



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****Пятьдесят шестая сессия**

Женева, 12–14 февраля 2020 года

Пункт 8 предварительной повестки дня

Перевозки «река–море» в Европе**Обзор перевозок «река–море» в Европе: перевозки,
осуществляемые судами внутреннего плавания
с выходом в море****Представлено Центральной комиссией судоходства по Рейну*****Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с Предлагаемым бюджетом по программам на 2020 год, часть 5 «Региональное сотрудничество в целях развития», раздел 20 «Экономическое развитие в Европе», программа 17 «Экономическое развитие в Европе» (A/74/6 (раздел 20) и дополнение).
2. На своей пятьдесят пятой сессии Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях приняла решение отразить итоги рабочего совещания Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР) по перевозкам «река–море», которое состоялось 11 сентября 2019 года в Дуйсбурге (Германия), и обзор тематического доклада ЦКСР по перевозкам «река–море» в повестке дня своей пятьдесят шестой сессии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, пункт 17).
3. В приложении к настоящему документу приводится представленный ЦКСР обзор перевозок «река–море», которые осуществляются в Европе судами внутреннего плавания с выходом в море. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть представленный ЦКСР обзор, дополнить его новыми данными, а также рассмотреть и представить рекомендации для Рабочей группы по внутреннему водному транспорту по стимулированию и развитию перевозок «река–море» в Европе.

* Настоящий документ был запланирован к изданию после установленного срока в силу обстоятельств, не зависящих от представившей его стороны.



Приложение

Перевозки «река–море» в Европе: перевозки, осуществляемые судами внутреннего плавания с выходом в море

А. Методология и сфера охвата

Определения, термины и сфера охвата

В Справочном руководстве Евростата по статистике внутреннего водного транспорта¹ содержится следующее определение термина «перевозка река–море»: «транспортная операция, осуществляемая частично речным и частично морским транспортом без перегрузки. Осуществляется судном внутреннего плавания или морскими судами. Любое судно внутреннего плавания, осуществляющее такую перевозку, должно иметь соответствующее разрешение на осуществление морского судоходства». Такое же определение предлагается в пятом издании Глоссария по статистике транспорта², в котором используется также альтернативный термин «движение "море–река"». Также широко используется термин «движение "река–море"»³. Наконец, в Швеции и Финляндии для обозначения этого вида перевозок используют термин «перевозки "озеро–море"». В настоящем докладе используется термин «перевозки "река–море"».

Исходя из этого определения, в настоящем докладе проводится анализ двух видов перевозок «река–море»:

- перевозки «река–море», осуществляемые морскими судами, приспособленными для судоходства по внутренним водным путям (ВВП) (см. главу 2);
- перевозки «река–море», осуществляемые судами внутреннего плавания, приспособленными для выхода на определенное расстояние в море⁴. Ниже будут рассмотрены примеры таких перевозок в Бельгии и Франции. В Бельгии в отношении этого частного случая перевозок используются термины «суда устьевого типа/устьевое судоходство».

Цель настоящего доклада заключается в повышении осведомленности и информированности о перевозках «река–море» в Европе. Стоит отметить, что перевозкам «река–море» было уделено внимание в годовом докладе о состоянии рынка за 2013 год⁵. Кроме того, для сбора дополнительных сведений о европейском рынке перевозок «река–море» в сентябре 2019 года было организовано рабочее совещание с участием основных представителей этого сектора транспорта. Все презентации на английском языке, которые были представлены в ходе рабочего совещания, размещены на веб-сайте ЦКСР, посвященном обзору рынка <https://inland-navigation-market.org/>.

¹ Eurostat, Reference Manual of Inland Waterway transport Statistics, Version 9.1 April 2018, sections 4.1.6 and 5.2: https://circabc.europa.eu/sd/a/b1c81773-ce2b-47cd-ad43-a0fbfe395402/Reference_Manual_April_2018_.pdf.

² Glossary for transport statistics, 5th edition 2019: <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3859598/10013293/KS-GQ-19-004-EN-N.pdf/b89e58d3-72ca-49e0-a353-b4ea0dc8988f>. В настоящее время готовится к выпуску русскоязычная версия пятого издания Глоссария по статистике транспорта. Русскоязычную версию четвертого издания этого глоссария можно загрузить по ссылке <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp6/pdfdocs/glossru4.pdf>.

³ См., например, проект ЕММА «Укрепление потенциала внутреннего судоходства и перевозок "река–море" в Европе и регионе Балтийского моря».

⁴ В пятом издании Глоссария по статистике транспорта (2019 год) для их обозначения используются также термины «суда типа "река–море"» и «суда типа "море–река"».

⁵ См. https://ccr-zkr.org/files/documents/om/om13_en.pdf (стр. 81–93 англоязычной версии документа).

Методология и представление данных на уровне Европейского союза

С учетом небольшого количества имеющихся статистических данных по пассажирским перевозкам «река–море» в Европе основное внимание в данном докладе уделяется грузовым перевозкам «река–море». На уровне Европейского союза согласованная система представления данных по перевозкам «река–море» отсутствует, и Евростат не имеет специального механизма сбора таких данных.

В связи с этим данные для настоящего доклада в основном были получены непосредственно от национальных статистических управлений, других национальных источников статистических данных и заинтересованных сторон. Из-за того, что используемые национальными управлениями методики сбора данных частично различаются, данные по перевозкам «река–море» могут включаться в статистику как морских перевозок, так и перевозок по ВВП (или сразу в обе эти сводки статистических данных). Однако с учетом низких объемов перевозок «река–море» по сравнению с общим объемом морских перевозок или перевозок по ВВП их двойной учет (т. е. включение соответствующих статистических сведений в базы данных как по морским перевозкам, так и по перевозкам по ВВП) допускается. Кроме того, используемые для целей статистики определения перевозок «река–море» могут также различаться в разных государствах-членах.

В этом отношении хорошим примером является Кильский канал, соединяющий Брунсбюттель на Северном море с Килем на Балтийском море через Шлезвиг-Гольштейн на севере Германии. Данные по Кильскому каналу фигурируют в наборах статистических данных как по морским перевозкам, так и по перевозкам по ВВП.

В немецкой системе статистического учета Кильский канал рассматривается как морской и как внутренний водный путь. Поэтому перевозки, осуществляемые между головой или устьем Кильского канала (Киль или Брунсбюттель) и любым морским портом (например, Клайпеда в Литве или Роттердам в Нидерландах), транзитные перевозки через Кильский канал и перевозки между тем или иным портом Кильского канала и каким-либо другим морским портом, расположенным за пределами Кильского канала, учитываются как морские перевозки. Однако, если пользоваться определением, содержащимся в Справочном руководстве Евростата по статистике внутреннего водного транспорта, то последний случай может быть отнесен к перевозкам «река–море».

Методология представления статистических данных по перевозкам «река–море» обсуждалась на нескольких заседаниях рабочей группы Евростата, занимающейся вопросами судоходства по морским и внутренним водным путям.

Первоначально Евростат рекомендовал национальным статистическим управлениям представлять данные о перевозках «река–море» в соответствии с «видом судоходства». Другими словами, если перевозка осуществляется по ВВП, то она должна быть отражена в статистике перевозок по ВВП, а если перевозка осуществляется по морским районам, то она должна быть отражена в статистике морских перевозок.

В Справочном руководстве по статистике внутреннего водного транспорта Евростат рекомендует представлять данные по перевозкам «река–море» в соответствии с «типом судна». Иными словами:

- a) если перевозка «река–море» осуществляется судном внутреннего плавания, то она должна быть отражена в статистике перевозок по ВВП, а не в статистике морских перевозок;
- b) если перевозка «река–море» осуществляется морским судном, то она должна быть отражена в статистике морских перевозок, а не в статистике перевозок по ВВП.

Однако если информация о типе судна отсутствует, то для определения того, осуществляется ли перевозка «река–море» судном внутреннего плавания или морским судном, можно использовать сопутствующую информацию (например, сведения о порте погрузки/разгрузки).

При необходимости и в целях формирования на национальном уровне актуальной и согласованной статистики перевозок по ВВП информацию об отдельных перевозках «река–море», осуществляемых морскими судами, можно включать в представляемые Евростату данные как по морским перевозкам, так и по перевозкам по ВВП. Однако о любых подобных отступлениях от изложенных выше основных рекомендаций необходимо четко уведомлять Евростат, с тем чтобы соответствующая информация фигурировала в метаданных, касающихся статистики перевозок по ВВП. При этом в связи с предложенными рекомендациями в некоторых случаях по-прежнему возникают возражения. Например, если бы эта методология применялась во Франции, то данные по перевозкам «река–море» включались бы главным образом в статистику морских перевозок.

Следует отметить, что проанализированные при подготовке настоящего доклада статистические данные касаются по большей части перевозок «река–море», осуществляемых морскими судами. Доступных статистических данных, касающихся выхода в море судов внутреннего плавания, гораздо меньше, поскольку существует лишь несколько районов, которые перечислены в настоящем докладе и по которым имеются данные, где суда внутреннего плавания эксплуатируются в море.

В связи с отсутствием на уровне Европейского союза согласованных данных при подготовке настоящего доклада использовались данные из национальных статистических сводок и проводился анализ по каждой стране по отдельности. Во всех соответствующих главах приводятся пояснения относительно применяемой в той или иной стране методологии расчета грузовых перевозок «река–море». Различия между методологиями могут оказать некоторое влияние на степень сопоставимости результатов, анализируемых в настоящем докладе.

Наконец, для ряда анализируемых в настоящем докладе стран статистические данные были взяты из баз данных по внутреннему судоходству, что свидетельствует о сложившейся в некоторых национальных статистических управлениях практике, согласно которой перевозки «река–море» рассматриваются как один из сегментов внутреннего водного транспорта (ВВТ).

В. Перевозки «река–море» в Европе: перевозки, осуществляемые морскими судами по внутренним водным путям

Обзор перевозок «река–море», осуществляемых в Европе морскими судами

Перевозки «река–море» осуществляются на всех крупных реках Европы, имеющих выход в открытое море. В ЕС этот вид перевозок особенно распространен в Швеции, Финляндии, Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии, Нидерландах, Германии, Франции, Бельгии, Португалии и Румынии. За пределами Европейского союза он хорошо развит в Балтийском море, Российской Федерации и Украине.

Основные районы перевозок «река–море» в Европе

Основные пользователи перевозок «река–море» в Европе относятся к следующим отраслям: металлургическая промышленность в Бельгии, Германии и Румынии; лесная промышленность в Швеции и Финляндии; нефтегазовый сектор в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии; сельскохозяйственный сектор в Дунайском регионе и во Франции.

Вниз по Рейну перевозится металлопродукция, а вверх – лесоматериалы, бумажная продукция и сжиженные газообразные продукты из Скандинавии.

Четверть объема перевозок по Тролльхеттанскому каналу (Швеция) приходится на нефтепродукты.

Основные торговые партнеры немецких операторов перевозок «река–море» расположены в Северной Европе (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Норвегия и Швеция), в то время как бельгийские и французские

операторы обслуживают два основных направления – северное (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Финляндия, Нидерланды, Норвегия) и южное (Испания, Марокко, Алжир, Турция, Италия). Кроме того, аммиачная селитра импортируется во Францию исключительно с помощью перевозок «река–море», которые осуществляются из Антверпена в расположенный на Сене Руан.

Основными торговыми партнерами Финляндии являются Россия, Нидерланды, страны Балтии и Германия.

В Румынии перевозки «река–море» ориентированы на Средиземноморский регион на юге Европы.

В настоящее время совокупный грузооборот перевозок «река–море» в Европейском союзе составляет почти 64 млн тонн, а с учетом перевозок этого типа в Российской Федерации их совокупный грузооборот составляет почти 75 млн тонн.

Таблица 1

Обзор перевозок «река–море», осуществляемых в Европейском союзе морскими судами

<i>Страна</i>	<i>Объем перевозок «река–море» (млн т)*</i>	<i>Объем перевозок по внутренним водным путям (млн т)*</i>	<i>Наиболее важный товарный сегмент в рамках перевозок «река–море»</i>
Соединенное Королевство	47,6	4,1**	Сырая нефть и продукты нефтепереработки
Швеция	6,62	0	Лесоматериалы и нефтепродукты
Румыния	4,5	29	Сельскохозяйственная продукция
Бельгия	1,9	205	Чугун и сталь
Финляндия	1,3	0,4	Лесоматериалы и минеральное сырье
Германия	0,76	198	Чугун и сталь
Франция	0,75	60	Руды, металлолом и металлопродукция, сельскохозяйственная продукция

Источник: Национальные статистические управления стран, указанных в таблице, TrafikAnalys.

* Для Германии, Румынии, Финляндии, Франции приводятся данные за 2018 год, а для Бельгии и Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии – за 2017 год.

** В Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии объем перевозок «река–море» в 11,6 раза превышает объем перевозок, осуществляемых исключительно по ВВП.

Если бы в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии, Финляндии и Румынии перевозки «река–море» рассматривались как один из сегментов внутреннего водного транспорта, то общие показатели перевозок по ВВП были бы гораздо более высокими. Доля перевозок «река–море» в совокупном объеме перевозок на внутреннем водном транспорте составила бы 1160%, 315% и 15% соответственно. В Бельгии, Германии и Франции на перевозки «река–море» приходится менее 1,5% от общего объема перевозок на внутреннем водном транспорте. В Швеции подобное сравнение является не столь актуальным, поскольку в этой стране учет перевозок на внутреннем водном транспорте в настоящее время не ведется.

Правовые и экономические аспекты перевозок «река–море», осуществляемых морскими судами

Морские суда, осуществляющие перевозки «река–море», предназначены для движения как по морским, так и по внутренним водным путям без перевалки грузов в морском порту. Такие суда имеют номер Международной морской организации (ИМО). Таким образом, они должны быть приспособлены для судоходства в районах и одного и другого типа, и их классификация должна проводиться по особым правилам. Строительство таких судов должно осуществляться под наблюдением признанного классификационного общества в соответствии с его правилами классификации.

Кроме того, эти суда должны соответствовать действующим нормативным предписаниям как для морских районов, так и для ВВП. Технические правила, касающиеся оборудования и безопасности судов, устанавливаются директивой Европейского союза, действие которой распространяется на все ВВП Европейского союза⁶. Вместе с тем морские суда, имеющие свидетельства, предусмотренные такими конвенциями, как СОЛАС, КГМ или МАРПОЛ⁷ (т.е. суда, выполняющие предусмотренные этими конвенциями технические требования, касающиеся конструкции, оборудования и воздействия на окружающую среду) могут эксплуатироваться в районах, подверженных воздействию приливов и отливов, и на ВВП Европейского союза⁸ (на временной основе) без выполнения технических предписаний, установленных этой директивой. Таким образом, при выполнении этих условий судно типа «река–море» может осуществлять судоходство по всем ВВП – за исключением Рейна – вплоть до того участка, где условия судоходства просто не позволяют ему двигаться дальше (этот участок определяется в зависимости от параметров водных путей и характеристик судна типа «река–море»).

Что же касается Рейна, то там в отношении судов действуют особые технические требования. Это касается в том числе и плавающих по Рейну морских судов, которые помимо свидетельств, предусмотренных для судоходства по морю, должны также иметь «свидетельство морского судна, эксплуатируемого на Рейне»⁹. Кроме того, морские суда, перевозящие жидкие или газообразные опасные грузы, могут осуществлять судоходство на ВВП Европейского союза только в том случае, если они имеют свидетельство ВОПОГ¹⁰.

Что касается экологических требований, то морские суда, приспособленные для эксплуатации на ВВП, должны соответствовать экологическим требованиям, применяемым к морским судам (в частности, нормам ИМО в отношении загрязнения и выбросов), а не тем требованиям, которые применяются к судам внутреннего плавания.

В разных странах различаются не только нормативно-правовые требования, но и условия перевозок «река–море», которые в значительной степени зависят от географического положения, района судоходства, инфраструктуры водных путей и метеорологических условий. Суда типа «река–море» зачастую предназначены для

⁶ Директива (ЕС) 2016/1629 Европейского парламента и Совета от 14 сентября 2016 года, устанавливающая технические требования к судам внутреннего плавания <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32016L1629>.

⁷ Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС), Международная конвенция о грузовой марке (КГМ), Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ).

⁸ Статья 2 Директивы (ЕС) 2016/1629.

⁹ В соответствии со статьей 25.01.2 Европейского стандарта, устанавливающего технические требования для судов внутреннего плавания, в которой содержатся особые положения, применимые к морским судам, эксплуатируемым на Рейне (см. англоязычную версию документа 2019 года www.cesni.eu/wp-content/uploads/2018/12/ES_TRIN_2019_en.pdf, а также русскоязычную версию документа 2017 года http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/sc3/publications/ES-TRIN_2017_ru_full.pdf).

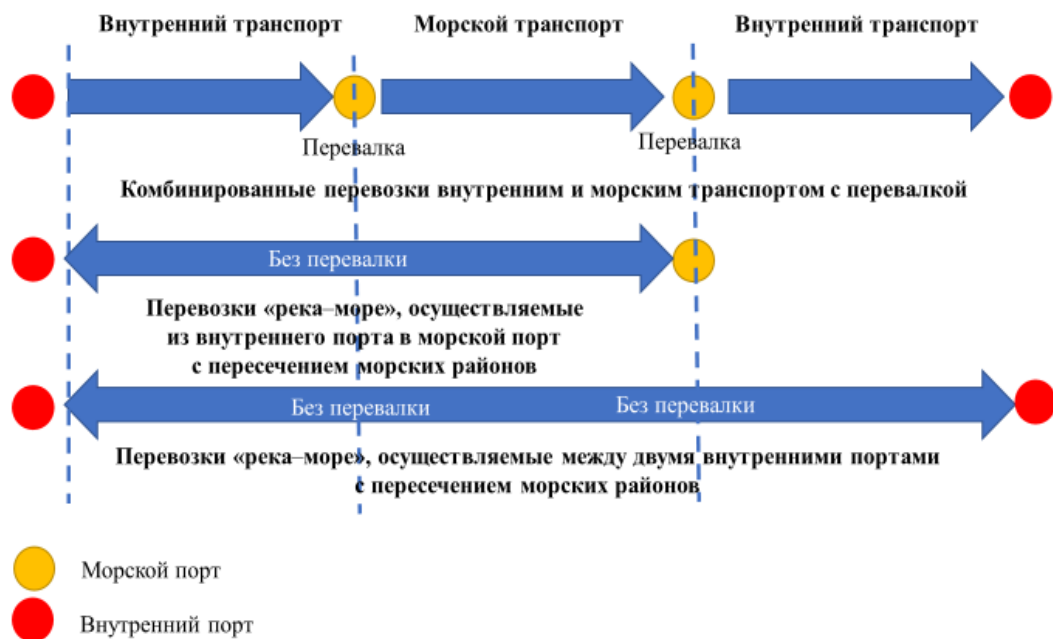
¹⁰ Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ).

эксплуатации в конкретном районе судоходства, и они должны соответствовать требованиям в отношении длины и ширины, а также ограничениям по осадке и высоте, действующим в районе эксплуатации. Например, морским судам, осуществляющим судоходство по ВВП озера Сайма (озерная система в Финляндии), должен быть присвоен ледовый класс.

Перевозки «река–море», осуществляемые морскими судами, не следует путать со комбинированными перевозками внутренним и морским транспортом, при осуществлении которых необходима перевалка грузов между этими двумя видами транспорта (см. диаграмму 1).

Диаграмма 1

Различия между перевозками «река–море» и комбинированными перевозками внутренним и морским транспортом



Значительным преимуществом перевозок «река–море» является отсутствие перевалки грузов в морском порту. Благодаря этому сокращаются транспортные расходы, достигается экономия времени (удается избежать возможной перегруженности морских портов и связанных с этим задержек) и снижается риск повреждения груза в результате дополнительной перевалки. Таким образом, перевозки «река–море» хорошо подходят для транспортировки хрупких грузов (например, бумажной продукции), грузов, перевозка которых требует особой осторожности во избежание их повреждения (помимо бумажной продукции это относится и к некоторым металлам и металлопродукции), а также для проектных грузоперевозок (перевозки негабаритных и тяжеловесных грузов и оборудования).

Расстояние – это еще одно уникальное преимущество данного вида перевозок, позволяющих с помощью морских судов обеспечить сообщение между зарубежными портами и довольно удаленными от моря пунктами внутри страны. В наличии имеется широкий выбор судов различного размера и грузоподъемности, причем наиболее современные суда часто характеризуются меньшей осадкой, что позволяет им обеспечивать связь с внутренними районами, расположенными еще дальше от моря. Например, некоторые суда типа «река–море» могут без перевалки осуществлять проектные грузоперевозки из порта Дуйсбург вплоть до Пиренейского полуострова и Касабланки. При этом данный вид перевозок является экологически чистым. По мнению основных участников сектора перевозок «река–море», экологические аспекты и политическая поддержка перехода на более экологичные виды транспорта могут способствовать увеличению спроса на данный вид перевозок.

Однако, как уже отмечалось выше, суда типа «река–море» должны быть приспособлены для плавания по ВВП, а судоходство «река–море» зависит от состояния внутреннего судоходства, соответствующей инфраструктуры и уровня воды. Первостепенное значение для полноценного осуществления перевозок «река–море» имеет надлежащий уровень развития и обслуживания инфраструктуры ВВП (в частности, изнашивающихся мостов и шлюзов) и самих водных путей. Как и в случае перевозок исключительно по ВВП, в случае перевозок «река–море» отсутствие предсказуемости (например, из-за колебания тарифов на грузоперевозки) и надежности (из-за задержек, колебания уровня воды) может негативно сказаться на спросе на данный вид перевозок. Поэтому возможность предоставления транспортных услуг круглогодично и при любых погодных условиях представляет собой серьезную проблему для перевозок «река–море». Кроме того, на фоне значительного колебания уровня доступности речных портов оказывается трудно соблюдать принцип доставки «точно в срок».

Из-за движения по ВВП грузоподъемность судов типа «река–море» также является ограниченной, в результате чего при их эксплуатации трудно добиться экономии за счет эффекта масштаба. Помимо этого, строить суда типа «река–море» оказывается гораздо труднее, и при одинаковой осадке они характеризуются меньшим объемом водоизмещения (т. е. меньшим коэффициентом полноты), чем суда внутреннего плавания. Зачастую, особенно когда тарифы на обработку грузов и их перевозку по ВВП оказываются низкими, конкуренцию перевозкам «река–море» составляют комбинированные перевозки морским и внутренним водным транспортом, сопряженные с перевалкой грузов. Кроме того, строительство и эксплуатация судов типа «река–море» связаны с большими затратами. С учетом всех этих факторов перевозки «река–море» являются экономически обоснованными в случае лишь очень узких сегментов рынка и конкретных маршрутов.

Кроме того, основные участники рынка¹¹ отмечают следующие дополнительные трудности, с которыми сопряжены перевозки «река–море»:

- язык: не на всех ВВП английский язык является общепринятым;
- износ флота: около половины судов типа «река–море» были построены более 25 лет назад. Суда, возраст которых насчитывает менее 15 лет, составляют приблизительно треть флота. В компаниях, которые в последние годы не инвестировали в свой флот, широко обсуждается или уже утверждено выделение средств либо на обновление стареющего флота (в преддверии дефицита судов типа «река–море», обусловленного растущим спросом на них), либо на модернизацию двигателей. Однако серьезным препятствием могут оказаться высокие затраты, связанные с новыми судами типа «река–море»;
- общая нехватка информации о перевозках «река–море».

С. Перевозки «река–море» в Европе: перевозки, осуществляемые судами внутреннего плавания с выходом в море

Введение и общие правила классификации

Большая часть перевозок «река–море» осуществляется морскими судами. Однако в некоторых случаях отдельным судам внутреннего плавания при соблюдении определенных требований могут быть разрешены ограниченные проходы по морским участкам между двумя портами одной и той же страны.

Ни при каких обстоятельствах судам внутреннего плавания не может быть разрешено выполнение международных морских перевозок, поскольку у них отсутствуют свидетельства, предусмотренные для морских судов. Поскольку большинство требований ИМО, применимых к морским судам, не в полной мере соответствуют каботажному судоходству, осуществляемому вдоль побережья в

¹¹ В частности, члены Комитета Европейского союза речного судоходства (ЕСРС) по перевозкам «река–море».

ограниченных морских районах, целесообразно выдавать специальные свидетельства, дающие судам внутреннего плавания право выходить в море.

Ограниченные морские районы, где возможна эксплуатация судов внутреннего плавания, могут быть отнесены к той или иной категории, которой определяются соответствующие уровню опасности требования. Категория зависит, в частности, от интенсивности волнения и нагона, наличия риска попадания забортной воды, воздействия сильного ветра, расстояния до берега и зоны безопасности, а также от метеорологических условий. Для судоходства в таких районах конструкция судна должна позволять ему выдерживать более суровые погодные условия, чем в случае судов, предназначенных исключительно для внутреннего плавания. Кроме того, разрешение на судоходство по морским районам должно предоставляться судам внутреннего плавания с учетом ограничений, связанных с маршрутами и высотой волны.

Для получения права на выход в море (с ограничениями) и получение соответствующего свидетельства, необходимо продемонстрировать, что судно внутреннего плавания соответствует следующим требованиям:

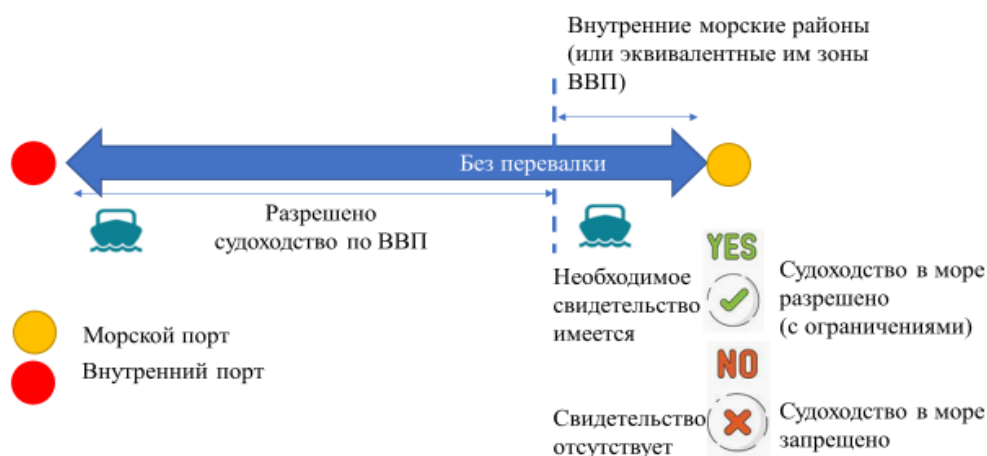
- классификационные требования, которые касаются в основном конструкции судна (конструкция корпуса, носовой клиренс, остойчивость и т. д.), и требования в отношении оборудования, установленные классификационными обществами;
- нормативные предписания, установленные соответствующими государственными органами, которые могут предусматривать дополнительные требования (связанные с национальным законодательством, квалификацией экипажа, радиосвязью, навигационными огнями, условиями эксплуатации и т. д.).

Директива (ЕС) 2016/1629 устанавливает согласованные условия выдачи судам внутреннего плавания технических свидетельств для судоходства по ВВП ЕС. Вместе с тем в Директиве предусматривается возможность введения государствами-членами более строгих технических требований для судоходства в отдельных районах, в частности в зонах 1 и 2 (устья рек), где эксплуатация судов внутреннего плавания сопряжена с более сложными условиями, чем обычно. Директива не обязывает государства – члены ЕС устанавливать на своей территории зоны 1 и 2, однако в ней содержится перечень районов, в которых к судам внутреннего плавания могут предъявляться дополнительные технические требования (в отношении остойчивости, оборудования, осадки в порожнем состоянии и т. д.). В Бельгии (Фландрия) некоторым судам внутреннего плавания разрешено судоходство непосредственно в море вдоль побережья (устьевое судоходство). Этот вид судоходства регулируется Королевским указом, сфера охвата которого выходит за рамки Директивы (ЕС) 2016/1629, так как в Бельгии зоны 1 или 2 не установлены. При этом бельгийские суда устьевого судоходства должны также соответствовать требованиям Директивы 2016/1629.

С учетом вышеизложенного общий случай перевозок «река–море», осуществляемых судами внутреннего плавания, может быть описан следующим образом (см. диаграмму 2):

Диаграмма 2

Перевозки «река–море», осуществляемые судами внутреннего плавания



В настоящее время не существует согласованных требований, которые суда внутреннего плавания должны соблюдать для выхода в море. Кроме того, в ряде стран ЕС не предусмотрена сама возможность предоставления судам внутреннего плавания права на выход в море. В свете существующих в ЕС различий в плане регулирования этого вида перевозок цель Директивы 2016/1629 заключается в достижении большей согласованности условий для выдачи государствами-членами дополнительных свидетельств, позволяющих осуществлять эксплуатацию судов внутреннего плавания в зонах 1 и 2.

В настоящем докладе рассматриваются примеры Бельгии (порт Зебрюгге) и Франции (район порта Гавра и залив Фос), где суда внутреннего плавания могут выходить в море при соблюдении определенных правил, установленных национальным законодательством. Аналогичные национальные правила, позволяющие осуществлять такой вид перевозок, существуют также в Индии, Италии, Китае и Российской Федерации.

Суда внутреннего плавания, выходящие в море: устьевое судоходство в Бельгии

Бельгия представляет собой наиболее показательный пример использования перевозок, которые осуществляются судами внутреннего плавания, имеющими право выходить в море; этот вид перевозок в Бельгии носит название «устьевое судоходство». Устьевые перевозки осуществляются судами устьевого типа, которые должны иметь свидетельство компетентного бельгийского органа, дающее им право осуществлять судоходство в море при соблюдении условий, предусмотренных национальными и региональными правилами. Правовой основой этого вида судоходства является Королевский указ 2007 года¹², которым был введен в действие свод правил, регулирующих движение судов внутреннего плавания в море между бельгийскими прибрежными портами. С момента проведения последней реформы государственного управления, в ходе которой многие функции были переданы на региональный уровень, во Фландрии в Королевский указ были внесены незначительные изменения.

Согласно этому указу суда устьевого типа должны соответствовать правилам, применимым к судам внутреннего плавания, и их конструкция должна позволять им осуществлять выход в море (они должны иметь достаточную остойчивость и соответствовать требованиям безопасности). Такие суда должны, помимо прочего, соответствовать требованиям МАРПОЛ, не имея при этом соответствующего

¹² Королевский указ о судах, используемых для внутреннего плавания, а также для каботажных морских рейсов, см. www.etaamb.be/nl/koninklijk-besluit-van-08-maart-2007_n2007014083.html.

свидетельства, и КОЛПРЕГ (предотвращение столкновений судов в море), а кроме того, они должны быть оборудованы морской радиолокационной установкой (навигационным оборудованием). При принятии решения о выходе в море капитан такого судна внутреннего плавания должен учитывать метеорологические условия. Недавние изменения, внесенные в Королевский указ Фламандским регионом, предусматривают некоторые упрощения для этой категории судов и снижение административного бремени для их судовладельцев. Внесенные в Указ изменения направлены также на снижение инвестиционных затрат благодаря строительству судов устьевого типа, отличающихся более легкой конструкцией и большей рентабельностью по сравнению с морскими судами, которые смогут обслуживать те же маршруты между Зебрюгге, Гентом, Антверпеном и расположенными выше по ВВП районами. С развитием технологий обеспечения безопасности в будущем в Указ могут быть внесены новые изменения.

Почти все маршруты устьевых перевозок во Фландрии берут свое начало в морском порту Зебрюгге и связывают его с портом Антверпена, портом Северного моря¹³ и специально оборудованными контейнерными терминалами, расположенными на ВВП.

Бельгия представляет собой западноевропейское государство с наиболее крупными объемами устьевых грузоперевозок. В 2018 году оборот устьевых грузоперевозок в порту Зебрюгге составил 2,1 млн т, из которых 58% пришлось на наливные грузы, 41% – на контейнеры и 1% – на перевозки «ро-ро». Всего на устьевое судоходство приходится 5,2% морских перевозок, зарегистрированных в порту Зебрюгге¹⁴. В 2018 году 1 047 судов устьевого типа осуществили заход в порт Зебрюгге (на 47 больше, чем в 2017 году).

Устьевый флот Бельгии насчитывает 13 судов: 9 танкеров, 1 грузовое судно типа «ро-ро» и 3 контейнеровоза. Некоторые из этих судов получили свидетельство в соответствии с требованиями Королевского указа от 2007 года, а некоторые – в соответствии с требованиями, действовавшими ранее. Бельгийский устьевый флот является достаточно молодым: возраст большинства его судов составляет 15 лет и менее.

Таблица 2

Устьевой флот Бельгии: дата постройки, возраст и тип судов

<i>Название(я) судна(ов)</i> ¹⁵	<i>Год постройки</i>	<i>Возраст</i>	<i>Тип судна</i>
Presto	2003	16	самоходный танкер
Polybotes	2004	15	грузовое судно типа «ро-ро»
Tanzanite, Texas	2004	15	самоходный танкер
Breitling	2005	14	самоходный танкер
New Jersey	2006	13	самоходный танкер
Amberes, Deseo, Tripoli	2007	12	контейнеровоз
Inventory, Montana, Mozart	2011	8	самоходный танкер

¹³ Порт Северного моря был образован в результате подписания 8 декабря 2017 года соглашения о трансграничном слиянии расположенных в Нидерландах морских портов Зеландии (Флиссинген, Борселе и Тернёзен) и расположенного в Бельгии порта Гент.

¹⁴ Источник: 2018 annual report, Port of Zeebrugge, <https://portofzeebrugge.be/sites/default/files/2019-05/jaarverslag%202018.pdf>.

¹⁵ До 12 ноября 2018 года в эксплуатации находился еще один самоходный танкер «Зебрюгге» 1971 года постройки. Однако срок действия его сертификата после этой даты не продлевался.

Грузовое судно «Полибот» (типа «ро-ро») в основном используется как спотовое судно. Оно также способно удовлетворить существующий на рынке высокий спрос на перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов, поскольку может перевозить сверхтяжелые цельные детали длиной до 60 м, например турбины ветрогенераторов, промышленные трансформаторы, баки для жидкостей и яхты. Три контейнеровоза устьевого типа используются в первую очередь для облегчения сообщения с Антверпеном: три раза в неделю они попеременно выполняют регулярные рейсы в Антверпен. Путь из Зебрюгге в Антверпен они проходят за восемь часов, в то время как при движении по традиционному, проходящему по каналам маршруту для судов внутреннего плавания время в пути увеличивается до полутора суток. Совокупная грузоподъемность этих трех судов составляет 800 ТЕУ в сутки, и за год они перевозят 160 000 ТЕУ грузов. Кроме того, суда устьевого типа обеспечивают связь с несколькими каботажными маршрутами, в частности с маршрутной сетью Балтийского моря¹⁶. Четыре судна устьевого флота обслуживают порт Северного моря, совершая ежегодно около 75 рейсов в этот порт и из него и перевоза в основном контейнеры и автомобили.

Суда внутреннего плавания, выходящие в море: Франция

Во Франции некоторым судам внутреннего плавания также разрешено судоходство вдоль побережья во внутренних морских районах (зона 1), расположенных за пределами «поперечной границы моря»; при этом необходимо соблюдать ограничительные требования, установленные национальными правилами¹⁷, принятыми в октябре 2018 года в соответствии с Директивой 2016/1629. Согласно этим национальным правилам движение судов внутреннего плавания только по районам, относящимся к зоне 1, запрещено. При этом правилами определены семь разных маршрутов, при движении по которым судам внутреннего плавания (осуществляющим как грузовые, так и пассажирские перевозки) может быть разрешен выход в море. Требования, которые должны выполняться судами внутреннего плавания, зависят от конкретного маршрута. Для грузовых перевозок этот вид судоходства используется главным образом в двух районах – в окрестностях порта Гавра в устье Сены и в заливе Фос. При этом предполагается наличие четко определенных зон судоходства и «поперечных границ моря».

Следует отметить, что до принятия вышеупомянутых правил суда внутреннего плавания, направляющиеся в терминал Порт 2000 (порт Гавра), попадали под действие специального указа, вышедшего за рамки Директивы 2016/1629¹⁸ (как и в случае с бельгийскими национальными правилами).

Во Франции, даже если судно внутреннего плавания соответствует необходимым требованиям для судоходства в определенном морском районе, возможность движения по морскому участку зависит в том числе от метеорологических и морских условий на момент выхода судна в море. Кроме того, необходимо выполнение и других условий, таких как наличие прогноза на весь период выполнения рейса, наличие разрешения компетентного органа портовой администрации на заход в тот или иной порт, расположенный на одном из заранее

¹⁶ Источник: Connect, Annual magazine of the port of Zeebrugge, 2019,

https://portofzeebrugge.be/sites/default/files/2018-09/MBZ_Connect_2018_EN_web.pdf.

¹⁷ Arrêté du 2 octobre 2018 relatif au classement des zones de navigation des bateaux de commerce, des bateaux de plaisance et engins flottants et aux compléments ou allègements des prescriptions techniques applicables sur certaines de ces zones de navigation («Указ от 2 октября 2018 года о классификации зон судоходства коммерческих судов, прогулочных судов и плавучих средств и о дополнении или упрощении технических требований, действующих в некоторых из этих зон судоходства»), см. www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000037469594&fastPos=1&fastReqId=1502111262&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte.

¹⁸ Arrêté du 15 décembre 2014 relatif à la navigation de bateaux porte-conteneurs fluviaux en mer pour la desserte de Port 2000 et des quais en Seine à Honfleur («Указ от 15 декабря 2014 года о морском судоходстве контейнеровозов внутреннего плавания для обслуживания Порта 2000 и причалов на Сене, расположенных в Онфлёре»), см. www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000029958156&categorieLien=id.

определенных маршрутов, или выход из него, а также соблюдение действующих правил местных лоцманских служб. Наконец, ответственность за обеспечение безопасности судоходства лежит на операторе судна внутреннего плавания.

Такое решение является особенно целесообразным в тех случаях, когда сообщение между ВВП и морскими портами развито недостаточно хорошо. Вместе с тем возможность его использования зависит в том числе и от метеорологических условий, что может негативно сказаться на его надежности. В тех же случаях, когда прямая связь с внутренними районами отсутствует, облегчить сообщение между ВВП и морскими портами можно с помощью маршрута, предполагающего перевалку грузов.

Порт Гавра

В настоящее время контейнеровозы внутреннего плавания не могут попадать напрямую из Сены в порт Гавра (терминал Порт 2000). Поэтому единственный способ прямой (без перевалки) доставки грузов к контейнерному терминалу связан с использованием судов внутреннего плавания, приспособленных к морскому судоходству.

В настоящее время восемь судов внутреннего плавания имеют разрешение на морское судоходство в районе порта Гавр:

- шесть контейнеровозов внутреннего плавания («Урал», «Босфор», «Европортс», «Арк-ан-Сьель», «Пифагор» и «Смак»), совокупная грузоподъемность которых в 2016 году составляла 137 500 ТЕУ;
- два судна для бункеровки («Нью-Йорк» – для перевозки тяжелого топлива, «Нью-Джерси» – для перевозки газойля).

В марте 2019 года было согласовано выделение совместного финансирования в размере 25 млн евро для реализации проекта по обеспечению прямого доступа по ВВП к терминалу Порт 2000, благодаря чему заход в этот терминал смогут осуществлять суда внутреннего плавания всех типов. Таким образом, вполне вероятно, что после окончания этого проекта объемы перевозок «река–море» в этом регионе сократятся.

Район залива Фос

Речные маршруты в районе залива Фос, соединяющие Рону с Мартигом и озером Бер, в настоящее время сопряжены с долгими рейсами, а осуществлять движение по ним могут лишь небольшие суда внутреннего плавания. Вместе с тем существует возможность использования альтернативного морского маршрута, проходящего через залив Фос. Очень немногие суда пользуются этим альтернативным морским маршрутом, хотя с учетом недавних изменений во французских национальных правилах в будущем, при наличии достаточного экономического обоснования, движение по нему может стать более активным.

Наличие у судов внутреннего плавания возможности выходить в море имеет также существенное значение для пассажирских перевозок, поскольку это позволяет операторам предлагать новые круизные маршруты. Так, к примеру, обстоит дело с французской компанией «CroisiEurope», которая предлагает круизы по Луаре, во время которых речное круизное судно совершает короткий каботажный переход, чтобы попасть в Сен-Назер. Теперь благодаря принятию вышеупомянутых новых французских правил компания «CroisiEurope» сможет предложить новые круизные маршруты по Жиронде до Руайана, пересекающие внутренние морские районы. Таким образом, предоставление судам внутреннего плавания права выходить в море может открыть новые возможности для развития бизнеса, в том числе в секторе пассажирских перевозок.

Суда внутреннего плавания, выходящие в море: будущие перспективы

Использование судов внутреннего плавания, осуществляющих морское судоходство, может быть целесообразным в тех случаях, когда морской/прибрежный порт не имеет достаточно развитого сообщения с ВВП, но при условии, что для этого

существуют соответствующие экономические предпосылки (т. е. если такое решение окажется менее затратным, чем мультимодальные перевозки, сопряженные с перевалкой грузов). Только в этом случае данный вид перевозок сможет развиваться в том или ином районе.

Следует отметить, что существует ряд пилотных проектов, касающихся этого вида перевозок. Например, в **Германии** было разработано уникальное решение, связанное с развитием перевозок «река–море», для обеспечения сообщения между портом Яде-Везер и рекой Везер. В настоящее время сообщение между этим портом и внутренними районами возможно лишь с помощью железнодорожного и грузового автомобильного транспорта, так как прямой доступ для судов внутреннего плавания отсутствует. С учетом высоты мостов и глубины водных участков, соединяющих порт Яде-Везер с рекой Везер, использование обычных морских судов, осуществляющих внутреннее судоходство, не является рентабельным. В связи с этим возникла потребность в судах совершенно иного типа конструкции, которые одновременно были бы пригодны для морского судоходства и для эффективной эксплуатации на ВВП, что привело к появлению совместного немецкого исследовательского проекта «BiWi»¹⁹.

В рамках проекта было разработано решение, в основе которого лежит концепция использования баржи-толкача со специальным гидравлическим соединением. На морских участках для перемещения мореходной баржи будут использоваться специальные толкачи или буксиры, а на участках ВВП будет задействован обычный канальный буксир, который, в идеале, будет толкать одновременно сразу несколько барж. С помощью масштабных моделей эта концепция была успешно протестирована в условиях сильного волнения (высота волн до 2,5 м).

Несмотря на то, что данная идея еще не была реализована (из-за продолжения обсуждения вопроса о возможности создания прямого доступа для внутреннего транспорта), концепцию перевозок, позволяющих обеспечить связь морских портов с ВВП, может быть, удастся внедрить в других районах.

В **Швеции** на стадии разработки находятся несколько проектов, касающихся судов внутреннего плавания, выходящих в море. Например, нефтеперерабатывающая компания «Preeem» стремится реализовать на западном побережье Швеции проект, который позволит ей перевозить баржами бензин и дизельное топливо от прибрежного нефтеперерабатывающего завода в Люсечиле до Гётеборга и далее вверх по реке Гёта-Эльв до города Карлстад в северной части озера Венерн. По мнению компании, этот проект сулит широкие возможности с точки зрения устойчивости транспортного потока, а также значительные преимущества, связанные с охраной окружающей среды и борьбой с изменением климата. Партнером, отвечающим за разработку логистического решения и концепции использования барж, является компания «Avatar Logistics».

В мае 2020 года порт Стокгольма откроет в окрестностях прибрежного города Нюнесхамн новый крупный терминал Норвик. Движение между Нюнесхамном и Стокгольмом является плотным, и имеющейся инфраструктуры в виде автомобильных и железных дорог недостаточно для его обслуживания. Большой интерес вызвала идея использования контейнерной баржи для регулярного сообщения по каналу Сёдертелье и озеру Меларен между Норвиком и западными районами Стокгольма. Компания «Avatar Logistics» и четыре действующих в регионе портовых терминала выразили готовность решить эту задачу и приступили к обсуждению концепции баржевых перевозок.

¹⁹ “Schlussbericht zum Teilvorhaben Entwicklung und Optimierung eines seegehenden Binnenschiffsleichters” - Friedhoff, B. et al.; DST-Report 2081; Duisburg, 2016.