

Distr.: Restricted
10 October 2019
Russian
English, French and Russian

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Шестьдесят третья сессия

Женева, 6–8 ноября 2019 года

Пункт 3 а) предварительной повестки дня

**Текущее положение и тенденции в области
внутреннего водного транспорта:**

**Пересмотр Белой книги по эффективному
и устойчивому внутреннему водному
транспорту в Европе**

Проект пересмотренной Белой книги по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе

Записка секретариата

Приложение к данному документу содержит сводный текст проекта пересмотренной Белой книги по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе (2011). Он включает главы, приведенные в документах ECE/TRANS/SC.3/2019/1–ECE/TRANS/SC.3/2019/3.

Приложение

Белая книга по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе

Содержание

Краткое содержание*	
Введение	3
Глава I. Место внутреннего водного транспорта в секторе внутреннего транспорта Европы	3
А. История вопроса	3
В. Показатели эффективности внутреннего водного транспорта в регионе Европейской экономической комиссии.....	5
С. Общие тенденции и проблемы в отрасли ВВТ	8
Глава II. Состояние сети водных путей категории Е	9
А. Сеть Рейн–Дунай и центральноевропейская сеть каналов и рек (включая реки Везер, Эльбу и Одер)	10
В. Азово-Черноморско–Каспийский бассейн	17
С. Сеть региона Балтийского моря.....	20
D. Сеть водных путей Чехии и Словакии	21
Е. Прибрежные маршруты и соединенные с ними внутренние водные пути	22
Глава III. Организационная и нормативно-правовая основа внутреннего судоходства в Европе.....	23
А. Организационная основа внутреннего судоходства: эволюция с 2011 года	23
В. Нормативно-правовая база в сфере европейского ВВТ	29
С. Примеры текущих международных проектов в области ВВТ в регионе ЕЭК	31
Глава IV. Изменения и проблемы в отрасли ВВТ в Европе и дальнейшие шаги.	32
А. Изменения и вызовы в отрасли	32
В. Внутренний водный транспорт и цели Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития	36
С. Декларация министров «Судоходство по внутренним водным путям во всемирном контексте», принятая на Международной министерской конференции по ВВТ во Вроцлаве (Польша) 18 апреля 2018 года.....	46
Глава V. На пути к устойчивому и конкурентоспособному внутреннему водному транспорту в Европе: дальнейшие действия и рекомендации	43
Приложение. Европейские режимы внутреннего судоходства.....	57
Дополнение I. Сети внутренних водных путей за пределами Европы.....	62
А. Бассейн реки Конго	62
В. Речная система Меконга	62
Дополнение II. Экологизация флота: тенденции и разработки.....	64

* См. ECE/TRANS/SC.3/2019/4.

Введение

«Белая книга по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе» является третьим изданием программного документа и касается текущего положения дел, тенденций и проблем в области внутреннего водного транспорта (ВВТ) на европейских внутренних водных путях, имеющих международное значение, в регионе Европейской экономической комиссии (ЕЭК). Вынесены рекомендации в ключевых областях общеевропейского сотрудничества в целях содействия развитию сектора. Руководящие указания по проекту документа были представлены Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3).

В 1996 году SC.3 провела обзор своей работы по созданию комплексной сети судоходных водных путей в Европе. В первой «Белой книге по тенденциям и развитию внутреннего судоходства и его инфраструктуры» (TRANS/SC.3/138) рассматривалось и характеризовалось положение дел на европейских реках и каналах. После принятия Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) Белая книга может рассматриваться как один из первых шагов на пути к развитию европейской сети водных путей.

В 2006 году на третьей Общевропейской конференции по внутреннему водному транспорту (Бухарест) министры транспорта признали необходимость содействовать дальнейшему развитию ВВТ как коммерчески привлекательного и экологически приемлемого вида транспорта путем скоординированных усилий. В 2007 году Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК принял план действий по осуществлению решений Бухарестской конференции (резолюция № 258). КВТ высоко оценил общий программный документ о преимуществах ВВТ и его развитии, который должен регулярно издаваться в целях уменьшения фрагментации рынка ВВТ в Европе и установления принципа свободного судоходства по внутренним водным путям на общеевропейском уровне. КВТ призвал SC.3 приступить в тесном сотрудничестве с Европейской комиссией, речными комиссиями и другими основными заинтересованными сторонами к подготовке нового издания Белой книги.

Во втором издании Белой книги (ECE/TRANS/SC.3/189) была проведена оценка сектора ВВТ региона ЕЭК в сопоставлении с первым изданием Белой книги на предмет прогресса либо его отсутствия в части развития сектора. Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) завершила работу над проектом основного текста в феврале 2011 года в ходе своей тридцать восьмой сессии и одобрила его от имени SC.3. Окончательный вариант второго издания Белой книги был одобрен на семьдесят третьей сессии КВТ в марте 2011 года.

Настоящее, третье, издание подготовлено по итогам Международной конференции по внутреннему водному транспорту (18–19 апреля 2018 года, Вроцлав (Польша)), в частности на основе декларации министров «Судоходство по внутренним водным путям во всемирном контексте», которая была подкреплена резолюцией № 265 КВТ «Содействие развитию внутреннего водного транспорта» от 22 февраля 2019 года. Общая цель заключается в том, чтобы провести оценку текущего положения дел в секторе ВВТ в Европе; сделать обзор прогресса, достигнутого за период после 2011 года; выявить текущие тенденции и проблемы; а также предложить рекомендации по дальнейшему развитию этого вида транспорта.

Глава I. Место внутреннего водного транспорта в секторе внутреннего транспорта Европы

A. История вопроса

Начиная с самых ранних этапов истории по внутренним водным путям осуществлялась перевозка товаров и людей, и по сей день ВВТ остается важной и неотъемлемой частью отрасли транспорта. Большая часть населения мира проживает вблизи от речных дельт, прибрежных районов и устьев рек. Поэтому использование водных путей для перевозки всех типов грузов по-прежнему является желательным

вариантом транспортировки, тем более что глобализация мировой экономики ведет к многократному увеличению общего объема перевозимых товаров. Постоянно растущие объемы готовой продукции и сырья, ежедневно транспортируемых в Европу, в настоящее время поставляются из самых разных стран мира.

Судоходство в целом и сектор внутренних водных путей, в частности, являются важной опорой как для европейской, так и для мировой экономики.

Конкурентные преимущества, которые обеспечивает ВВТ при перевозке больших партий грузов на дальние расстояния, включают безопасность, устойчивость и экономическую эффективность с точки зрения общих затрат на транспортировку и энергопотребления из расчета на тонно-километр, а также низкий уровень аварийности и низкую плотность движения.

Кроме того, ВВТ доказал свою надежность и экологичность. Уровень выбросов барж из расчета на тонно-километр является более низким по сравнению с поездами и грузовыми автомобилями. Более того, использование на судах внутреннего плавания таких технологий, как современные силовые установки и «чистых» и высокоэффективных двигателей, могут еще больше снизить уровень выбросов загрязняющих веществ. Так, стандартное 110-метровое судно перевозит около 3 000 метрических т груза, более 200 ДФЭ, что эквивалентно более 100 рейсам на 40-тонном грузовике¹.

Тем не менее сектору не хватает хорошей рекламы, для того чтобы привлечь внимание широкой публики и рыночных игроков ВВТ и его потенциал. В определенной степени это обусловлено тем, что исторически структура судовладения в Европе является фрагментированной и разнородной. В Западной Европе по-прежнему отсутствуют крупные игроки в секторе внутреннего водного транспорта, и суда зачастую принадлежат отдельным владельцам. Кроме того, предпринимателям не хватает времени и ресурсов для рассмотрения более широких последствий стратегического характера. Это отличается от ситуации в большинстве стран Центральной и Восточной Европы, где судами обычно владеют крупные судоходные компании, которые нанимают для них экипаж.

В Западной Европе на сетях водных путей обеспечен открытый рынок в сфере судоходства для игроков ВВТ из многочисленных европейских государств. До 1998 года национальные рынки, как правило, были защищены, и суда, зарегистрированные под флагом любой страны, могли функционировать только в пределах национальных границ. Двумя важными исключениями из этого правила были следующие:

- река Рейн, начало международного судоходства по которой датируется 1868 годом, когда была подписана Мангеймская конвенция;
- река Дунай, где с 1948 года действует режим свободного судоходства, закрепленный в Конвенции о режиме судоходства на Дунае.

В 1998 году в Европейском союзе вступило в силу Соглашение о каботаже, которое разрешает осуществление перевозок по всей системе водных путей, независимо от того, в каком государстве-члене зарегистрировано судно. Однако оно не сопровождалось изменением множества национальных правил и регламентов, которые остались несогласованными. Таким образом, флаг, под которым было зарегистрировано судно, мог по-прежнему оказывать существенное влияние на деятельность, которую осуществлял владелец судна, при том что в разных странах ВВТ имел свои организационно-правовые особенности.

Сегодня ВВТ является рентабельным, надежным и устойчивым видом транспорта и может улучшить ситуацию в основанной на торговле мультинациональной среде, каковой является регион ЕЭК.

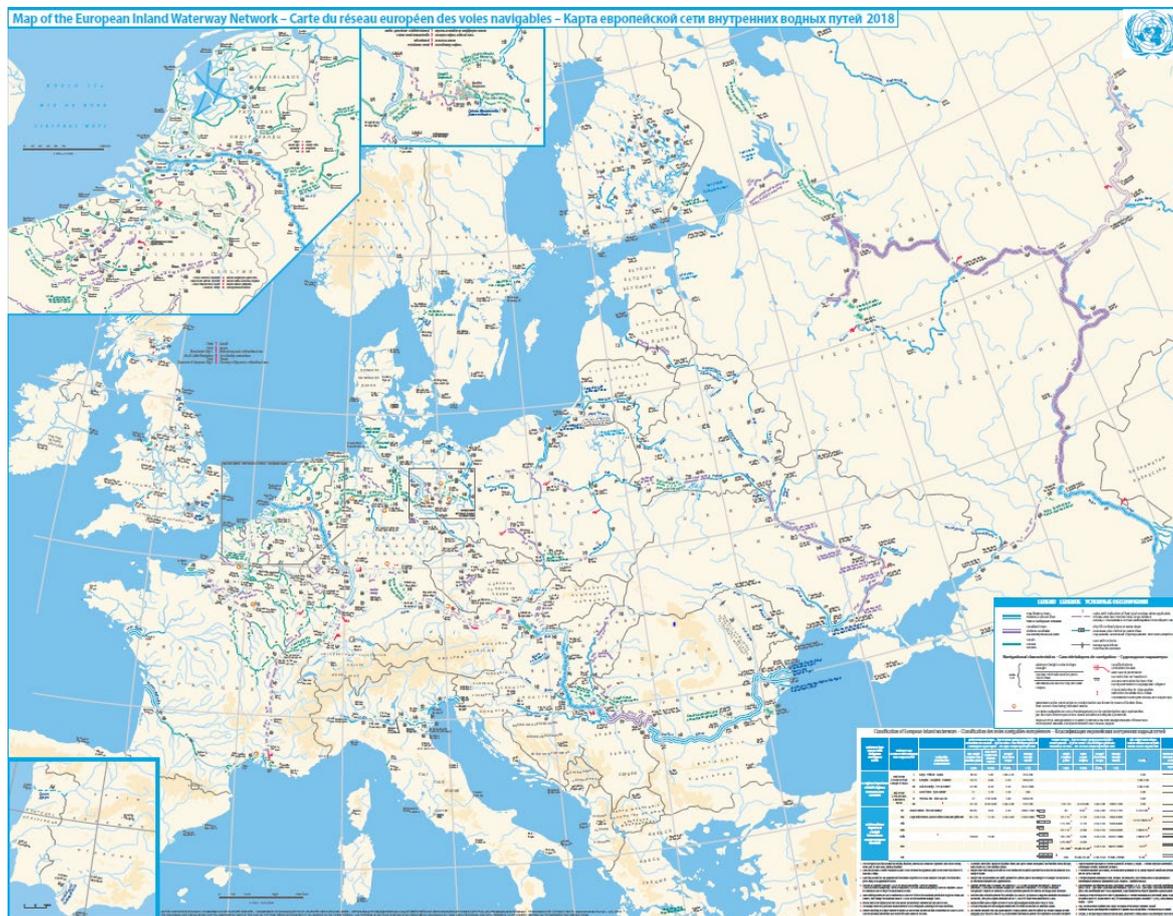
¹ Bureau Voorlichting Binnenvaart, Types of Vessels, www.bureauvoorlichtingbinnenvaart.nl/assets/files/Scheepstypen%20Engels.pdf.

В. Показатели эффективности внутреннего водного транспорта в регионе Европейской экономической комиссии

На рис. 1 приведена карта сети водных путей категории Е (2019 год).

Рис. 1

Карта Европейской сети внутренних водных путей (2018 год)²



Источник: ЕЭК ООН.

Из таблиц 1 и 2 видно, что задействование ВВТ в рамках логистических цепочек на внутреннем транспорте сильно зависит от доступа страны к сети водных путей:

- некоторые страны не имеют доступа ни к каким сетям водных путей;
- некоторые страны, например Бельгия и Нидерланды, имеют разветвленные сети водных путей;
- некоторые страны, например Франция и Германия, имеют доступ к сетям водных путей, но не во всех частях страны.

² UNECE, 2018, www.uncece.org/fileadmin/DAM/trans/main/sc3/AGN_map_2018.pdf.

Таблица 1

Грузоперевозки по внутренним водным путям в регионе ЕЭК, 2008–2016 годы³

(в млн тонн–километров)

Страна	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Австрия	2 395	2 003	2 376	2 123	2 191	2 353	2 177	–	1 962
Беларусь	132	83	110	143	134	84	49	21	21
Бельгия	8 746	7 087	9 071	9 251	10 421	10 364	10 451	10 426	10 331
Болгария	2 890	5 436	6 048	4 310	5 349	5 366	5 074	5 596	5 477
Хорватия	843	727	941	962	772	771	716	879	836
Чехия	28	33	43	42	38	25	27	33	36
Финляндия	80	61	76	90	124	121	135	128	103
Франция	8 557	8 410	9 115	8 704	8 622	8 849	8 524	8 314	8 135
Германия	64 057	55 497	62 278	55 027	58 488	60 070	5 093	55 315	54 347
Венгрия	2 250	1 831	2 393	1 840	1 982	1 924	1 811	1 824	1 975
Италия	–	54	135	144	81	89	64	62	67
Люксембург	367	279	359	305	290	313	285	235	–
Нидерланды	–	35 639	40 285	46 410	47 535	48 600	49 413	48 535	49 399
Польша	1 274	1 020	–	–	127	87	104	83	105
Республика Молдова	–	1	0	0	0	1	1	0	0
Румыния	8 687	11 765	14 317	11 409	12 519	12 242	11 760	13 168	13 153
Российская Федерация	62 015	51 835	52 880	58 174	76 274	72 547	69 207	60 259	–
Сербия	1 307	872	875	726	605	701	759	865	–
Словакия	1 101	899	1 189	931	986	1 106	906	741	903
Швейцария	45	41	40	37	50	49	43	47	30
Украина	–	2 745	3 837	2 218	312	216	258	284	227
Всего	164 774	186 318	206 368	202 846	226 900	225 878	166 857	206 915	147 107

Источник: ЕЭК ООН.

Примечание: ...данные отсутствуют.

Таблица 2

Грузоперевозки по внутренним водным путям в регионе ЕЭК, 2011–2015 годы⁴

(в тыс. тонн)

Страна	2011	2012	2013	2014	2015
Австрия	9 943	10 714	10 710	10 122	8 599
Беларусь	6 711	4 023	4 486	3 758	2 960
Бельгия	172 906	190 288	187 404	190 303	188 258
Болгария	14 448	16 378	16 726	16 922	17 201
Хорватия	5 184	5 934	5 823	5 377	6 642
Чехия	911	836	608	802	850
Франция	68 471	68 170	68 926	65 488	63 094
Германия	221 966	223 170	226 864	228 489	221 369

³ ECE Statistical Database, Carriage of goods by Inland Waterways by Type of Transport, Topic, Country and Year, https://w3.unece.org/PXWeb2015/pxweb/en/STAT/STAT__40-TRTRANS__09-TRInlWater/01_en_TRInlWaterTonKm_r.px/table/tableViewLayout1/.

⁴ Ibid, p.5.

Страна	2011	2012	2013	2014	2015
Венгрия	7 175	8 135	7 857	7 825	8 163
Казахстан	1 082	1 291	1 107	1 321	1 218
Литва	95	89	36	47	68
Люксембург	8 956	8 506	8 987	8 390	7 107
Республика Молдова	149	144	–	–	–
Нидерланды	345 469	350 069	356 062	366 637	359 898
Польша	3 143	2 574	3 185	5 899	5 036
Румыния	29 396	27 946	26 858	27 834	30 020
Российская Федерация	125 867	137 488	134 860	119 080	118 120
Сербия	2 146	1 998	–	–	–
Словакия	8 211	8 242	8 107	7 010	5 721
Швейцария	5 678	7 211	6 830	–	–
Украина	9 900	7 800	6 300	6 000	6 400
Соединенное Королевство	3 478	3 693	5 252	5 689	5 594
Европейский союз	526 420	531 452	524 781	552 405	544 712

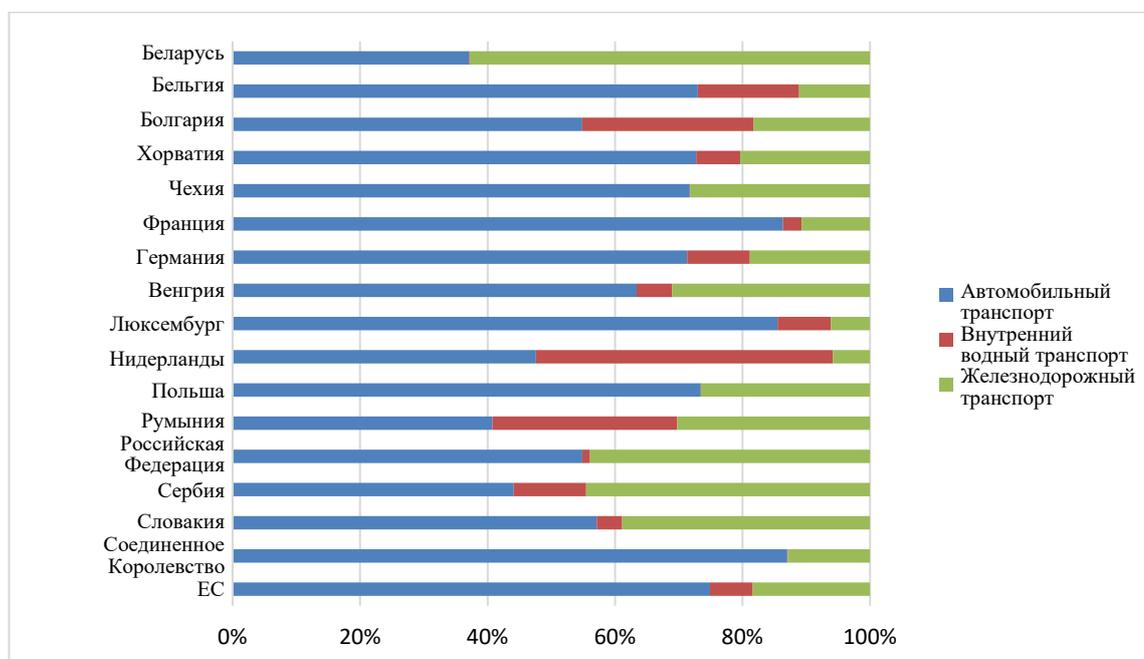
Источник: ЕЭК ООН.

Примечание: ...данные отсутствуют.

Доля ВВТ по сравнению с другими видами, автомобильным и железнодорожным, внутреннего транспорта показана на рис. II. Во многих европейских странах доминирующую долю среди видов транспорта по средним показателям занимает автомобильный транспорт. Страны с наибольшей долей ВВТ среди видов транспорта (в порядке убывания): Нидерланды (46,6%), Румыния (29%), Болгария (26%), Бельгия (15,9%) и Сербия (11,3%) (по данным 2014 года).

Рис. II

Соотношение видов внутреннего транспорта по грузообороту в отдельных странах, 2014 год⁵



Источник: ЕЭК ООН.

⁵ База данных транспортной статистики ЕЭК ООН, www.eurostat.eu, www.belstat.gov.by, Информационно-статистический бюллетень «Транспорт России» Министерства транспорта Российской Федерации, <https://stats.oecd.org>.

На ВВТ приходится существенная доля от общего объема перевозок там, где существует доступ к рекам и каналам. Совокупный объем грузов, перевозимых по внутренним водным путям в Европейском союзе, составляет лишь 6,2% от всех перевозок, однако при этом в Бельгии, Германии и Нидерландах доля внутренних перевозок, приходящаяся на ВВТ, составляет в среднем 25%. В Нидерландах, где доля ВВТ в распределении по видам транспорта является наивысшей, в сегменте контейнерных перевозок на национальные внутренние водные пути приходится целых 40% перевозок. Кроме того, соглашение между морскими портами Антверпеном в Бельгии, Роттердамом и Амстердамом в Нидерландах (район АРА) призвано увеличить долю внутреннего водного и железнодорожного транспорта в снабжении их контейнерных терминалов на 5–10% за счет сокращения использования автомобильного транспорта.

В северных странах с суровыми зимами транспортировка по воде является единственным возможным вариантом в зимние месяцы.

С. Общие тенденции и проблемы в отрасли внутреннего водного транспорта

Поскольку ВВТ является наиболее экономичным видом транспорта, за последнее десятилетие более активное его использование привело к общей тенденции по увеличению размеров судов. В результате совокупный регистровый тоннаж флота, осуществляющего судоходство по европейским внутренним водным путям, продолжает расти, а количество судов – сокращаться.

За последнее десятилетие грузоподъемность флота внутренних водных путей удвоилась, а в некоторых случаях утроилась, исходя из необходимости удовлетворения новых потребностей.

Сегодня крупнейшие суда на Рейне имеют 135 м в длину и 14, 15, 17 или даже 22 м в ширину. Такие суда ходят только по Рейну и в дельте Рейна. Суда класса «Jowi» – это крупнейшие сегодня баржи на Рейне, грузоподъемность которых сегодня достигает 9 000 тонн. Любое дальнейшее увеличение размеров этих судов в настоящее время ограничено размерами шлюзов на верхнем Рейне, расположенных во Франции и Германии, а также шлюзов в районе устья Рейна в Бельгии и Нидерландах.

Транспортировка товаров водным транспортом очень экономична. Так, перевозка больших партий грузов по воде пути от морского порта непосредственно к клиенту, например транспортировка железной руды из Роттердама до сталелитейного завода на нижнем Рейне, внутренним водным транспортом не имеет равных вариантов с точки зрения экономичности затрат из расчета на тонно–километр. Дополнительные затраты возникают при перегрузочных операциях, когда груз загружается на судно и выгружается с него. Поэтому стоимость транспортировки напрямую связана с объемом перевалки, который необходим для перевозки груза от места его происхождения в конечный пункт назначения при использовании других видов транспорта.

Тем не менее в силу присущих ВВТ преимуществ повысить его долю в распределении перевозок по видам транспорта является возможным и целесообразным. В связи с этим 18 апреля 2019 года во Вроцлаве была подписана декларация министров «Судоходство по внутренним водным путям во всемирном контексте», в которой признаются значительные преимущества ВВТ в рамках сбалансированной транспортной системы, особенно его уровень безопасности, эффективность с точки зрения энергозатрат и стоимости, низкий уровень выбросов и отсутствие перегруженности, – факторов, которые способствуют достижению целей устойчивого развития и значительному сокращению транспортных и логистических затрат⁶.

Повышение связанности европейских систем водных путей, а также мобильности судов и рабочей силы в секторе ВВТ требует взаимопризнанной системы правил и нормативно-правовых положений. В отличие от морского транспорта, где

⁶ www.unece.org/fileadmin/DAM/Poland_Ministerial_declaration_e_002_.pdf.

ИМО осуществляет надзор за обязательными режимами в области безопасности и охраны портов, в секторе европейского ВВТ отсутствует подобный режим, который был бы детально проработан и признан на международном уровне. При этом основные проблемы в области регулирования таковы:

- отсутствие общеевропейских обязательных норм и широкой системы национального контроля за соблюдением различных правил, касающихся ВВТ, за исключением положений, касающихся речных комиссий;
- отсутствие общего языка для общения экипажей на европейских водных путях;
- недостаточный приток молодых кадров в сектор; средний возраст шкиперов, как правило, составляет больше 50 лет.

Технический прогресс и повышение осведомленности о воздействии на окружающую среду привели к возникновению ряда технологических проблем. В секторе ВВТ средний возраст судов остается высоким при длинных инвестиционных циклах: корпус баржи легко прослужит дольше 100 лет, а двигатель при надлежащем обслуживании – несколько десятилетий. Поэтому процесс широкого внедрения инноваций в области силовых установок и конструкции судов происходит медленно. Сегодня отрасль ВВТ занимается внедрением нескольких инновационных технологий. К основным из них относятся более экологичные и более устойчивые двигательные установки, речные информационные службы (РИС) и автоматизация и автономное судоходство.

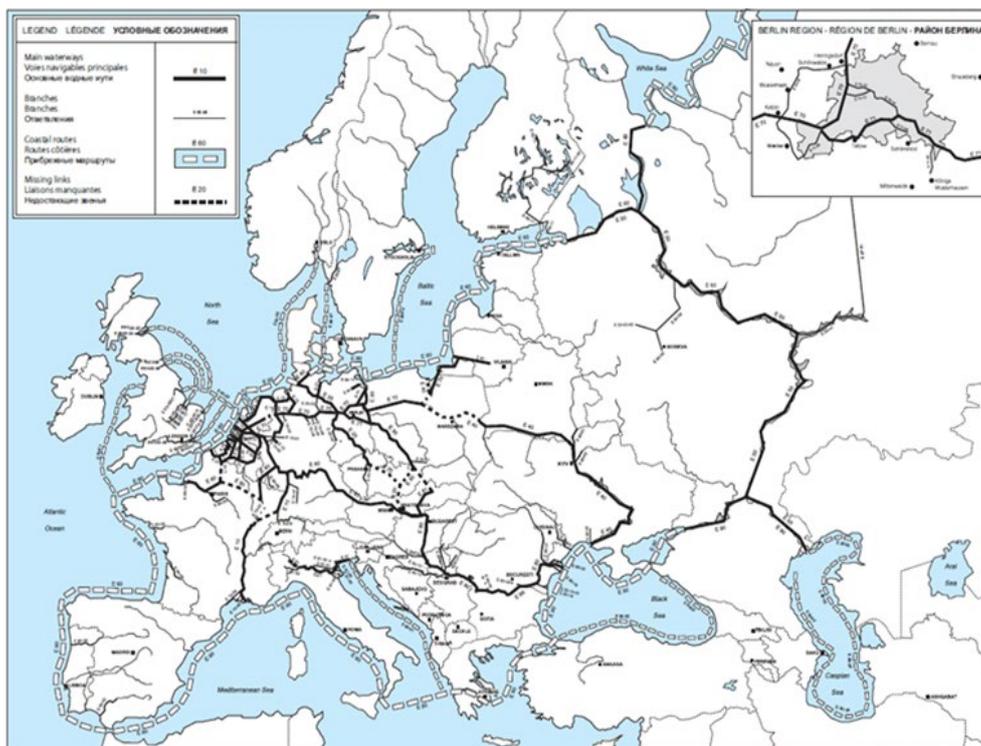
- Вопрос о переводе сектора на новые и более экологичные двигательные установки приобретает все большую остроту. Большая часть флота внутренних водных путей продолжает использовать дизельные двигатели. Однако уже разрабатываются, испытываются и внедряются в качестве альтернативных технологии, которые позволяют использовать сжиженный природный газ (СПГ), водородные топливные элементы и двигательные установки на аккумуляторных батареях. Успех этих систем в будущем будет во многом зависеть от их надежности, доступности, долговечности и цены. В ближайшее время не будет идти речи о единственной системе на замену дизельному двигателю, однако возможно использование сочетания нескольких различных систем на будущих судах.
- РИС все активнее внедряются и используются в секторе ВВТ. РИС – это гармонизированная и взаимосвязанная информационная система, которая в режиме реального времени предоставляет пользователям и ведомствам данные о состоянии движения и фарватера на водном пути, а также о положении и направлении движения судов. Таким образом, эти системы способствуют упорядочению процесса планирования движения судов по водным путям. РИС не только повышает безопасность на водных путях, но и повышает эффективность перевозок по рекам и каналам за счет дополнительных функций, таких как управление транспортными коридорами с помощью РИС.
- Автоматизация и автономное судоходство сегодня являются широко обсуждаемыми темами. Разрабатываются и испытываются различные системы, начиная от полуавтономных систем помощи, которые уже представлены на рынке⁷, и заканчивая полностью автоматическими системами. Степень автоматизации, которая будет достигнута в ближайшем будущем, будет во многом зависеть от технических возможностей и от требований политики и страховых компаний.

⁷ Реальным примером является система «Банляйтунгсзюстем» («Bahnleitungssystem»), разработанная компанией «Инновационная навигация» в Германии и установленная в 2008 году на учебном судне «Принцесса Максима» Морской академии Харлингена.

Глава II. Состояние сети водных путей категории E

Сеть водных путей категории E состоит из европейских внутренних водных путей международного значения, прибрежных маршрутов, используемых судами типа «река–море» (E 01-E 91), и расположенных на этих путях портов международного значения. Они определены в Европейском соглашении о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) от 19 января 1996 года и в приложении I. По состоянию на 2018 год Соглашение СМВП ратифицировали 19 стран (Австрия, Беларусь, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Италия, Литва, Люксембург, Нидерланды, Польша, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Сербия, Словакия, Украина, Хорватия, Чехия и Швейцария)⁸.

Рис. III
Карта сети СМВП⁹



Источник: ЕЭК ООН.

С 1998 по 2016 год общая протяженность сети водных путей категории E увеличилась с 27 711 км до 29 238 км, а доля водных путей категории E, соответствующих стандартам СМВП, выросла с 79% до 83%¹⁰. При этом 73% составляют крупные каналы и реки классов IV–VII, а также прибрежные маршруты. Эти водные пути способны пропускать суда длиной не менее 80 м и шириной не менее 9,5 м и грузоподъемностью около 1500 метрических тонн¹¹. Лишь 10% сети СМВП – это небольшие водные пути, способные пропускать только малые суда. Большая часть путей сети соединены друг с другом. Процент недостающих звеньев составляет 6,8%, и они будут рассмотрены ниже, в разделах, посвященных отдельным сегментам сети водных путей категории E.

⁸ ECE/TRANS/SC.3/2015/1.

⁹ Подготовленная ЕЭК карта сети водных путей категории E, 2019 год.

¹⁰ Перечень основных характеристик и параметров сети водных путей категории «E» («Синяя книга»), третий пересмотренный вариант (ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3).

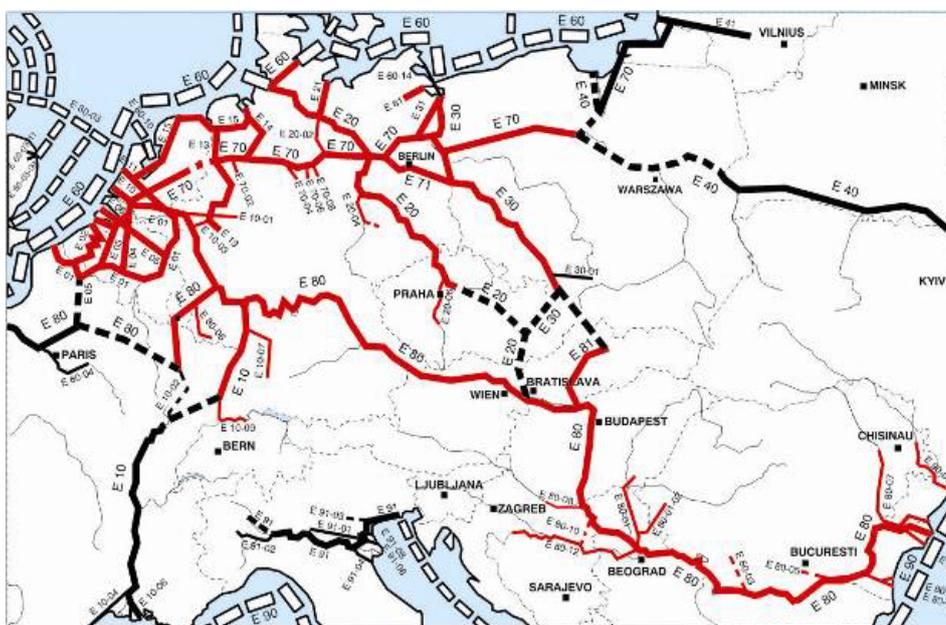
¹¹ European Conference of Ministers, Resolution No.92/2 on new classification of inland waterways, 1992, p. 3.

А. Сеть Рейн–Дунай и центральноевропейская сеть каналов и рек (включая реки Везер, Эльбу и Одер)

Бассейны рек Рейн и Дунай (рис. IV) являются крупнейшей европейской сетью водных путей по протяженности и объему перевозок, которая состоит из следующих путей:

- E 10: Рейн, Сома и Рона с притоками на участке от Роттердама до Арля, а также связанные с ними каналы;
- E 80: ось Гавр – Кобленц – Майнц – канал Майн – Дунай – Дунай с притоками;
- E 70: ось Роттердам – Берлин – Гданьск, E 20 – Эльба, притоки и связанные каналы;
- E 30: река Одер с притоками.

Рис. IV
Судоходная сеть Рейн–Дунай¹²



Источник: ЕЭК ООН.

Бассейны рек были полностью связаны в 1992 году с открытием канала Рейн – Майн – Дунай, строительство которого заняло 30 лет. Таким образом, были соединены между собой пути E 10 и E 80. Эти два речных бассейна составляют почти половину от общей протяженности водных путей СМВП – 14 360 км из 30 177 км – и могут принимать крупные суда по классификации ЕКМТ.

Бассейн Рейна

Инфраструктура

Во втором издании Белой книги бассейн Рейна был охарактеризован как наиболее развитый, наиболее хорошо обслуживаемый и чаще всего используемый водный путь сети СМВП. Плотность движения на этом пути обусловлена наличием промышленных центров по его берегам и развитой инфраструктурой. В бассейне базируются значительное количество крупных судов, приспособленных к нуждам промышленной зоны Рейна, работа которой в свою очередь зависит от грузопотоков, идущих в/из бельгийских и голландских портов, расположенных в эстуарии при впадении Рейна в Северное море.

¹² Подготовленная ЕЭК карта сети водных путей категории E, 2019 год.

Текущие инфраструктурные проекты (см. Белую книгу 2011 года) в бассейне Рейна и на связанных с ним водных путях, в частности на сети каналов Германии, направлены на увеличение потенциала водных путей путем адаптации существующей инфраструктуры к изменяющимся потребностям промышленности. Модернизация судоподъемника Нидерфинов позволит повысить статус канала Одер – Хафель, который является частью водного пути E 40, до класса Va. Задержки в строительстве не позволили начать эксплуатацию раньше 2019 года¹³.

Повышение интенсивности судоходства и увеличение среднего размера и веса судов вынудило перейти к планам по замене крупных шлюзов и строительству моста с гарантированной высотой прохода 5,25 м в западной части (на участке от Марля до Фридрихсфельда) канала Везель – Даттельн (E 10-01) на северо-западе Германии. Этот канал является одним из двух каналов, соединяющих Рейн с сетью каналов Германии. Завершить проект планируется в 2030-х годах¹⁴.

По тем же причинам следует заменить судоподъемник Шарнебек на боковом канале Эльбы (E 20-02) вблизи Люненбурга (Германия). На момент его открытия в 1975 году этот судоподъемник был самым большим в мире со шлюзовыми камерами размером 100 x 12 м, которые однако недостаточны для современных судов внутреннего плавания. В 2017 году началась подготовка планов по строительству новых шлюзовых камер размером 225 × 12,50 м на замену старому судоподъемнику. Строительные работы должны начаться в период после 2025 года и не позднее начала 2030-х годов¹⁵.

Необходимость модернизации реки Мозель стала очевидной в 1990-е годы с началом существенного увеличения интенсивности движения. Вначале был углублен фарватер с 2,7 м до 3 м (с 1992 по 1999 год). Затем были проведены работы по устранению нескольких ключевых узких мест: девять однокамерных шлюзов на немецкой части реки были расширены с добавлением к каждому второй шлюзовой камеры; вторая, меньшая по размеру, шлюзовая камера парного шлюза в Кобленце, в месте слияния Мозеля с Рейном, была модернизирована в рамках реализации немецкого плана «Bundesverkehrswegeplan»¹⁶. Первыми проектами, реализованными на Мозеле, стали работы по модернизации шлюзов в Цельтингене (Германия) и Фанкеле (Люксембург). Это положительно сказалось на пропускной способности двух ключевых узких мест на реке. Серьезные задержки в движении также были связаны с частым прохождением экскурсионных судов, имеющих приоритет на этих шлюзах. В 2019 году начались работы по строительству второй шлюзовой камеры в Трире, а также был принят план по строительству второй шлюзовой камеры в Лемене¹⁷.

В реализации проекта по строительству водного пути Сена–Шельда произошли значительные задержки. Строительство планировалось начать в 2019 году и завершить в 2027 году¹⁸. Более подробная информация приведена в разделе, посвященном речной сети Сена–Уаза ниже.

Сеть судоходных водных путей Польши простирается на 3 655 км¹⁹, однако из них доля водных путей международного значения (с минимальным классом IV)

¹³ Nordkurier, June 2018, www.nordkurier.de/brandenburg/neues-schiffshebewerk-niederfinow-soll-2019-eroeffnet-werden-0632233306.html.

¹⁴ Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030, www.bvwp-projekte.de/wasserstrasse/w23/w23.html.

¹⁵ Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030, www.bvwp-projekte.de/wasserstrasse/w12/w12.html.

¹⁶ План Германии по развитию инфраструктуры, находящейся в государственном управлении.

¹⁷ Directorate General for Waterways and Shipping, www.wsa-mosel-saar-lahn.wsv.de/Webs/WSA/Mosel-Saar/DE/Wasserstrassen/Projekte/01_Zweite_Moselschleusen/projekt_1_node.html.

¹⁸ De Binnenvaartkrant, online edition, May 2018, <https://binnenvaartkrant.nl/seine-schelde-verbinding-pas-in-2027-klaar>.

¹⁹ «Assumptions for the development plans of inland waterways in Poland for 2016–2020 with 2030 perspective», 2014; mgm.gov.pl/wp-content/uploads/2017/11/assumptions-for-the-development-plans-of-inland-waterways-in-poland-for-2016-2020-with-2030-perspective.pdf.

составляет лишь 6%. Остальные водные пути имеют региональное значение и не отвечают стандартам класса IV. Основные международные водные пути Польши служат для судоходства по направлению юг–север, в частности реки Одер и Висла, обе впадающие в Балтийское море.

Строительство звеньев, соединяющих Одер с Калининградским заливом и Варшаву с Брестом, осуществить которое планируется в сотрудничестве с Германией, призвано удлинить водные пути E 70 и E 40. В 2019 году начались работы по созданию восточно-западного соединения между бассейнами Одера и Вислы и другие предусмотренные проектом работы. Движение на Висле затруднено из-за общего состояния водного пути.

Как было отмечено уже в Белой книге 2011 года, инфраструктура основных водных сетей в Польше, к востоку от Одера, нуждается в дальнейшей модернизации.

Строительство недостающего звена на пути E 70, от Твенте до Среднегерманского канала, было включено в планы развития СМВП в качестве долгосрочного проекта, но в 2012 году после проведения технико-экономического анализа от него отказались: затраты на строительство нового канала оценивались примерно в 1,3 млрд евро при потенциальной экономической отдаче, которая покрыла бы лишь 18% от этой суммы до 2060 года²⁰.

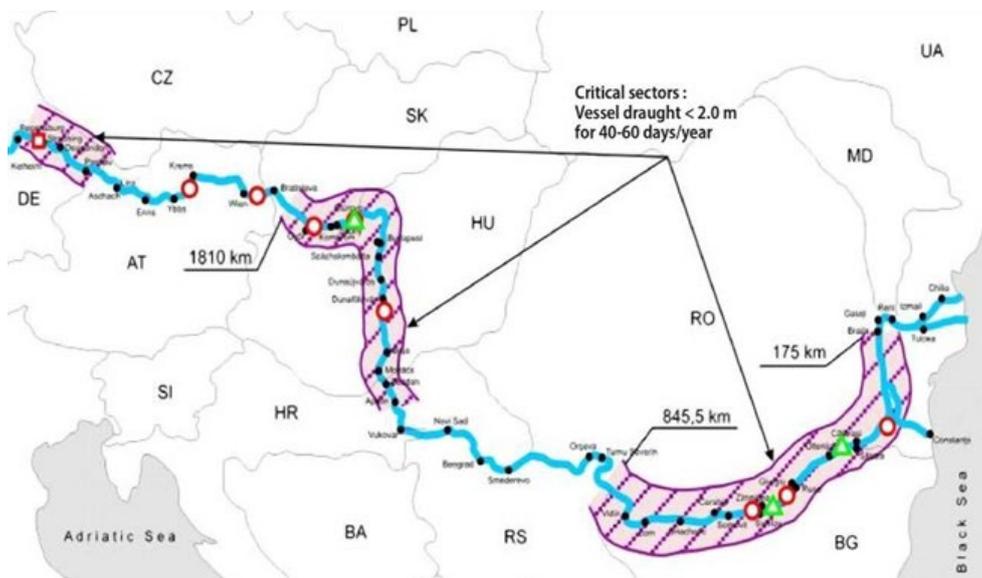
Бассейн Дуная

Инфраструктура

Бассейн Дуная (E 80) охватывает реки Дунай и Саву и Дунайский канал, соединяющий Дунай с Черным морем в Констанце (Румыния). В отличие от Рейнской области, здесь нет обширной дополнительной судоходной сети рек и каналов. Кроме того, по сравнению с Рейном судоходство по данной сети несколько более ограничено из-за резких изгибов русла и широких участков, на которых образуются отмели и песчаные наносы²¹.

Рис. V

Критические сектора с точки зрения пропускной способности на Дунае²²



Источник: ЕЭК ООН.

²⁰ EUREGIO, пресс-релиз 2013, www.euregio.eu/de/pressemitteilungen/verbindung-zwischen-mittellandkanal-und-twentekanal-nicht-wirtschaftlich.

²¹ Дунайская комиссия, www.danubecommission.org/dc/de/die-donauschiffahrt/540-2/.

²² Белая книга ЕЭК, 2011 год, стр. 13 текста на английском языке.

На рис. V показаны критические сектора на Дунае. Главным стратегическим узким местом, которое ограничивает грузоподъемность крупных судов, осуществляющих плавание между Рейном и Дунаем, ввиду недостаточных глубин и низких подмостовых габаритов, является участок Дуная между Штраубингом и Фильсхофеном, недалеко от слияния с каналом Майн – Дунай. На этом участке глубина реки в течение 40–60 дней в году составляет в среднем два метра. Два моста, пересекающие фарватер, имеют низкие подмостовые габариты: 5 м (железнодорожный мост Боген) и 5,15 м (мост Луитпольд в Пассау)²³, что позволяет перевозить только один ярус контейнеров. Глубина фарватера представляет собой регулярную проблему в верхнем, среднем и нижнем течении Дуная.

Рейнский и дунайский флоты

Между Рейном и Дунаем заметен дисбаланс в инфраструктуре, а также в составе флотов. Многие суда, работающие на Дунае, ходят также и по Рейну.

В 2017 году Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР) подсчитала, что флот Рейна насчитывает более 9 800 судов²⁴. В таблице 3 представлены данные о развитии флота ЦКСР.

Таблица 3

Развитие флота на Рейне, 2008–2017 годы²⁵

Год	Сухогрузный флот		Танкерный флот		Толкачи и буксиры
	Количество судов	Общая грузоподъемность в тоннах	Количество судов	Общая грузоподъемность в тоннах	Количество судов
2008	8 249	10 260 000	1 569	2 583 000	1 276
2009	8 203	10 669 000	1 643	2 824 000	1 286
2010	7 952	10 647 000	1 732	3 127 000	1 220
2011	7 980	10 769 000	1 706	3 203 000	1 265
2012	7 776	10 748 000	1 654	3 174 000	1 219
2013	7 618	10 681 000	1 623	3 152 000	1 267
2014	7 464	10 553 000	1 600	3 185 000	1 251
2015	7 323	10 496 000	1 551	3 185 000	1 246
2016	7 136	10 285 000	1 511	3 150 000	1 240
2017	7 092	10 432 000	1 501	3 112 000	1 241

Источник: Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР).

Дунайская комиссия сообщила, что в 2016 году флот Дуная насчитывал в общей сложности 3 197 судов. Данные о развитии флота приведены в таблице 4:

²³ «Виа Донау», перечень мостов; www.viadonau.org/fileadmin/content/viadonau/05Wirtschaft/Dokumente/2015-04-06_Brueckenliste_viadonau.pdf.

²⁴ Central Commission for the Navigation of the Rhine, Annual Report 2018. Inland Navigation in Europe. Market Observation, www.inland-navigation-market.org/en/rapports/2018/q2/5-fleet-2/.

²⁵ Ibid.

Таблица 4
Развитие флота на Дунае, 2013–2016 годы²⁶

Год	Самоходные суда		Толкаемые и буксируемые баржи		Толкачи и буксиры
	Количество судов	Общая грузоподъемность в тоннах	Количество судов	Общая грузоподъемность в тоннах	Количество судов
2013	446	394 952	2 633	3 024 191	672
2014	439	392 894	2 511	2 887 511	649
2015	451	401 533	2 441	2 834 939	694
2016	418	397 130	2 171	2 578 415	576

Источник: Дунайская комиссия.

Водные пути Франции

Суда класса IV и выше способны принимать два речных бассейна Франции – Рона–Сона и Сена–Уаза. Технически они связаны с остальной частью западноевропейской сети водных путей, однако водные пути, соединяющие оба этих бассейна с Шельдой или Рейном доступны только для судов класса I (габарита Фрейсине). Суда габарита Фрейсине весьма малы и являются старыми, поскольку последние суда такого типа строились в 1980-х годах. В настоящее время в активной эксплуатации находятся 332 таких судна²⁷.

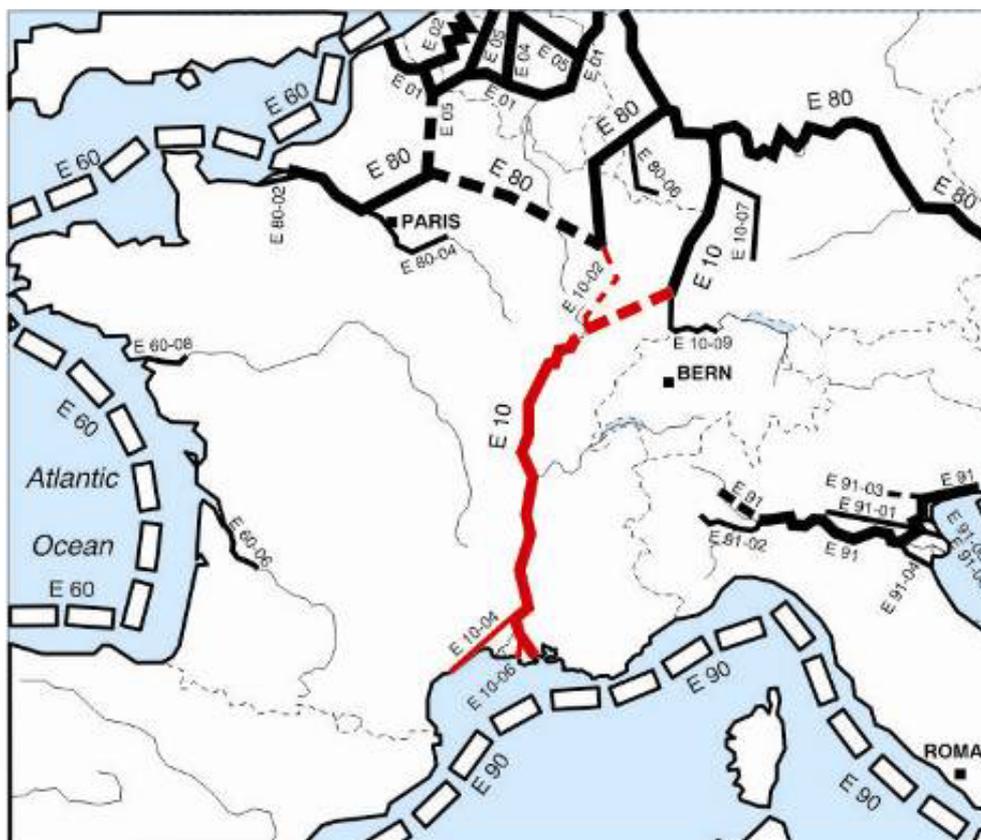
a) Сеть водных путей Рона–Сона

Сеть Рона–Сона (южный участок водного пути E 10, см. рис. VI) практически изолирована от остальной части западноевропейской системы водных путей. Данная сеть имеет протяженность 679 км и включает реку Саону, судоходную для больших судов на участке от шлюзов Осон на севере до слияния с Роной в Лионе. Рона судоходна от Лиона до устья, где она впадает в Средиземное море в Фос-сюр-Мере (E 10-06), с боковым ответвлением, каналом Рона – Сет, ведущим в город Сет, также расположенный на Средиземном море (E 10-04).

²⁶ Дунайская комиссия, «Статистика дунайского судоходства в 2015–2016 годах», Будапешт, 2017 год, и «Статистика дунайского судоходства в 2013–2014 годах», Будапешт, 2015 год, www.danubecommission.org/uploads/doc/STATISTIC/en_stat_2015_2016.pdf.

²⁷ Voies navigables de France, Les chiffres du transport fluvial en 2017, www.vnf.fr/vnf/img/cms/Transport_fluvialhidden/LesChiffresDuTraficFluvial_2017_20180410150714.pdf.

Рис. VI
Сеть водных путей Рона– Сона²⁸



Источник: ЕЭК ООН.

Инфраструктура

Сеть водных путей Рона– Сона характеризуется хорошей судоходностью на всей протяженности с севера на юг. Пять шлюзов на 218-километровом участке Саоны имеют размеры 180 × 12 м, что позволяет проходить судам класса VI, однако подмостовые габариты ограничены высотой 3,7 метра. Участок Роны протяженностью 310 км от Лиона до Фос-сюр-Мера имеет 12 шлюзов размером 190 × 11,40 м и способен пропускать суда класса V. Подмостовые габариты составляют шесть метров, что существенно больше по сравнению с Саоной. Последней частью сети является канал Рона – Сет протяженностью 99 км, имеющий только один шлюз размером 120 × 8 м, что делает этот водный путь доступным только для судов класса III и ниже. Мосты на канале имеют подмостовый габарит 5 м и не являются помехой для судов этих классов, если они не перевозят более одного яруса контейнеров.

В Белой книге 2011 года упоминается о планах по созданию звена, соединяющего данную сеть с сетью Сена–Уаза, однако от них отказались еще около 30 лет назад. С начала 1990-х годов Франция сосредоточила свои усилия на создании звена Сена–Север, соединяющего бассейны Сены и стран Бенилюкса, вследствие чего отказалась от строительства других планировавшихся каналов (Сона – Мозель и Сона – Рейн).

В 2017 году по сети было транспортировано 5,2 млн т грузов, что из расчета общих транспортных показателей составляет 1,1 млрд тонно-километров²⁹. Основными перевозимыми грузами являлись строительные материалы и продукция агропромышленного комплекса.

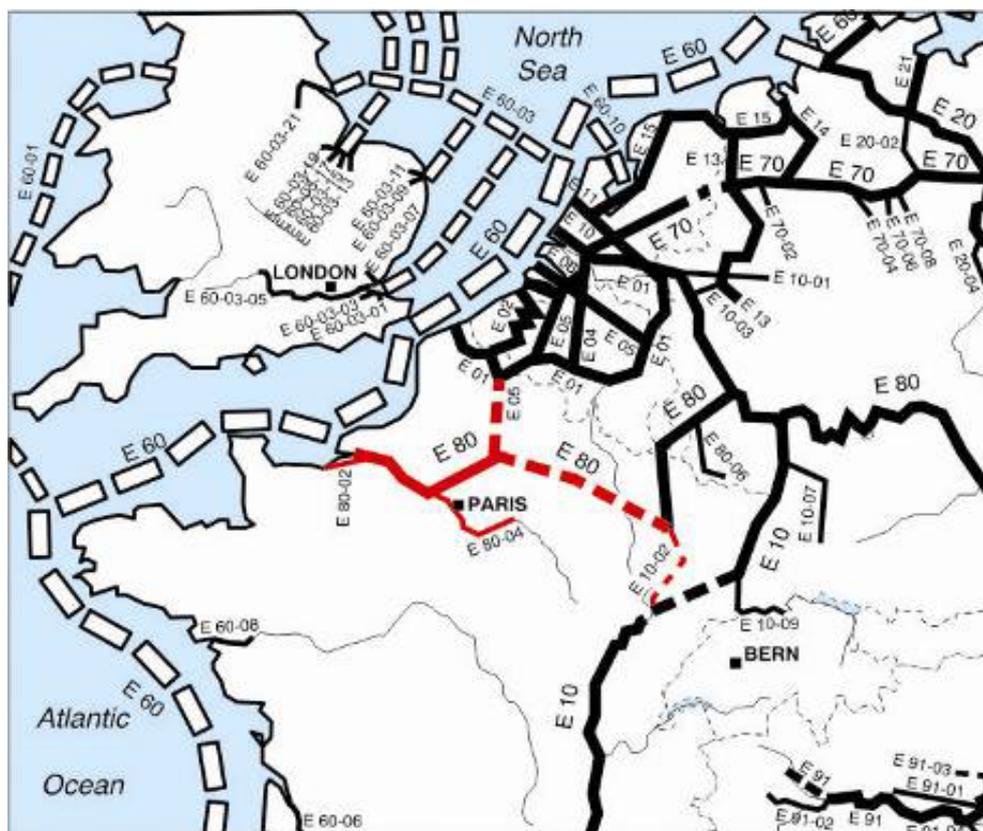
²⁸ Подготовленная ЕЭК карта сети водных путей категории E, 2019 год.

²⁹ Voies navigables de France, Le trafic fluvial sur l'année 2017, www.vnf.fr/vnf/img/cms/Transport_fluvialhidden/Traffic_2017_12mois_Internet_20180410171126.pdf.

Второй по значимости сетью водных путей во Франции является сеть рек Сена–Уаза на северо-западе страны (см. рис. VII). Ее общая протяженность составляет 632 километра. Основной маршрут E 80 включает Уазу на участке от города Компьень до слияния с верхней Сенной к северу от Парижа и затем нижнее течение Сены, от Парижа до ее впадения в Атлантический океан в городе Гавр³⁰. Собственно Уаза на этом участке насчитывает пять шлюзов размером 180 × 11,5 м и может пропускать суда класса Vb. Верхняя Сена – участок вверх по течению от Парижа до Монтро – имеет девять шлюзов размером 180 × 11,5 м и может также принимать суда класса Vb. Однако на коротком участке в пределах Парижа судоходство разрешено только для судов длиной менее 125 метров.

³⁰ Voies navigables de France, Carte_bassin_Seine, 2018, www.vnf.fr/vnf/img/cms/Transport_fluvialhidden/Carre_bassin_Seine_fevrier_2018_20180316150407.pdf.

Рис. VII
Система водных путей Сена–Уаза³¹



Источник: ЕЖ ООН.

По состоянию на 2019 год канал, связывающий Сену и Шельду, находится в стадии строительства. Этот канал протяженностью 107 км соединит реку Уазу в городе Компьень с рекой Шельдой в Камбре. Планируется, что канал будет принимать суда класса Vb и будет оборудован шестью шлюзами вдоль всего пути³². Первоначально планировалось, что проект будет завершен в 2016 году, однако из-за различных задержек начало строительных работ было отсрочено до 2019 года, а введение в эксплуатацию запланировано на 2027 год³³.

В 2017 году по сети было транспортировано 20,7 млн т грузов, что из расчета общих транспортных показателей составляет 3,4 млрд тонно-километров³⁴. Разница между показателями по общим объемам перевозок в тоннах и тонно-километрах по сравнению с бассейном Рона–Сона обусловлена более коротким плечом перевозок по сети Сена–Уаза ввиду ее меньшей общей протяженности и изоляции от остальной части европейской сети водных путей, пригодной для крупных судов. Основными перевозимыми грузами являются строительные материалы и продукция агропромышленного комплекса.

В. Азово-Черноморско-Каспийский бассейн

Инфраструктура

Восточноевропейские сети внутренних водных путей складываются из водного пути E 40 – бассейна реки Днепр (включая реку Припять и Днепроовско-Бугский канал на Украине и в Беларуси) – и водного пути E 50 в Российской Федерации (состоит из

³¹ Подготовленная ЕЖ карта сети водных путей категории E, 2019 год.

³² Société du canal Seine-Nord Europe, www.canal-seine-nord-europe.fr/Projet.

³³ www.batiactu.com/edito/canal-seine-nord-europe-verra-jour-2027-53563.php.

³⁴ Voies navigables de France, Le trafic fluvial sur l'année 2017, www.vnf.fr/vnf/img/cms/Transport_fluvialhidden/Traffic_2017_12mois_Internet_20180410171126.pdf.

бассейнов рек Волги и Дона и Беломорско-Балтийского канала), который соединяет Черное и Каспийское моря с Балтийским морем (см. рис. VIII). Водный путь E 40 представляет собой обширную систему водных путей общей протяженностью более 9 000 километров. Большая часть сети способна пропускать суда класса V и более крупные суда. При том что маршрут из Черного моря в Балтийское через путь E 50 вполне осуществим, прямое сообщение по внутренним водным путям между путями E 40 и E 50 отсутствует. Водный путь E 50 и связанные с ним водные пути являются неотъемлемой частью «Большого европейского транспортного кольца», которое включает в себя ось Майн–Дунай (E 80), Рейн (E 10), прибрежные маршруты Северного моря, Кильский канал и Балтийское море (E 60), систему водных путей Российской Федерации от Санкт-Петербурга до Азовского моря (E 50) и прибрежные маршруты Черного моря (E 90).

Рис. VIII

Азово-Черноморско-Каспийская сеть, включая Днепр³⁵



Источник: ЕЭК ООН.

Соединение пути E 40 с остальной сетью СМВП требует создания нескольких недостающих звеньев, в том числе одного – для связи с главной водной сетью Польши, что позволит создать водный путь, соединяющий Балтийское и Черное моря. Таким образом, пути E 40 и E 41 будут затем соединены с водным путем E 70.

В настоящее время путь E 40 является судоходным для крупных судов по Днепру вверх до слияния с рекой Припятью. Нижнее течение Днепра подходит для речного и морского судоходства благодаря характеристикам этого участка, который состоит из сети озер, образуемых плотинами гидроэлектростанций, вплоть до Киева. Водный путь продолжается далее вверх по течению через украинскую границу рядом с г. Чернобыль, затем через Беларусь до Днепроовско-Бугского канала и до реки Муховец рядом с г. Брест на границе с Польшей.

Шлюзы и фарватеры на водном пути E 40 нуждаются в модернизации или капитальном ремонте, в частности шлюзы на реке Днепр. В настоящее время ведутся работы по ремонту шлюзов и обширные ремонтные работы на водных путях в целом.

³⁵ Подготовленная ЕЭК карта сети водных путей категории E, 2019 год.

Инфраструктура водного пути на дальнейшем участке севернее, на реке Припяти и Днепро-Бугском канале, также нуждается в ремонте. В Беларуси идет реконструкция гидротехнических комплексов по нормам класса Va. На сегодняшний день реконструированы пять сооружений, что позволяет пропускать суда длиной до 110 м, шириной до 12 м и осадкой до 2,2 метра. Еще три шлюза должны быть отремонтированы и введены в эксплуатацию в 2021 году.

При полной судоходности водный путь E 40 позволит перевозить грузы из Беларуси и Украины через Польшу в страны Западной Европы, в частности в страны Северной Европы. После устранения основных узких мест на участке Одер–Висла и выполнения требований класса Va станет возможным перевозить грузы речным транспортом между Западной и Восточной Европой и Юго-Восточной Европой через Польшу. По оценкам, около 20% грузов, перевозимых сегодня по железной дороге, а также около 10% грузов, перевозимых автомобильным транспортом, можно было бы перевозить водным транспортом по данному маршруту. В 2013 году при поддержке Европейского союза началась реализация проекта «Восстановление водного пути E 40 на участке Днепр–Висла: от стратегии к планированию», а в 2014 году была создана постоянная трансграничная комиссия по этому вопросу. Проведенное в 2014 и 2015 годах технико-экономическое обоснование позволило определить оптимальное техническое решение и вынести общие рекомендации. Комиссия разработала «дорожную карту» до 2025 года, и следующей важной задачей является изучение возможных экологических последствий путем проведения соответствующих экологических экспертиз³⁶.

В 2017 году к сети СМВП было добавлено новое ответвление E 40-01, которое соединит недавно построенный терминал на Днестре вблизи города Нижние Жары на белорусско-украинской границе с устьем Припяти³⁷. Дальнейшая работа ведется, но дата окончания еще не определена. Продолжения реки Буг в виде пути E 41 через Польшу не планировалось. Суда, следующие от Бреста на север, должны иметь осадку не более 0,8 м, что исключает возможность грузовых перевозок³⁸.

Флот

Флот судов внутреннего плавания Азово-Черноморского региона состоит из национального флота Российской Федерации, действующего на водном пути E 50, и флотов Беларуси и Украины, действующих на водном пути E 40. В 2015 году флот судов внутреннего плавания Российской Федерации насчитывал 1 520 самоходных судов средней грузоподъемностью 1 660 т, 4 902 толкаемых баржи средней грузоподъемностью 1 460 т, а также 2 784 буксирных судна³⁹.

По состоянию на 2014 год флот судов внутреннего плавания Беларуси состоял из одной самоходной баржи, 147 толкаемых барж средней грузоподъемностью 769 т и 72 буксирных катеров⁴⁰.

Флот судов внутреннего плавания Украины в 2016 году насчитывал 1 312 судов⁴¹, из которых 352 работают за пределами сети E 40, на Дунае⁴².

³⁶ ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/13.

³⁷ Четвертый пересмотренный вариант СМВП, www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/sc3/ECE-TRANS-120r4efr.pdf.

³⁸ Перечень основных характеристик и параметров сети водных путей категории «Е» («Синяя книга»), третий пересмотренный вариант (ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3), стр. 17 текста на английском языке.

³⁹ Статистика внутреннего транспорта Европы и Северной Америки, ЕЭК, 2018 год, с. 149 текста на английском языке, www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp6/publications/2018_INLAND_TRANSPORT_STATISTICS.pdf.

⁴⁰ Там же, стр. 141 текста на английском языке.

⁴¹ Там же, стр. 151 текста на английском языке.

⁴² Дунайская комиссия, «Статистика дунайского судоходства в 2015-2016 годах», Будапешт, 2017 год, стр.7, www.danubecommission.org/uploads/doc/STATISTIC/en_stat_2015_2016.pdf.

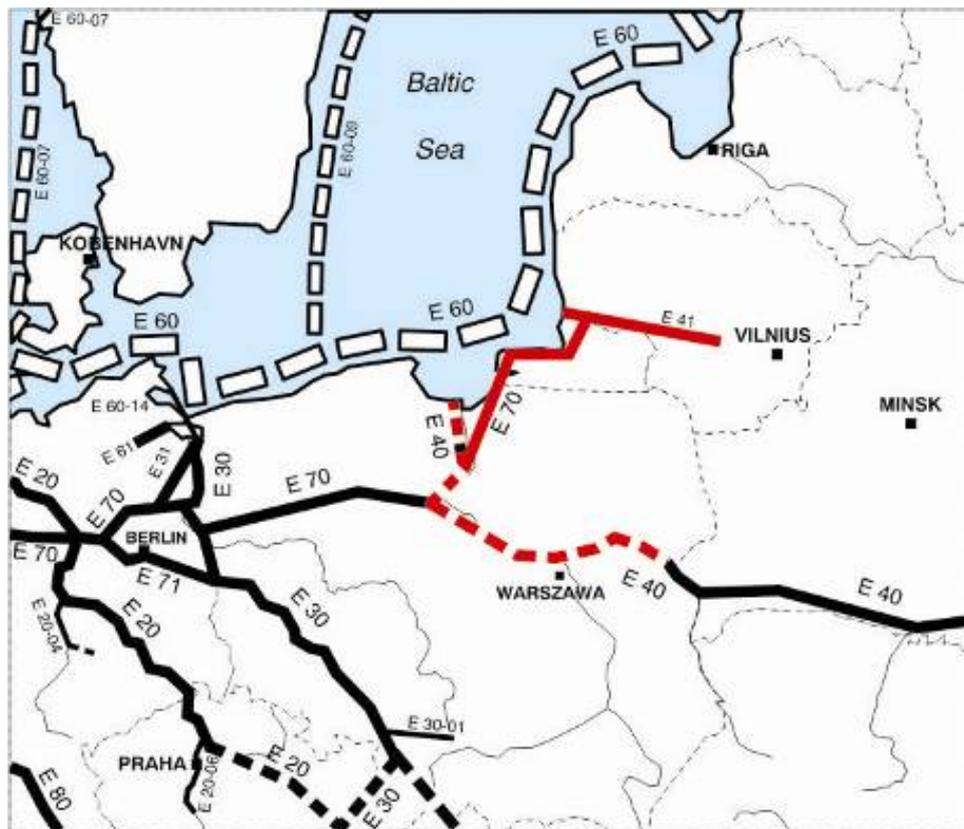
С. Сеть региона Балтийского моря

Сеть внутренних водных путей Балтийского региона состоит из еще не полностью освоенной северной части реки Вислы (Е 40), реки Ногат до Калининградского залива (Е 70), а также реки Неман от ее впадения в Балтийское море в Клайпеде вверх по течению до города Каунаса (Е 41) (рис. IX).

Хотя идея соединить между собой водные пути Е 40 и Е 70 для создания водного сообщения между Балтийским и Черным морями обсуждается уже в течение нескольких лет, подробных планов по этому вопросу не существует.

Рис. IX

Сеть региона Балтийского моря⁴³



Источник: ЕЭК ООН.

Планируемое улучшение условий судоходства по сети по-прежнему касается в основном углубления фарватера на реке Неман от Клайпеды вверх по течению до Каунасской плотины, которая не оборудована шлюзом и поэтому делает невозможным дальнейшее плавание по этой реке. В 2019 году водный путь пропускал суда размером 100 x 10 м, при том что допустимая осадка в нижней части реки от Клайпеды до Юрбаркаса составляет не более 1,20 м, а на верхнем отрезке до Каунасской плотины – даже меньше⁴⁴.

Флот

Сеть водных путей Балтийского региона не имеет отдельного флота. Суда, зарегистрированные в Польше, обычно прибывают сюда через сеть водных путей Германии. В 2016 году флот Польши насчитывал 91 самоходное судно средней

⁴³ Подготовленная ЕЭК карта сети водных путей категории Е, 2019 год.

⁴⁴ Inland waterways of national importance of the Republic of Lithuania, <http://vvd.lt/en/vidaus-vandenu-keliai/>.

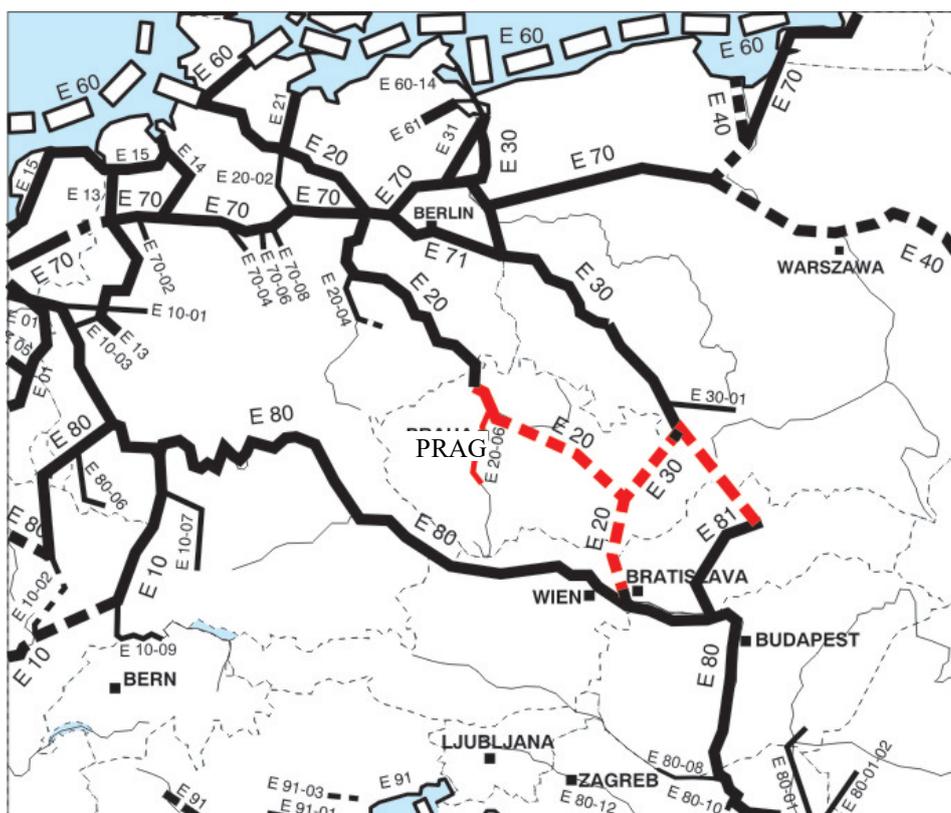
грузоподъемностью 747 т, 516 толкаемых барж средней грузоподъемностью 457 т и 214 буксиров⁴⁵.

D. Сеть водных путей Чехии и Словакии

Данная сеть состоит из реки Эльбы (E 20), от чешско-немецкой границы к северу от Дечина до города Пардубице, и реки Влтавы (E 20-06), от слияния с Эльбой вблизи города Мельник вверх по течению через Прагу до города Слапы, а также трех недостающих звеньев, создание которых позволило бы связать Дунай и Эльбу с бассейном Одера: звено Эльба–Моравы–Дунай удлинит водный путь E 20; звено Одер–Ваг–Дунай соединит пути E 30 и E 81, а также продлит путь E 30 между Моравой и Одером (рис. X).

Рис. X

Сеть водных путей Чехии и Словакии⁴⁶



Источник: ЕЭК ООН.

Ни одно из запланированных соединительных звеньев не находится в стадии строительства. Однако в июле 2016 года Министерство транспорта Чехии начало подготовку технико-экономического обоснования строительства водного коридора Дунай–Одер–Эльба, а в январе 2017 года министры транспорта Чехии, Польши и Словакии подписали меморандум о взаимопонимании по строительству этого звена⁴⁷.

Как Чехия, так и Словакия продолжают работы по улучшению существующих водных путей. Так, на Эльбе начаты строительные работы по строительству гидроузла со шлюзом и плотиной в Дечине, который планируется ввести в эксплуатацию в 2021 году. Ограничения по глубине фарватера на участке между немецкой границей и Усти-над-Лабем требуют проведения дноуглубительных работ. Предусмотрено также

⁴⁵ Статистика внутреннего транспорта Европы и Северной Америки, ЕЭК, 2018 год, с. 147 текста на английском языке, www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp6/publications/2018_INLAND_TRANSPORT_STATISTICS.pdf.

⁴⁶ Подготовленная ЕЭК карта сети водных путей категории E, 2019 год.

⁴⁷ Water Corridor Danube-Oder-Elbe, www.d-o-l.cz/index.php/en/news.

строительство двух низконапорных плотин (менее 6 м) и гидроэлектростанций со шлюзами 200 x 24 м, с тем чтобы сделать этот участок пригодным для коммерческого судоходства в маловодные периоды. Для Словакии приоритетом является дальнейшее улучшение условий судоходства по реке Ваг. Модернизация до водного пути минимум класса V на участке от слияния с Дунаем в Комарно вверх по течению до города Жилины требует ремонта существующих и строительства новых шлюзов.

Флот

В 2016 году флот Чехии насчитывал 30 самоходных судов средней грузоподъемностью 1 033 т, 103 толкаемых баржи средней грузоподъемностью 504 т и 74 буксира⁴⁸. Эти суда используются во внутреннем сообщении, а также на реке Эльбе на участке до морского порта Гамбург и через сеть каналов Германии до бассейна Рейна. Основной упор в эксплуатации словацкого флота делается на перевозку грузов по Дунаю. По состоянию на 2016 год флот Словакии насчитывал десять самоходных судов средней грузоподъемностью 1 000 т, 101 толкаемую баржу средней грузоподъемностью 1 634 т и 33 буксира⁴⁹.

Е. Прибрежные маршруты и соединенные с ними внутренние водные пути

Основными прибрежными маршрутами являются следующие:

- водный путь E 60;
- водный путь E 90, который включает в себя прибрежные водные пути и связанные с ними водные пути Средиземного, Черного и Каспийского морей;
- внутренние водные пути, соединенные с Балтийским и Северным морями, и маршруты по Атлантическому океану до Гибралтарского пролива.

Искусственная инфраструктура прибрежных маршрутов включает в себя судоходные каналы по следующим маршрутам:

- Кильский канал (E 60) на севере Германии;
- Коринфский канал (E 90) в Греции.

Изолированные внутренние водные пути соединяются следующими морскими маршрутами:

- устье Гвадалквивира в Испании (E 60-02);
- открытые для морских судов водные пути Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, в частности Темза (E 60-03-05);
- Хамбер (E 60-03-21) и Тайн (E 60-03 и E 60-03-06);
- Дуэро в Португалии (E 60-04);
- Гёта-Эльв в Швеции (E 60-07);
- Сайменский канал в Финляндии (E 60-11);
- река По в Италии (E 91).

Прибрежные маршруты, за исключением соединенных с ними и соединяющих их водных путей, являются морскими водными путями, что делает невозможными общесистемные инвестиции в эти маршруты. Тем не менее важно, чтобы инвестиции продолжали поступать либо планировались, с тем чтобы повысить эффективность или потенциальные экономические выгоды от этих комбинированных маршрутов «река–море». Некоторые инвестиции, по всей видимости, направлены на развитие только морского судоходства, однако на практике могут служить и улучшению условий плавания по всей сети маршрутов СМВП типа «река–море». Так,

⁴⁸ Статистика внутреннего транспорта Европы и Северной Америки, ЕЭК, 2018 год, с. 143 текста на английском языке, www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp6/publications/2018_INLAND_TRANSPORT_STATISTICS.pdf.

⁴⁹ Там же, стр. 180 текста на английском языке.

правительство Германии в следующем десятилетии инвестирует более 800 млн евро в Кильский канал для оптимизации фарватера в восточной части Киля от Кёнигсфёрде до кильских шлюзов, углубления фарватера на всем протяжении водного пути и строительства новой, небольшой шлюзовой камеры в Киле и новой, пятой, шлюзовой камеры в Брунсбюттеле. Строительство шлюзовой камеры планировалось завершить в 2021 году, но было отложено из-за технических проблем⁵⁰. В результате должна возрасти пропускная способность водного пути, что облегчит судоходство.

К числу прочих текущих проектов, касающихся прибрежной сети, особенно в регионе Балтийского моря, относятся планы по развитию внутренних маршрутов и маршрутов «река–море», предусмотренные в программном документе «Развитие внутреннего судоходства и перевозок «река–море» в Европе и регионе Балтийского моря», который был подготовлен по итогам проекта ЭММА⁵¹. Примером может служить открытие судоходства по реке Гёта-Эльв и Трольхеттанскому каналу для барж внутреннего плавания, а более конкретно – для контейнерных фидерных перевозок из порта Гётеборг в Трольхетте, где в настоящее время грузовые перевозки осуществляются исключительно каботажными судами.

Глава III. Организационная и нормативно-правовая основа внутреннего судоходства в Европе

A. Организационная основа внутреннего судоходства: эволюция с 2011 года

Как и в 2011 году, внутреннее судоходство в европейской части региона ЕЭК по-прежнему регулируется целым рядом межправительственных учреждений и органов, включая комиссии судоходства по отдельным рекам, Европейскую экономическую комиссию Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), Европейский союз и четыре речные комиссии: Центральную комиссию судоходства по Рейну (ЦКСР), Дунайскую комиссию (ДК), Мозельскую комиссию (МК) и Международную комиссию по бассейну реки Сава (Комиссия по реке Сава (КС)). Кроме того, в 2015 году Европейской комиссией и ЦКСР совместно было создано новое учреждение в секторе внутреннего водного транспорта (ВВТ): Европейский комитет по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ).

ЕЭК ООН занимается рассмотрением общеевропейских вопросов внутреннего судоходства как на техническом, так и политическом уровнях. Будучи признанным центром международных соглашений в области наземного транспорта, ЕЭК ООН координирует осуществление 58 международных транспортных конвенций, которые закладывают правовую основу и обеспечивают технические правила для целей развития международных автомобильных, железнодорожных и интермодальных перевозок, внутреннего судоходства, а также в сфере перевозки опасных грузов и конструкции автотранспортных средств.

Рабочие группы ЕЭК ООН по внутреннему водному транспорту (SC.3) и по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) занимаются рассмотрением многочисленных вопросов, связанных с навигационными нормами, техническими стандартами и правилами безопасности во внутреннем судоходстве. Деятельность Рабочей группы направлена на развитие общеевропейской сети внутренних водных путей международного значения с инфраструктурой и услугами, характеризующимися устойчивостью и эффективностью, в качестве неотъемлемой части сетей и рынков внутреннего транспорта. Целью новой стратегии SC.3 до 2021 года является поддержка экономического развития с акцентом на обеспечение экономически приемлемого и равноправного доступа для всех государств-членов, имеющих судоходные внутренние водные пути. Соответствующая деятельность способствует поддержке

⁵⁰ Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel, Neubau der 5. Schleusenammer Brunsbüttel und Anpassung des Vorhafens, www.wsv.de/wsa-bb/Investitionsmassnahmen/5_schleuse/5_Schleusenammer/Allgemeine_Informationen/index.html.

⁵¹ ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/25.

рентабельности и безопасности предоставляемых услуг, оказывающих минимальное воздействие на окружающую среду и объединенных с другими видами транспорта, а также сосредоточению усилий на развитии качественной инфраструктуры, устойчивой к изменению климата. При этом важно сделать так, чтобы национальные транспортные стратегии поддерживали эти цели и как можно полнее учитывали сравнительные преимущества внутреннего водного транспорта (ВВТ)⁵².

Основными элементами новой стратегии являются следующие:

- a) консолидация усилий и обеспечение участия всех государств – членов ЕЭК ООН в решении современных проблем и поддержке реализации тех целей в области устойчивого развития, которые актуальны для данного сектора;
- b) поддержка развития системы статистических данных, имеющих отношение к ВВТ, и аналитического потенциала в целях получения необходимых данных для данного сектора;
- c) координация мер по дальнейшей интеграции ВВТ в мультимодальные транспортные цепи;
- d) разработка и поддержание эффективных правовых механизмов, направленных на обеспечение равных и прозрачных условий для всех субъектов;
- e) сотрудничество с новыми субъектами на европейском рынке, а также с организациями из других регионов мира, в рамках которого они могут воспользоваться результатами технического согласования, осуществляемого Рабочей группой;
- f) стимулирование инноваций в секторе ВВТ;
- g) содействие развитию возможностей обеспечения синергического эффекта взаимодействия морского и наземного транспорта, с одной стороны, и водохозяйственной деятельности, с другой стороны;
- h) содействие развитию РИС и других информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) во внутреннем судоходстве во всех государствах – членах ЕЭК ООН;
- i) развитие партнерских связей и повышение заметности ВВТ.

В Европейском союзе с 2011 года основой транспортной политики является Белая книга «Дорожная карта построения единой европейской транспортной зоны: к конкурентоспособной и ресурсоэффективной транспортной системе», опубликованная Европейской комиссией в 2011 году⁵³. Эта Белая книга содержит 40 конкретных инициатив на предстоящее десятилетие, направленных на создание конкурентоспособной транспортной системы в интересах повышения мобильности, устранения основных барьеров в ключевых областях, стимулирования экономического роста и занятости, а также снижения зависимости от импортной нефти и сокращения к 2050 году выбросов углерода на транспорте на 60%.

В 2016 году Европейская комиссия опубликовала рабочий документ для сотрудников Комиссии по вопросам осуществлению Белой книги, в котором освещался прогресс в деле реализации инициатив, намеченных в рамках десятилетней программы, и отмечались изменения, произошедшие в данном контексте с учетом стратегических целей, достижений и задач.

В информационном документе, посвященном «НАЯДЫ-II» (2013 год), изложена программа Европейского союза по мерам политики в области внутреннего водного транспорта на период 2014–2020 годов⁵⁴. Меры принимаются по следующим шести ключевым направлениям деятельности: i) инфраструктура; ii) инновации;

⁵² ЕЭК ООН, Проект предложения по новой стратегии для Рабочей группы по внутреннему водному транспорту на 2016–2021 годы, Женева, стр. 3, 2016 год, <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-2016-03e.pdf>.

⁵³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52011SC0359>.

⁵⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52013DC0623>.

iii) функционирование единого рынка; iv) экологические показатели; v) человеческий фактор; и vi) интеграция в мультимодальные логистические цепочки. Что касается первого ключевого направления – «Инфраструктура», – то здесь важнейшей подвижкой является принятие комплексного подхода к планированию и реализации проектов на внутренних водных путях вдоль коридоров базовой сети ТЕС-Т, введенного на основании Регламента (ЕС) № 1315/2013 Европейского парламента и Совета от 11 декабря 2013 года, а также Регламента (ЕС) № 1316/2013 Европейского парламента и Совета от 11 декабря 2013 года о создании Фонда соединения Европы (ФСЕ)⁵⁵. В опубликованном в 2017 году промежуточном докладе⁵⁶ по «НАЯДАМ-II» о ходе осуществления Программы действий по стимулированию внутреннего судоходства («НАЯДЫ»), нашли отражение прогресс, достигнутый в реализации программы «НАЯДЫ-II» по состоянию на 2017 год, и текущая деятельность по ее осуществлению на период до 2020 года.

В 2017 году Европейская комиссия – на базе исследования «По пути к оцифровке сегмента внутреннего судоходства и созданию цифровых мультимодальных узлов» – выступила с инициативой «Цифровая зона внутренних водных путей» (ЦЗВВП)⁵⁷, ориентированной на будущую цифровизацию сектора ВВТ, в которой был предложен ряд краткосрочных, среднесрочных и долгосрочных структурных элементов. В краткосрочной перспективе акцент делался на осуществлении и расширении РИС, а также стандартизации и практическом внедрении совместных европейских баз данных: Европейской системы управления справочными данными (ERDMS), Европейской базы данных о корпусах судов и, самое последнее, Европейской базы данных о квалификации экипажей. В среднесрочной перспективе основное внимание будет уделяться инициированию совместных государственно-частных инициатив по разработке будущих бортовых инструментов e-IWT, созданию платформы данных для операторов барж и объединению усилий с другими заинтересованными сторонами, а в долгосрочной перспективе – дальнейшей интеграции с другими форматами и использованию ЦЗВВП в качестве платформы для новых приложений. В 2018 году был издан рабочий документ для сотрудников Комиссии по цифровому внутреннему судоходству, в котором обстоятельно и комплексно освещаются существующие инициативы и инструменты в области оцифровки сегмента внутреннего судоходства, а также представлены выводы исследования ЦЗВВП⁵⁸.

По линии Форума по цифровым технологиям в области перевозок и логистики ГД по мобильности и транспорту ЕС⁵⁹ прорабатываются вопросы признания электронных транспортных документов и обмена данными в коридорах. Особое внимание уделяется применению стандартов, а также внедрению и использованию цифровых платформ для электронного контроля перемещения грузов с целью повышения цифровой совместимости в сфере логистики и грузовых перевозок в масштабах всей Европы.

Начиная с 2014 года в рамках обзора рынка, подготавливаемого силами ЦКСР в сотрудничестве с организациями европейского внутреннего судоходства⁶⁰, осуществляется непрерывный мониторинг ВВТ в Европейском союзе, на Рейне и на Дунае. Такой обзор рынка способствует дальнейшему стимулированию сектора и предусматривает: анализ спроса на перевозки по внутренним водным путям; анализ предложения на рынке внутреннего водного транспорта; обзор условий судоходства по внутренним водным путям Европы; и макроэкономический анализ сектора.

К числу недавних подвижек относится создание в 2015 году Европейским союзом и Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР) Европейского

⁵⁵ ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/3.

⁵⁶ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/inland/promotion/doc/sec_2011_453.pdf.

⁵⁷ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/2017-10-dina.pdf>.

⁵⁸ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/swd20180427-digital-inland-navigation.pdf>.

⁵⁹ <http://www.dtlf.eu/>.

⁶⁰ <https://inland-navigation-market.org>.

комитета по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ). Этот комитет был учрежден с целью выработки единых стандартов в области внутреннего судоходства⁶¹. Задачей КЕСНИ является обеспечение более четкого и полного согласования в данной сфере за счет внедрения общепризнанного режима технических стандартов, касающихся судов внутреннего плавания и соответствующего оборудования, внедрение информационных технологий, таких как РИС и АИС, а также разработка единых стандартов в области обучения, профессиональной подготовки и сертификации членов экипажа. К основным направлениям работы КЕСНИ относятся: а) согласованные технические стандарты, касающиеся судов внутреннего плавания; б) Европейский стандарт, устанавливающий технические требования для судов внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП), которым определяются согласованные технические стандарты, касающиеся судов внутреннего плавания; с) Европейский стандарт для профессиональных квалификаций во внутреннем судоходстве (ЕС-КВС), введенный в действие в 2018 году. Эта работа осуществляется при поддержке со стороны рабочих групп КЕСНИ по техническим предписаниям для судов (КЕСНИ-ТП), по профессиональным квалификациям плавсостава (КЕСНИ-ПК) и по информационным технологиям во внутреннем судоходстве (КЕСНИ-ИТ)⁶².

Посредством ряда специальных директив в рамках Европейского союза регулируются основные технические, экономические и правовые вопросы внутреннего судоходства, такие как доступ к рынку и профессии, государственная помощь, конкуренция, ценообразование, технические предписания, применимые к судам внутреннего плавания, и выдача удостоверений судоводителя. Потенциальные неопределенности в отношении применения законодательства Европейского союза к судоходству по Рейну, в отношении которого действуют положения Мангеймской конвенции, предшествующей законодательству ЕС и охватывающей третье государство (Швейцарию)⁶³, решаются путем постепенного согласования этих двух режимов и тесного сотрудничества между Европейской комиссией и ЦКСР⁶⁴.

В 2018 году ЦКСР наметила к осуществлению на предстоящие пять лет ряд амбициозных целей, которые будут способствовать устойчивому развитию внутреннего судоходства в экологическом, социальном и экономическом плане; речь идет о так называемой концепции «Перспектива 2018», подкрепляющей программу действий Европейской комиссии «НАЯДЫ-II» в ключевых областях⁶⁵.

В целях поощрения совместных и основанных на взаимодействии инициатив, а также стимулирования сотрудничества между межправительственными учреждениями и органами в Европе был заключен ряд соглашений: а) в январе 2009 года – Меморандум о взаимопонимании по вопросам сотрудничества между Комиссией по реке Сава и ДК; б) в июле 2015 года – Административная договоренность по рамкам сотрудничества между ДК и Генеральным директоратом по мобильности и транспорту Европейской комиссии; с) в июне 2018 года – Соглашение о сотрудничестве между ДК и МК.

На общеевропейском уровне со времени Бухарестской конференции в сентябре 2006 года никаких общеевропейских конференций⁶⁶ министров по внутреннему водному транспорту не проводилось. 18–19 апреля 2018 года во

⁶¹ КЕСНИ, <https://cesni.eu/en/about-cesni>.

⁶² <https://www.cesni.eu/en/activities-2>.

⁶³ R. Bieber, F. Maiani, M. Delaloye, Droit Européen des transports, Helbing and Lichtenhahn, Dossiers de droit européen, 2006, «Les transports par voie navigable», paras. 138–143.

⁶⁴ ECE/TRANS/SC.3/2017/17.

⁶⁵ www.ccr-zkr.org/files/documents/vision/Vision2018_en.pdf.

⁶⁶ К числу таких конференций относятся Конференция министров по наиболее актуальным проблемам внутреннего водного транспорта (Будапешт, сентябрь 1991 года); Общеευропейская конференция на тему «Укрепление общеевропейского сотрудничества по обеспечению свободного и развитого судоходства по внутренним водным путям» (Роттердам, 5–6 сентября 2001 года) и Бухарестская конференция на тему «Внутреннее судоходство – ключевой элемент будущей общеевропейской транспортной системы» (Бухарест, 13–14 сентября 2006 года). С самыми последними декларациями министров можно ознакомиться на сайте www.unecce.org/trans/cd.html.

Вроцлаве (Польша) была проведена первая Международная конференция на уровне министров «Внутреннее судоходство объединяет», совместно организованная ЕЭК ООН и Министерством морского хозяйства и внутреннего судоходства Польши. Конференция была нацелена на усиление направленности политики на повышение роли внутреннего водного транспорта и решение проблем устойчивого развития и мобильности на внутреннем водном транспорте. Данная Конференция стала продолжением практики проведения общеевропейских конференций высокого уровня по внутреннему водному транспорту, состоявшихся в 1991, 2001 и 2006 годах.

18 апреля 2019 года министрам и главам правительственных делегаций было предложено подписать декларацию министров «Судоходство по внутренним водным путям во всемирном контексте», в которой определены основные цели и действия, необходимые для отрасли на предстоящие годы, а странам и всем заинтересованным сторонам было предложено разработать планы действий по их осуществлению.

В 2018 году были проведены две конференции на уровне министров, посвященные знаковым датам развития речного судоходства в Европе:

- 29 июня 2018 года в Белграде состоялась конференция министров по случаю 70-й годовщины подписания Конвенции о режиме судоходства на Дунае (Белградской конвенции). Участники приняли коммюнике «Дунайская комиссия – укрепление партнерства в области свободного судоходства по Дунаю»⁶⁷. За конференцией последовала 90-я юбилейная сессия ДК;
- 17 октября 2018 года по случаю 150-летнего юбилея Мангеймской декларации состоялся шестой конгресс ЦКСР. Государств – члены ЦКСР приняли Декларацию министров «150 лет Мангеймского акта – движущей силы динамичного внутреннего водного транспорта»⁶⁸.

В нижеследующей таблице приводится обзор членства в вышеупомянутых международных организациях и органах.

Членство в организациях внутреннего судоходства
(только полноправные члены)

	<i>ЕЭК ООН</i>	<i>ЕС</i>	<i>КЕСНИ</i>	<i>ЦКСР</i>	<i>ДК</i>	<i>КС</i>	<i>МК</i>
Австрия	X	X	X		X		
Беларусь	X						
Бельгия	X	X	X	X			
Босния и Герцеговина	X		X			X	
Болгария	X	X	X		X		
Хорватия	X		X		X	X	
Чешская Республика	X	X	X				
Финляндия	X	X	X				
Франция	X	X	X	X			X
Германия	X	X	X	X	X		X
Венгрия	X	X	X		X		
Ирландия	X	X					
Италия	X	X	X				
Литва	X	X	X				
Люксембург	X	X	X				X

⁶⁷ http://www.danubecommission.org/uploads/doc/press/2018/DC_90_Session_Belgrade_20180629.pdf.

⁶⁸ http://www.ccr-zkr.org/files/documents/dmannheim/Mannheimer_Erklaerung_en.pdf.

	<i>ЕЭК ООН</i>	<i>ЕС</i>	<i>КЕСНИ</i>	<i>ЦКСП</i>	<i>ДК</i>	<i>КС</i>	<i>МК</i>
Республика Молдова	X				X		
Нидерланды	X	X	X	X			
Польша	X	X	X				
Румыния	X	X	X		X		
Российская Федерация	X				X		
Сербия	X				X	X	
Словакия	X	X	X		X		
Словения	X	X	X			X	
Швейцария	X		X	X			
Украина	X				X		
Соединенное Королевство	X	X	X				
Соединенные Штаты Америки	X						

Помимо государств-членов, международных организаций и НПО, наиболее заметными заинтересованными сторонами в области ВВТ в Европе являются следующие организации:

- Европейский союз речного судоходства (ЕСРС), представляющий интересы судоходных компаний и операторов барж;
- Европейская организация судоводителей, представляющая интересы владельцев-операторов из числа судоводителей, которым принадлежит эксплуатируемое ими судно;
- Международная ассоциация, представляющая взаимные интересы в сфере внутреннего плавания и страхования, а также ведения реестра внутренних судов в Европе (ИВР);
- Ассоциация внутреннего судоходства и водных путей Европы (АВСВПЕ), которая содействует развитию мультимодальной транспортной системы «водные пути/суда/порты», выступая форумом междисциплинарной ориентации для обсуждения и проработки научных, технических, правовых и практических вопросов, связанных со строительством, эксплуатацией и использованием внутренних водных путей и портов;
- Европейский союз речного и прибрежного транспорта (ЕСРПТ), представляющий интересы сектора речного и прибрежного транспорта;
- Европейская федерация портов внутреннего судоходства (ЕФПВС), которая пропагандирует роль европейских внутренних портов как интермодальных узлов в транспортно-логистической цепочке;
- Сеть для обменов в рамках образовательных программ в области внутреннего водного транспорта (ЭДИННА), объединяющая учебные заведения, участвующие в обучении и профессиональной подготовке членов экипажей судов внутреннего плавания;
- Европейская ассоциация внутреннего судоходства (ЕАВС), представляющая интересы администраций водных путей;
- АКВАПОЛ – ассоциация европейской водной полиции;
- Международная федерация транспортников (МФТ), объединяющая профсоюзы работников транспортной отрасли;

- Конференция директоров дунайских пароходств/участников Братиславских соглашений (КДДП), способствующая налаживанию сотрудничества между судоходными компаниями, осуществляющими международное судоходство по Дунаю;
- Европейская ассоциация лодочного спорта (ЕАЛС), содействующая развитию прогулочного плавания по всей Европе.

В. Нормативно-правовая база в сфере европейского ВВТ

Как указано в Белой книге 2011 года, в сфере европейского ВВТ действуют самые разнообразные нормы, правила и предписания. Ключевыми игроками в этой области являются ЕЭК ООН, Европейский союз, речные комиссии и КЕСНИ, а также различные неправительственные организации (НПО), представляющие заинтересованные стороны данной отрасли.

ЕЭК ООН характеризуется наиболее широким географическим охватом, поскольку все европейские страны, участвующие во внутреннем судоходстве, являются ее членами. Что касается проводимой ЕЭК ООН работы в сфере внутреннего судоходства, то она подготовила и обслуживает такие международные соглашения и конвенции, как: Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП), Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ), Конвенция 1973 года об ограничении ответственности собственников судов внутреннего плавания (КОСС), Конвенция 1976 года о договоре международной перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям (КППВ) и Будапештская конвенция 2001 года о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ).

В сфере внутреннего судоходства ЕЭК ООН подготовила и обслуживает такие международные конвенции, как: Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП), Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ), а также ряд международных конвенций, касающихся ВВТ. Важнейшими из них являются следующие: Конвенция об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания, Конвенции о регистрации судов внутреннего плавания и принятая в 1966 году Конвенция об обмене судов внутреннего плавания⁶⁹. Будапештской конвенцией о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ), разработанной совместно ЕЭК ООН, ЦКСР и ДК, устанавливаются общеевропейские правила перевозки грузов по внутренним водным путям.

Рабочая группа ЕЭК ООН по внутреннему водному транспорту (SC.3) занимается рассмотрением широкого круга вопросов, связанных с техническими стандартами и правилами безопасности во внутреннем судоходстве, и обеспечивает согласованное применение таких стандартов и правил посредством резолюций. Рабочая группа на регулярной основе проверяет принятие и осуществление указанных резолюций государствами – членами ЕЭК ООН⁷⁰.

К числу важнейших резолюций ЕЭК ООН относятся следующие:

- а) резолюции, касающиеся статуса и параметров европейской сети внутренних водных путей: резолюция № 30 «Классификация европейских внутренних водных путей»; резолюция № 49 «Перечень важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории E», пересмотр 2;

⁶⁹ С полным перечнем конвенций ЕЭК ООН по ВВТ можно ознакомиться на веб-странице «Правовые документы» по адресу www.unece.org/trans/main/sc3/sc3_legalinst.html.

⁷⁰ С полным перечнем резолюций ЕЭК ООН по внутреннему водному транспорту и докладом секретариата об их принятии можно ознакомиться по адресу www.unece.org/trans/main/sc3/sc3res.html.

b) резолюции, устанавливающие правила и сигналы, регулирующие судоходство по внутренним водным путям: резолюция № 24 «Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)», пересмотр 5; резолюция № 90 «Европейские правила сигнализации на внутренних водных путях (СИГВВП)»;

c) резолюции, устанавливающие технические предписания, применимые к судам внутреннего плавания: резолюция № 15 «Баржи морских судов»; резолюция № 61 «Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания», пересмотр 2, и резолюция № 69 «Руководящие принципы, касающиеся пассажирских судов, приспособленных также для перевозки лиц с ограниченной подвижностью»;

d) резолюция № 31 «Рекомендации о минимальных требованиях, касающихся выдачи удостоверений на право управления судами внутреннего плавания в целях их взаимного признания для международных перевозок»;

e) резолюции, касающиеся РИС: резолюция № 48 «Рекомендация, касающаяся системы отображения электронных карт и информации для внутреннего судоходства (СОЭНКИ ВС)»; резолюция № 57 «Руководящие принципы и рекомендации для речных информационных служб»; резолюция № 58 «Руководство и критерии для служб движения судов на внутренних водных путях»; резолюция № 63 «Международный стандарт для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях (VTT)»; резолюция № 79 «Международный стандарт для систем электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве» и резолюция № 80 «Международный стандарт для извещений судоводителям»;

f) резолюция № 21 «Предотвращение загрязнения внутренних водных путей с судов»;

g) резолюции, способствующие развитию прогулочного судоходства, важнейшими из которых являются: резолюция № 40 «Международное удостоверение на право управления прогулочным судном» и резолюция № 52 «Европейская сеть прогулочного судоходства по внутренним водным путям».

27 сентября 2012 года на созванной ЦКСР Дипломатической конференции была заключена новая Страсбургская конвенция 2012 года об ограничении ответственности во внутреннем водном судоходстве (КОВС 2012). Цель пересмотра состояла в повышении юридической защищенности международного речного транспорта и обеспечении адекватной компенсации сторонам, которым причинен определенный ущерб. КОВС 2012 распространила сферу применения ограничений ответственности в области ВВТ на другие крупные водные пути, включая Дунай, Эльбу, Одер и Саву, а также расширила пределы ответственности, повысив тем самым уровень защиты пассажиров, перевозимых ВВТ. 1 июля 2019 года КОВС 2012 вступила в силу в Венгрии, Германии, Люксембурге, Нидерландах и Сербии. Бельгия и Франция объявили о ратификации, намечаемой в краткосрочной перспективе, после чего эти страны также начнут применять Конвенцию. В то же время Конвенция КОВС 1988 года, действовавшая в Германии, Люксембурге, Нидерландах и Швейцарии, прекратила свое действие.

Обновленная нормативно-правовая база Европейского союза в сфере ВВТ включает Директиву (ЕС) 2016/1629 Европейского парламента и Совета от 14 сентября 2016 года, устанавливающую технические требования к судам внутреннего плавания⁷¹, Регламент (ЕС) 2016/1628 Европейского парламента и Совета от 14 сентября 2016 года о требованиях, касающихся предельных значений выбросов загрязняющих газообразных веществ и взвешенных частиц и официального утверждения типа двигателей внутреннего сгорания, предназначенных для внедорожной подвижной техники⁷², и Директиву (ЕС) 2017/2397 Европейского парламента и Совета от 12 декабря 2017 года о признании профессиональной

⁷¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32016L1629>.

⁷² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32016R1628>.

квалификации во внутреннем судоходстве⁷³, которые подкрепляются следующими стандартами КЕСНИ: а) Европейский стандарт, устанавливающий технические требования для судов внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП), которым определяются согласованные технические стандарты, касающиеся судов внутреннего плавания; и б) принятый в 2018 году Европейский стандарт для профессиональных квалификаций во внутреннем судоходстве (ЕС-КВС).

1 ноября 2009 года вступила в силу Конвенция о сборе, сдаче и приеме отходов, образующихся при судоходстве на Рейну и на других внутренних водных путях (КОВВП)⁷⁴. В бассейнах рек Дунай и Сава действуют следующие правила: а) глава 10 Основных положений о плавании по Дунаю (ОППД) и Рекомендация ДК по управлению отходами с судов, плавающих по Дунаю, которая вступит в силу до конца 2019 года, и б) действующий с декабря 2017 года Протокол о предотвращении загрязнения вод, вызванного навигацией, к Рамочному соглашению по бассейну реки Сава.

К числу правил судоходства, установленных речными комиссиями, относятся: а) ЦКСР – Полицейские правила плавания по Рейну; б) ДК – Основные положения о плавании по Дунаю (ОППД); в) МК – Полицейские правила плавания по Мозелю; и Комиссией по реке Сава – Правила судоходства в бассейне реки Сава, которые применяются к судоходству по реке Сава и ее притокам. ОППД и Правила судоходства в бассейне реки Сава полностью соответствуют пятому пересмотренному изданию ЕПСВВП. В настоящее время ЦКСР и МК ведут работу по согласованию своих нормативных режимов со стандартами КЕСНИ.

С. Примеры текущих международных проектов в области ВВТ в регионе ЕЭК

- Генеральный план по восстановлению и поддержанию фарватера Дуная и его судоходных притоков и проект «Судоходный Дунай»: проект «Судоходный Дунай», осуществляемый при финансовом участии Фонда соединения Европы (ФСЕ), нацелен на реализацию «Генерального плана по восстановлению и поддержанию фарватера Дуная и его судоходных притоков», который в свою очередь является частью Плана работ по базовой сети ТЕС-Т в Рейнско-Дунайском коридоре. Этим Генеральным планом, который разрабатывался в тесном сотрудничестве со всеми придунайскими государствами, предусматривается ряд согласованных инициатив, направленных на устранение узких мест в инфраструктуре вдоль Рейнско-Дунайского коридора. Координатором проекта выступает Австрийская администрация водных путей «Виадонау».
- Проект «РИС КОМЕКС» (Реализация систем управления коридорами при помощи РИС – речных информационных служб): этот осуществляемый под руководством Австрийской администрации водных путей «Виадонау» и финансируемый по линии Фонда соединения Европы (ФСЕ) проект ориентирован на определение, внедрение и эксплуатацию в коридорах надежных РИС. Реализация проекта началась в 2016 году и будет завершена в 2020 году. Целью «РИС КОМЕКС» является превращение речных информационных служб из инструмента управления безопасностью в комплексную систему, которой отводится также роль координатора в рамках всей логистической цепочки.
- Проект «ПРОМИНЕНТ» (Стимулирование инноваций в секторе внутреннего водного транспорта): финансируемый по линии программы «Горизонт-2020» проект, ориентированный на удовлетворение ключевых потребностей в области развития технологий и устранение препятствий на пути инноваций и экологизации в европейском секторе судоходства по внутренним водным путям. Проект направлен на снижение энергопотребления флотом ВВТ и уменьшение его «углеродного следа». В проекте приняли участие 17 партнеров из Рейнского и Дунайского регионов. Его реализация была начата в 2015 году и

⁷³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32017L2397>.

⁷⁴ www.cdni-iwt.org/wp-content/uploads/2015/06/cdni_2014_EN.pdf.

завершилась в 2018 году. Общий бюджет проекта «ПРОМИНЕНТ» составил 6,25 млн евро.

- Среди проектов, реализуемых в рамках Стратегии Европейского союза для Дунайского региона (СЕСДР), можно назвать, например: а) «Инновационное дунайское судно»⁷⁵; б) «ПРОМИНЕНТ» (Стимулирование инноваций в секторе внутреннего водного транспорта)⁷⁶; и с) Дунайская транснациональная программа («ИНТЕРРЕГ»): «ЗА ЧИСТЫЙ ДУНАЙ» (Комплексные транснациональные стратегии и практические решения для создания экологически безопасной системы внутреннего водного транспорта в Дунайском регионе)⁷⁷ и «ГРЕНДЕЛ» (экологичный и эффективный дунайский флот)⁷⁸.
- «ЭММА»: проект, направленный на повышение мобильности грузопотоков и совершенствование логистики в регионе Балтийского моря за счет укрепления внутреннего водного транспорта и перевозок «река–море» и содействия развитию новых услуг в области международного судоходства. Это – транснациональный проект с акцентом на дальнейшее развитие логистики внутренних водных путей и прибрежного транспорта в регионе Балтийского моря⁷⁹. Срок реализации проекта охватывает период с 2016 по 2019 годы. Основной целью проекта «ЭММА» является обеспечение более полной интеграции внутреннего водного транспорта и перевозок «река–море» в логистическую цепочку региона Балтийского моря и, следовательно, более эффективное использование огромного – однако не задействованного в полной мере – потенциала данного сектора в регионе. Продолжение проекта «ЭММА» было поддержано Европейской комиссией в 2019 году.
- «#IWTS 2.0»: инновационный проект, направленный на более эффективное использование водных путей в Европе⁸⁰. Если в случае проекта «ЭММА» акцент делается на регионе Балтийского моря, то проект «#IWTS 2.0» ориентирован на регион Северного моря. В рамках данного проекта, срок реализации которого охватывает период с 2017 по 2021 годы, применительно к задаче более активного задействования недоиспользуемого потенциала водных путей намечаются три различных подхода:
 - минимальная адаптация менее крупных водных путей, с тем чтобы сделать их пригодными для того или иного данного стандартного судна КЕМТО;
 - разработка новых или адаптация уже существующих судов с целью предоставления им доступа к конкретным водным путям, адаптацию которых провести непросто;
 - общее повышение уровня осведомленности о возможностях использования ВВТ в рамках наземных перевозок, т. е. о скрытом потенциале данного вида транспорта.

Глава IV. Изменения и проблемы в отрасли ВВТ в Европе и дальнейшие шаги

A. Изменения и вызовы в отрасли

В настоящее время европейский сектор ВВТ сталкивается с многочисленными проблемами. Продолжающееся изменение климата диктует необходимость в более экологичной отрасли, характеризующейся меньшим – если не нулевым – объемом

⁷⁵ www.danube-navigation.eu/uploads/files/Conferences/2014-01-30_IDV_full_report.pdf.

⁷⁶ <http://www.prominent-iwt.eu>.

⁷⁷ www.interreg-danube.eu/approved-projects/green-danube.

⁷⁸ www.interreg-danube.eu/approved-projects/grendel.

⁷⁹ <http://project-emma.eu>.

⁸⁰ <https://northsearegion.eu/iwts20>.

выбросов парниковых газов и надлежащей утилизацией своих отходов. Наблюдается также все более острая нехватка наличных кадров, причем в условиях старения нынешних работников отрасли. Кроме того, до сих пор не существует единого стандарта обучения и профессиональной подготовки будущих экипажей судов внутреннего плавания, хотя в настоящее время для государств – членов ЕС и ведется разработка соответствующего инструмента.

1. *Модернизация и экологизация флота*

Многие суда, эксплуатируемые сегодня на европейских водных путях, были построены более 30 лет назад. Так, средний год постройки плавающих в Рейнском бассейне сухогрузных судов – 1965 год, а танкеров – 1979 год⁸¹. Нередко судно столь почтенного возраста ходит с двигателем, установленным еще при его первоначальной постройке. Практически весь флот оснащен дизелями внутреннего сгорания и дизельными электрогенераторами для обеспечения электроэнергией на борту. Улучшения экологических характеристик судов можно добиться за счет использования альтернативных движительных комплексов, альтернативных видов топлива и последующей обработки выбросов из двигателей.

Степень готовности данного сектора отрасли к активному инвестированию в новые и усовершенствованные системы энергоснабжения можно оценить как довольно низкую, поскольку большинство судовладельцев не пойдут на замену движителя, пока он еще функционирует. Даже если силовая установка нуждается в замене, найти подходящую замену может оказаться непросто, поскольку производители движителей только начинают поставлять двигатели, отвечающие требованиям новых европейских правил в отношении внедорожной подвижной техники (ВПТ) (требования этапа V Регламента (ЕС) 2016/1628).

В настоящее время предметом широкого обсуждения в секторе ВВТ являются альтернативные движительные комплексы, в которых – причем в качестве отраслевого стандарта – уже используется дизельное топливо с низким содержанием серы, что позволяет существенно снизить уровень выбросов оксидов серы. Наиболее распространенными альтернативами для дизельного топлива являются сжиженный природный газ (СПГ), синтетическое жидкое топливо (СЖТ) и водород. Переход в будущем на такие комплексы во многом будет зависеть от их надежности, доступности, долговечности и, что весьма немаловажно, от их цены. В конце концов, какой-либо единой замены дизельному двигателю может и не быть. Весьма вероятно, что нам доведется стать свидетелями появления комбинированных систем различных конфигураций, каждая из которых подходит для определенной цели. Даже дизельному двигателю довольно долгое время может находиться свое применение.

2. *Создание устойчивой инфраструктуры ВВТ*

Последние годы наглядно свидетельствуют о влиянии изменения климата на уровень воды, отмечаемый на ряде важнейших водных путей Европы, таких как Рейн и Дунай. Затяжные маловодные периоды препятствуют судоходству до такой степени, что суда приходится отправлять в рейс с загрузкой, далеко не соответствующей их полной грузоподъемности. С другой стороны, также регулярно случаются паводки и даже наводнения. Это не только наносит ущерб самой инфраструктуре и прилегающим сооружениям, но и застопоривает водное движение до тех пор, пока уровень воды снова не снизится до безопасного уровня.

Наличие устойчивой и поддерживаемой в надлежащем техническом состоянии инфраструктуры водных путей имеет решающее значение для сектора ВВТ. Бесперебойное же функционирование водных путей и безупречное состояние соответствующей инфраструктуры имеют первостепенное значение для экологического, безопасного и эффективного судоходства. Некоторые страны ЕЭК уже приступили к

⁸¹ ЦКСР, Годовой отчет за 2017 год, «Внутреннее судоходство в Европе. Обзор рынка», стр. 94 текста на английском языке.

реализации инициатив, направленных на санацию и ренатурализацию рек, с тем чтобы обеспечить большие площади под разлив воды в периоды паводков. На Вроцлавской международной конференции на уровне министров министры участвующих стран согласились с тем, что при планировании инфраструктуры надлежит учитывать последствия изменения климата, ну, а, для того чтобы справиться с последствиями изменения климата изменения, вносимые в инфраструктуру, должны охватывать более долгосрочную перспективу.

3. *Управление отходами*

Другим важным фактором повышения экологичности ВВТ является надлежащее удаление связанных с внутренним судоходством отходов. В процессе эксплуатации судов образуются, как правило, три вида отходов: маслосодержащие отходы машинных отделений; остатки груза, остающиеся в трюме после разгрузки; бытовые отходы и сточные воды. Обработка каждого из этих видов отходов требует особого подхода, и операторы судов нуждаются в надежном механизме, обеспечивающем возможность безопасной и надежной утилизации таких веществ. В настоящее время в секторе европейского ВВТ существуют два механизма, регулирующих порядок сбора и утилизации отходов и остатков. Для государств Рейнского бассейна – это действующая с 1996 года Конвенция о сборе, сдаче и приеме отходов, образующихся при судоходстве на Рейне и на других внутренних водных путях (КОВВП). Что касается стран Дунайского региона, то в рамках проекта конвенции об организации сбора и утилизации отходов от внутреннего судоходства на Дунае (КО-ВАНДА)⁸² был разработан концептуальный подход к Международной конвенции по судовым отходам на Дунае (МКСОД), которая пока еще не вступила в силу. Крайне важное значение для сектора имеет обеспечение надлежащего доступа к объектам удаления и утилизации отходов на всей протяженности сети водных путей. В данной связи наиболее насущным является вопрос доступа к местам сброса сточных вод для пассажирских судов, которым не разрешается откачивать такие воды за борт.

4. *«Умное» и автономное судоходство, внедрение цифровых технологий*

Вот уже несколько лет в центре внимания отрасли находится вопрос об автоматизированном и автономном плавании судов. Данное новшество весьма востребовано судоходными компаниями как потому, что оно сулит потенциальные выгоды в плане навигационной безопасности и надежности, так и в связи с тем, что автоматизированные суда – в зависимости от того, относятся ли они к полуавтоматическому или полностью автоматизированному типу, – требуют меньше членов экипажа либо могут вообще обходиться без экипажа. Учитывая же растущую нехватку плавсостава, судоходные компании проявляют к этому моменту повышенное внимание.

В настоящее время разрабатываются и проходят испытание различные системы, в частности уже поступающие на рынок полуавтономные системы содействия управлению, обеспечивающие экипажу возможность осуществлять навигацию по промежуточным маршрутным ориентирам вдоль намеченного пути следования судна. При этом судно будет придерживаться заданных ориентиров, но не «воспринимать» окружающую судоходную обстановку, например интенсивное движение судов или изменение положения песчаных отмелей. Поэтому экипаж не должен оставлять рулевую рубку. Следующим шагом в деле эволюции (полу)автономного судоходства является дистанционное управление судном с береговой станции. В сочетании с автоматизированными швартовными сооружениями такие суда допускают возможность плавания без человека на борту. Последним этапом эволюции станет полностью автономная система, которой в настоящее время еще не находится реального применения, однако эксперименты с небольшими кораблями-дронами для использования на внутренних водных путях уже ведутся.

⁸² www.danube-navigation.eu/projects/co-wanda-convention-for-waste-management-for-inlandnavigation-on-the-danube.

Степень автоматизации, которая может обернуться реальностью в обозримом будущем, в значительной мере будет зависеть не только от технических возможностей, но также от политических соображений и страховых требований. Пока еще не решен вопрос о том, кто будет нести всю полноту ответственности за действия полностью автономных судов, применительно к которым понадобятся иные нормы и правила управления безопасностью и ее оценки, нежели в случае судов с экипажем на борту. Еще одним нерешенным вопросом является защищенная передача данных, которая необходима не только для эксплуатации автономных судов, но и для повышения функциональности системы РИС или внедрения электронных транспортных документов. Тем не менее компетентные органы Фламандского региона Бельгии и Нидерландов в настоящее время разрешают проводить натурные испытания автономных судов для оценки их воздействия, а также взаимодействия с другими судами внутреннего плавания.

5. *Обучение и профессиональная подготовка*

В предстоящие годы обучение и профессиональная подготовка экипажей судов ВВТ станет одной из наиболее насущных проблем отрасли, среди прочего, по причине отсутствия цельной системы обучения и профессиональной подготовки будущих членов экипажей судов внутреннего плавания. В связи с обучением и профессиональной подготовкой будущего плавсостава ВВТ возникает масса серьезных трудностей, в частности обусловленных тем обстоятельством, что некоторые члены экипажа не проходят однородную подготовку. В лучшем случае они могли получить двойное образование, состоящее из практической и теоретической подготовки, в обычном учебном заведении. Другие же специалисты – до трудоустройства в секторе ВВТ – прошли лишь теоретическую подготовку. Кроме того, многие работники вообще не получают никакого формального образования.

Кроме того, необходимо оценить нынешнее содержание программ профессиональной подготовки и образовательных программ в свете продолжающейся цифровизации сектора. Можно с уверенностью предположить, что эксплуатация (полу)автономных судов потребует иного, более ориентированного на цифровые технологии, набора навыков, чем эксплуатация обычного судна.

Несмотря на существующую в настоящее время систему взаимного признания свидетельств, на европейском уровне не налажен единый образовательный процесс, равно как отсутствует единый стандарт в отношении способа получения и оценки профессиональной квалификации.

В 2008 году основные заинтересованные стороны сектора ВВТ приступили и с тех пор ведут совместную работу по созданию более согласованного и новаторского режима получения профессиональной квалификации во внутреннем судоходстве. Одним из непосредственных результатов этих усилий стало создание Сети для обмена в рамках образовательных программ в области внутреннего водного транспорта (ЭДИННА), представляющей собой образовательную сеть, объединяющую европейские учебные заведения (навигационные школы, институты по подготовке кадров) внутреннего водного транспорта. Она была образована в 2009 году в ответ на все более настоятельные призывы Генерального директората по мобильности и транспорту Европейской комиссии к модернизации действующего режима сертификации и обучения (предусмотренного директивами 96/50/ЕС и 91/672/ЕЕС от 1995 и 1991 годов соответственно), которым регламентировались вопросы, касающиеся только профессиональной квалификации судоводителей, но не другого плавсостава судов ВВТ, например палубных матросов. Теперь же действует новая директива 2017/2397/EU, официально принятая в 2017 году, которой впервые вводится взаимно признаваемый режим применительно к подготовке плавсостава ВВТ на водных путях ЕС. Она устанавливает профессиональные квалификации и компетенции во внутреннем судоходстве на базе таблиц квалификационных требований, а также квалификационные и сертификационные стандарты для управленческого и оперативного звеньев, призванные гарантировать высокий и сопоставимый уровень квалификации и, следовательно, повысить безопасность и

привлекательность работы на всех европейских водных путях, равно как стимулировать трудовую мобильность.

Другой актуальной проблемой с точки зрения как профессиональной подготовки и обучения, так и навигационной безопасности является отсутствие единого языка общения при плавании на судах внутреннего плавания. В качестве возможного решения данной проблемы в рамках проекта «ИНТЕРРЕГ» и на основе «Стандартных коммуникационных фраз» ЭДИННА – упрощенного глоссария фраз на базовом английском языке, которые очень напоминают «Морской разговорник» ИМО, – было разработано онлайн-приложение «SINCP», доступное для скачивания. В качестве средства общения был выбран английский язык, поскольку большинство учащихся средних школ изучают его в школе и он является самым популярным в мире вторым языком.

б. Условия труда и заработная плата

Средний возраст членов экипажа судов ВВТ превышает 50 лет, а для судоводителей он еще больше. Возникает ситуация, при которой на смену все большему числу работников, занятых на ВВТ и собирающихся оставить службу по возрасту, невозможно подобрать замену из числа новых специалистов по причине их нехватки. Европейские учебные заведения сообщают о сокращении числа новых студентов.

В настоящее время рынок труда в секторе европейского ВВТ характеризуется большим количеством вакансий и недостаточным притоком свежих кадров. Отмечается дефицит укомплектованных экипажей, даже хотя их труд – по крайней мере в Западной Европе – сравнительно неплохо оплачивается⁸³ (по сравнению с заработной платой в каботажном судоходстве) и им предоставляется фиксированное свободное время, тогда как большинство экипажей обычно отрабатывают двух- или четырехнедельную смену, после чего по несколько недель простаивают. На сегодня рынок труда в секторе ВВТ характеризуется высокой напряженностью скорее всего потому, что данный сектор пока еще занимает небольшой сегмент и не очень широко известен общественности. Кроме того, за ним закрепились репутация «брутального» и жесткого сегмента. Наконец, речь идет о технической профессии, которая пользуется не слишком большой популярностью среди многих молодых людей, задумывающихся о выборе карьеры.

На протяжении последних десятилетий условия труда в секторе европейского ВВТ носили переменчивый характер и до сих пор претерпевают изменения. Если в прошлом на этом рынке труда отмечалось преобладание относительно низкоквалифицированной рабочей силы, то наметившаяся ныне тенденция к автоматизации и модернизации флота диктует необходимость во все большем количестве работников самой разной квалификации. Кроме того, весьма мала численность работающих как на оперативном, так и управленческом уровнях женщин-специалистов. То же самое касается и числа учеников/стажеров, начинающих карьеру. В 2009 году женщины составляли менее 10% работников, занятых на ВВТ⁸⁴. В настоящее время их доля возрастает, однако работа в секторе ВВТ по-прежнему остается преимущественно мужской профессией.

В. Внутренний водный транспорт и цели Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития

Устойчивый транспорт безопасен, обеспечивает высокое качество, доступен для всех, экологически рационален, является экономически жизнестойким и вносит положительный вклад в устойчивое развитие на местном, национальном и глобальном уровне. Экономическая, социальная и экологическая устойчивость может быть

⁸³ Например, размер месячного оклада капитана голландского судна ВВТ составляет в среднем от 2 500 до 3 500 евро, а старшего палубного матроса или рулевого – от 1 800 до 2 500 евро, и зависит от уровня квалификации, стажа и типа судна.

⁸⁴ ЦКСР, «Marktbeobachtung 1/2009», p.44, www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om091_de.pdf.

достигнута только за счет развития комплексной внутренней транспортной системы, которая охватывает водный, автомобильный и железнодорожный транспорт. Этот вопрос рассматривался в совместной публикации «Транспорт в интересах устойчивого развития: внутренний транспорт», подготовленной под руководством Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН)⁸⁵.

25 сентября 2015 года Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций приняла резолюцию A/RES/70/1 «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года». В пункте 54 данной резолюции определены 169 задач в контексте 17 взаимосвязанных целей в области устойчивого развития⁸⁶, которые касаются основных проблем, с которыми придется столкнуться в будущем. Каждая из этих целей в области устойчивого развития содержит несколько показателей, которые разработаны для измерения прогресса в достижении конкретной цели к 2030 году, установленному в качестве конечной даты.

Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) при поддержке Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН осуществляет ряд мероприятий, которые оказывают непосредственное влияние на достижение целей в области устойчивого развития, что отражено на рисунке XI⁸⁷.

Рис. XI

Вклад Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН в достижение целей в области устойчивого развития



В связи с этим продолжение и укрепление международного сотрудничества с инициативами по другим видам транспорта на общеевропейском и глобальном уровнях является важным шагом в обеспечении благоприятного развития транспортного сектора, который бы в значительной мере способствовал достижению целей в области устойчивого развития. Обзор, представленный в настоящей главе, касается главным образом сектора внутреннего водного транспорта (ВВТ), но эти данные следует рассматривать в сочетании с обзором других видов транспорта и в

⁸⁵ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/publications/Transport_for_Sustainable_Development_UNECE_2015.pdf.

⁸⁶ www.un.org/sustainabledevelopment/sustainable-development-goals.

⁸⁷ www.unece.org/trans/transport-and-the-sustainable-development-goals.html.

контексте деятельности – в рамках ЕЭК ООН – других соответствующих рабочих групп КВТ.

1. *Цель в области устойчивого развития № 6: Обеспечение наличия и рационального использования водных ресурсов и санитарии для всех*

Цель в области устойчивого развития № 14: Сохранение и рациональное использование океанов, морей и морских ресурсов в интересах устойчивого развития



Задача 6.3

К 2030 году повысить качество воды посредством уменьшения загрязнения, ликвидации сброса отходов и сведения к минимуму выбросов опасных химических веществ и материалов, сокращения вдвое доли неочищенных сточных вод и значительного увеличения масштабов рециркуляции и безопасного повторного использования сточных вод во всем мире



Задача 14.1

К 2025 году обеспечить предотвращение и существенное сокращение любого загрязнения морской среды, в том числе вследствие деятельности на суше, включая загрязнение морским мусором и питательными веществами

ЕЭК ООН разрабатывает механизмы выявления химических веществ, опасных для водной среды, а также условия обеспечения их безопасной транспортировки и обращения с ними: Типовые правила перевозки опасных грузов, СГС, а также Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ). Их реализация способствует минимизации рисков выбросов в окружающую среду, предотвращая тем самым загрязнение воды.

Следующие конвенции и резолюции относятся к ведению КВТ:

- Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ);
- ЕПСВВП, глава 10 «Предотвращение загрязнения вод и удаление отходов, образующихся на борту судов»;
- приложение к резолюции № 61 «Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания», 2-й пересмотренный вариант, глава 8В «Предотвращение загрязнения вод и ограничение шума, производимого судами» и приложения 8 и 9;
- резолюция № 21 «Предотвращение загрязнения внутренних водных путей с судов», 2-й пересмотренный вариант.

Нижеследующие конвенции и документы касаются предотвращения загрязнения вод с судов внутреннего плавания на европейских внутренних водных путях.

- Конвенция о сборе, сдаче и приеме отходов, образующихся при судоходстве на Рейне и на других внутренних водных путях (КОВВП)⁸⁸, которая вступила в силу 1 ноября 2009 года. Система электронных платежей в отношении отходов,

⁸⁸ www.cdni-iwt.org/wp-content/uploads/2015/06/cdni_2014_EN.pdf.

содержащих масла и смазочные материалы, которые образуются при эксплуатации судов, вступила в силу 1 января 2011 года. Она поддерживается программным обеспечением ЭПС-КОВВП, которое позволяет операторам судов оплачивать сборы за утилизацию в ходе бункеровки дизельного топлива через ЭКО-счета с привязанными к ним ЭКО-картами.

- Европейский стандарт, устанавливающий технические требования для судов внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП), подготовленный Европейским комитетом по разработке стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ), глава 18 «Судовые установки для обработки бытовых сточных вод» и приложение 7.
- Основные положения о плавании по Дунаю (ОППД), 5-й пересмотренный вариант, глава 10 «Предотвращение загрязнения вод судами и удаление судовых отходов», которые были приведены в соответствие с 5-м пересмотренным вариантом Европейских правил судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), а также Рекомендациями по утилизации отходов с судов, плавающих по Дунаю, которые вступят в силу до конца 2019 года.
- Протокол о предотвращении загрязнения вод в результате судоходства к Рамочному соглашению по бассейну реки Сава⁸⁹, который вступил в силу в декабре 2017 года.
- Правила судоходства в бассейне реки Сава, которые применяются на реке Сава и ее притоках и полностью соответствуют 5-му пересмотренному варианту ЕПСВВП.

Таким образом, становится очевидно, что отсутствует правовой инструмент, который бы регулировал утилизацию отходов, образующихся на борту судов внутреннего плавания, на общеевропейском уровне в целом и в Дунайском регионе в частности. Возможность создания правового режима, регулирующего эту сферу на Дунае, изучалась в рамках следующих проектов:

- ВАНДА⁹⁰ (обработка и удаление отходов, образующихся во внутреннем судоходстве по Дунаю) – проект (2009–2012 годы), нацеленный на согласованную разработку и реализацию превентивных мер для обеспечения устойчивого, экологически безопасного и скоординированного на транснациональном уровне подхода к управлению судовыми отходами на Дунае;
- КО-ВАНДА⁹¹ (2012–2014 годы) – проект, посвященный подготовке международной конвенции по судовым отходам с принципами утилизации судовых отходов на Дунае, которая позволит внедрить систему финансирования с использованием специальных наклеек (виньеток) для оплаты судами связанных с отходами услуг;
- КОДЕНАВ⁹² (система сбора судовых отходов и их обработки в морских портах Дуная) – проект (2010–2014 годы), нацеленный на повышение качества услуг по сбору и обработке судовых отходов и эффективности реагирования в случае загрязнения.

В ходе совместного совещания Договаривающихся сторон КОВВП и Дунайской комиссии, которое состоялось 31 октября в Вене⁹³, основное внимание было уделено КОВВП и возможному обновлению Рекомендаций Дунайской комиссии в целях

⁸⁹ www.savacommission.org/dms/docs/dokumenti/sastanci_strana/2_sastanak_strana_fasrb/protocol_on_prevention_of_water_pollution_caused_by_navigation_signed.pdf.

⁹⁰ www.danube-navigation.eu/projects/wanda-waste-management-for-inland-navigation-on-the-danube-project-example-in-eusdr-action-plan.

⁹¹ www.danube-navigation.eu/projects/co-wanda-convention-for-waste-management-for-inlandnavigation-on-the-danube.

⁹² [https://www.danube-navigation.eu/uploads/files/PA1A064_CODENAV\(3\).pdf](https://www.danube-navigation.eu/uploads/files/PA1A064_CODENAV(3).pdf).

⁹³ www.cdni-iwt.org/wp-content/uploads/2018/08/cpcsp18_01en.pdf.

разработки обязательного механизма регулирования для повышения эффективности обработки и удаления отходов и содействия охране окружающей среды. Для обеспечения трансграничного внутреннего судоходства в Европе обе стороны выступили за максимально возможное согласование правовых положений и обсудили вопрос о возможном сотрудничестве.

2. *Цель в области устойчивого развития № 7: Обеспечение доступа к недорогим, надежным, устойчивым и современным источникам энергии для всех*

Цель в области устойчивого развития № 13: Принятие срочных мер по борьбе с изменением климата и его последствиями



Задача 7.А

К 2030 году активизировать международное сотрудничество в целях облегчения доступа к исследованиям и технологиям в области экологически чистой энергетики, включая возобновляемую энергетику, повышение энергоэффективности и передовые и более чистые технологии использования ископаемого топлива, и поощрять инвестиции в энергетическую инфраструктуру и технологии экологически чистой энергетики



Задача 13.1

Повысить сопротивляемость и способность адаптироваться к опасным климатическим явлениям и стихийным бедствиям во всех странах

Цели 7 и 13 в области устойчивого развития касаются сокращения потребления энергии и уровня выбросов, а также понимания их роли в изменении климата. Это серьезным образом затрагивает транспортную отрасль в целом, как крупного потребителя энергии, получаемой из ископаемого топлива, и будет, в частности, сказываться на секторе ВВТ, который сильно зависит от использования дизельного топлива.

Изменение климата, влияние этого процесса на сектор и ее энергоэффективность широко обсуждались в отраслевых кругах в последние годы. В недавних докладах подчеркивается необходимость улучшения экологических показателей деятельности ВВТ⁹⁴. В Европейском союзе действуют новые Европейские правила в отношении внедорожной подвижной техники (ВПТ), которые предусматривают введение в действие требований к выбросам внедорожной подвижной техники на этапе V в регламенте 2016/1628 (ЕС) и дополнительных регламентах, применимых к двигателям во внутреннем судоходстве; эти положения были включены в ЕС-ТТСВП⁹⁵. ЕВРОМОТ и КЕСНИ разработали руководство,

⁹⁴ См., например: www.welt.de/wirtschaft/article188614625/Stickoxid-Debatte-Alt-und-kaum-nachruestbar-So-dreckig-sind-Binnenschiffe.html.

⁹⁵ Commission Delegated Regulation (EU) 2017/654 of 19 December 2016; Commission Delegated Regulation (EU) 2018/236 of 20 December 2017; Commission Delegated Regulation (EU) 2017/655 of 19 December 2016; Commission Implementing Regulation (EU) 2017/656 of 19 December 2016;

призванное обеспечить лучшее понимание и толкование требований, применимых к двигателям⁹⁶.

Этот вопрос затрагивался в ходе Международной министерской конференции «Внутреннее судоходство объединяет», состоявшейся во Вроцлаве (Польша) 18–19 апреля 2018 года. Министры признали, что «современный флот внутреннего плавания имеет важное значение для безопасности и эффективности судоходства и охраны окружающей среды. (...) Министры призывают участников отрасли создавать, где это необходимо, новые типы судов и внедрять инновации и передовые технологии для обеспечения безопасности, снижения риска аварийности, минимизации вредного воздействия на окружающую среду и борьбы с климатическими изменениями»⁹⁷.

Мангеймская декларация под названием «150-я годовщина подписания Мангеймского акта как движущая сила динамичного судоходства на Рейне и других внутренних водных путях» предусматривает, что ЦКСР должна «разработать "дорожную карту", которая позволит сократить к 2035 году выбросы парниковых газов на 35% по сравнению с 2015 годом и выбросы загрязнителей – по меньшей мере на 35% по сравнению с 2015 годом, а к 2050 году позволит в значительной мере ликвидировать выбросы парниковых газов и других загрязнителей»⁹⁸. С этой целью ЦКСР приступила к проведению исследования по вопросу о переводе европейского сектора внутреннего водного транспорта на использование источников энергии с нулевым уровнем выбросов. Эти усилия подкрепляются текущей работой КЕСНИ по вопросам, касающимся требований к топливным элементам и литиево-ионным батареям, а также сбора данных по экспериментальным проектам в области использования альтернативных видов топлива и автоматизации.

В ходе рабочего совещания на тему «Поощрение создания современного флота, повышение безопасности судоходства и активизация инноваций», которое состоялось 19 июня 2019 года в рамках пятьдесят пятой сессии Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3)⁹⁹, рассматривались также системы последующей обработки выхлопных газов двигателей, береговое электроснабжение судов и осуществляемые в настоящее время на Дунае проекты, такие как ГРЕНДЕЛ¹⁰⁰, ПРОМИНЕНТ¹⁰¹ и «Зеленый Дунай»¹⁰², в контексте альтернативных видов топлива, сокращения выбросов в атмосферу и энергопотребления, а также новых концепций в сфере управления грузопотоками, логистики и использования судов.

Эта тенденция набирает силу также благодаря ряду ограничений, направленных на соблюдение норм выбросов, введенных портами и муниципалитетами, когда запрещен заход судов со старыми и более загрязняющими двигательными установками. Так, порт Роттердам начиная с 2025 года не будет принимать суда, не соответствующие новым нормам, а к 2050 году планирует достичь нулевого показателя по выбросам¹⁰³.

Рекомендации по потенциальным мерам адаптации к последствиям изменения климата для внутреннего транспорта, включая ВВТ, были предложены Группой экспертов ЕЭК ООН по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним в заключительном докладе «Последствия изменения климата для международных транспортных сетей и адаптация к ним»¹⁰⁴.

Commission Delegated Regulation (EU) 2018/987 of 27 April 2018; Commission Implementing Regulation (EU) 2018/988 of 27 April 2018 and Commission Delegated Regulation (EU) 2018/989 of 18 May 2018.

⁹⁶ www.euromot.eu/publication-and-events/publications.

⁹⁷ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2018/sc3/Ministerial-declaration_e.pdf.

⁹⁸ www.ccr-zkr.org/files/documents/dmannheim/Mannheimer_Erklaerung_en.pdf.

⁹⁹ ECE/TRANS/SC.3/110, пункты 8–39.

¹⁰⁰ www.interreg-danube.eu/approved-projects/grendel.

¹⁰¹ www.prominent-iwt.eu.

¹⁰² www.interreg-danube.eu/approved-projects/green-danube.

¹⁰³ www.ccr-zkr.org/files/documents/workshops/wrshp240413/09_WvanderLans_nl.pdf.

¹⁰⁴ http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp5/publications/climate_change_2014.pdf.

3. *Цель в области устойчивого развития № 8: Содействие поступательному, всеохватному и устойчивому экономическому росту, полной и производительной занятости и достойной работе для всех*



Задача 8.5

К 2030 году обеспечить полную и производительную занятость и достойную работу для всех женщин и мужчин, в том числе молодых людей и инвалидов, и равную оплату за труд равной ценности

Задача 8.9

К 2030 году обеспечить разработку и осуществление стратегий поощрения устойчивого туризма, который способствует созданию рабочих мест, развитию местной культуры и производству местной продукции

В рабочем документе № 297 МОТ «Условия жизни и труда во внутреннем судоходстве в Европе» (2014 год)¹⁰⁵ представлен подробный обзор сектора внутреннего судоходства в Европе, в частности существующих режимов, минимальных требований к экипажам, условий труда, в также ситуации в плане безопасности, здоровья и благополучия и социального обеспечения. В документе сделан вывод, что пробелы в регулировании, существующие между международными, региональными и национальными режимами, «сокращаются». «И если международные и региональные планы действий будут поддерживать эти усилия на текущем уровне, то и национальные планы действий вскоре неизбежно воспоследуют».

Как отмечалось в проведенном ВМУ исследовании «Транспорт-2040: автоматизация, технологии, занятость – будущее работы»⁴, а также в докладе секторального совещания МОТ по вопросам найма и удержания на работе моряков и расширения возможностей женщин-моряков¹⁰⁶, использование инноваций открывает возможности, как технические, так и нормативные, для улучшения условий труда и жизни экипажей. В настоящее время в отрасли не существует официальных специальных режимов управления безопасностью, однако эта ситуация меняется; в качестве примера можно привести директиву 2017/2397 (ЕС) Европейского парламента и Совета от 12 декабря 2017 года о признании профессиональной квалификации во внутреннем судоходстве, которая требует проведения обязательной подготовки по вопросам безопасности для всех сотрудников ВВТ, а также Европейский стандарт для профессиональных квалификаций во внутреннем судоходстве (ЕС-КВС), принятый КЕСНИ в 2018 году¹⁰⁷.

Хотя сегодня работа шкипером или палубным матросом в секторе ВВТ в Европе по-прежнему предполагает значительный объем ручного труда, тем не менее труд шкиперов все больше опирается на цифровые технологии и становится все более автоматизированным. Использование современного оборудования и систем, таких как АИС, СОЭНКИ для внутреннего судоходства, РИС и радиолокационные установки, вкупе с продолжающейся модернизацией рулевых рубок позволяют сделать работу шкипера более эффективной и безопасной, однако за последние годы никаких существенных изменений не наблюдается. Необходимость ручного труда по-

¹⁰⁵ https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/publication/wcms_234892.pdf.

¹⁰⁶ www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/meetingdocument/wcms_712749.pdf.

¹⁰⁷ www.cesni.eu.

прежнему является основной причиной аварий в отрасли, тем не менее развитие автоматизированных систем, таких как оборудование для автоматизированной швартовки и телескопические швартовные штанги, которые уже используются на судах новой постройки, может улучшить текущую ситуацию.

Новые задачи, возникающие в секторе в связи с переходом на цифровые технологии и автоматизацией, в том числе в плане безопасности и ответственности, и роль профессиональной подготовки были подробно освещены в программном документе Европейской федерации работников транспорта «Создадим будущее вместе: автоматизация ВВТ в Европе»¹⁰⁸, а также в итоговом докладе, подготовленном социальными партнерами, по проекту ТАСКС под заголовком «Повышение роли социального партнерства в процессе обучения сотрудников» (июнь 2018 года)¹⁰⁹.

Данная цель направлена также на содействие развитию устойчивого туризма. Этот вопрос включен в план деятельности ЕЭК ООН, касающейся прогулочного судоходства, в соответствии со стратегией Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3) до 2021 года. Реализация этого аспекта осуществляется посредством резолюций № 13 «Международное удостоверение (международная карточка) для прогулочных судов», № 14 «Международное удостоверение (международная карточка) на право управления прогулочным судном» и № 40 «Международное удостоверение на право управления прогулочным судном (МУС)», которая в настоящее время применяется 23 странами как в пределах, так и за пределами региона ЕЭК. Резолюция № 40 подкреплена следующими инструментами:

- Руководящие принципы применения резолюции № 40;
- резолюция № 52 «Европейская сеть прогулочного судоходства по внутренним водным путям»;
- онлайн-база данных образцов МУС, выпущенных странами;
- «дорожная карта» по осуществлению резолюции № 40.

В 2017 году SC.3 учредила неофициальную рабочую группу по прогулочному судоходству, которой было поручено заниматься вопросами, связанными с выдачей и признанием МУС. Поскольку резолюция № 40 имеет рекомендательный статус, то в качестве дальнейшего шага, направленного на поощрение прогулочного судоходства, следует преобразовать ее в международный документ, носящий обязательный характер.

4. *Цель в области устойчивого развития № 9: Создание стойкой инфраструктуры, содействие всеохватной и устойчивой индустриализации и инновациям*



Задача 9.1

Развивать качественную, надежную, устойчивую и стойкую инфраструктуру, включая региональную и трансграничную инфраструктуру, в целях поддержки экономического развития и благополучия людей, уделяя особое внимание обеспечению недорозного и равноправного доступа для всех

Устойчивая и стойкая к внешним воздействиям инфраструктура имеет решающее значение для сектора ВВТ, поскольку он более уязвим к погодным и климатическим условиям по сравнению с другими видами внутреннего транспорта,

¹⁰⁸ https://www.ctf-europe.org/wp-content/uploads/2018/12/ETF-IWT-Position-on-Automation_EN.pdf/.

¹⁰⁹ http://erc-online.eu/wp-content/uploads/2018/06/Employee-training_Final-report.pdf.

причем там по-прежнему существуют недостающие звенья и узкие места, а также препятствия законодательного характера¹¹⁰, мешающие внутреннему судоходству по европейским водным путям, – препятствия, которые необходимо устранить, чтобы полностью использовать потенциал этого сектора как экономически целесообразного альтернативного вида транспорта. Поэтому надлежащим образом обслуживаемые и функционирующие водные пути и инфраструктура водных путей имеют ключевое значение для обеспечения безопасного и эффективного судоходства.

Ключевым аспектом для достижения этой цели является реализация Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) для всей сети водных путей категории E, а также приложение договаривающимися сторонами совместных усилий для устранения узких мест, указанных в Синей книге и резолюции № 49. СМВП затрагивает базовую трансъвропейскую транспортную сеть, которая была определена в регламенте № 1315/2013 (ЕС) Европейского парламента и Совета от 11 декабря 2013 года. Таким образом, деятельность государств – членов Европейского союза и текущие проекты Европейской комиссии вносят значительный вклад в достижение этой цели.

Значительную роль в этом процессе играют и другие международные конвенции, имеющие отношение к ВВТ.

Во Вроцлавской декларации была подчеркнута важность создания надежной нормативной правовой базы, направленной на возрастание эффективности внутреннего водного транспорта, обеспечения надлежащего баланса между всеми видами транспорта, оптимизации грузовых потоков и содействия развитию мультимодальных перевозок¹¹¹. Министры предложили «странам, не имеющим достаточной нормативной базы для внутреннего водного транспорта, использовать международные конвенции Организации Объединенных Наций в области внутреннего водного транспорта», а также отметили «важность двусторонних и многосторонних договоров и соглашений для развития международных транспортных и трансграничных систем». Рекомендации в отношении мониторинга осуществления Вроцлавской декларации государствами-членами были приняты SC.3 в ноябре 2019 года.

К резолюциям ЕЭК ООН, направленным на обеспечение безопасности судоходства на европейских внутренних водных путях, относятся:

- ЕПСВВП;
- Европейские правила сигнализации на внутренних водных путях (резолюция № 90);
- резолюция № 61, 2-й пересмотренный вариант;
- резолюции, касающиеся РИС: № 48, 57, 58, 63, 79 и 80.

С тем чтобы помочь государствам-членам наладить мониторинг показателей по различным целям устойчивого развития, Рабочая группа ЕЭК ООН по статистике транспорта (WP.6) опубликовала серию статей о том, как имеющаяся статистика транспорта может использоваться для непосредственного мониторинга прогресса в деле достижения целей устойчивого развития, имеющих отношение к транспорту, и как эти данные могут также использоваться для углубленного анализа прогресса в достижении многих других целей. В документе, посвященном статистике по объему перевозок в тонно-километрах, сведены воедино данные по автомобильному, железнодорожному и внутреннему водному транспорту, содержащиеся в базе данных по статистике транспорта ЕЭК ООН. Так, для измерения показателя 9.1.2 по объемам пассажирских и грузовых перевозок необходимо использовать данные об объемах грузоперевозок в разбивке по видам транспорта. Эти данные могут также служить

¹¹⁰ 2-й пересмотренный вариант резолюции № 49; Белая книга (2011 год), пункт 176 текста на английском языке.

¹¹¹ www.unecce.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2018/sc3/Ministerial-declaration_e.pdf.

основой для расчета показателей в области энергоэффективности, использования инфраструктуры, воздействия на окружающую среду и безопасности по различным видам транспорта¹¹².

Кроме того, сбор и визуализация сопоставимых на международном уровне данных о движении на международных магистралях в Европе имеют первостепенное и все более важное значение с учетом постоянно растущего объема перевозок в международном и транзитном сообщении. Обследования по автомобильным дорогам и железнодорожным линиям категории Е, проводимые под эгидой ЕЭК ООН, являются источником сопоставимых данных о транспортных потоках на основных европейских автомобильных и железных дорогах для европейского региона в целом. В связи с этим в 2018 году секретариат предложил рассмотреть вопрос о проведении обследования по внутренним водным путям категории Е, как полезного аналитического инструмента для директивных органов государств-членов.

5. *Цель в области устойчивого развития № 17: Укрепление средств осуществления и активизация работы в рамках Глобального партнерства в интересах устойчивого развития*



Общий вопрос об укреплении средств осуществления и активизации работы в рамках Глобального партнерства в интересах устойчивого развития находится в ведении КВТ, который с этой целью ведет работу, связанную с согласованием и упрощением правил и нормативной базы, обслуживанием и обновлением международных правовых документов, а также оказывает поддержку отраслевым игрокам и директивным органам, принимающим решения по транспорту.

Во Вроцлавской декларации министры призвали «страны, включая правительственные исполнительные органы, частный сектор, ассоциации и научные круги, поддерживать стратегический диалог по вопросам передовой практики и мерам, относящимся к реализации целей под патронатом Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, для обеспечения того, чтобы развитие внутреннего водного транспорта осуществлялось на основе подхода, согласованного на международном уровне», а также предложили «организациям региональной интеграции, региональным комиссиям Организации Объединенных Наций, речным комиссиям, международным и общественным организациям, международным финансовым учреждениям и научным кругам содействовать такому диалогу»¹¹³.

6. *Цель в области устойчивого развития № 3: Обеспечение гендерного равенства и расширение прав и возможностей всех женщин и девочек*

Эта цель включена в работу ЕЭК ООН^{114, 115}, МОТ и Международной федерации транспортников (МФТ), однако в последнее десятилетие основное внимание уделялось гендерным вопросам в секторе морского транспорта, который не входит в сферу деятельности ЕЭК.

- В докладе об обследовании здоровья и благосостояния женщин-моряков¹¹⁶, которое было проведено в 2014–2015 годах совместно Международной морской

¹¹² www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp6/pdfdocs/SDG_TKM_paper.pdf.

¹¹³ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2018/sc3/Ministerial-declaration_e.pdf.

¹¹⁴ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2009/itc/ECE-TRANS-2009-08e.pdf.

¹¹⁵ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2009/itc/ECE-TRANS-2009-07e.pdf.

¹¹⁶ www.itfglobal.org/en/reports-publications/women-seafarers-health-and-welfare-survey.

ассоциацией здравоохранения, Международной сетью по обеспечению благополучия моряков и оказанию им помощи, Международной федерацией транспортников (МФТ) и Медицинским попечительским обществом для моряков, говорится, что женщины составляют, по оценкам, лишь 1–2% от общего числа моряков в мире и в основном заняты в круизном секторе.

- По оценкам, содержащимся в исследовании «Транспорт-2040: автоматизация, технологии, занятость – будущее работы»¹¹⁷, которое было опубликовано Всемирным морским университетом (ВМУ) в январе 2019 года, в гендерном составе всего транспортного сектора в целом доля занятых в нем женщин составляет 20%¹¹⁷.
- В Европейском союзе доля женщин, занятых на транспорте, составляет 22%, а в секторе водного транспорта – 20%¹¹⁸. Проект Европейского союза «Женщины на транспорте – платформа Европейского союза для перемен», запущенный 27 ноября 2017 года, направлен на повышение доли женщин, занятых на транспорте, и обеспечение равных возможностей для женщин и мужчин в транспортном секторе¹¹⁹. С этой целью была разработана Декларация о равных возможностях для женщин и мужчин в транспортном секторе¹²⁰, было проведено соответствующее исследование и в январе 2019 года Европейской комиссией был опубликован заключительный доклад «Экономическое обоснование для повышения занятости женщин на транспорте»¹²¹, в котором содержатся рекомендации в отношении дальнейших действий по расширению занятости женщин в транспортном секторе.
- В ходе секторального совещания МОТ по вопросам найма и удержания на работе моряков и расширения возможностей женщин-моряков (Женева, 25 февраля – 1 марта 2019 года)¹²² было подчеркнуто, что женщины составляют лишь очень небольшую долю от общего числа моряков: если некоторые из них добиваются успехов, то другие сталкиваются с различными проблемами, в том числе скептическим отношением к их силам и возможностям, неравным обращением и сексуальными домогательствами. На совещании были рассмотрены вопросы, определенные женщинами-моряками в качестве проблем, мешающих их карьере моряка, и представлены рекомендации по дальнейшим действиям для МОТ, правительств, объединений судовладельцев и моряков и других ключевых участников.

С учетом недавних инициатив, исследований и выводов становится очевидным наличие пробелов в данных по гендерным вопросам во внутреннем судоходстве, поэтому необходимо приложить усилия для получения таких данных по всему сектору, с тем чтобы представить необходимые рекомендации и предложить меры по улучшению ситуации.

С. Декларация министров «Судоходство по внутренним водным путям во всемирном контексте», принятая на Международной министерской конференции по внутреннему водному транспорту во Вроцлаве (Польша) 18 апреля 2018 года

18–19 апреля во Вроцлаве (Польша) состоялась Международная конференция на уровне министров «Внутреннее судоходство объединяет». Данное мероприятие было организовано совместно Министерством морского хозяйства и внутреннего судоходства Польши и ЕЭК ООН в качестве первой конференции высокого уровня по внутреннему судоходству, проведенной на глобальном уровне. В ней приняли также

¹¹⁷ https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1071&context=lib_reports.

¹¹⁸ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/images/women-in-transport-infographic.jpg>.

¹¹⁹ https://ec.europa.eu/transport/themes/social/women-transport-eu-platform-change_en.

¹²⁰ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-declaration-equal_opportunities_en.pdf.

¹²¹ <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/6f833428-54f9-11e9-a8ed-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-93300850>.

¹²² www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/meetingdocument/wcms_712749.pdf.

участие высокопоставленные представители из таких не относящихся к ЕЭК ООН регионов, как Азия и Африка.

Начиная с 1991 года, организуемые ЕЭК ООН конференции на уровне министров по ВВТ играют ключевую роль в координации развития европейских водных путей. Они также послужили отправной точкой для формирования мультимодальной сети общеевропейских транспортных коридоров. Наконец, на них были намечены планы действий по повышению роли внутреннего водного транспорта в европейской структуре смешанных перевозок.

Первыми в ряду таких мероприятий стали Общеевропейская конференция министров, посвященная наиболее актуальным проблемам внутреннего водного транспорта, проведенная 11 сентября 1991 года в Будапеште, и вторая Общеевропейская конференция по внутреннему водному транспорту, состоявшаяся 5–6 сентября 2001 года в Роттердаме (Нидерланды). За ними последовала Общеевропейская конференция по внутреннему водному транспорту в Бухаресте (13–14 сентября 2006 года). Одним из основных итогов этой встречи стало последующее принятие 8 февраля 2007 года Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ), высшим директивным органом ЕЭК ООН, резолюции № 258 «Содействие дальнейшему развитию внутреннего водного транспорта»¹²³. Ну и 22 февраля 2017 года, после десятилетнего перерыва, в ходе восьмидесятой сессии КВТ состоялась Международная конференция высокого уровня по внутреннему водному транспорту в Женеве.

На Вроцлавской конференции особый акцент был сделан на основных областях, имеющих отношение к эффективному и устойчивому транспорту, где имеются перспективы снижения перегруженности дорог при одновременном улучшении показателей в плане энергопотребления и уровня выбросов в расчете на тонно-километр.

На Конференции были рассмотрены ключевые аспекты развития сектора внутреннего водного транспорта, включая следующие¹²⁴:

- скоординированное развитие внутренних водных путей на национальном и региональном уровнях;
- внутренний водный транспорт в глобальном масштабе;
- крупные международные проекты инвестирования во внутренние водные пути;
- занятость в сфере внутреннего судоходства и обучение в этой области;
- сокращение выбросов углерода («углеродного следа») во внутреннем судоходстве и активизация действий в ответ на изменение климата;
- законодательная база для внутреннего водного транспорта и правовые документы ООН.

Принятая на Конференции Декларация была подписана 14 странами, а позднее к ней присоединились еще четыре страны¹²⁵. Подписавшие ее министры признали важность внутреннего судоходства для европейской экономики и его позитивное влияние на устойчивость.

В европейском масштабе внутренний водный транспорт рассматривается как важная составная часть тщательно сбалансированной логистической цепочки.

¹²³ ЕЭК ООН, 2018 год, Международная конференция на уровне министров «Внутреннее судоходство объединяет», www.unece.org/trans/areas-of-work/inland-water-transport/meetings/inland-water-transport/meeting/2018/international-ministerial-conference-connecting-by-inland-navigation/doc.html.

¹²⁴ www.unece.org/info/media/news/transport/2018/international-ministerial-conference-to-focus-on-how-to-unlock-potential-of-connecting-by-inland-navigation/doc.html.

¹²⁵ Декларация министров, принятая на Международной конференции на уровне министров по внутреннему водному транспорту Вроцлав, 18 апреля 2018 года, www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2018/sc3/Ministerial-declaration_e.pdf.

ВВТ отвечает самым высоким стандартам в плане экономичности, энергоэффективности, надежности и общей безопасности. Для него характерны практически полное отсутствие перегруженности и весьма низкие уровни выбросов в расчете на тонно-километр. Кроме того, министры особо подчеркнули позитивную роль ВВТ в борьбе с изменением климата.

Министры предложили создать и поддерживать нормативно-правовую базу, направленную на повышение эффективности внутреннего водного транспорта. Этого целесообразнее всего добиваться по линии двусторонних и многосторонних договоров и соглашений в контексте поддержания стратегического диалога, а также обмена передовой практикой в области ВВТ. Они далее предложили тем странам, которые не имеют достаточной нормативной базы, согласиться на использование международных конвенций Организации Объединенных Наций, касающихся данного сектора.

Министры подчеркнули высокую конкурентоспособность ВВТ с точки зрения безопасности, эффективности и надежности, равно как его колоссальный потенциал в рамках комплексной логистической цепочки, что позволяет уменьшить долю автомобильного транспорта при перевозке больших объемов грузов на дальние расстояния. И, с тем чтобы в полной мере воспользоваться преимуществами ВВТ, ключевое значение приобретает мультимодальность, способная снизить перегруженность, уровень выбросов и энергопотребление. Для достижения своей пиковой эффективности внутреннее судоходство в значительной степени зависит от надежной и доступной инфраструктуры. Поэтому предпосылкой успеха мультимодальных перевозок является скоординированное развитие и поддержание в работоспособном состоянии инфраструктуры водных путей, доказавшей в масштабах всей Европы свою устойчивость к изменению климата.

Министры также признали важность модернизации европейского флота ВВТ для безопасности и эффективности судоходства и охраны окружающей среды. Министры призвали участников отрасли инвестировать в новые технологии, способствующие повышению уровня навигационной безопасности, например альтернативные движительные комплексы, и снижению масштабов экологического воздействия («экологического следа») флота, такие как РИС и автоматизация. Переоборудования существующего флота может оказаться недостаточно для достижения желаемого уровня модернизации. При необходимости должны быть разработаны новые типы судов.

Наконец, министры призвали к повышению привлекательности сектора как вида транспорта, а также для плавсостава судов ВВТ. В логистических цепочках внутреннему судоходству – ввиду присущих ему географических ограничений и довольно слабого знакомства с ним со стороны лиц, принимающих решения в области логистики, – все еще отводится незначительная роль. Для обеспечения такой информированности и получения широкого признания в качестве жизнеспособного звена транспортной цепочки ВВТ должен восприниматься как безопасный, надежный и доступный вид транспорта. Создание же такой репутации зависит от самой отрасли. Вместе с тем различным видам транспорта должны быть обеспечены равные условия игры, и в этом направлении странам и рекомендуется действовать.

Для повышения привлекательности сектора как рынка труда надлежит обеспечить современный уровень образования и профессиональной подготовки, отвечающих самым высоким стандартам, с тем чтобы молодые люди рассматривали работу на европейских реках в качестве реальной возможности для карьеры. Необходимо также способствовать облегчению мобильности работников сферы ВВТ путем более широкого признания свидетельств профессиональной квалификации.

По состоянию на ноябрь 2018 года Декларацию министров подписали следующие страны: Австрия, Беларусь, Бельгия, Болгария, Германия, Китай, Люксембург, Нидерланды, Польша, Португалия, Российская Федерация, Румыния, Словакия, Таиланд, Украина, Хорватия, Чешская Республика и Швейцария.

22 февраля 2019 года КВТ на своей восьмьдесят первой сессии принял резолюцию № 265 «Содействие развитию внутреннего водного транспорта» в

поддержку Декларации министров, принятой во Вроцлаве (ECE/TRANS/288, приложение III).

Глава V. На пути к устойчивому и конкурентоспособному внутреннему водному транспорту в Европе: дальнейшие действия и рекомендации

Широкий географический охват Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций создает прекрасную основу для более тесного сотрудничества между заинтересованными сторонами в секторе ВВТ и соответствующими директивными органами во всей Европе. Вроцлавская декларация может послужить ориентиром и отправной точкой для этих усилий, причем было бы весьма желательным создать основу для целенаправленного международного сотрудничества в этой сфере.

В Белой книге 2011 года были обозначены семь областей, для которых на тот момент осуществление стратегий политики и соответствующих мероприятий имело особую важность. Стратегические рекомендации с соответствующими предложениями по принятию конкретных мер были вынесены по каждой из этих областей:

- a) развитие инфраструктуры;
- b) модернизация флота;
- c) использование РИС;
- d) изменение потребностей рынка;
- e) проблемы, связанные с рынком рабочей силы;
- f) изменение климата;
- g) совершенствование институциональных и нормативных рамок.

В 2015 году SC.3 подготовила обзор осуществления стратегических рекомендаций, включенных в Белую книгу 2011 года¹²⁶. По его итогам эти рекомендации были включены в стратегию SC.3 до 2021 года и легли в основу Вроцлавской декларации. К числу основных достижений, характеризующих Белую книгу 2011 года, относятся следующие:

- a) увеличение числа договаривающихся сторон Соглашения СМВП; принятие третьего пересмотренного издания Синей книги и второго пересмотренного варианта резолюции № 49, создание онлайн-базы данных Синей книги;
- b) оказание поддержки текущим проектам, таким как восстановление водного пути E 40 и проект ЕММА;
- c) продолжение работы над техническими предписаниями для судов внутреннего плавания и принятие второго пересмотренного варианта резолюции № 61;
- d) продолжение работы по обновлению ЕПСВВП в сотрудничестве с речными комиссиями и принятие Европейских правил сигнализации на внутренних водных путях (СИГВВП);
- e) осуществление и обновление резолюций по РИС;
- f) сотрудничество с Европейской комиссией, КЕСНИ и речными комиссиями по вопросам автоматизации, цифровизации, а также другим вопросам, недавно включенным в повестку дня SC.3;

¹²⁶ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2015/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-2015-01e.pdf.

g) рабочие совещания и другие мероприятия, направленные на дальнейшее осуществление выводов и рекомендаций, содержащихся в Белой книге 2011 года.

Важной вехой в этой работе стала Вроцлавская конференция, которая была организована в соответствии со стратегической рекомендацией № 4 Белой книги 2011 года. По итогам конференции рекомендации были пересмотрены с целью привести их в соответствие с Повесткой дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, текущей ситуацией и проблемами в секторе и недавними изменениями в институциональной и нормативной базе, а также были предложены соответствующие действия ЕЭК ООН.

Кроме того, рекомендации приведены также в соответствие со стратегией КВТ на период до 2030 года, принятой на его восемьдесят первой сессии в феврале 2019 года¹²⁷.

Исходя из вышесказанного, а также с учетом областей, определенных в документах ECE/TRANS/SC.3/2019/1 и 2, можно выделить семь приоритетных стратегических рекомендаций на будущее:

a) повышение координации усилий по развитию современной, устойчивой и стойкой инфраструктуры сети водных путей категории E;

b) придание нового импульса усилиям по созданию надежной нормативно-правовой базы, направленной на повышение эффективности и безопасности внутреннего водного транспорта;

c) выявление и содействие государствам-членам в принятии мер по увеличению доли ВВТ и улучшению его интеграции в мультимодальные транспортные и логистические цепочки путем стимулирования мультимодальных перевозок;

d) поощрение модернизации и экологизации флота и инфраструктуры в целях более эффективного решения экологических проблем;

e) содействие развитию и общеевропейскому использованию речных информационных служб (РИС) и других информационных технологий (ИТ);

f) содействие процессам автоматизации, цифровизации и другим инновациям в секторе ВВТ;

g) решение проблем, связанных с рынком рабочей силы, на общеевропейском уровне, повышение привлекательности сектора и мобильности трудовых кадров.

Стратегическая рекомендация № 1:

Повышение координации усилий по развитию современной, устойчивой и стойкой инфраструктуры сети водных путей категории E

Соглашение СМВП обеспечивает стратегический механизм и скоординированные международные планы строительства и развития сети внутренних водных путей международного значения (сети водных путей категории E). Договаривающиеся государства соглашения намерены развивать и строить инфраструктуру внутренних водных путей и морских каботажных маршрутов, используемых судами типа «река–море», в рамках национальных программ и планов. Поэтому необходимо прилагать усилия для пропагандирования этого соглашения и увеличения числа его договаривающихся сторон.

Для работы ВВТ необходимо, чтобы его инфраструктура полностью и эффективным образом функционировала. В последние годы акцентирование на аспекте воздействия климатических изменений сказалось на секторе внутреннего судоходства, как на показателях эффективности ВВТ, так и на логистических цепочках в целом. Дальнейшее развитие сети водных путей категории E должно надлежащим

¹²⁷ Документ ECE/TRANS/288/Add.2, с которым можно ознакомиться по адресу www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/itc/ECE-TRANS-288add2e.pdf.

образом учитывать этот аспект, чтобы обеспечить стойкость сети водных путей перед изменениями климата.

Предлагаемые действия ЕЭК ООН:

a) продолжать усилия по поощрению и облегчению присоединения к Соглашению СМВП на основе «дорожной карты» по ратификации, принятию, утверждению и присоединению¹²⁸; продолжать консультации с государствами-членами по вопросам, вызывающим озабоченность в связи с возможными последствиями или ратификацией;

b) осуществлять дальнейшее укрепление механизма мониторинга для обзора и обновления развития сети СМВП, в частности путем постоянного обновления Перечня основных стандартов и параметров сети водных путей категории E («Синей книги»), Перечня важнейших узких мест и недостающих звеньев в сети водных путей категории E (резолюция № 49) и онлайн-базы данных Синей книги, при координации этой работы с Европейской комиссией и другими соответствующими заинтересованными сторонами;

c) поощрять реализацию текущих инициатив в области строительства, поддержания и восстановления международных судоходных путей и предлагать другим странам рассмотреть эти инициативы при обслуживании своих водных путей;

d) содействовать мерам по обеспечению устойчивости сектора к воздействию климатических изменений; в частности, содействовать осуществлению государствами-членами рекомендаций Группы экспертов ЕЭК ООН по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним;

e) продолжать мониторинг и поддержку текущих инфраструктурных проектов на европейских водных путях, имеющих международное значение.

Стратегическая рекомендация № 2:

Придание нового импульса усилиям по созданию надежной нормативно-правовой базы, направленной на повышение эффективности и безопасности внутреннего водного транспорта

Как указано в документах ECE/TRANS/SC.3/2019/1 и 2, нормативно-правовые базы европейских стран, где используется ВВТ, по-прежнему сильно различаются между собой и имеют сложную структуру. Международные конвенции и соглашения, имеющие отношение к ВВТ, являются инструментами, которые позволяют обеспечивать развитие сектора на основе подхода, согласованного на международном уровне. Поэтому необходимо прилагать усилия для повышения эффективности обязательных инструментов и увеличения числа их договаривающихся сторон, а также для их обновления в соответствии со стратегией КВТ на период до 2030 года.

Предлагаемые действия ЕЭК ООН:

a) продолжать пропагандировать международные конвенции, которые находятся в ведении КВТ и имеют отношение к внутреннему судоходству, и предлагать странам, не имеющим достаточной нормативной базы для внутреннего водного транспорта, использовать эти конвенции и рассмотреть возможность присоединения к ним;

b) предлагать странам, не имеющим достаточной нормативной базы для внутреннего водного транспорта, использовать международные конвенции Организации Объединенных Наций в области внутреннего водного транспорта и рассмотреть возможность присоединения к ним;

c) продолжать мониторинг и поддержку процесса осуществления международных конвенций, которые находятся в ведении КВТ и имеют отношение к внутреннему судоходству, и продолжать усилия по повышению эффективности и

¹²⁸ ECE/TRANS/SC.3/2019/7.

привлекательности этих конвенций для других государств – членов ЕЭК ООН, а также государств – членов Организации Объединенных Наций;

d) в тесном сотрудничестве с речными комиссиями продолжать работу по поощрению использования ЕПСВВП и стимулировать применение СИГВВП в качестве основы для транспарентных и стандартных правил судоходства по внутренним водным путям на общеевропейском уровне и разработать надлежащие механизмы рационализации и эффективного применения их положений, а также надзора за их применением;

e) поддерживать все усилия по установлению общеевропейских правовых рамок для аспектов частного права во внутреннем судоходстве, например осуществление действующих международных конвенций в данной области;

f) проводить оценку новых правовых инструментов для потенциального использования в целях дальнейшего содействия росту и использованию внутренних водных путей, сектора прогулочного судоходства и туризма и повышения устойчивости транспорта;

g) оказывать поддержку проекту по линии ЮНДА, направленному на достижение связанных с транспортом целей в области устойчивого развития в отдельных не имеющих выхода к морю странах и странах транзита/промежуточных странах, и содействовать достижению его результатов.

Стратегическая рекомендация № 3:

Выявление и содействие государствам-членам в принятии мер по увеличению доли ВВТ и улучшению его интеграции в мультимодальные транспортные и логистические цепочки путем стимулирования мультимодальных перевозок

Интермодальные перевозки приобретают все возрастающее значение для европейского сектора ВВТ. ВВТ является весьма конкурентоспособным сектором с точки зрения безопасности, эффективности и надежности и может стать заменой автомобильному транспорту в сегменте перевозок крупных партий грузов на дальние расстояния, однако потенциал ВВТ в рамках интегрированной логистической цепочки по-прежнему остается нереализованным. В последние десятилетия наблюдается существенный рост объема контейнерных перевозок водным транспортом, однако использование судов внутреннего плавания в рамках фрагментированной транспортной цепочки не является для водного транспорта традиционной нишей, поэтому лица, ответственные за принятие решений в области логистики, зачастую не осведомлены о потенциале этого вида транспорта. Преимущества, которыми этот сектор транспорта обладает, делают его идеальным для определенных грузопотоков в рамках мультимодальной транспортной цепочки.

Поэтому задача, поставленная во Вроцлавской декларации, заключается в поощрении привлечения инвестиций в отрасль, направленных на строительство и модернизацию инфраструктуры внутренних водных путей, флота и портов, а также стимулирование инноваций и применение альтернативных видов топлива, и в увеличении удельной рыночной доли внутреннего водного транспорта.

Предлагаемые действия ЕЭК ООН:

a) продолжать вести работу по повышению осведомленности о конкурентных преимуществах ВВТ, равно как и его преимуществах в качестве дополняющего вида транспорта, в ходе мероприятий высокого уровня по вопросам политики, таких как ежегодные сессии Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК и крупные международные транспортные мероприятия, в частности международная конференция по ВВТ, запланированная на 2023 год;

b) поощрять принятие мер, направленных на обеспечение надлежащей сбалансированности между всеми видами транспорта; принимать и координировать меры, способствующие интеграции внутреннего водного транспорта в мультимодальные и логистические цепочки, с тем чтобы упростить доступ к финансовым ресурсам международных финансовых учреждений для их развития;

с) продолжать сотрудничество с железнодорожным и автомобильным секторами посредством проведения совместных совещаний и других мероприятий органов ЕЭК ООН, которые занимаются вопросами, касающимися внутреннего водного, автомобильного, железнодорожного и интермодального транспорта и логистики, в целях облегчения интеграции внутреннего водного транспорта в мультимодальную транспортно-логистическую цепочку;

d) поощрять усилия по обеспечению интермодальности в перевозках на ВВТ посредством стимулирования выполнения соответствующих международных соглашений, в частности Протокола о комбинированных перевозках на внутренних водных путях к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), в целях содействия интеграции внутреннего водного транспорта в мультимодальные и логистические цепочки;

e) использовать механизмы ЕЭК ООН, такие как совместно организуемые конференции высокого уровня, специальные рабочие группы, рабочие совещания и мероприятия по укреплению потенциала, для пропагандирования положительной отдачи от использования ВВТ в рамках логистических цепочек с точки зрения воздействия на окружающую среду, а также экономических преимуществ от перехода на внутренний водный транспорт при перевозке крупных партий товаров на дальние расстояния.

Стратегическая рекомендация № 4:

Поощрение модернизации и экологизации флота и инфраструктуры в целях более эффективного решения экологических проблем

Эта рекомендация направлена на поддержку текущей деятельности по модернизации и экологизации флота и предотвращению загрязнения окружающей среды с судов. В то время как в Белой книге 2011 года основное внимание уделялось сокращению выбросов CO₂, текущие дискуссии и возникающие в результате концепции использования судов затрагивают также и другие виды выбросов, в частности выбросы оксидов серы и оксидов азота. Недавние инициативы касаются новых типов судов с низким уровнем выбросов и судов с нулевым уровнем выбросов, которые используют электроэнергию водородных топливных элементов или батарей и, как следствие, не выделяют никаких загрязнителей, связанных со сжиганием топлива.

Основные направления деятельности включают согласование правил и содействие внедрению инноваций, в частности новых двигательных установок и видов топлива, а также углубление сотрудничества в рамках текущего процесса перевода сектора на цифровые технологии.

Переработка и надлежащее удаление отходов, образующихся на ВВТ, являются важным фактором снижения сектора ВВТ на окружающую среду.

Предлагаемые действия ЕЭК ООН:

a) продолжать обмен передовым опытом и поддерживать программы и пилотные проекты, направленные на модернизацию и экологизацию флота, использование новых и усовершенствованных типов судов, двигательных установок с низким и нулевым уровнем выбросов, а также осуществлять мониторинг их реализации;

b) продолжать поддержку использования европейских нормативных документов в сфере обращения с отходами, образующимися на ВВТ, таких как Конвенции о сборе, сдаче и приеме отходов, образующихся при судоходстве на Рейне и на других внутренних водных путях (КОВВП), и также поддержку усилий по разработке международной конвенции по судовым отходам на Дунае;

с) продолжать работу по подготовке и согласованию общеевропейских предписаний для судов внутреннего плавания и судов типа «река–море»;

d) поддерживать и стимулировать исследовательскую деятельность и мероприятия, направленные на сохранение и дальнейшее повышение конкурентоспособности ВВТ в плане экологических показателей, включая исследования по мерам для сокращения выбросов с судов внутреннего плавания и по альтернативным видам топлива для судов внутреннего плавания;

e) поддерживать инициативу, направленную на сокращение к 2035 году выбросов парниковых газов на 35% по сравнению с 2015 годом, выбросов загрязняющих веществ – по крайней мере на 35% по сравнению с 2015 годом, а к 2050 году – на ликвидацию в значительной степени выбросов парниковых газов и других загрязнителей, как указано в Мангеймской декларации; призывать другие государства-члены поступать аналогичным образом;

f) содействовать повышению роли водного транспорта, использующего альтернативные виды топлива или электротягу, в городской среде; поддерживать разработку экологически чистых и устойчивых, усовершенствованных или альтернативных двигательных установок для судов внутреннего плавания, а также вести работу по другим вопросам, касающимся воздействия на окружающую среду.

Стратегическая рекомендация № 5:

Содействие развитию и общеевропейскому использованию речных информационных служб (РИС) и других информационных технологий (ИТ)

Управление коридорами при помощи РИС позволяет использовать эти службы не только в качестве инструмента обеспечения безопасности, но и в качестве комплексной системы, которая упрощает управление всей логистической цепочкой благодаря предоставлению необходимых данных РИС для лиц, планирующих логистические процессы, и операторов судов в целях облегчения планирования и мониторинга грузовых потоков на водном транспорте. Это станет следующим шагом в развертывании РИС, который будет поддерживать внутреннее судоходство как важный вид транспорта в рамках международной мультимодальной логистической цепочки.

Внедрение и широкое использование информационных технологий в секторе ВВТ и необходимый обмен конфиденциальными данными в значительной степени зависят от того, насколько высоким и надежным будет уровень защиты данных.

Основа для будущей работы в этой области заложена благодаря текущей работе Европейской комиссии по оценке осуществления директивы 2005/44/ЕС, касающейся согласованных услуг РИС на внутренних водных путях Сообщества, и обновлению международных стандартов РИС, а также учреждению в 2019 году, в рамках КЕСНИ, Группы экспертов по информационным технологиям.

Предлагаемые действия ЕЭК ООН:

a) продолжать поддерживать общеевропейский диалог по вопросам реализации и дальнейшего развития РИС и систем управления коридорами при помощи РИС;

b) сотрудничать с Европейской комиссией и Группой экспертов КЕСНИ по информационным технологиям и регулярно обновлять резолюции SC.3, касающиеся РИС, а также другие соответствующие документы: ЕПСВВП и СИГВВП;

c) сотрудничать с Европейской комиссией для обеспечения того, чтобы интересы государств-членов, не входящих в Европейский союз, должным образом учитывались в рамках Европейской базы данных о корпусах судов, которую ведет Европейская комиссия;

d) стимулировать другие виды применения ИТ для облегчения перевозок на ВВТ и освидетельствования судов внутреннего плавания, а также разрабатывать согласованные правила и критерии в этой области и поощрять их использование.

**Стратегическая рекомендация № 6:
Содействие процессам автоматизации, цифровизации и другим инновациям
в секторе ВВТ**

В последние годы такие инновационные процессы, как автоматизация, организация «умного» судоходства и переход на цифровые технологии, стали уже неотъемлемым фактором во внутреннем судоходстве. Поэтому крайне важно оперативно решать возникающие в связи с этим новые задачи. Перевод сектора на цифровые технологии может оптимизировать административные процедуры и процессы, облегчить перемещение товаров, повысить эффективность логистики и управления грузопотоками, а также содействовать интеграции с другими видами транспорта и развитию мультимодальных перевозок. Вместе с тем существуют потенциальные риски и проблемы, связанные с кибербезопасностью; созданием новых квалификаций, образовательных программ и процедур аттестации; социальными последствиями и вопросами ответственности; а также дополнительными затратами.

В связи с этим опыт, накопленный применительно к другим видам транспорта, может быть использован в секторе ВВТ для создания общей системы информации и обмена данными, реализации концепции «единого окна», выполнения формальностей, связанных с отчетностью, в портах, внедрения электронных накладных, а также других соответствующих передовых методов.

Предлагаемые действия ЕЭК ООН:

a) содействовать развитию автоматизации внутреннего водного транспорта в рамках деятельности КВТ по направлению, касающемуся интеллектуальных транспортных систем; содействовать совершенствованию международно-правовой базы; а также поощрять меры, направленные на снижение возможного негативного воздействия на сектор;

b) поддерживать достижение прогресса в переводе сектора транспорта на цифровой документооборот, а также меры, направленные на совершенствование административных процедур внутреннего водного транспорта и упрощение процедур отчетности с помощью цифровых инструментов, электронных сервисов РИС в сфере отчетности, равно как и других соответствующих видов деятельности;

c) продолжать сотрудничество с Европейской комиссией по вопросам, связанным с переводом ВВТ на цифровые технологии;

d) активизировать сотрудничество с Отделом торговли ЕЭК ООН и рабочими группами КВТ по вопросам, касающимся обмена передовой практикой в отношении последних изменений в области автоматизации и перехода на цифровые технологии в других секторах транспорта;

e) поощрять и поддерживать разработку согласованных международно-правовых рамок для перевода транспортных документов в цифровой формат и рассмотреть возможные последствия этого для существующих правовых документов, в частности Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КВВП);

f) поощрять и поддерживать меры, которые необходимо принять для обеспечения кибербезопасности и учета других соответствующих аспектов.

**Стратегическая рекомендация № 7:
Решение проблем, связанных с рынком рабочей силы, на общеевропейском
уровне, повышение привлекательности сектора и мобильности трудовых
кадров**

В настоящее время ВВТ испытывает такие проблемы, как нехватка квалифицированных кадров, обладающих общей или специальной квалификацией, повышение среднего возраста работников, низкая заработная плата и различия в заработной плате членов экипажа в разных частях Европы. В качестве причин сложившейся ситуации названы более суровые условия труда по сравнению с другими секторами; репутация сектора внутреннего водного транспорта; недостаточный

уровень социальной защиты и социального обеспечения; а также несогласованность описания должностных инструкций, профессий и квалификационных требований.

Улучшить эту ситуацию можно путем повышения эффективности и конкурентоспособности внутреннего водного транспорта, привлечения внимания к сектору и повышения престижа профессии, а также посредством компьютеризации за счет внедрения современных технологий.

Предлагаемые действия ЕЭК ООН:

a) поддерживать текущую работу Европейского союза, КЕСНИ и речных комиссий по решению проблем, связанных с рынком рабочей силы, и вносить свой вклад в эти усилия при уделении особого внимания последствиям нынешней практики в области трудоустройства и процессов автоматизации и цифровизации с точки зрения социальных и экономических аспектов, а также в плане безопасности и уровня ответственности;

b) поддерживать и поощрять деятельность, направленную на обеспечение равных прав и возможностей для женщин во внутреннем судоходстве; повышать привлекательность этого сектора для молодых работников и общую привлекательность сектора в целом;

c) продолжать согласование подходов к процессу выдачи удостоверений судоводителям и членам экипажей судов и признания таких удостоверений, в частности согласование резолюции № 31 с директивой 2017/2397 (ЕС) и стандартом ЕС-КВС; осуществление обмена передовой практикой и содействие мобильности работников между Европейским союзом и странами, не входящими в Европейский союз;

d) согласовывать принципы организации подготовки и образовательных программ на общеевропейском уровне, поддерживать развитие технологий РИС и стандартизацию образовательных и обучающих программ для студентов;

e) продолжать мониторинг и поддержку процесса открытия национальных внутренних водных путей для судов под иностранными флагами и поддерживать деятельность государств-членов, направленную на пропагандирование и внедрение на своей территории Европейских правил плавания по внутренним водным путям и сигнализации на внутренних водных путях.

Приложение

Европейские режимы внутреннего судоходства

Примечание: документы, не имеющие юридически обязательного характера, выделены курсивом. «Н/П» указывает на отсутствие рекомендаций или правил.

<i>Регламентационный охват</i>	<i>ЕЭК ООН</i>	<i>ЕС</i>	<i>ЦКСП</i>	<i>ДК</i>	<i>КС</i>	<i>МК</i>	<i>КЕСНИ</i>
1. Общие положения							
1.1 Характеристика и параметры внутренних водных путей	Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП)	Регламенты (ЕС) № 1315/2013 и 1316/2013 от 11 декабря 2013 г. Делегированный Регламент Комиссии (ЕС) 2017/849 от 7 декабря 2016 г.	Н/П	Н/П	Классификация водного пути реки Сава	Н/П	Н/П
1.2. Access to market	Н/П	Регламенты ЕС (ЕЕС) 3921/91 и (ЕС) 1356/96	Мангеймский акт (с поправками, внесенными на основании Дополнительного протокола № 2)	Конвенция о режиме судоходства на Дунае (Белградская конвенция)	Рамочное соглашение по бассейну реки Сава	Конвенция о канализации реки Мозель	Н/П
2. Технические предписания и правила безопасности							
2.1 Правила плавания	<i>Резолюция № 24 – Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП)</i>	Н/П	Полицейские правила плавания по Рейну	<i>Основные положения о плавании по Дунаю</i> <i>инструкция по расстановке знаков навигационной</i>	Правила плавания по бассейну реки Сава Правила по расстановке знаков навигационной	Полицейские правила плавания по Мозелю	Н/П

<i>Регламентационный охват</i>	<i>ЕЭК ООН</i>	<i>ЕС</i>	<i>ЦКСР</i>	<i>ДК</i>	<i>КС</i>	<i>МК</i>	<i>КЕСНИ</i>
	<i>Резолюция № 90 – Европейские правила сигнализации на внутренних водных путях (СИГВВП)</i>			<i>путевой обстановки на Дунае</i>	<i>путевой обстановки в бассейне реки Сава</i>		
2.2 Технические предписания к судам внутреннего плавания	<i>Резолюция № 61 – Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания</i> <i>Резолюция № 69 – Руководящие принципы, касающиеся пассажирских судов, приспособленных также для перевозки лиц с ограниченной подвижностью</i>	<i>Директива (ЕС) 2016/1629 от 14 сентября 2016 г., устанавливающая технические требования к судам внутреннего плавания</i>	<i>Правила освидетельствования судов на Рейне</i>	<i>Рекомендации, касающиеся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания</i>	<i>Технические правила, применимые к судам в бассейне реки Сава</i>	<i>Полицейские правила плавания по Мозелю</i>	<i>Европейский стандарт, устанавливающий технические требования для судов внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП)</i>
2.3 Минимальные требования в отношении выдачи удостоверений судоводителей	<i>Резолюция № 31 – Рекомендации о минимальных требованиях, касающихся выдачи удостоверений на право управления судами внутреннего плавания в целях их взаимного признания для международных перевозок</i>	<i>Директива (ЕС) 2017/2397 от 12 декабря 2017 г.</i>	<i>Правила для персонала рейнского судоходства</i>	<i>Рекомендации Дунайской комиссии (ДК), касающиеся требований при выдаче удостоверений судоводителей судов внутреннего плавания по Дунаю</i>	<i>Правила, касающиеся минимальных требований в отношении выдачи удостоверений судоводителей для судоходства в бассейне реки Сава</i>	<i>Полицейские правила плавания по Мозелю</i>	<i>Европейский стандарт для профессиональных квалификаций во внутреннем судоходстве (ЕС-КВС)</i>

<i>Регламентационный охват</i>	<i>ЕЭК ООН</i>	<i>ЕС</i>	<i>ЦКСП</i>	<i>ДК</i>	<i>КС</i>	<i>МК</i>	<i>КЕСНИ</i>
2.4 Требования в отношении перевозки опасных грузов	Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям	Директива 2008/68/ЕС от 24 сентября 2008 года о международной перевозке опасных грузов	Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям	<i>Правила перевозки опасных веществ по Дунаю</i>	Правила перевозки опасных веществ в бассейне реки Сава	Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям	Н/П
2.5 Речные информационные службы	<i>Резолюция № 57 – Руководящие принципы и рекомендации для речных информационных служб</i>	Директива 2005/44/ЕС о согласованных услугах речных информационных служб (РИС) на внутренних водных путях в странах Сообщества	Руководящие принципы и рекомендации для речных информационных служб		Правила по согласованным услугам речных информационных служб (РИС) в бассейне реки Сава		
2.6 Прогулочное судоходство	<i>Резолюция № 40 – Международное удостоверение на право управления прогулочным судном</i>						
3. Аспекты гражданского и публичного права, связанные с перевозками внутренним водным транспортом							
3.1 Договор перевозки грузов	Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ)		Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ)	Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ)			
3.2 Ограничение ответственности во внутреннем судоходстве			Страсбургская конвенция 2012 года об ограничении ответственности во внутреннем судоходстве (КОВС)				

<i>Регламентационный охват</i>	<i>ЕЭК ООН</i>	<i>ЕС</i>	<i>ЦКСП</i>	<i>ДК</i>	<i>КС</i>	<i>МК</i>	<i>КЕСНИ</i>
3.3 Правила относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания	Конвенция об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания						
3.4 Регистрация судов внутреннего плавания	Конвенция о регистрации судов внутреннего плавания от 25 января 1965 года	Директива (ЕС) 2016/1629 от 14 сентября 2016 г., устанавливающая технические требования к судам внутреннего плавания	Полицейские правила плавания по Рейну				
3.5 Обмер судов внутреннего плавания	Конвенция об обмере судов внутреннего плавания						
4. Экологические аспекты внутреннего судоходства							
4.1 Загрязнение вод судами внутреннего плавания	<i>Резолюция № 21 – Предотвращение загрязнения вод судами внутреннего плавания</i> <i>Резолюция № 61 – Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, приме-</i>	Регламент (ЕС) 2016/1628 от 14 сентября 2016 г. о требованиях в отношении пределов выбросов газообразных и твердых загрязняющих веществ, об одобрении типа для двигателей внутреннего сгорания, установ-	Полицейские правила плавания по Рейну	<i>Рекомендации относительно организации сбора отходов с судов, плавающих по Дунаю</i>	Протокол о предотвращении загрязнения вод, обусловленного судоходством, к Рамочному соглашению по бассейну реки Сава		Европейский стандарт, устанавливающий технические требования для судов внутреннего плавания (ЕС-ТТСВП)

<i>Регламентационный охват</i>	<i>ЕЭК ООН</i>	<i>ЕС</i>	<i>ЦКСР</i>	<i>ДК</i>	<i>КС</i>	<i>МК</i>	<i>КЕСНИ</i>
	<i>нимых к судам внутреннего плавания</i>	<i>ленных на недорожной технике</i>					
4.2 Управление отходами	<i>Резолюция № 21 – Предотвращение загрязнения вод судами внутреннего плавания</i> <i>Резолюция № 24 – Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (глава 10)</i>		Конвенция о сборе, сдаче и приеме отходов, образующихся при судоходстве на Рейне и на других внутренних водных путях (КОВВП)	<i>Рекомендации относительно организации сбора отходов с судов, плавающих по Дунаю</i>	Протокол о предотвращении загрязнения вод, обусловленного судоходством, к Рамочному соглашению по бассейну реки Сава		
4.3 Влияние развития инфраструктуры ВВТ на окружающую среду	Конвенции об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте (Конвенция Эспо)	Директива 2011/92/ЕС от 13 декабря 2011 г. об оценке воздействия некоторых государственных и частных проектов на окружающую среду Директива 2001/42/ЕС о стратегической экологической оценке (СЭО); Директива 2000/60/ЕС об установлении рамок действий Сообщества в отношении водохозяйственной политики					

Дополнение I

Сети внутренних водных путей за пределами Европы

A. Бассейн реки Конго

Судоходство

В бассейне реки Конго есть три основные судоходные реки. Во-первых, это река Конго на участке от Кисангани на востоке Демократической Республики Конго (ДРК) до расположенных друг напротив друга городов Киншаса и Браззавиль, которые находятся примерно в 100 км к востоку от устья реки Конго. Второй судоходной рекой в бассейне и основным притоком Конго является река Убанги, которая судоходна на участке от города Банги на северо-западе ДРК до слияния с Конго к западу от города Мбандака. Наконец, последним крупным притоком Конго является река Касаи, судоходная на участке от города Илебо до слияния с Конго к северо-востоку от Киншасы/Браззавиля. Общая протяженность судоходной сети рек в бассейне Конго составляет около 17 000 км, однако лишь весьма небольшая часть этой сети способна пропускать крупные суда, предназначенные для перевозки более 500 тонн груза¹²⁹.

Флот

Действующий флот на реке Конго и ее притоках насчитывает приблизительно 2 450 самоходных судов, 2 500 буксируемых барж, 300 понтонов и 518 буксиров-толкачей¹³⁰, причем из судов последних трех категорий обычно составляются грузовые конвои, которые используются для перевозки большей части грузов по реке Конго и состоят, как правило, из буксира-толкача и нескольких барж (грузоподъемностью от 500 до 2 000 тонн). Кроме того, в этой обширной речной системе используется парк небольших катеров и маломерных судов, – приводимых в движение с помощью подвесных моторов или даже весел, – на которых перевозят самые различные грузы, начиная от продуктов питания и заканчивая предметами домашнего обихода, и вверх и вниз по течению.

Трудности

Река Конго имеет некоторые необычные особенности по сравнению с другими крупными реками в мире. Так, на участке от Киншасы/Браззавиля на запад до моря судоходство невозможно из-за мощных порогов – водопадов Ливингстона.

Состав и осадка крупных конвоев, следующих по реке Конго и ее основным притокам, варьируются в зависимости от сезона. Например, в некоторые годы судоходство вообще невозможно из-за длительных маловодных периодов.

B. Речная система Меконга

Судоходство

Протяженность речной системы Меконга составляет более 4 350 километров. Меконг является седьмой крупнейшей рекой в Азии и важной торговой артерией, которая связывает расположенные на ее берегах государства – Китай, Лаос, Таиланд, Камбоджу и Вьетнам. В верхнем течении, по судоходным участкам реки между Китаем и Камбоджей, способны проходить только небольшие суда грузоподъемностью менее 250 тонн, однако уже в среднем течении, на участке Таиланд–Лаос–Камбоджа, могут осуществлять судоходство более крупные суда грузоподъемностью более 300 тонн. Ниже, на участке вплоть до камбоджийской столицы Пномпеня, река способна пропускать еще более крупные суда, в том числе и

¹²⁹ www.cicos.int/navigation-interieure/voies-navigables.

¹³⁰ www.cicos.int/navigation-interieure/flotte/.

морские, грузоподъемностью в 5 000 тонн. Однако большая часть перевозок – это внутренние перевозки и трансграничные перевозки во Вьетнам, которые осуществляются менее крупными судами внутреннего плавания. Нижняя часть бассейна реки и дельта Меконга характеризуются очень широким руслом и наличием многочисленных рукавов. Дельта Меконга способна пропускать большое количество крупных судов: 78% годового грузопотока и 89% пассажиропотока Меконга приходится на дельту, в то время как на тайландский участок и верхний Меконг – лишь 6% общего объема перевозок.

Флот

Флот Меконга довольно разнообразен. Верхние участки судоходной системы Меконга в основном способны пропускать небольшие грузовые суда грузоподъемностью до 100 метрических тонн, а также небольшие пассажирские суда или скоростные катера вместимостью менее 100 пассажиров. На средних участках Меконга действует национальный флот Таиланда, который довольно мал и насчитывает лишь 183 судна, а также флот Лаоса, который, хоть и несколько превышает первый по количеству (2 961 судно), но также состоит из небольших судов грузоподъемностью менее 100 метрических тонн. Нижние участки реки – в Камбодже и в районе дельты во Вьетнаме – значительно шире и обладают существенно большей пропускной способностью¹³¹. Почти весь относящийся к ВВТ флот Меконга (около 98%) зарегистрирован во Вьетнаме, т. е. в районе дельты. В 2012 году в районе дельты было зарегистрировано 190 190 сухогрузных судов со средней грузоподъемностью в 64 тонны. Кроме того, в районе дельты зарегистрировано 39 872 пассажирских судна средней вместимостью в 13 пассажиров, а также 3 459 танкеров.

Трудности

В верхнем и среднем течении Меконг характеризуется непредсказуемыми условиями фарватера, особенно в засушливый сезон, что делает судоходство по этой реке еще более сложным. В верхнем течении реки имеется очень мало крупных речных портов, поэтому перевалка грузов большей частью осуществляется непосредственно через естественный берег реки. Безопасность судоходства является существенной проблемой, и на всем протяжении реки отсутствуют системы РИС. Кроме того, сложности возникают ввиду добычи песка и эрозии речного русла из-за сокращения уровня осадочных отложений в результате дноуглубительных работ.

Создание безопасного судоходного канала, способного принимать крупные суда в течение всего года, а также надежной и безопасной портовой инфраструктуры должно стать одним из главных приоритетов развития реки Меконга как транспортного маршрута для перевозки грузов и пассажиров.

¹³¹ Mekong River Commission, Council Study: Report for Navigation Thematic Area, 2017, p. 15: www.mrcmekong.org/assets/Publications/Council-Study/Council-study-Reports-Thematic/Report-for-Navigation-Thematic-Area-Dec-2017.pdf.

Дополнение II

Экологизация флота: тенденции и разработки

В последние годы предметом широкого обсуждения было использование сжиженного природного газа (СПГ), который уже назывался топливом будущего для судов внутреннего плавания, однако затем эта эйфория несколько остыла, ведь установка СПГ и необходимые баки занимают очень много места и дорого стоят. Отсутствие надежной и широкодоступной бункеровочной инфраструктуры для СПГ также препятствует его широкому внедрению. Можно ожидать, что и использование водорода может быть сопряжено с аналогичными проблемами, однако в настоящее время даже не реализуется никаких практических пилотных проектов по использованию водорода в качестве топлива для двигателей внутреннего сгорания.

Топливо, произведенное из газа по технологии создания синтетических жидких топлив (СЖТ), является доступным видом топлива, близким к дизельному, но при этом оно дистиллируется из природного газа вместо нефти. Оно нетоксично, не имеет запаха и цвета, может использоваться в существующих двигателях и подлежит обращению и хранению на тех же условиях, что и дизельное топливо.

Таким образом, СПГ и СЖТ, будучи доступным топливом, все равно являются ископаемыми видами топлива, которые при сжигании выделяют NO_x и CO_2 .

Электрические силовые установки также получают все большее распространение в секторе ВВТ. Некоторые суда уже оснащены гибридными двигательными установками, где винт приводится в действие электрическим двигателем. Однако при этом электроэнергия вырабатывается в основном дизельными генераторами. В настоящее время уже существуют пилотные проекты и планы по использованию судов с питанием от батарей и судов, использующих водород в топливных элементах для производства электрической энергии, питающей двигательные установки.

Очистка выхлопных газов с помощью скрубберов, как это уже практикуется в морском судоходстве, или катализаторов пока еще не имеет широкого использования в секторе ВВТ.

Скрубберы – это устройства, которые удаляют частицы из отработавших газов путем их промывки. Этот процесс в основном работает с оксидом серы (SO_x), а также с диоксидом углерода (CO_2) и оксидом азота (NO_x).

Используется, как правило, два типа скрубберов:

- скрубберы с открытым контуром, которые удаляют частицы путем промывки морской водой. Затем полученная смесь морской воды и частиц подвергается последующей обработке с целью нейтрализации химических компонентов, вымываемых из отработавших газов. После завершения процесса очищенная вода сливается за борт;
- скрубберы с закрытым контуром, где для удаления частиц используется пресная вода и щелочной реагент. Водный раствор используется повторно, и слива воды за борт не происходит, что делает данный тип скрубберов более подходящим для сектора ВВТ. Поскольку суда ВВТ, по определению, обычно ходят в пресной воде, то для них не подходит более простой в эксплуатации и менее дорогостоящий скруббер с открытым контуром.

Кроме того, диоксид серы представляет собой гораздо меньшую проблему для европейского ВВТ, поскольку сейчас суда в основном используют дизельное топливо с низким содержанием серы вместо дизельного топлива с высоким содержанием серы, использование которого до недавнего времени было стандартным для отрасли, или даже топчного мазута, который имеет высокое содержание серы и по-прежнему является наиболее широко распространенным топливом на морском флоте, но не применяется на судах внутреннего плавания.

Тем не менее используемые на ВВТ двигатели, в среднем, отнюдь не являются экологичными. Поэтому вопрос о переходе сектора на новые и более экологичные двигательные установки приобретает все бóльшую остроту. На сегодняшний день почти весь флот использует дизельные двигатели, однако уже разрабатываются, испытываются и внедряются гибридные двигательные установки, технологии СПГ, водородные топливные элементы и двигательные установки на аккумуляторных батареях. Успех этих систем в будущем будет во многом зависеть от их надежности, доступности, долговечности и – что весьма вероятно и важно – цены. В конечном счете, по-видимому, не придется вести речь о единой замене дизельному двигателю, ввиду того что сегодня наблюдается конкурентная борьба многих систем, но весьма вероятно, что мы увидим сочетание сосуществующих друг с другом различных систем, каждая из которых подходит для отведенной ей роли, а кроме того, дизельный двигатель будет использоваться, возможно, еще довольно долго.
