



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

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

Тридцать восьмая сессия

Женева, 16–18 февраля 2011 года

Пункт 4 а) предварительной повестки дня

Специальная редакционная сессия по вопросу о "Белой книге" по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе

Глава 1: Значение и показатели работы внутреннего водного транспорта в регионе ЕЭК

Записка секретариата

I. Мандат

1. На своей пятьдесят четвертой сессии Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) в принципе одобрила проект "Белой книги" по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), отметив, однако, что до 15 ноября 2010 года в секретариат поступят некоторые дополнительные замечания делегаций. В этой связи SC.3 просила Рабочую группу по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) провести специальный редакционный сегмент в ходе ее тридцать восьмой сессии для своевременного завершения разработки данного документа к семьдесят третьей сессии Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, которая состоится 1–3 марта 2011 года (ECE/TRANS/ SC.3/187, пункт 12).

2. В соответствии с просьбой SC.3 Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть любые из последних редакционных исправлений к тексту введения и главы 1 о значении и показателях работы внутреннего водного транспорта в регионе ЕЭК.

II. Введение

3. В 1996 году прежняя Основная рабочая группа по внутреннему водному транспорту ЕЭК ООН опубликовала «Белую книгу» по тенденциям и развитию внутреннего судоходства и его инфраструктуры» (TRANS/SC.3/138), в которой нашли отражение итоги обсуждения вопроса о создании взаимосвязанной сети судоходных водных путей в Европе.

4. В "Белой книге" было проанализировано положение в области внутреннего водного транспорта (ВВТ) в Европе и охарактеризованы существующие режимы судоходства на европейских внутренних водных путях. В ней также были выявлены факторы, влияющие на перспективы развития внутреннего судоходства, и рассмотрены первые шаги, направленные на развитие сети европейских внутренних водных путей, в контексте принятия Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП). В "Книге" была особо отмечена общая тенденция к сокращению спроса на перевозки ВВТ в результате быстрого расширения автомобильных перевозок и были сформулированы стратегические рекомендации, направленные на то, чтобы остановить и обратить вспять эту тенденцию.

5. "Белая книга" 1996 года стала справочной публикацией по вопросу о развитии ВВТ в Европе. В 2006 году на третьей Общеευропейской конференции по внутреннему водному транспорту в Бухаресте министры транспорта сочли, что регулярное опубликование политического документа такого рода будет способствовать устранению фрагментарности европейского рынка внутреннего водного транспорта и осуществлению на общеевропейском уровне принципа свободы судоходства по внутренним водным путям. Они призвали ЕЭК ООН в тесном сотрудничестве с Европейской комиссией, речными комиссиями и другими основными заинтересованными сторонами приступить к подготовке нового издания "Белой книги". Это решение было одобрено Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН в феврале 2006 года в рамках Плана действий по реализации решений Бухарестской конференции (резолюция КВТ № 258).

6. Подготовка второго издания "Белой книги" была начата Рабочей группой ЕЭК ООН по внутреннему водному транспорту (SC.3) в 2007 году с целью оценки положения в области внутреннего водного транспорта в регионе ЕЭК при использовании первой "Белой книги" в качестве своего рода критерия для отслеживания прогресса – либо его отсутствия – в деле развития ВВТ. Общая цель новой "Белой книги" заключается в выявлении ключевых областей обще-европейского сотрудничества, которые могли бы способствовать дальнейшему стимулированию использования этого вида транспорта, потенциал которого задействуется далеко не полностью. В порядке отражения все шире высказываемых озабоченностей по поводу эффективности и устойчивости Рабочая группа изменила название публикации на "«Белая книга» по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе".

7. "Книга" была подготовлена под эгидой SC.3, и за этим процессом осуществлял надзор и вносил в него свой вклад специальный Совет по коллегиальному обзору в составе представителей Европейской комиссии, речных комиссий и других компетентных организаций. Итоговый проект был в принципе утвержден на пятьдесят четвертой сессии SC.3, состоявшейся 13–15 октября 2010 года, и окончательно доработан на специальном редакционном совещании 16–18 февраля 2011 года. "Книга" в окончательном варианте была представлена на одобрение семьдесят третьей сессии Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, проходившей 1–3 марта 2011 года.

8. В соответствии с ее сферой охвата и целью настоящая "Белая книга" имеет следующую структуру: в главе 1 вкратце рассматриваются значение и показатели работы ВВТ в регионе ЕЭК ООН и проводится сравнение с положением, описанным в "Белой книге" 1996 года. Глава 2 посвящена текущему состоянию европейской сети внутренних водных путей международного значения с акцентом на изменениях в плане охвата и качества сети, произошедших со времени ее официального оформления в рамках Соглашения СМВП 1996 года. В главе 3 анализируются институциональные и нормативные аспекты внутреннего судоходства с выявлением основных достижений в этих областях и сохраняющихся проблем. Опираясь на аналитические выкладки, приводимые в первых трех главах, в заключительной главе 4 дается общая оценка итогов более чем 10-летней реализации политики в области ВВТ, излагаются ключевые элементы общеевропейского видения перспектив развития эффективного и устойчивого внутреннего водного транспорта и предлагаются возможные последующие действия со стороны SC.3.

III. Глава 1: Значение и показатели работы внутреннего водного транспорта в регионе ЕЭК

9. В 27 из 56 нынешних государств – членов ЕЭК ООН имеются внутренние водные пути международного значения, которые играют или могли бы сыграть важную роль в области международных грузовых и пассажирских перевозок. В настоящей главе вкратце рассматривается значение ВВТ для грузовых перевозок в регионе и обрисовывается общая тенденция их развития, наметившаяся со времени опубликования "Белой книги" 1996 года.

A. Позиция внутреннего водного транспорта на рынке международных грузоперевозок

10. В общем объеме грузовых перевозок, осуществляемых в странах – членах ЕЭК, доля ВВТ значительно колеблется как между различными странами, так и в пределах их национальных границ. Как показано в таблице ниже, объем грузов, перевозимых ВВТ, как правило, является довольно скромным по сравнению с другими видами внутреннего транспорта, в частности железнодорожным и автомобильным.

Таблица 1

Грузовые перевозки в отдельных странах ЕЭК ООН (2007 год)
(млн. т·км)

	<i>Грузовые перевозки внутренним водным транспортом</i>	<i>Грузовые перевозки автомобильным транспортом</i>	<i>Грузовые перевозки железнодорожным транспортом</i>	<i>Общий объем грузоперевозок всеми видами внутреннего транспорта</i>
Австрия	2 597	18 648	21 371	49 842
Беларусь	93	19 200	47 933	67 226
Бельгия	9 006	42 085	8 148	60 733
Болгария	1 711	5 890	5 241	13 262
Хорватия	109	10 502	3 574	15 966

Чешская Респуб- лика	898	48 141	16 304	67 422
Финляндия	102	25 963	10 434	36 499
Франция	8 830	207 025	40 502	277 498
Германия	64 716	343 439	114 615	538 594
Венгрия	2 212	13 174	10 137	31 246
Литва	11	20 278	14 373	35 694
Люксембург	345	587	287	1 219
Нидерланды	41 868	32 867	7 216	87 534
Польша	1 338	159 527	54 253	238 631
Румыния	5 325	23 927	15 757	46 858
Российская Феде- рация	86 027	205 849	2 090 337	3 523 108
Сербия	1 584	1 161	4 551	7 748
Словакия	1 004	27 050	9 647	37 701
Соединенное Ко- ролевство	140	175 851	21 300	207 520

Источник: ОЭСР

11. В 2008 году грузооборот ВВТ в Европейском союзе (ЕС) достигал 143 млрд. т·км. На долю Бельгии (9 млрд. т·км), Германии (64 млрд. т·км) и Нидерландов (46 млрд. т·км) приходилось более 83% этих перевозок. Согласно проведенному недавно секретариатом ЕЭК ООН исследованию о состоянии внутреннего водного транспорта в отдельных странах ЕЭК ООН, не входящих в ЕС¹, в Российской Федерации объем перевозок грузов внутренним водным транспортом в навигацию 2007 года составил 152,4 млн. тонн (109,5% к уровню 2006 года) с грузооборотом 83,7 млрд. т·км (на 3,5% меньше по сравнению с 2006 годом). Из них перевозки во внутреннем сообщении составляли 131,3 млн. тонн (112,4% к уровню 2006 года), а в заграничном плавании – 21,1 млн. тонн (на 5,8% меньше по сравнению с 2006 годом). В Казахстане речным флотом в 2007 году было перевезено 1 288,8 тыс. т грузов (в 2006 году – 1 260,4 тыс. т) при общем грузообороте 52,0 млн. т·км (в 2006 году – 39,9 млн. т·км). В Украине в 2006 году на долю внутреннего водного транспорта в суммарном объеме перевозок грузов всеми видами транспорта пришлось лишь 14 из 1 873 млн. т и 6,3 из 494,6 млн. т·км (1,3%).

12. Доля ВВТ в общем объеме грузоперевозок (в разбивке по видам транспорта), как правило, свидетельствует о важном значении данного вида транспорта. В 2007 году около 5,8% всех грузов, перевозимых в 27 странах ЕС, транспортировались на судах внутреннего плавания (железнодорожным и автомобильным транспортом перевозится 76% и 18% грузов, соответственно). Однако в странах с круглогодично и эффективно функционирующими судоходными путями доля внутреннего водного транспорта в общем объеме грузовых перевозок значительно выше: в Бельгии (15%), в Германии (12%) и Нидерландах (36%). В Российской Федерации, учитывая ее трудные метеорологические условия, на долю внутренних водных путей приходится около 2% общего объема грузоперевозок. Однако на отдельных сегментах рынка грузовых перевозок она весьма значительна: свыше 80% грузов, доставляемых в районы Крайнего Севера, перевозятся внутренним водным транспортом. В Украине эта доля состав-

¹ ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2009/13, 3 декабря 2008 года.

ляет всего 1,3%, причем наибольшая плотность грузоперевозок ВВТ отмечается в Киевской и Одесской областях. В Соединенных Штатах Америки баржами с малой осадкой перевозится приблизительно 12% всех грузов в междугородном сообщении (кроме каботажных перевозок). Еще 4% таких грузов перевозится на Великих озерах; иными словами, общий объем внутренних перевозок по водным путям составляет около 16%. На долю этих грузов приходится всего 2% от общего объема расходов на грузовой транспорт в стране.

Таблица 2

Перевозки в разбивке по видам транспорта в отдельных странах ЕЭК ООН (2007 год)

(доля в общем объеме внутренних грузоперевозок в т·км)

	<i>Внутренний водный транспорт</i>	<i>Автомобильный транспорт</i>	<i>Железнодорожный транспорт</i>
ЕС-27	5,8	76,2	18,0
Австрия	4,2	60,9	34,8
Бельгия	14,9	69,7	15,3
Болгария	4,8	70,0	25,1
Хорватия	0,8	74,0	25,2
Чешская Республика	0,1	74,7	25,3
Финляндия	0,3	73,9	25,9
Франция	3,4	80,9	15,7
Германия	12,4	65,7	21,9
Венгрия	4,6	74,5	20,9
Литва	0	58,5	41,5
Люксембург	3,4	93,8	2,8
Нидерланды	35,1	59,4	5,5
Польша	0,1	73,5	26,4
Румыния	9,8	71,3	18,9
Словакия	2,7	71,8	25,5
Соединенное Королевство	0,1	86,6	13,3

Источник: ЕВРОСТАТ

13. В 2008–2009 годах транспортная активность на европейских внутренних водных путях снизилась приблизительно на 15–25% в силу экономического и финансового кризиса, который особенно сильно ударил по сталелитейной промышленности и привел к серьезному сокращению спроса на транспортировку угля, железной руды и металлоизделий, а также на перевозки контейнеров между портами и внутренними регионами.

В. Динамика изменения показателей работы внутреннего водного транспорта с середины 1990-х годов

14. Сопоставление показателей работы ВВТ в абсолютном выражении с ситуацией по состоянию на 1990 год, описание которой приводится в "Белой книге" 1996 года, позволяет говорить о контрастирующих тенденциях. Наиболее значительный рост можно наблюдать в нескольких придунайских странах. В целом этот рост произошел совсем недавно и связан с восстановлением сообще-

ния по Дунаю. В Румынии такой рост (+71%) обусловлен крупномасштабным расширением и модернизацией порта Констанца и его вспомогательных терминалов в Мидии, которые обслуживаются напрямую ВВТ через канал Дунай – Черное море и его северное ответвление. То же самое касается Болгарии (+133%), Хорватии (+230%) и Венгрии (+76%), но при значительно меньших объемах. Затем следуют страны с устойчиво функционирующими сетями и стабильными общими экономическими условиями работы ВВТ, которые за данный период продемонстрировали существенный рост: наилучшие показатели были зарегистрированы в Бельгии (55%), Франции (15%) и Нидерландах (19%), тогда как ситуация в Германии практически не изменилась (1%), хотя в период 1990–1995 годов в Германии был достигнут более высокий рост по сравнению с другими странами этой группы. Общий значительный объем грузоперевозок и прочное положение данной группы с полным основанием позволяют рассчитывать на дальнейшее расширение ВВТ после окончания нынешнего экономического и финансового кризиса. Суммарно на долю этих четырех стран приходится приблизительно 60% общего объема перевозок ВВТ в Европе, включая Российскую Федерацию. Рост в Австрии (27%) обусловлен как открытием канала Майн – Дунай, так и недавним восстановлением сообщения по Дунаю.

Таблица 3

Грузовые перевозки по внутренним водным путям

(млрд. т·км)

	1970 год	1990 год	1995 год	2000 год	2005 год	2007 год	2007/1995 (изменение в %)
Австрия	1 293	1 663	2 046	2 444	2 760	2 597	27
Беларусь	1 224	1 805	133	26	90	93	-30
Бельгия	6 734	5 448	5 807	7 313	8 719	9 006	55
Болгария	1 832	1 606	733	397	1 532	1 711	133
Хорватия	253	527	33	63	119	109	230
Чешская Республика			1 319	773	779	898	-32
Финляндия	0	70	77	118	75	102	32
Франция	12 728	7 581	7 649	9 110	8 905	8 830	15
Германия	48 813	54 803	63 982	66 466	64 096	64 716	1,15
Венгрия	1 760	2 038	1 260	891	2 110	2 212	76
Италия	350	118	135	170	89	94	-30
Литва	120	164	18	1	1	11	-39
Люксембург	300	336	331	373	337	345	4
Нидерланды	30 741	35 662	35 098	41 271	42 225	41 868	19
Польша	2 295	1 034	876	1 173	1 277	1 338	53
Румыния	1 346	2 090	3 107	2 634	5 146	5 325	71
Российская Федерация	163 870	213 949	90 872	70 988	87 173	86 027	-5
Сербия	3 504	3 232	336	980	1 622	1 584	371
Словакия			1 468	1 383	680	1 004	-32
Швейцария	139	196	160	124	124	128	-20

Украина		11 925	5 680	5 898	6 315	5 670	-0,2
Соединенное Королевство	300	200	200	210	170	140	-30
Всего	277 602	344 447	221 320	212 806	234 344	233 808	6

Источник: ОЭСР

15. Как уже указывалось в "Белой книге" 1996 года, объемы перевозок во многих восточноевропейских странах после их перехода от централизованно планируемой экономики к новым условиям "свободного рынка" резко сократились. Об этом свидетельствуют данные по Чешской Республике, Литве, Польше, Российской Федерации, Сербии, Словакии и Украине. Однако ситуация изменилась, и сегодня практически во всех этих странах наблюдается рост. Снижение было отмечено в Италии, Швейцарии, и Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии, при этом какой-либо четкой тенденции не наблюдается, поскольку соответствующие объемы и покрываемые расстояния относительно малы.

16. Что же касается грузоперевозок в разбивке по видам транспорта, то в большинстве стран региона доля ВВТ в общем объеме несколько снизилась по сравнению с серединой 1990-х годов.

Таблица 4

Перевозки в разбивке по видам транспорта в отдельных странах ЕЭК ООН (1995-2007 годы)

(доля в общем объеме внутренних грузоперевозок в т·км)

	<i>Внутренний водный транспорт</i>			<i>Автомобильный транспорт</i>			<i>Железнодорожный транспорт</i>		
	1995 год	2000 год	2007 год	1995 год	2000 год	2007 год	1995 год	2000 год	2007 год
ЕС-27		6,6	5,8		73,7	76,2		19,7	18,0
Австрия	4,9	4,5	4,2	63,5	64,8	60,9	31,6	30,6	34,8
Бельгия	9,7	10,9	14,9	77,4	77,4	69,7	12,9	11,6	15,3
Болгария		2,6	4,8		52,3	70,0	45,2	25,1	25,1
Хорватия	1,0		0,8	38,4		74,0	60,6		25,2
Чешская Республика	0,8	0,2	0,1	57,5	68,0	74,7	41,6	31,9	25,3
Финляндия	0,2	0,3	0,3	72,3	75,8	73,9	27,5	24,0	25,9
Франция	2,8	3,4	3,4	76,5	76,0	80,9	20,7	20,6	15,7
Германия	17,2	15,5	12,4	63,9	65,3	65,7	18,9	19,2	21,9
Венгрия	6,1	3,1	4,6	58,3	68,1	74,5	35,6	28,8	20,9
Литва	0,1	0	0	41,6	46,6	58,5	58,2	53,4	41,5
Люксембург	5,3	4,4	3,4	85,9	87,8	93,8	8,9	7,9	2,8
Нидерланды	33,6	32,9	35,1	63,6	63,4	59,4	2,9	3,7	5,5
Польша	0,7	0,9	0,1	42,6	56,9	73,5	56,7	42,2	26,4
Румыния	6,6	7,9	9,8	42,0	42,9	71,3	51,4	49,1	18,9
Словакия	3,5	5,3	2,7	63,7	53,0	71,8	41,7	25,5	25,5

Соединенное Королевство	0,1	0,1	0,1	92,3	90,0	86,6	7,6	9,8	13,3
----------------------------	-----	-----	-----	------	------	------	-----	-----	------

Источник: ЕВРОСТАТ

17. В проведенном недавно исследовании по придунайским странам, причем как членам, так и нечленам ЕС, был сделан вывод о наличии глобальной тенденции, заключающейся в возрастании значимости автомобильного транспорта в ущерб внутреннему судоходству. В исследовании отмечается, что за период 1995–2010 годов доля ВВТ в странах ЕС сократилось более чем на один процент. Среди четырех стран ЕС (Бельгия, Германия, Нидерланды и Франция), на которые приходится около 88% рынка ВВТ, позиции ВВТ ослабли во всех, за исключением одной (Бельгия), а в некоторых из придунайских стран (прежде всего Румынии и Сербии) произошло резкое сокращение. Хотя рядом долгосрочных прогнозов, составленных для региона ЕС, предсказывается 50-процентное увеличение к 2030 году объема перевозок в разбивке по видам транспорта, другие модели динамики развития ЕС и национальные модели выглядят гораздо более пессимистичными, предсказывая, что нынешняя весьма скромная рыночная доля ВВТ в лучшем случае будет оставаться стабильной².

18. Совершенно очевидно, что географический фактор оказывает определяющее влияние на позиции ВВТ на национальном и региональном уровнях. Двумя основными международными внутренними водными путями в Западной Европе остаются Рейн и Дунай, по которым в 2008 году было соответственно перевезено около 310 и 73 млн. тонн грузов. Поэтому расположенные на Рейне и придунайские страны характеризуются более высокой степенью использования ВВТ.

19. Однако экспертные исследования также свидетельствуют о важности проводимой национальной и региональной транспортной политики (в частности политики инвестирования в инфраструктуру), равно как экономических и географических факторов (близость производств, потребляющих большое количество сырья, и электростанций). Например, придунайские страны – несмотря на сходство естественных условий – демонстрируют совершенно различные показатели³.

20. Для учета значимости как географического фактора, так и местных экономических и политических факторов в нижеследующей главе настоящей "Книги" проводится обстоятельный анализ использования ВВТ в регионе, при этом за основу берутся основные участки сети внутренних водных путей международного значения, определенные в Европейском соглашении 1996 года о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП).

² EU/Central Commission for the Navigation of the Rhine, "Inland Navigation in Europe: Market Observation", 2010–2011, Fact Sheet 2: Evolution of the modal position of inland navigation, p. 32.

³ *Ibid.*, p. 32.