках сезонных зерновых.

## V. Общие вопросы политики в области внутреннего водного транспорта

### А. Украина

14. Стоит отметить, что во внутреннем судоходстве в течение последних нескольких лет Румыния применяет дискриминационную практику в отношении судов под украинским флагом, которая препятствует погрузке и разгрузке в румынских портах.

Эта практика не соответствует установленным положениям о судоходстве на Дунае и противоречит следующим нормам:

- статье 3 Правил Европейской комиссии № 1356/96/СЕ от 8 июля 1996 года, которая гласит: "Настоящее Правило не наносит ущерба правам операторов из третьих стран, которыми они обладают согласно Пересмотренной конвенции о судоходстве по Рейну (Мангеймской конвенции), Конвенции о режиме судоходства по Дунаю (Белградской конвенции)...";

- статье 1 и статье 24 Белградской конвенции;
- главе 3 статьи 19 Указа № 22 Правительства Румынии от 29 января 1999 года, поскольку Румыния и Украина являются договаривающимися сторонами Белградской конвенции;
- пункту В статьи 3 резолюции № 160 Правительства Румынии от 13 марта 1996 года.

Недавно состоялась предварительная дискуссия между Украиной и Румынией, нацеленная на урегулирование данного вопроса. Вместе с тем о достижении заметного прогресса говорить слишком рано.

---