



---

## **Европейская экономическая комиссия**

### **Комитет по внутреннему транспорту**

#### **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**

### **Краткий обзор информации, включенной в проект пересмотренной Белой книги по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе**

#### **Записка секретариата\***

#### **Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с пунктом 5.1 направления деятельности 5 «Внутренний водный транспорт» программы работы на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/2018/21/Add.1), принятой Комитетом по внутреннему транспорту на его восьмидесятой сессии (20–23 февраля 2018 года) (ECE/TRANS/274, пункт 123).
2. На своей пятьдесят пятой сессии Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) была проинформирована о текущем пересмотре Белой книги по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе (Белая книга) (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, пункты 77–78).
3. В приложении к настоящему документу приводится краткий обзор информации, содержащейся в пересмотренной Белой книге. Возможно, Рабочая группа по внутреннему водному транспорту пожелает включить его в Белую книгу в качестве раздела «Краткое содержание».<sup>1</sup>

---

\* Настоящий документ был представлен после установленного предельного срока в связи с необходимостью учета консультаций с государствами-членами.

<sup>1</sup> Более подробная информация и пояснения в отношении сводного варианта Белой книги содержатся в неофициальном документе № 4 SC.3 (2019 год).

## Приложение

### Краткое содержание «Белой книги по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе»

«Белая книга по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе» ЕЭК ООН является третьим изданием программного документа, посвященного текущему положению дел, тенденциям и проблемам в области внутреннего водного транспорта (ВВТ) на европейских внутренних водных путях, имеющих международное значение, в регионе Европейской экономической комиссии (ЕЭК)<sup>2</sup>. 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 Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) «Содействие развитию внутреннего водного транспорта» от 22 февраля 2019 года. Общая цель заключается в том, чтобы произвести оценку текущего положения дел в отрасли ВВТ в Европе; сделать обзор прогресса, достигнутого за период после 2011 года; выявить текущие тенденции и проблемы, а также предложить рекомендации в ключевых областях общеевропейского сотрудничества в целях содействия развитию отрасли. Руководящие указания по проекту документа были представлены Рабочей группой по внутреннему водному транспорту (SC.3).

Внутренние водные пути способны обеспечить устойчивое дополнение перевозкам грузов на автомобильном и железнодорожном транспорте. Водный транспорт обладает преимуществами в отношении безопасности, надежности и меньшей загруженности транспортных систем, а также обладает меньшим энергопотреблением и улучшенными экологическими характеристиками. По сравнению с другими видами транспорта, преимущества, которые обеспечивает ВВТ при перевозке больших партий грузов на дальние расстояния, заключаются также в устойчивости и экономической эффективности с точки зрения общих затрат на транспортировку и энергопотребления из расчета на тонно-километр, а также в низком уровне аварийности. ВВТ является рентабельным, надежным и устойчивым видом транспорта и может улучшить ситуацию в многонациональном торговом экономическом пространстве, каковым является регион ЕЭК.

В 2015 году по водным внутренним путям было осуществлено 6,7 % от общего объема перевозок грузов в 27 странах Европейского союза. Дорожным и железнодорожным транспортом было перевезено соответственно 74,9 и 18,4 % грузов. В Российской Федерации доля перевозок ВВТ составила менее 2 % от общего объема грузовых перевозок. Доля ВВТ в перевозках по-прежнему значительно различается между странами и внутри самих стран, отражая сильное влияние национальных и региональных транспортных стратегий, а также экономических и географических факторов, включая условия навигации. Автомобильный транспорт продолжил доминировать над железнодорожными и внутренними водными путями. По сравнению с предыдущими годами (2007–2011), доля ВВТ в большинстве стран несколько снизилась и подвержена колебаниям. Общая тенденция увеличения размерений судов за последнее десятилетие привела к увеличению общей валовой вместимости флота, осуществляющего плавание по европейским внутренним водным путям.

В Белой книге ЕЭК ООН описываются текущее состояние сети Е водных путей в соответствии с Европейским соглашением об основных внутренних водных путях международного значения (СМВП), прогресс, достигнутый в осуществлении соглашения, а также текущие и планируемые крупные инфраструктурные проекты.

<sup>2</sup> Предыдущие издания опубликованы в 1996 году (TRANS/SC.3/138) и 2011 году (ECE/TRANS/SC.3/189).

С 1998 по 2016 годы общая протяженность сети водных путей категории Е увеличилась с 27 711 км до 29 238 км, а доля водных путей категории Е, соответствующих стандартам СМВП, выросла с 79% до 83%. Это явилось результатом скоординированных действий государств-членов ЕЭК ООН и проводимой ими работы по реализации крупнейших инфраструктурных проектов, в том числе Трансъвропейской транспортной сети (ТЭС-Т), реализуемой Европейской комиссией с помощью транспортных коридоров. Более эффективному использованию внутренних водных путей способствует также увеличение числа Договаривающихся сторон СМВП, которое достигло 19.

В Белой книге ЕЭК ООН освещаются эволюция организационной и нормативной базы внутреннего судоходства с 2011 года, разрабатываемые программы и мероприятия ЕЭК ООН, Европейского союза, речных комиссий и Европейского комитета по разработке общих стандартов в области внутреннего судоходства (КЕСНИ). Обзор существующих режимов внутреннего судоходства показывает значительную степень согласованности благодаря постоянной координации и сотрудничеству между участвующими организациями. Однако по-прежнему существует необходимость в дальнейшем развитии нормативно-правовой основы ВВТ, а также комплексном взаимодействии между институтами внутреннего судоходства как на стратегическом уровне, так и на уровне экспертов.

Текущая работа и приоритеты на ближайшие годы на международном уровне сосредоточены на основных задачах отрасли ВВТ в Европе: модернизация и экологизация флота, устойчивость к изменению климата, «умное» и автоматизированное судоходство, цифровизация, развитие речных информационных служб (РИС) и других информационных технологий в отрасли, надлежащее управление отходами и их удаление, растущая нехватка персонала, унификация стандартов образования и обучения и необходимость повышения привлекательности отрасли для привлечения молодых квалифицированных кадров. Решение этих задач напрямую связано с реализацией Целей в области устойчивого развития и Вроцлавской декларации министров. Поэтому продолжение и укрепление международного сотрудничества с другими видами транспорта на общеевропейском и глобальном уровнях имеет важное значение для обеспечения будущей транспортной отрасли, вносящей значительный вклад в достижение целей в области устойчивого развития.

Обзор деятельности ЕЭК ООН, направленной на реализацию Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, приведенный в настоящей Белой книге, в основном касается ВВТ, но его следует рассматривать в сочетании с другими видами транспорта и – в рамках ЕЭК ООН – с деятельностью других рабочих групп КВТ, а также реализацией стратегии КВТ до 2030 года. Поэтому в Белой книге определены семь приоритетных областей, призванных сделать ВВТ в регионе ЕЭК более устойчивым и конкурентоспособным, и предлагаются стратегические рекомендации для действий ЕЭК ООН для каждой из областей.

**Стратегическая рекомендация ЕЭК ООН № 1: Повышение координации усилий по развитию современной, устойчивой и стойкой инфраструктуры сети водных путей категории Е** (продолжить усилия по содействию осуществлению и облегчению присоединения к Соглашению СМВП; укреплять механизм мониторинга и продолжить поддержку текущих инфраструктурных проектов и инициатив; содействовать действиям по обеспечению устойчивости отрасли к изменениям климата).

**Стратегическая рекомендация ЕЭК ООН № 2: Придание нового импульса усилиям по созданию надежной нормативно-правовой базы, направленной на повышение эффективности и безопасности внутреннего водного транспорта** (продолжить содействие осуществлению международных конвенций, касающихся внутреннего судоходства, и резолюций ЕЭК ООН и их мониторинг; оценить потенциальные новые правовые инструменты для дальнейшего содействия росту и использованию внутренних водных путей, развитию прогулочного судоходства и туризма).

**Стратегическая рекомендация ЕЭК ООН № 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** (повышать осведомленность о конкурентных и дополнительных преимуществах ВВТ; содействовать интеграции внутреннего водного транспорта в мультимодальные транспортные и логистические цепочки и продолжать сотрудничество с другими видами внутреннего транспорта; содействовать выполнению международных соглашений, касающихся комбинированных перевозок).

**Стратегическая рекомендация ЕЭК ООН № 4: Поощрение модернизации и экологизации флота и инфраструктуры в целях более эффективного решения задач по охране окружающей среды** (обмениваться передовым опытом, оказывать поддержку программам и пилотным проектам, направленным на модернизацию и экологизацию флота, использование двигательных установок с низким и нулевым уровнем выбросов, применение альтернативных видов топлива; разработать европейские положения по управлению отходами, связанными с ВВТ, продолжить согласование технических предписаний для судов внутренних и река-море плавания; поддерживать инициативы по сокращению выбросов парниковых газов).

**Стратегическая рекомендация ЕЭК ООН № 5: Содействие развитию и общеевропейскому использованию речных информационных служб (РИС) и других информационных технологий (ИТ)** (сотрудничать с другими международными институтами по внедрению РИС и других информационных технологий; регулярно обновлять резолюции ЕЭК ООН по РИС; поощрять другое использование ИТ для облегчения операций ВВТ и проверок судов внутреннего плавания, а также разрабатывать согласованные правила и критерии в этой области и поощрять их использование).

**Стратегическая рекомендация ЕЭК ООН № 6: Содействие процессам автоматизации, цифровизации и другим инновациям в отрасли ВВТ** (содействовать развитию автоматизации во внутреннем судоходстве; поощрять и поддерживать разработку согласованной международно-правовой базы для «умного» судоходства; поддерживать разработки в области цифровизации транспортных документов и операций).

**Стратегическая рекомендация ЕЭК ООН № 7: Решение задач, связанных с рынком рабочей силы, на общеевропейском уровне, повышение привлекательности отрасли и мобильности работников** (принимать участие в текущей работе Европейского союза, КЕСНИ и речных комиссий по решению проблем рынка труда; продолжить согласование подходов к выдаче и признанию сертификатов для судоводителей и членов экипажа, принципов образования и обучения на общеевропейском уровне; поощрять деятельность, направленную на обеспечение равных прав и возможностей женщин во внутреннем судоходстве; повышать привлекательность отрасли для молодежи; поддерживать разработку современных программ образования и обучения).

---