



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 грузовых перевозок «река–море» в Европейском
союзе****Представлено Центральной комиссией судоходства по Рейну*****Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с предлагаемым бюджетом по программам на 2020 год, часть V, Региональное сотрудничество в целях развития, раздел 20, Экономическое развитие в Европе, программа 17 «Экономическое развитие в Европе» (A/74/6 (Sect. 20) и дополнение).
2. На своей пятьдесят пятой сессии Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях постановила включить в повестку дня своей пятьдесят шестой сессии итоги рабочего совещания по перевозкам «река–море», проведенного 11 сентября 2019 года в Дуйсбурге (Германия) Центральной комиссией по судоходству на Рейне (ЦКСР), и обзор тематического доклада ЦКСР по перевозкам «река–море» (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, пункт 17).
3. В приложении к настоящему документу содержится обзор грузовых перевозок «река–море» в Европейском союзе, переданный ЦКСР. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть подготовленный ЦКСР обзор, дополнить его другими данными, а также рассмотреть и представить рекомендации для Рабочей группы по внутреннему водному транспорту в целях поощрения и развития перевозок «река–море» в Европе.

* Настоящий документ было решено издать позднее установленной даты его опубликования в связи с обстоятельствами, не зависящими от стороны, представившей документ.



Приложение

Перевозки «река–море» в основных странах Европейского союза

А. Перевозки «река–море» в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии

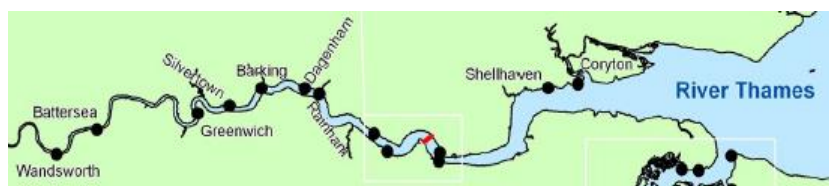
Определения и районы водных путей

В соответствии с определением Министерства транспорта Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии (Министерство транспорта) перевозки «река–море» означают все морские перевозки, которые пересекают внутренние воды, тем самым проходя границу внутренних водных путей (ГВВ), которая является географически определенной границей в районе устья рек. Расположение этой границы определяется средней высотой волны. Сама граница представляет собой прямую линию между двумя точками на берегу. Министерство транспорта определяет ГВВ как «ближайшую к морю точку устья, к которой может быть обоснованно проложен мост или туннель, [при этом] предполагается, что ширина водной поверхности составляет как менее 3 км при низкой воде, так и менее 5 км при высокой воде во время весенних приливов»¹.

На картах на рис. 1 а)–d) показаны четыре дельтовых района Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии с самым высоким объемом перевозок «река–море». На них указаны ГВВ (красным цветом) и наиболее важные порты и причалы вдоль рек. Синей линией показана так называемая «сглаженная водная граница», которую не следует путать с ГВВ. Все перевозки, которые полностью проходят в пределах этой «сглаженной водной границы», рассматриваются как исключительно внутреннее движение по водным путям. Однако ГВВ имеет значение и для перевозок «река–море», причем все перевозки, которые осуществляются из открытого моря или в открытом море и которые пересекают ГВВ, относят к перевозкам «река–море»². Для реки Темзы «сглаженная водная граница» лежит за пределами части устья Темзы, показанной на карте.

Рис. 1

а) Карта реки Темзы с границей внутреннего водного пути* и портами и причалами для перевозок «река–море»



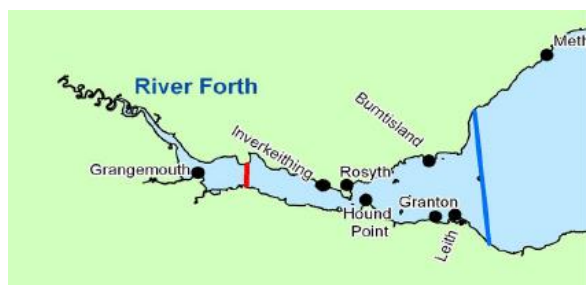
Источник: Министерство транспорта/«Ситеасен»/ЦКСР.

* Указана красным цветом.

¹ Источник: Министерство транспорта (2017 год), «Domestic waterborne freight 2017: notes and definitions» («Внутренние водные перевозки, 2017 год: примечания и определения»).

² Там же.

б) Карта реки Форт с границей внутреннего водного пути* и портами и причалами для перевозок «река–море»



Источник: Министерство транспорта/«Ситеасен»/ЦКСР.

* Указана красным цветом.

с) Карта Манчестерского судоходного канала/реки Мерси с границей внутреннего водного пути* и портами и причалами для перевозок «река–море»



Источник: Министерство транспорта/ЦКСР.

* Указана красным цветом.

д) Карта реки Хамбер с границей внутреннего водного пути* и портами и причалами для перевозок «река–море»



Источник: Министерство транспорта//ЦКСР.

* Указана красным цветом.

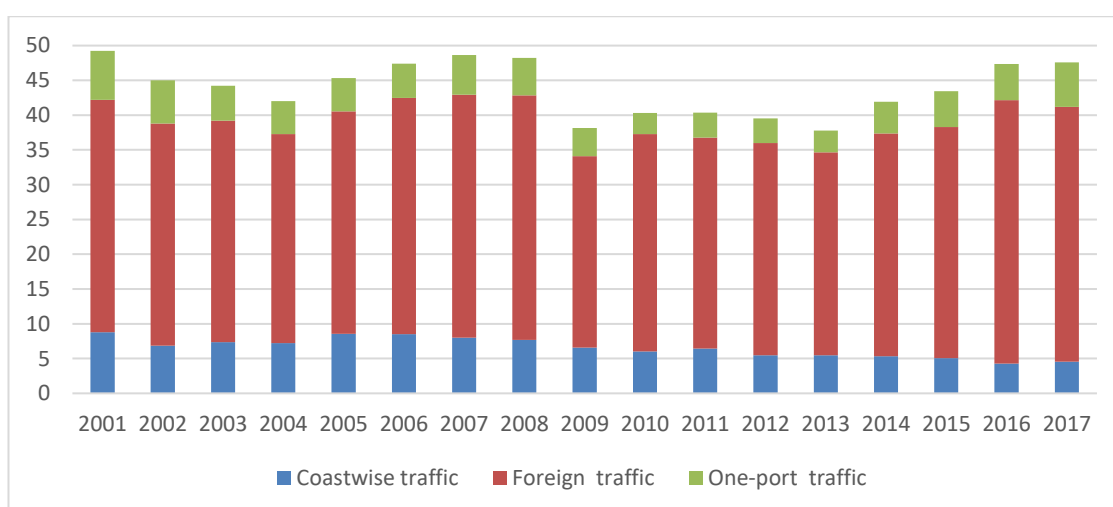
Объем перевозок по странам происхождения и назначения

В Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии объем грузов, перевозимых судами типа «река–море», намного больше, чем в любой другой западноевропейской стране. Перевозки «река–море» можно разделить на три компонента: а) иностранные перевозки (прибывающие из других стран или направляющиеся в другие страны суда), б) каботажные перевозки (морские перевозки между морскими и другими портами Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии в пределах ГВВ) и с) однопортовые перевозки (морские перевозки между национальными морскими установками в пределах ГВВ). Наибольшая доля иностранных перевозок приходится на суда типа «река–море», которая в 2014–2017 годах составляла от 76% до 80%.

Рис. 2

Динамика общего объема перевозок «река–море» в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии

(млн тонн)*



Источник: Министерство транспорта.

* Все морские перевозки во внутренних водах в соответствии с определениями Министерства транспорта (иностранные перевозки, каботажные перевозки, однопортовые перевозки).

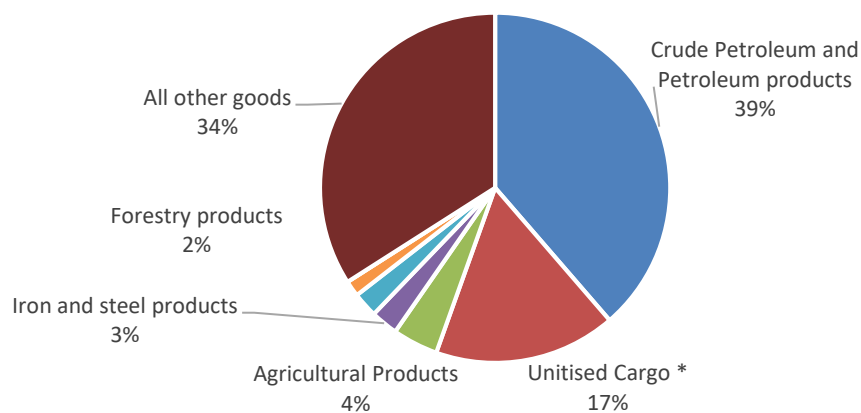
Общий объем перевозок «река–море» свидетельствует о наличии четкой цикличности. Кривая в значительной степени отражает изменение общего делового цикла в Европе, в частности снижение экономической активности после финансового кризиса в 2000 году, за которым следуют повышательная тенденция в мировой торговле и производстве в период 2003–2008 годов, еще один финансовый кризис в период 2009–2013 годов и последующее оживление после него.

Перевозки по видам грузов

Наибольшая доля перевозок «река–море» приходится на сегмент перевозимой наливом сырой нефти и нефтепродуктов. В 2014–2017 годах его доля колебалась в пределах 37–40%. Доля всех видов жидких грузов, взятых вместе, в 2017 году составила 43%.

В 2017 году доля перевозок навалом (сельскохозяйственная продукция, железная руда, уголь и т. д.) составила 33%. Далее следуют унифицированные грузы (контейнеры, поддоны и т. д.) с долей 17%, генеральные грузы (продукция лесного хозяйства, черная металлургия и прочая продукция) с долей 7%.

Рис. 3
**Перевозки «река–море» в Соединенном Королевстве Великобритании
и Северной Ирландии по видам грузов в 2017 году**

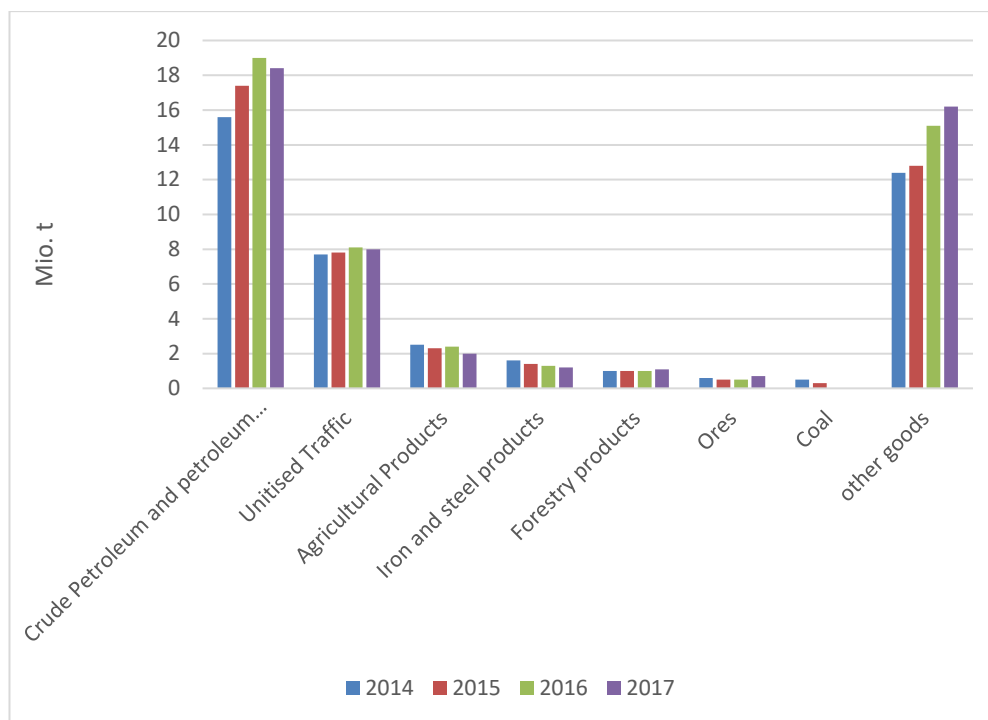


Категория грузов	Каботажные перевозки (млн т)	Иностранные перевозки (млн т)	Однопортовые перевозки (млн т)	Итого (млн т)
Наливные грузы	1,7	18,9	0,0	20,6
в том числе сырая нефть и нефтепродукты	1,4	17,0	0,0	18,4
Сухой массовый груз	2,5	6,8	6,4	15,7
в том числе:				
руда	0,2	0,5	0,0	0,7
уголь	0,0	–	0,0	–
сельскохозяйственная продукция	0,2	1,7	0,0	2,0
Унифицированные грузы	0,2	7,8	0,0	8,0
Генеральные грузы	0,2	3,1	0,0	3,3
в том числе:				
продукция лесного хозяйства	0,0	1,1	0,0	1,1
продукция черной металлургии	0,0	1,2	0,0	1,2
Итого	4,6	36,6	6,4	47,6

Источник: Министерство транспорта.

* Унифицированный груз – контейнеры, поддоны и т. д.

Рис. 4
Динамика перевозок «река–море» в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии по видам товаров в 2014–2017 годах
 (млн т)

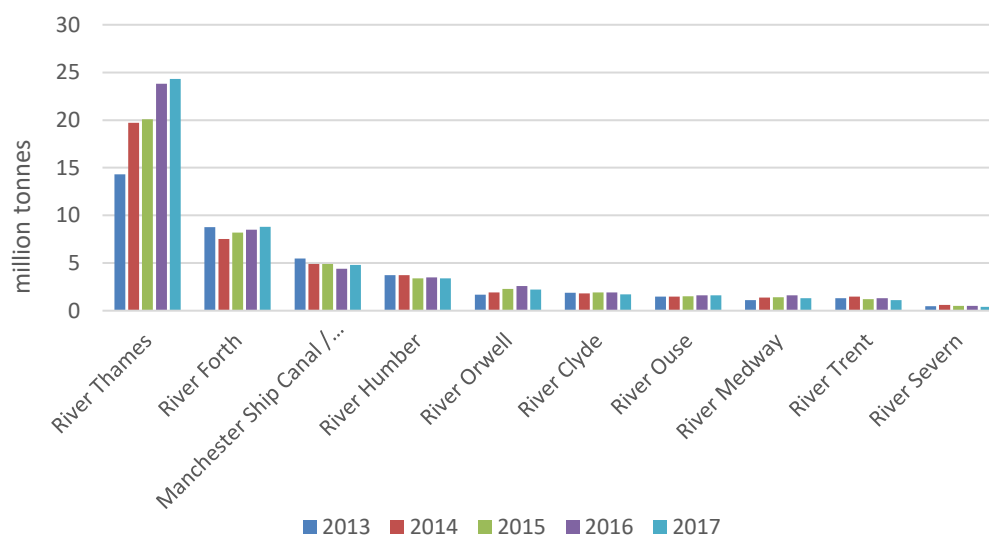


Источник: Министерство транспорта.

Объем перевозок по внутренним водным путям

Река Темза занимает первое место по объему грузоперевозок судами «река–море», который в 2017 году составил 24,3 млн тонн. С 2013 года объем перевозок «река–море» значительно увеличился, в целом определяя тенденцию в общем объеме перевозок «река–море» в стране, как показано на рисунке ниже. Второе место занимает река Форт, широкая дельта в восточной части Шотландии, а третье место – Манчестерский судоходный канал/река Мерси.

Рис. 5
Перевозки «река–море» в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии по внутренним водным путям



Источник: Министерство транспорта.

Вдоль реки Темзы, в Лондоне и его окрестностях, несколько причалов обеспечивают как судоходство по внутренним водным путям, так и морское судоходство, маршруты которого пересекают эту реку. По данным Министерства транспорта, к ним относятся: Баркинг (Лондон), Кройдон (Лондон), Дагенхам (Лондон), Эрит (Лондон), Гринвич (Лондон), Нортфлит (Лондон), Пурфлит (Лондон), Сильвертаун (Лондон), Тилбери (Лондон)³.

Перспективы и конкретные изменения

О каких-либо конкретных изменениях в инфраструктуре не сообщалось.

Поскольку Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии часто является ключевым торговым партнером для стран, осуществляющих перевозки «река–море», данный вид перевозок может оказаться затронутым в том случае, если «Брэкзит» приведет к сокращению общих объемов перевозок (в частности, продукции автомобильной промышленности, для которой осуществляется торговля металлопродукцией). Возможное воздействие «Брэкзита» на таможенные процедуры также повлияет на перевозки «река–море».

В. Перевозки «река–море» в Швеции

Определения и районы водных путей

В настоящее время Швеция имеет два классифицированных района внутренних водных путей:

- порт Гётеборга, река Гёта-Эльв и озеро Венерн. Река Гёта-Эльв вместе с Тролльхеттанским каналом соединяет Северное море с озером Венерн. В Тролльхеттанском канале – шесть шлюзов.
- Канал Сёдертелье, озеро Меларен и части района Стокгольма. Канал Сёдертелье соединяет Балтийское море с озером Меларен. Длина канала составляет 3,3 морских мили, и он имеет один шлюз. Длина шлюза – 135 метров (ранее – 110 метров).

Шведское транспортное агентство классифицировало дополнительные водные пути, такие как канал Гёта (соединяющий озеро Венерн с Балтийским морем) и внутренние прибрежные водные пути, но эти районы пока что не утверждены правительством.

Со времени вступления в силу Европейской директивы 2016/1629, устанавливающей технические требования к судам внутреннего плавания, перевозки по внутренним водным путям в Швеции не регистрируются. Вместе с тем, поскольку вышеупомянутые водные пути обеспечивают бесперебойные связи «река–море» между Северным, Балтийским морями и внутренними районами страны, в Швеции имеет место успешная интеграция речных и морских перевозок.

Международные перевозки из этих районов водных путей и обратно осуществляются морскими судами, которые неизбежно пересекают как морские, так и внутренние водные пути. В силу этого все международные перевозки в эти районы водных путей и из них могут рассматриваться как перевозки «река–море». Аналогичным образом внутренние транспортные операции между портами на побережье Швеции и внутренними портами, расположенными на вышеупомянутых водных путях, можно рассматривать как перевозки «река–море».

Все участки инфраструктуры – озера, реки, каналы и внутренние прибрежные зоны – считаются весьма хорошими. Для них характерна точная глубина и отсутствие приливов и отливов и течений, что позволяет осуществлять перевозки «река–море» с помощью морских судов большой грузоподъемности:

³ Источник: Министерство транспорта (2018 год), «Domestic waterborne freight 2017: notes and definitions» («Внутренние водные перевозки, 2017 год: примечания и определения»).

- 3 000–4 000 тонн для морских судов, достигающих озера Венерн через Трольхеттанский канал;
- до 9 000 тонн для морских судов, достигающих озера Меларен через канал Сёдертелье.

В настоящее подробные данные о внутренних, морских перевозках и перевозках «река–море» собирает Шведское государственное агентство по анализу транспортной политики (TrafikAnalys). Однако, поскольку сбор данных по внутренним водным путям начался после 2016 года (т. е. после осуществления Директивы 2016/1629), точные данные о перевозках «река–море» имеются только за 2017 и 2018 годы. Кроме того, в том числе по соображениям конфиденциальности, невозможно опубликовать подробные данные о перевозках «река–море», в частности о видах товаров, основных торговых партнерах и портах погрузки и разгрузки.

Вместе с тем анализ по методу отображений и имеющаяся литература позволяют определить основные сегменты товаров, имеющие отношение к перевозкам «река–море» в Швеции, к которым относятся лесная/древесная продукция, нефтепродукты, чугун и сталь.

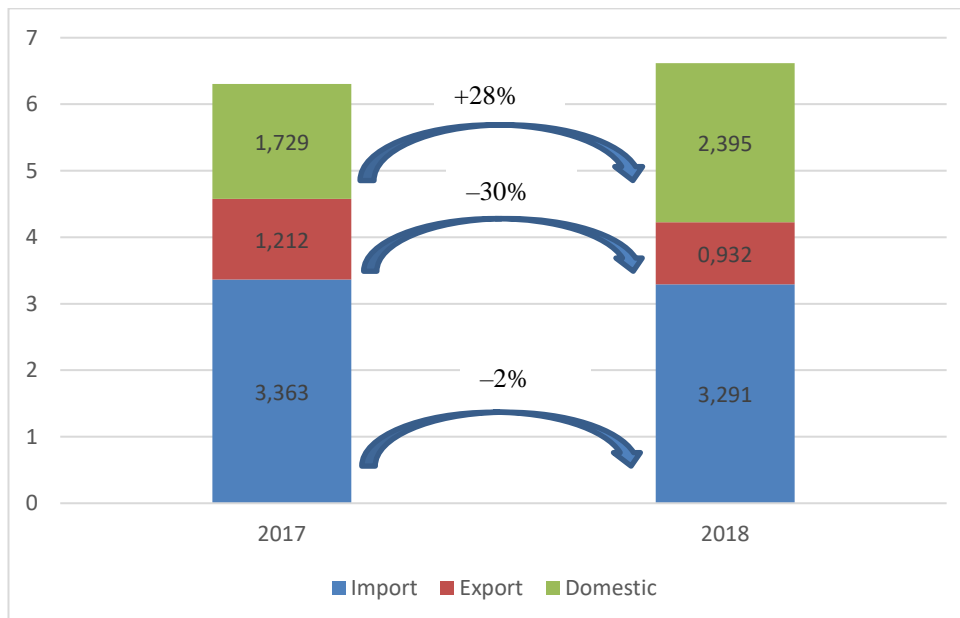
По этой причине в случае Швеции через несколько лет важно будет проанализировать данные о перевозках «река–море», с тем чтобы выявить тенденции в развитии ее речного и морского транспорта, а также представить более подробные данные в случае устранения соображений конфиденциальности.

Объем перевозок по странам происхождения и назначения

В 2018 году судами «река–море» в Швецию, из Швеции и в ее пределах было перевезено 6,62 млн тонн товаров, из которых 3,3 млн тонн приходилось на импорт, а 0,93 млн тонн – на экспорт. Объем внутренних перевозок «река–море» составил 2,4 млн тонн. В 2017–2018 годах общий объем перевозок «река–море» в Швеции увеличился на 5% (см. рис. 6).

Рис. 6

Динамика перевозок «река–море» в Швеции в 2017–2018 годах



Источник: TrafikAnalys.

Перспективы и конкретные изменения

В Швеции участники перевозок «река–море» призывают к дальнейшему согласованию правил внутреннего водного транспорта Швеции (осуществление Директивы 2006/87/ЕС, устанавливающей технические требования к судам внутреннего плавания) с другими правилами внутреннего водного транспорта Европейского союза в целях повышения конкурентоспособности этого вида перевозок. Швеция также является одной из немногих стран, взимающих с прибывающих судов каналные сборы, величина которых зависит от габаритов судна и веса перевозимого груза. В дополнение к этому услуги лоцмана сборы являются весьма дорогостоящими.

С. Перевозки «река–море» в Финляндии

Определения и районы водных путей

Внутреннее водное движение в Финляндии сконцентрировано в Сайменском регионе. Доступ к внутренним водным путям Саймы возможен только через Сайменский канал, поскольку это единственная часть Финляндии, по которой осуществляются перевозки грузов по внутренним водным путям. Таким образом, Сайменский канал – **единственный внутренний водный путь к морю**, который имеет жизненно важное значение для данного региона. Этот канал позволяет морским судам, задействованным на сайменских водных путях, перевозить грузы по всей Европе, включая Россию, а в некоторых случаях и достаточно далеко во внутренние районы (Германия, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии и Франция) без перевалки. По этой причине в соответствии с определением Евростата этот вид перевозок определяется как перевозки «река–море». Таким образом, все перевозки по Сайменскому каналу можно рассматривать как перевозки «река–море». Следует отметить, что этот вид перевозок финские заинтересованные стороны называют перевозками «озеро–море».

Перевозки «река–море» по Сайменскому каналу можно разделить на три категории:

- **трансграничные перевозки:** импорт и экспорт;
- **внутренние перевозки:** перевозки по Сайменскому каналу из внутреннего порта в Сайменском регионе к побережью Финляндии или в обратном направлении;
- **сплав леса** (только до 1992 года).

Время в пути судов типа «река–море» из северной Саймы в морские порты Центральной Европы составляет 4–5 дней. Наиболее важными внутренними портами прибытия и/или убытия судов типа «река–море», проходящих через Сайменский канал, являются порты Иматра, Лаппинранта и Йоэнсуу.

Объем перевозок по странам происхождения и назначения

Объем перевозок «река–море» через Сайменский канал рос с 1971 года и достиг своего пика в 2004 году (около 2,4 млн тонн). Затем, вплоть до 2016 года, наблюдалась тенденция к снижению их объема, а в 2009 году, во время мирового финансового кризиса, он упал до самого низкого уровня. Объемы перевозок «река–море» увеличились в 2016–2017 годах (+6%) и вновь в 2018 году (+2,5%; 1,3 млн тонн).

Из общего объема перевозок «река–море» в Финляндии 94% осуществляются международными транспортными компаниями (1,23 млн тонн). Внутренние перевозки составили 0,07 млн тонн. В то время как объем внутренних и экспортных перевозок «река–море» в течение последних десяти лет оставался достаточно стабильным, показатели импорта товаров, перевозимых судами типа «река–море», колебался в значительно большей степени.

Рис. 7

Объем перевозок «река–море» по видам транспорта в Финляндии, 2010–2018 годы

(тыс. тонн)*



Источник: анализ ЦКСР на основе данных Агентства транспорта и коммуникаций Финляндии (Traficom).

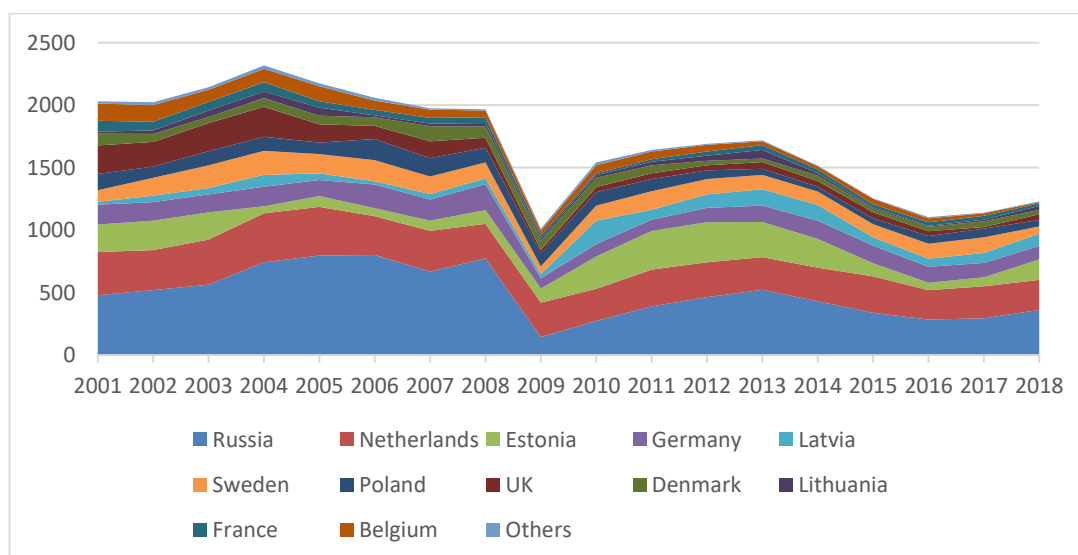
* Общие данные по перевозкам «река–море» в Финляндии по Сайменскому каналу включают рейсы «река–море», осуществляемые российскими судами внутреннего плавания, которые не имеют номера ИМО, но характеристики которых схожи с характеристиками морских судов.

Наиболее важными торговыми партнерами Финляндии в сфере грузоперевозок «река–море» являются Россия, Нидерланды, Эстония и Германия.

Рис. 8

Объем перевозок «река–море» между Финляндией и зарубежными странами, 2001–2018 годы

(тыс. тонн)*



Источник: анализ ЦКСР на основе данных Traficom.

* По Сайменскому каналу.

Перевозки по видам грузов

В 2018 году основными товарами, перевозимыми судами типа «река–море», были древесина (45%), минеральное сырье (28%) и продукция лесной промышленности (13%).

Рис. 9
Объем перевозок «река–море» по видам товаров в 2018 году
(тыс. тонн)

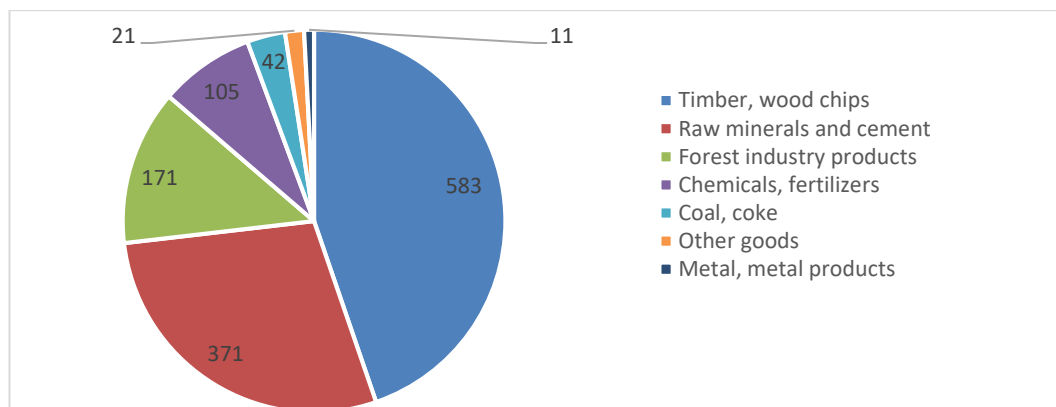
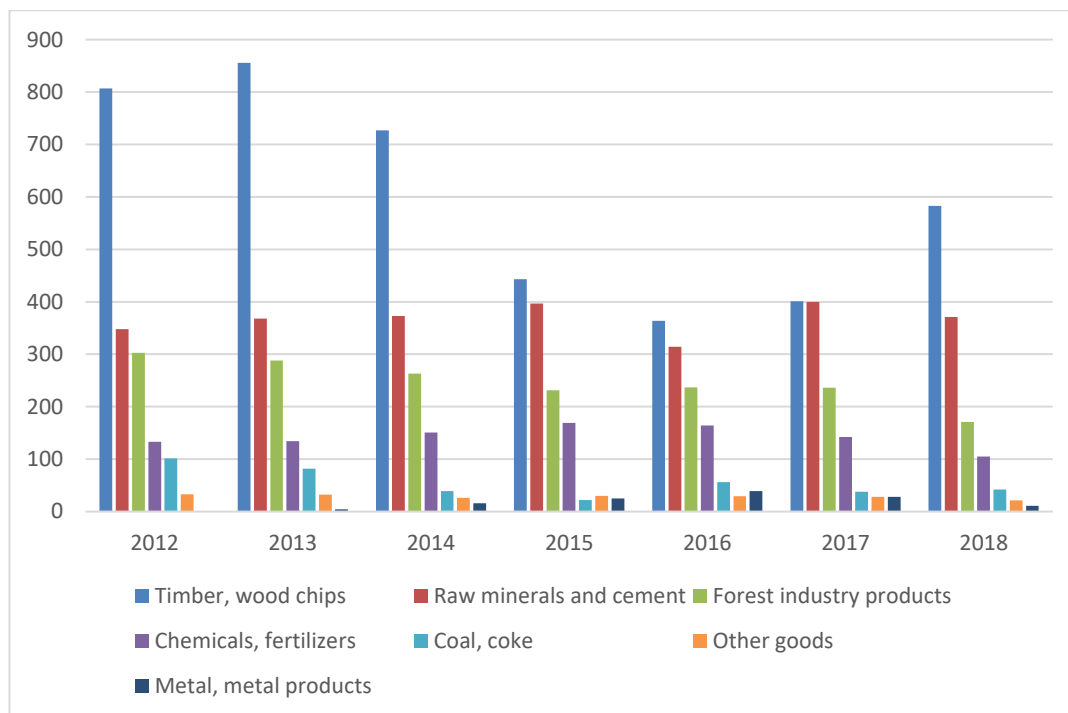


Рис.10
Динамика объема перевозок «река–море» в Финляндии по видам товаров, 2012–2018 годы
(млн тонн)



Источник: анализ ЦКСР на основе данных Traficom.

* По Сайменскому каналу.

Лесоматериалы (83%) и минеральное сырье (70%) в основном импортируются, в то время как продукция лесной промышленности практически исключительно экспортируется (99%). Уголь и кокс, химическая продукция и другие товары исключительно импортируются, а удобрения и металлы идут исключительно на экспорт. Внутренними судами типа «река–море» перевозят уголь и кокс. Лесоматериалы в основном импортируются из России и Эстонии. Основными торговыми партнерами Финляндии как по экспорту, так и по импорту минерального сырья и цемента являются Нидерланды. Большая часть удобрений экспортируется в Швецию, Германию и Данию. Основная часть продукции лесной промышленности экспортируется в Нидерланды, Германию и Польшу, а также во Францию и, в меньшей степени, в Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии.

Дополнительная информация

Большинство судов «река–море», проходящих по Сайменскому каналу, плавают под флагами таких стран, как Нидерланды (31%), Россия (28%) и Антигуа и Барбуда (23%). Остальные суда ходят под финским (8%), кипрским (4%) или иным (6%) флагом. В 2018 году по Сайменскому каналу прошло 1 161 судно типа «река–море» (на 177 грузовых судов больше по сравнению с 2017 годом). До 2011 года некоторые суда «река–море» также плавали под флагом Германии.

Не все пассажирские перевозки по Сайменскому каналу можно рассматривать как перевозки «река–море». Действительно, некоторые пассажирские суда ходят только вдоль финской стороны Сайменского канала до шлюза Мустола и возвращаются обратно. Это не является перевозками «река–море», поскольку не предполагает плавание частично по внутренним водным путям и по морю. Только перевозки по каналу на пассажирских судах и прогулочных судах можно рассматривать в качестве пассажирских перевозок «река–море». Такие перевозки на пассажирских судах составляют большую часть пассажирских перевозок «река–море» в Финляндии (в 2018 году около 16 500 пассажиров). В 2018 году по Сайменскому каналу на прогулочных судах путешествовало около 2 290 пассажиров. С 2009 года пассажирооборот на судах типа «река–море» составлял 16 000–24 000 пассажиров в год⁴.

Перспективы и конкретные изменения

В настоящее время Сайменский канал эксплуатируется на 25%. В силу этого имеются дополнительные возможности в плане его эксплуатации.

В программе правительства премьер-министра Антти Ринне на 2019 год говорится о том, что будет разработана программа развития внутреннего водного транспорта. В частности, планируется развивать внутреннее судоходство путем удлинения шлюзов Сайменского канала, хотя еще не ясно, будет ли это сделано. Вместе с тем с учетом планов некоторых компаний, эксплуатирующих суда «река–море» (особенно в Рейнском районе), инвестировать в новый флот судов «река–море» (поскольку существующие суда «река–море» являются достаточно старыми), им важно иметь более четкое представление об этом планируемом удлинении, а также о соответствующем графике. В частности, компаниям Рейнского района необходимо знать, будут ли удлинены эти шлюзы. Планы финского правительства имеют решающее значение для инвестиционных планов транспортных компаний, эксплуатирующих суда «река–море» в Рейнском районе, так как в ближайшее время необходимо будет построить новые капиталоемкие суда. Они должны быть адаптированы к будущим размерам шлюзов Сайменского канала и должны будут эксплуатироваться в течение нескольких десятилетий. Действительно, возможное удлинение шлюзов повлияет на инвестиционные решения компаний, желающих обновить свой флот, особенно при принятии далеко идущих решений о габаритах вновь построенных судов типа «река–море». Если это произойдет, то, как ожидается, такое удлинение окажет положительное влияние на компании, работающие в секторе перевозок «река–море» с торговыми партнерами в Финляндии.

D. Перевозки «река–море» в Германии

Определения и районы водных путей

В Германии перевозки «река–море» определяется не по географическим признакам, а по порту погрузки и разгрузки. Если комбинация этих двух портов, которая должна быть указана оператором судна Федеральному статистическому управлению Германии (Destatis), подразумевает, что часть маршрута была произведена в морских водах, то предполагается движение по маршруту «река–море».

⁴ Источник: Traficom.

Рейн, и в частности Нижний Рейн (регион вокруг Дюссельдорфа, Кельна и Дуйсбурга), играет центральную роль в перевозках «река–море» из Германии и в Германию.

В 2018 году 93% всех грузов, погруженных или разгруженных в Германии и перевезенных судами типа «река–море», было погружено в регионе NUTS 2 Дюссельдорфа, куда входит порт Дуйсбурга. В этом регионе NUTS 2 Дуйсбург, безусловно, является самым важным портом.

Объем перевозок по странам происхождения и назначения

Всего в 2018 году судами типа «река–море» было перевезено 760 000 тонн грузов по территории Германии, в Германию и из Германии. Тем не менее данные за более длительный период (2000–2018 годы) показывают, что с 2000 года в Германии наблюдается тенденция к снижению объема перевозок «река–море».

Рис.11

Динамика объема перевозок «река–море» в Германии по видам товаров, 2000–2018 годы

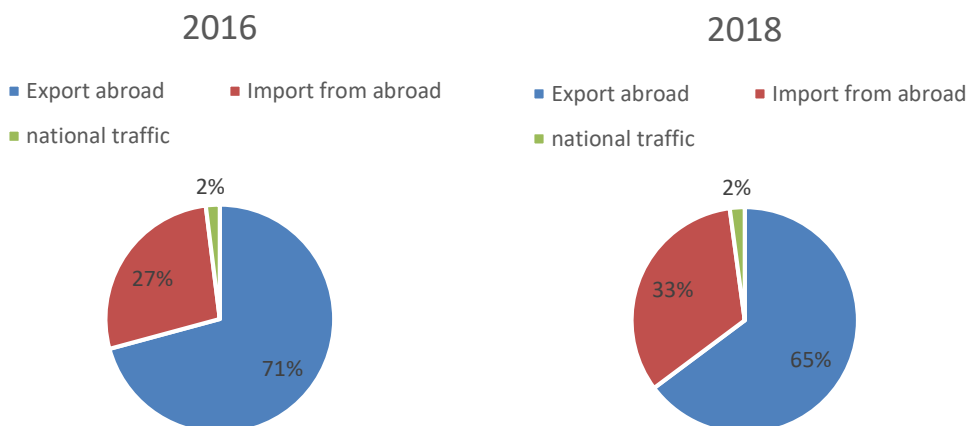
(млн тонн)



Источник: анализ ЦКСР на основе данных Destatis.

В общем объеме немецких перевозок «река–море» наибольшая доля приходится на экспортные перевозки – 71% в 2016 году и 65% в 2018 году. Как будет показано ниже, это связано с экспортом железа, стали и металлов, на которые приходится наибольший объем перевозок «река–море» в Германии. Доля импортных перевозок составляет около одной трети, а доля национальных перевозок «река–море» (в пределах Германии) составляет весьма малую величину.

Рис. 12
Перевозки «река–море» в Германии по видам транспорта

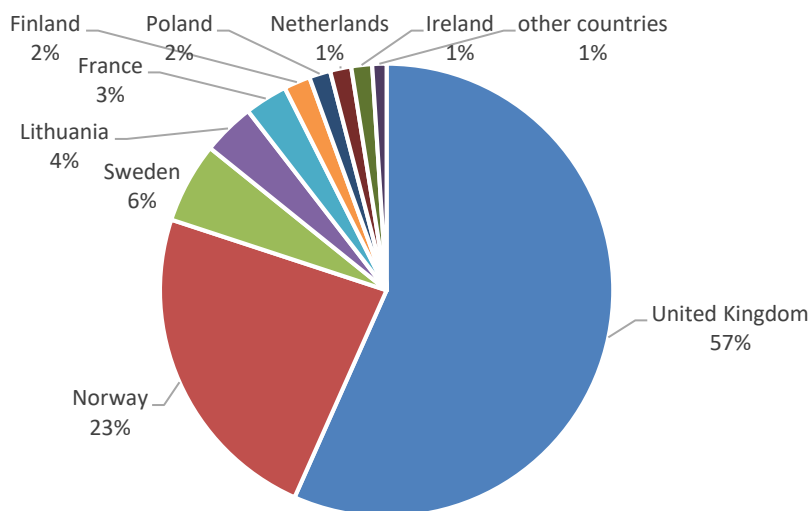


Источник: анализ ЦКСР на основе данных Destatis.

Наиболее важным пунктом назначения для экспорта железа, стали и металлов является Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, и, в частности, район устья реки Хамбер на северо-восточном побережье Англии. Этот регион отличается хорошими естественными условиями для перевозок «река–море», так как река Хамбер образует широкую дельту, позволяющую морским судам подниматься вглубь острова. Вокруг устья реки Хамбер в регионах NUTS 2 – Линкольншире, Восточном Йоркшире и Северном Линкольншире, расположены многочисленные порты и терминалы (Кингстон-апон-Халл, Гримсби, Иммингем и другие). Меньшая часть экспорта железа и стали приходится на Норвегию и Швецию, как видно из приведенных ниже таблиц.

Другими пунктами назначения в пределах Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии являются Лондон и Шотландия. Кроме того, крупными импортерами являются скандинавские страны Норвегия и Швеция.

Рис. 13
Перевозки «река–море» в Германии – доля стран по показателю погрузки и разгрузки экспорта Германии в другие страны и импорта в Германию из-за рубежа (2018 год)



Источник: анализ ЦКСР на основе данных Destatis.

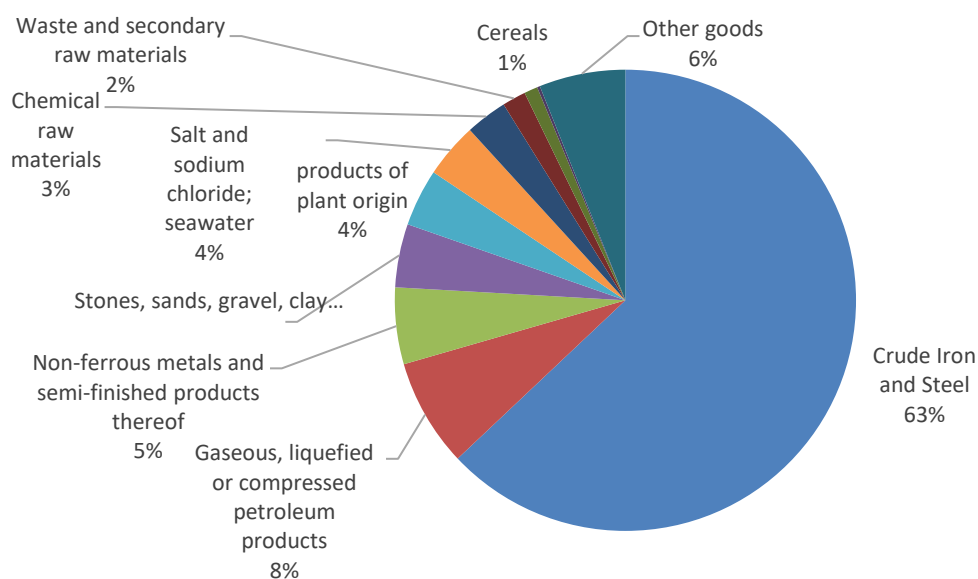
В следующих трех таблицах показана динамика четырех крупнейших товарных сегментов, а также наиболее важные торговые маршруты как для экспортных, так и для импортных перевозок.

Перевозки по видам грузов

Чугун и сталь, а также металлы и изделия из них составляют наиболее важный сегмент товарного рынка в перевозках «река–море» в Германии. Доля чугуна и стали в 2018 году составила 63%. На цветные металлы и полуфабрикаты из них приходилось 5%, так что более двух третей всех перевозок «река–море» в Германии было связано с железом и сталью или сопутствующей конечной продукцией.

Рис. 14

Перевозки «река–море» в Германии по видам товаров (2018 год)



Источник: анализ ЦКСР на основе данных Destatis.

В товарном сегменте чугуна и стали 77,5% перевозок «река–море» в 2018 году приходилось на экспорт и только 22,5% – на импорт. Во втором по величине сегменте (газообразные, сжиженные и сжатые нефтепродукты) в 2018 году доминировал импорт, доля которого составила 98,2%. Доля экспорта цветных металлов и сопутствующей продукции в 2018 году составила 100%. Наконец, в 2018 году песок, камень, гравий и глина преимущественно вывозились на экспорт (их доля составила 78%).

В таблицах 1–3 показана динамика четырех крупнейших товарных сегментов, а также наиболее важные торговые маршруты как для экспортных, так и для импортных перевозок.

Таблица 1

Объем перевозок «река–море» в Германии и четыре крупнейшие товарные категории, 2016–2018 годы

(тыс. тонн)

	2016	2017	2018
Общий объем перевозок по маршрутам «река–море» в Германии	1 378	980	765
• Чугун, сталь	958	656	482
• Газообразные, сжиженные или сжатые нефтепродукты	76	82	58

	2016	2017	2018
• Природный камень, песок, гравий, глина, земля	108	64	34
• Цветные металлы и полуфабрикаты из них	50	40	41
Промежуточный итог по четырем крупнейшим товарным категориям	1 191	842	615
% от промежуточного итога в общем объеме перевозок «река–море»	86%	86%	80%

Источник: анализ ЦКСП на основе данных Destatis.

Таблица 2

Перевозки «река–море» – экспорт из Германии – наиболее важные торговые маршруты в 2018 году

Регион погрузки (NUTS 2)	Регион разгрузки (NUTS 2)	Товарный сегмент	Объем (в 1 000 тонн)
Дюссельдорф	Соединенное Королевство (Восточный Йоркшир и Северный Линкольншир)	Чугун, сталь	174
Дюссельдорф	Соединенное Королевство (Линкольншир)	Чугун, сталь	96
Дюссельдорф	Соединенное Королевство (Лондон)	Цветные металлы и полуфабрикаты из них	38
Дюссельдорф	Норвегия (Сёр-Эстланн)	Чугун, сталь	33
Дюссельдорф	Швеция (Южная Швеция)	Чугун, сталь	31
Дюссельдорф	Норвегия (Вестланн)	Чугун, сталь	22
Сумма объемов выше			393
Общий объем экспорта Германии, перевозимого судами «река–море»			494

Источник: анализ ЦКСП на основе данных Destatis.

Судами типа «река–море» в Германию ввозятся железо и сталь, а также газообразные, сжиженные или сжатые нефтепродукты. Эти три последних вида продукции импортируются в основном из Норвегии и Шотландии.

В отличие от экспортных перевозок, объем которых относительно резко сократился в период 2017–2018 годов, объем импортных перевозок в тот же период оставался практически без изменений.

Таблица 3

Перевозки «река–море» – импорт в Германию – наиболее важные торговые маршруты в 2018 году

Регион погрузки (NUTS 2)	Регион разгрузки (NUTS 2)	Товарный сегмент	Объем (в 1 000 тонн)
Норвегия (Агдер, Ругаланн)	Дюссельдорф	Газообразные, сжиженные или сжатые нефтепродукты	32
Литва	Дюссельдорф	Чугун, сталь	25
Норвегия (Вестланн)	Дюссельдорф	Чугун, сталь	19
Норвегия (Вестланн)	Дюссельдорф	Камень, песок, гравий, глина	18
Франция (Нор – Па-де-Кале)	Дюссельдорф	Чугун, сталь	18
Соединенное Королевство (Восточный Йоркшир и Северный Линкольншир)	Дюссельдорф	Чугун, сталь	16

Регион погрузки (NUTS 2)	Регион разгрузки (NUTS 2)	Товарный сегмент	Объем (в 1 000 тонн)
Соединенное Королевство (Восточная Шотландия)	Кельн	Газообразные, сжиженные или сжатые нефтепродукты	16
Сумма объемов выше			144
Общий объем импорта в Германию, перевозимого судами «река–море»			252

Источник: анализ ЦКСР на основе данных Destatis.

Контейнерные перевозки не имеют большого значения для маршрутов «река–море» Германии: в 2017 году между Нижним Рейном и Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии было перевезено всего лишь 245 ДФЭ.

В 2017 году объем национальных перевозок по маршрутам «река–море» (район погрузки и район разгрузки в Германии) составил около 10 000 тонн. Наибольшая доля (около 3 000 тонн) приходилась на перевозку зерна с балтийского побережья Германии (Мекленбург–Передняя Померания) судами типа «река–море» в регион Нижнего Рейна (регион NUTS 2 Дюссельдорфа). В 2018 году объем перевозок «река–море» в стране по сравнению с предыдущим годом увеличился до 16 255 тонн. Большая их часть пришлась на уголь, перевозимый из Шлезвиг-Гольштейна в Берлин судами типа «река–море» (чуть менее 6 000 тонн).

Некоторые сведения о перевозках «река–море» в Дуйспорте

В 2018 году в Дуйспорт зашли 264 судна типа «река–море», но лишь 8 из них в период с августа по ноябрь 2018 года из-за низкого уровня воды. Действительно, от маловодья 2018 года в первую очередь пострадал такие операции порта, как перевозки «река–море». На сегодняшний день в 2019 году в порт зашли 227 судов типа «река–море». По данным Дуйспорта, обеспечение перевозок «река–море» во внутреннем порту сопряжено с трудностями, особенно в плане соблюдения требований безопасности (выполнение Международного кодекса по охране судов и портовых сооружений и обеспечение безопасных зон ожидания для судов типа «река–море») и наличия значительных бюрократических требований (со стороны таможи, иммиграционных органов, ИМО). Кроме того, Дуйспорт часто рассматривается как морской порт по причине захода в него морских судов. С другой стороны, судоходство «река–море» создает определенные возможности, в частности оно позволяет избежать перегруженности и узких мест в глубоководных портах (децентрализованные перевозки), обойти границы Европейского союза, например Дувр-Кале, и обеспечить связи с сельскими районами, и представляет собой идеальный дополнительный маршрут для участников сектора ВВТ.

Е. Перевозки «река–море» в Бельгии

Определения и районы водных путей

В данных по Бельгии перевозку «река–море» можно определить по типу используемого судна (если задействовано морское судно, то это означает перевозку «река–море»), а также по стране погрузки и разгрузки груза.

В Бельгии перевозки «река–море» осуществляются в основном по следующим водным путям: Альберт-канал, канал Брюссель – Шельда и река Шельда.

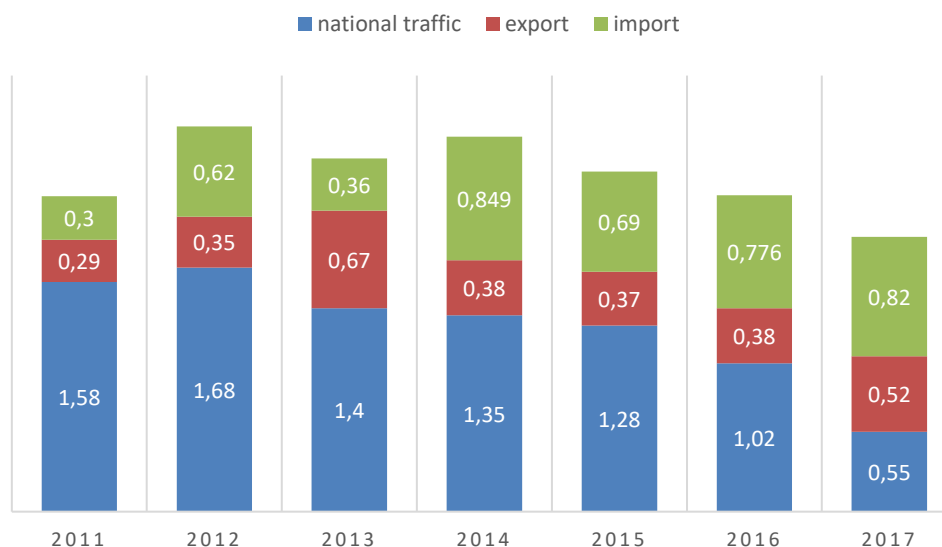
Объем перевозок по странам происхождения и назначения

В Бельгии доля перевозок «река–море» в национальном сообщении намного выше, чем в Германии. Это связано с контейнерными перевозками, на долю которых в течение ряда лет приходится две трети всех национальных перевозок «река–море» в Бельгии. Такое положение можно объяснить географическими различиями Бельгии и Германии в виде наличия широкой дельты Шельды вниз по течению от Антверпена, что позволяет морским судам подниматься вглубь страны и перевозить различные виды грузов, в том числе контейнеры. Однако в последние годы наблюдается снижение объема национальных перевозок «река–море», осуществляемых морскими судами.

Рис. 15

Перевозки «река–море» в Бельгии по видам транспорта

(млн тонн)



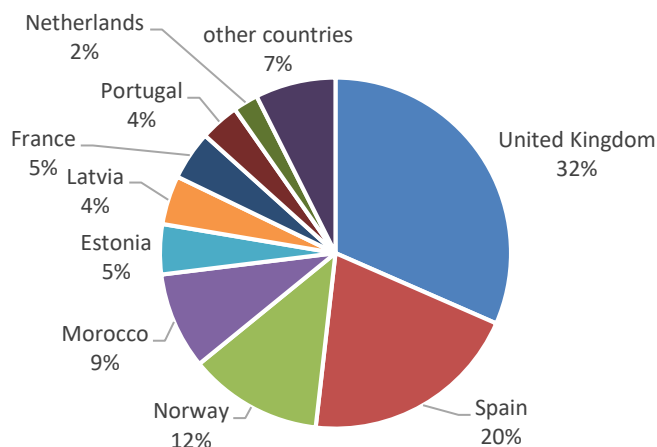
Источник: анализ ЦКСР на основе данных Бельгийского статистического управления (Statbel).

В 2011–2017 годах объем грузоперевозок судами «река–море» варьировался от 2 до 3 млн тонн в год. Этот показатель включает перевозку морскими судами, которые следуют по внутренним водным путям. Данные перевозки морскими судами находят отражение в бельгийской статистике ВВП.

В Бельгии существуют суда внутреннего плавания, которые частично пересекают морские воды, что известно под названием «движение по дельте». Вместе с тем, по данным Бельгийского статистического управления (Stat.Bel), в настоящее время этот вид перевозок «река–море» судами, движущимися по устью реки, в статистике ВВП не указывается.

Что касается стран погрузки и разгрузки, то в сфере перевозок «река–море» наиболее важным торговым партнером Бельгии является Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии (с долей 32%). За ней следуют Испания (20%), Норвегия (12%) и Марокко (9%).

Рис. 16
Экспортные и импортные перевозки «река–море» в Бельгии в разбивке по торговым партнерам (2017 год)



Источник: анализ ЦКСР на основе данных Statbel.

Следует указать, что в торговле с Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии экспорт имеет большее значение, чем импорт. В 2017 году общий объем экспорта из Бельгии в Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии составил 0,34 млн тонн, а импорта – около 0,1 млн тонн. Экспортируются в основном железо и сталь. В 2017 году объем их экспорта составил 0,24 млн тонн.

Что касается торговли с Испанией, то большинство товаров, как правило, те же: железо и продукция из стали. Железо и сталь как импортируются Бельгией из Испании, так и экспортируются в эту страну. Кроме того, в 2017 году Бельгия импортировала из Испании древесину и лесоматериалы.

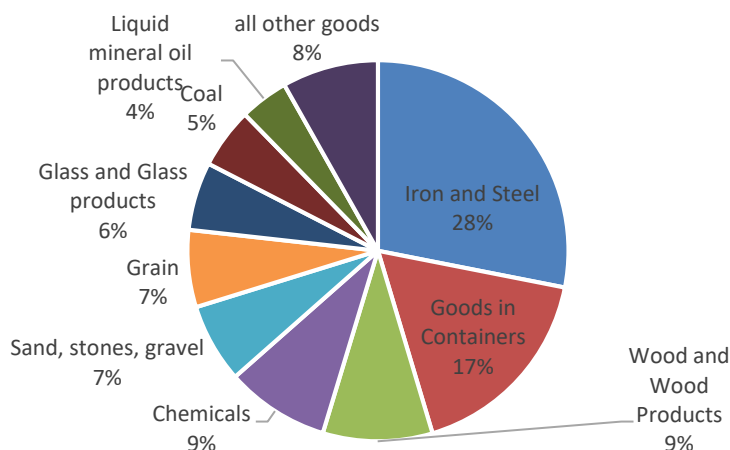
Торговля с Норвегией – это прежде всего импорт, основными статьями которого являются песок, камень, гравий, а также железо и сталь. Транспортные связи с Марокко представляют собой исключительно импортные перевозки, в первую очередь основных химических веществ, ввозимых из Марокко в Бельгию.

Перевозки по видам грузов

Как и в Германии, в объеме перевозок «река–море» первое место среди всех товарных сегментов занимают железо и сталь. Товары в контейнерах, которые занимают второе место, перевозятся в основном в виде национальных перевозок «река–море» (где страной погрузки и разгрузки в обоих случаях является Бельгия).

В 2017 году на контейнерные перевозки приходилось две трети всех национальных перевозок «река–море». Еще 19% национальных перевозок «река–море» составляют нефтепродукты и химические вещества.

Рис. 17

Перевозки «река–море» в Бельгии по видам товаров (2017 год)

Источник: анализ ЦКСР на основе данных Statbel.

Химикаты, доля которых составляет 9%, почти полностью импортируются только из одной страны – Марокко, с севера Африки. Связанный с этим объем перевозок действительно достаточно велик и составляет более 120 000 тонн в год. Если учитывать все реализуемые товары и страны погрузки, то становится очевидным, что в 2017 году перевозка химических веществ из Марокко в Бельгию судами типа «река–море» была самым значительным (по объему) видом деятельности по перевозке импортируемых товаров из Бельгии такими судами.

Некоторые сведения о перевозках «река–море» в порту Льежа

Ежегодно в Льеж прибывает около 100 судов типа «река–море», в основном через Антверпен и по Альберт-каналу, что составляет около 1% от общего количества заходов в порт. Эти суда плавают в основном под флагами таких стран, как Нидерланды и Антигуа и Барбуда. При прохождении Альберт-канала им приходится иметь дело с малой осадкой и ветрами. Тоннаж судов, заходящих в порт Льежа, обычно составляет от 1 500 до 2 500 брутто-регистрационных тонн. Общий объем грузопотоков «река–море» в порту Льеж составляет 200 000–250 000 тонн в год. В основном перевозится сталь марки «Арселор-Миттал», экспортируемая в Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии и Ирландию. Для порта Льежа данный вид перевозок в значительной степени зависит от состояния европейского автомобильного рынка. За последние годы его тоннаж несколько увеличился. С годами эти перевозки приобрели узкоспециализированный характер в связи с их сложностью, поскольку судовладельцы должны иметь суда, которые обеспечивают идеальные эксплуатационные качества на маршруте, и экипаж, знакомый с различными правилами судоходства.

Г. Перевозки «река–море» во Франции**Определения и районы водных путей**

Во Франции под перевозкой «река–море» понимается транспортная операция с использованием одного морского судна, проходящего частично по внутренним водным путям и частично в морских водах, без перевалки или пересадки (товаров или пассажиров). Морское судно должно соблюдать правила внутреннего водного транспорта при пересечении «линии», определенной правилами и известной как «первое препятствие для движения судов»⁵.

⁵ Первым препятствием для движения судов является: для Роны – «мост Тренктай»; для Сены – «мост Жанна-Д'Арк» в Руане («décret n° 59-951 du 31 juillet 1959 portant fixation des limites de l'inscription maritime dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux fréquentés par les bâtiments de

Во Франции перевозки «река–море» сконцентрированы в двух основных речных бассейнах:

- бассейн Рона (до Лиона) – Сона (до Паньи).
- Сена (до Эври) – Уаза (до Ножан-сюр-Уаз).

Некоторые перевозки «река–море» осуществляются по Жиронде, объемы которых колеблются в зависимости от года. Иногда суда типа «река–море» заходят в притоки Рейна (например, в 2016 и 2018 годах) или в реку Шельда (например, в 2017 и 2018 годах).

Кроме того, до 2013 года судами типа «река–море» определенный тип добываемых в море заполнителей перевозился по Луаре. Однако какие-либо конкретные данные об этом виде перевозок отсутствуют.

Объем перевозок по странам происхождения и назначения

Объемы грузовых перевозок «река–море» в период с 1980 года в значительной степени различаются. Объем грузов, перевозимых судами типа «река–море», рос в период 1980–1997 годов. После этого он стал неуклонно сокращаться. В 2018 году грузоперевозки «река–море» составили 0,75 млн тонн по сравнению с 1,4 млн тонн в 2010 году. В 2018 году во Франции на экспорт приходилось 68% всего объема перевозок «река–море», на импорт – 32%⁶.

Рис. 18

Динамика общего объема перевозок «река–море» во Франции в разбивке по странам происхождения и назначения в период 2010–2018 годов

(тыс. тонн)



Источник: «Нагора – Statistiques», порт Руана (данные по Сене), «Судоходные пути Франции» (ВНФ) (данные по другим рекам).

mer») («декрет № 59-951 от 31 июля 1959 года об установлении пределов морской регистрации в устьях рек и каналах, в которые заходят морские суда»).

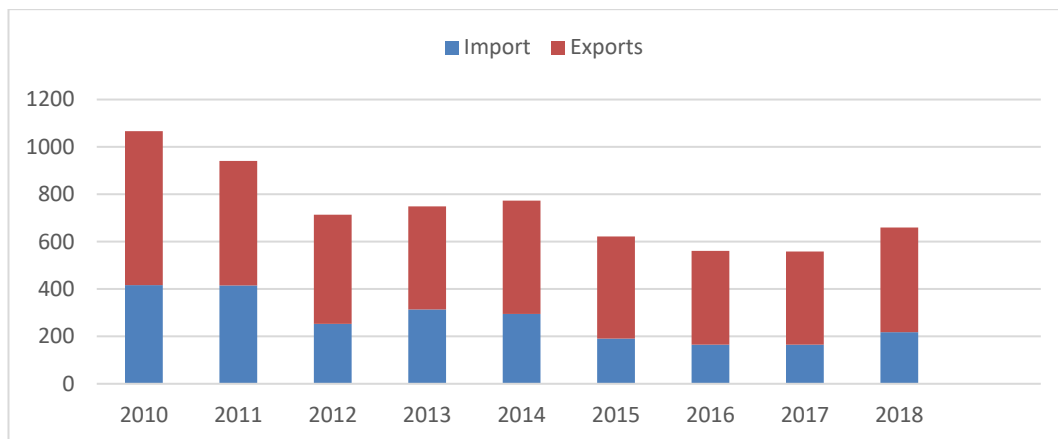
⁶ ВНФ не собирает данные о регионах погрузки и разгрузки за пределами Франции.

Во французскую статистику включается только название первого порта ввоза или последнего порта вывоза. Для импорта и экспорта по следующим направлениям: а) бассейн Манш/Северное море, первым портом ввоза/последним портом вывоза является порт Гавр;

б) Средиземноморский бассейн, первым портом ввоза/последним портом вывоза является Пор-Сен-Луи-дю-Рон. Более подробные данные по бассейну Сены были предоставлены «Нагора – Statistiques», порт Руана.

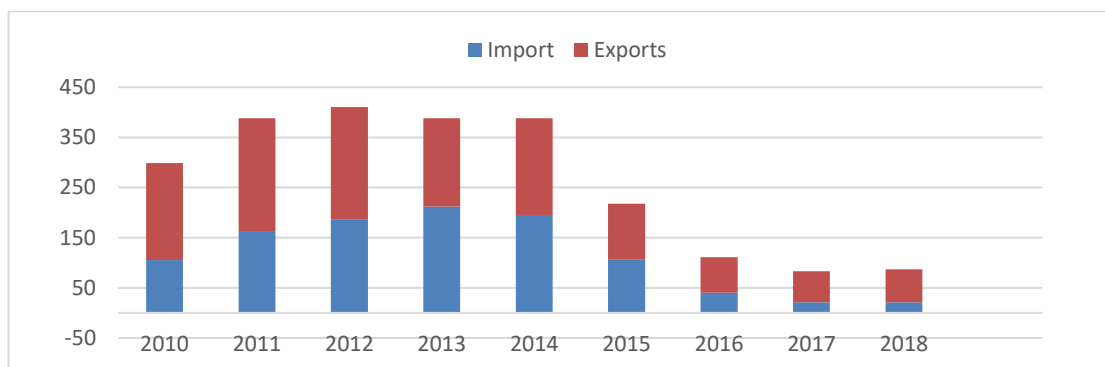
Рис. 19
Динамика общего объема перевозок «река–море» в бассейне Роны и Сены (импорт и экспорт) в период 2010–2018 годов
 (тыс. тонн)

а) Рона



Источник: ВНФ.

б) Сена



Источник: «Нарора – Statistiques», порт Руана.

В бассейне Роны перевозки «река–море» приходятся на начало цепочки создания стоимости для транспортировки сырья, которое еще не переработано. По этой причине они реагируют на изменения конъюнктуры в конкретных отраслях, таких как черная металлургия и сельское хозяйство, а также на колебания цен на сырье и сельскохозяйственную продукцию. Важную роль в их случае может играть низкий уровень воды, так как он повышает цены на перевозку, что имеет большое значение для массовых грузов, которые нуждаются в низких ценах для реализации в условиях высокой конкуренции. Повышение цен на водный транспорт увеличивает риск перехода на другие виды транспорта, особенно железнодорожный.

Что касается экспорта, то руда и металлургический лом экспортируются главным образом в Турцию, а зерновые и лесоматериалы – главным образом в Тунис, Марокко, Алжир и Италию. Что касается импорта, то из Средиземноморского бассейна в основном импортируют металлопродукцию. Импортируется также глина (из Италии) и удобрения (из Туниса и Египта).

Наблюдаемое с 2012 года сокращение экспортных перевозок по Сене можно объяснить неуклонным сокращением экспорта сельскохозяйственной продукции, предназначенной для потребления как животными, так и людьми, и металлургической продукции, главным образом в Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии. Снижение объемов импорта, наблюдаемое с 2013 года, можно объяснить значительным устойчивым снижением импорта металлопродукции –

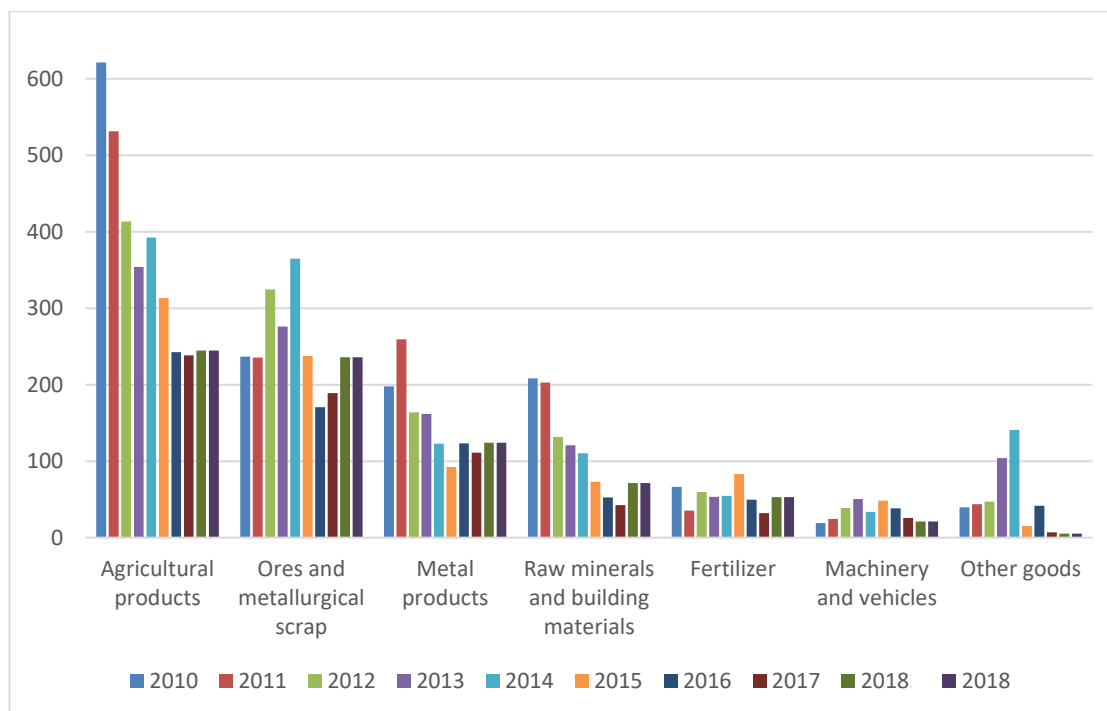
с 128 000 тонн в 2012 году до 0 тонн в 2018 году. В 2013 и 2014 годах ввозилось большое количество угля (102 000 и 51 000 тонн соответственно), что компенсировало снижение объемов перевозок металлопродукции за тот же период. В 2015 году прекратился ввоз угля судами «река–море». В настоящее время по Сене судами «река–море» импортируются только удобрения (аммиачная селитра) из Антверпена.

Перевозки по видам грузов

Рис. 20

Динамика общего объема перевозок «река–море» во Франции по основным товарным сегментам в период 2010–2018 годов

(тыс. тонн)



Источник: анализ ЦКСР на основе данных ВНФ.

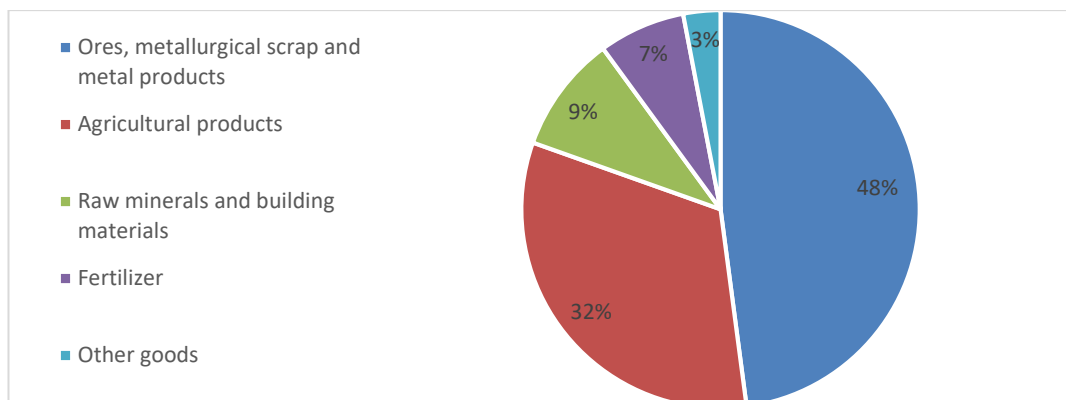
Данная тенденция к снижению объясняется значительным сокращением с 2010 года объемов перевозок судами «река–море» сельскохозяйственной продукции и, в меньшей степени, минерального сырья, строительных материалов и металлопродукции. Для перевозок руды и металлургического лома в период 2010–2018 годов были характерны значительные колебания.

В совокупности руда и металлургический лом (31%), а также сельскохозяйственная продукция (32%) образуют наиболее важный сегмент товарных потоков в речном судоходстве Франции, за которым следуют металлопродукция (16%).

Рис. 21

Перевозки «река–море» во Франции в 2018 году по видам товаров

(%)



Источник: анализ ЦКСР на основе данных ВНФ.

Примерно 85% всех товаров, экспортируемых с использованием судов «река–море», выгружается в Средиземноморском бассейне, а 14% – экспортируется в бассейн Манш/Северное море. Сельскохозяйственная продукция, руды и металлургический лом являются наиболее важными сегментами экспорта. Металлопродукция является третьим по значимости сегментом экспорта, который в полном объеме проходит через порт Гавр. Менее тысячи тонн машин и транспортных средств после погрузки в бассейне Жиронды/Гаронны экспортируется по маршруту «река–море» в Атлантический регион.

Таблица 4

Экспорт Франции, перевозимый судами «река–море» – наиболее важные торговые пути в 2018 году

(тыс. тонн)

Регион погрузки	Страна и регион разгрузки	Товарный сегмент	Объем
Бассейн Роны	Средиземноморский бассейн – в основном Турция	Руды и металлургический лом	213
Бассейн Роны	Средиземноморский бассейн – в основном Италия, Марокко, Тунис и Алжир	Сельскохозяйственная продукция (в частности, зерновые)	200
Бассейн Сены	В основном Соединенное Королевство и Финляндия	Металлопродукция	44
Бассейн Сены	В основном Соединенное Королевство, Нидерланды и Бельгия	Сельскохозяйственная продукция	14
Сумма объемов выше			471
Общий объем экспорта Франции, перевозимого судами «река–море»			510

Источник: анализ ЦКСР на основе данных ВНФ.

90% всех товаров, импортируемых во Францию с использованием судов «река–море», поступает из регионов Средиземноморского бассейна (в частности, из Испании, Италии, Алжира и Турции), при этом большая их часть выгружается в бассейне Роны. Другие районы погрузки расположены в бассейне Манш/Северное море (прежде всего Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Нидерланды, Бельгия и Германия) и Атлантическом бассейне, большая часть судов которого разгружается в бассейне Сены. 33% всего импорта Франции, перевозимого судами «река–море», приходится на металлопродукцию. Вторым по значимости сегментом

импорта товаров для перевозок «река–море» во Францию является сегмент сырья и строительных материалов (23%).

Таблица 5

Импорт во Францию, перевозимый судами «река–море» – наиболее важные торговые пути в 2018 году

(тыс. тонн)

Страна и регион загрузки	Регион разгрузки	Товарный сегмент	Объем
Средиземноморский бассейн	Бассейн Роны	Металлопродукция	78
Средиземноморский бассейн – в основном Италия, Тунис и Алжир	Бассейн Роны	Сырье и строительные материалы	65
Антверпен	Бассейн Сены	Удобрения	21
Бассейн Манш/Северное море	Мозель	Сырье и строительные материалы	3
Атлантический регион	Бассейн Жиронда/Гаронна	Машины и транспортные средства	2
Сумма объемов выше			169
Общий объем импорта Франции, перевозимого судами «река–море»			243

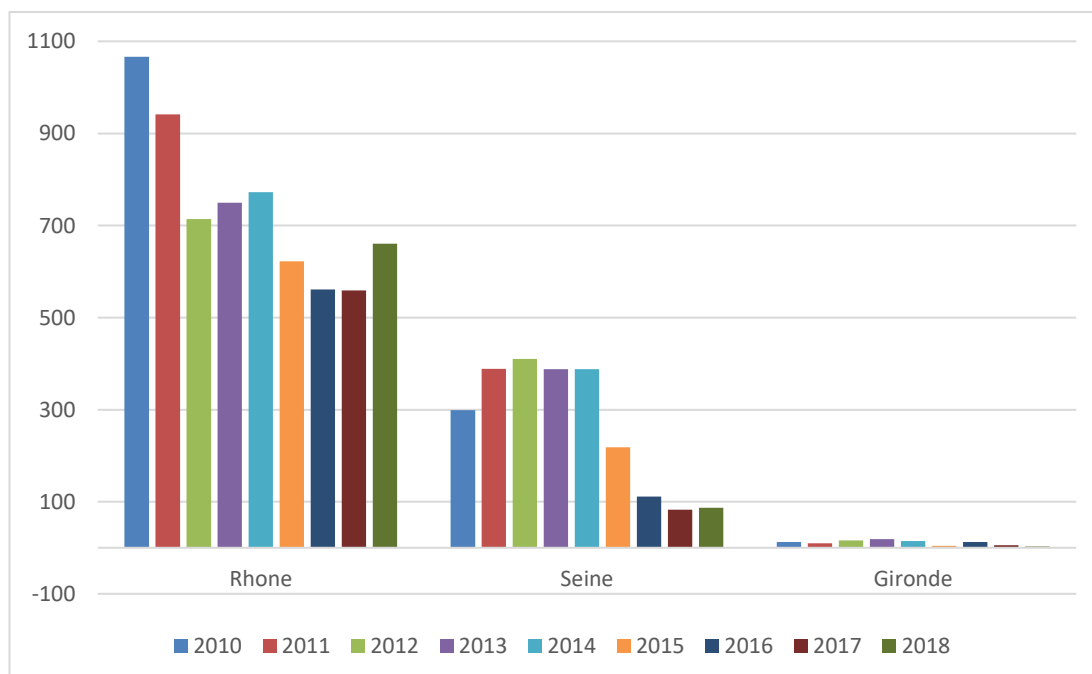
Источник: анализ ЦКСР на основе данных ВНФ.

Объем перевозок по внутренним водным путям

Рис. 22

Перевозки «река–море» во Франции по внутренним водным путям

(тыс. тонн)



Источник: ВНФ.

Дополнительная информация о флоте

Количество судов «река–море», плавающих по бассейну Сены, по сравнению с 2013 годом сократилось вдвое – с 20 в 2018 году до 45 судов «река–море» в 2013 году. В бассейне Роны количество судов «река–море» осталось прежним – 21 судно. Суда типа «река–море» зарегистрированы под следующими флагами:

- в бассейне Роны: Антигуа и Барбуда, Белиз, Литва, Мальта, Нидерланды и Сент-Винсент;
- в бассейне Сены: Нидерланды (6), Сент-Винсент (5), Антигуа и Барбуда (4), Литва (2) и Багамские Острова (2).

Г. Перевозки «река–море» в Румынии

Определения и районы водных путей

Регион Нижнего Дуная в Румынии играет важную роль для перевозок «река–море» в Европе. В Румынии можно выделить три категории дунайских портов: морские (такие, как порт Констанца), речно-морские (Галац, Браила и Тульчеа) и речные порты.

Статус «речно-морской» портов Галаца, Браилы и Тульчеа позволяет морским судам, прибывающим из Черного моря, подниматься по Дунаю в эти порты, где они могут погрузить или разгрузить грузы. По этой причине статистические данные по указанным трем портам являются основным источником для оценки объема и структуры перевозок «река–море» в нижнем течении Дуная.

Браила является пограничным портом между «морским» Дунаем и «речным» Дунаем. Вниз по течению от Браилы Дунай также часто называют «морским Дунаем» из-за его «речно-морского» характера. В верхнем течении Браилы судоходство по Дунаю является классическим речным судоходством⁷. Галац является крупнейшим речно-морским портом Румынии, а город Галац – крупным промышленным районом (металлургическая промышленность).

Объем перевозок по странам происхождения и назначения

Данные Национального института статистики Румынии свидетельствуют о том, что в 2018 году в трех упомянутых выше речно-морских портах объем погруженных и разгруженных морских судов составил почти 1,9 млн тонн. Три румынских порта – Галац, Браила и Тулча – являются речно-морскими портами, в то время как Констанца – морской порт.

Таблица 6

Объем переваливаемых грузов с морских судов в румынских речно-морских портах Галаца, Тульчеа и Браилы

(тыс. тонн)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Галац	1 783	1 590	1 301	1 297	1 222	1 357	1 248	1 177	1 320
Браила	841	703	352	555	565	494	490	410	481
Тулчеа	52	125	80	49	18	9	9	90	56
Итого	2 676	2 418	1 742	1 901	1 805	1 860	1 747	1 677	1 857

Источник: Национальный институт статистики Румынии (несколько ежегодных отчетов из серии «Harbour transport of goods and passengers») («Портовые перевозки грузов и пассажиров»).

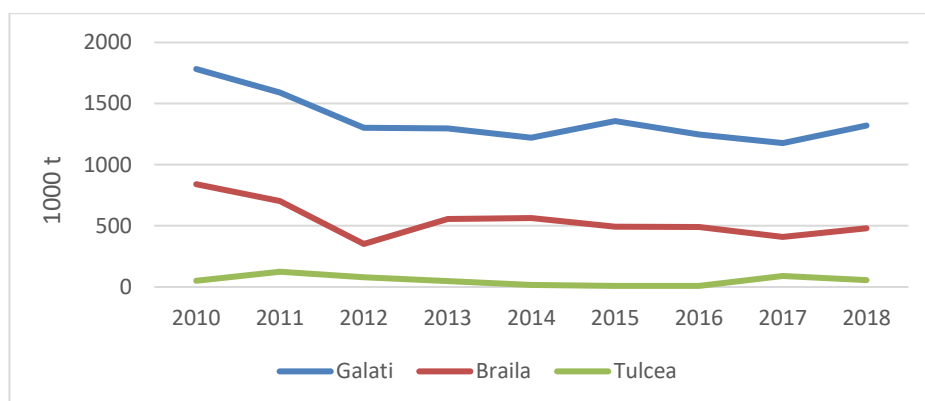
Динамика перевозок «река–море» в трех румынских речно-морских портах свидетельствует об устойчивой тенденции к повышению с 2012 года, однако в период 2010–2012 годов наблюдалось некоторое их снижение.

⁷ См. статью Radu SAGEATA (2011), «River and Sea transports in Romania» («Речные и морские перевозки в Румынии») в Стратегии Европейского союза для Дунайского региона.

Рис. 23

Динамика перевозок «река–море» в румынских речно-морских портах

(тыс. тонн)



Источник: Национальный институт статистики Румынии (несколько ежегодных отчетов из серии «Harbour transport of goods and passengers») («Портовые перевозки грузов и пассажиров»).

Подробная статистическая информация о странах погрузки и разгрузки грузов, перевозимых судами типа «река–море», для Румынии отсутствует. Тем не менее, следующая таблица показывает, что страны, не входящие в Европейский союз, играют довольно важную роль в экспортных перевозках (погруженные товары). Из данных по рынку Дунайской комиссии можно сделать вывод, что страны погрузки и разгрузки находятся в основном в Средиземном море, и, в частности, в Северной Африке, поскольку сельскохозяйственная продукция экспортируется из Дунайского региона в Северную Африку и Испанию.

Таблица 7

Структура переваливаемых грузов с морских судов в речно-морских портах Галаца, Тульчеа и Браилы, 2018 год

(тыс. тонн)

	Загруженные товары (экспорт)		Разгруженные товары (импорт)		Итого
	Торговля внутри ЕС	Торговля за пределами ЕС	Торговля внутри ЕС	Торговля за пределами ЕС	
Галац	396	560	75	289	1 320
Браила	258	152	35	36	481
Тульчеа	6	0	50	0	56
Итого	660	712	160	325	1 857

Источник: Национальный институт статистики Румынии.

Помимо погрузочно-разгрузочных работ на морских судах в трех речно-морских портах, эти суда преобладают в Сулинском канале, который соединяет порт Тульчеа с Черным морем.

Что касается объема грузоперевозок по Сулинскому каналу, то в годовом отчете «Виадонау» говорится следующее: «Морским транспортом по Дунаю на судах типа «река–море» или морских судах по Сулинскому каналу Румынии было перевезено 4,3 млн тонн грузов (+14,4% по сравнению с 2016 годом [...]»⁸.

Кроме того, в отчетах по рынку Дунайской комиссии **Сулинский канал** упоминается как водный путь для перевозок «река–море» и приводится такой же объем перевозок, как и указанный компанией «Виадонау».

⁸ Источник: viadonau (2019), Jahresbericht Donauschifffahrt in Österreich («Ежегодный отчет о навигации по Дунаю в Австрии»), page 41.

Таблица 8

Перевозки «река–море» по Сулинскому каналу, связывающему Черное море с Дунаем

(млн тонн)

	2014	2015	2016	2017	2018
Итого	3,66	3,85	3,76	4,31	4,44
Дунай → Черное море	3,24	3,26	3,25	3,61	3,67
Черное море → Дунай	0,42	0,58	0,51	0,70	0,77

Источник: данные по рынку Дунайской комиссии.

Третьим водным путем, используемым, хотя и в меньшей степени, для перевозок «река–море», является канал Дунай – Черное море, который соединяет морской порт Констанцы и Дунай. В 2017 году, по данным «Виадонау», по этому каналу судами типа «река–море» или морскими судами было перевезено 57 000 тонн грузов. Общий объем грузов, перевезенных по этому каналу в 2017 году, был значительно выше и составил 13,8 млн тонн.

Зимой, когда раз в два–три года вода замерзает на 30–40 дней, навигация по Дунаю оказывается под угрозой, при этом в ходе таяния льда по руслу реки плавают льдины.

Разница между объемами, зафиксированными для Сулинского канала (4,4 млн тонн) и тремя румынскими речно-морскими портами (1,86 млн тонн), объясняется тем, что Сулинский канал связывает с Черным морем не только эти три румынских речно-морских порты, но и крупные порты Украины – Измаил, Рени и молдавский порт Джурджулешти. Эти украинские и молдавские порты расположены на «морском» участке Дуная. Вполне очевидно, что Национальный институт статистики Румынии не учитывает объемы проходящих через них грузов на судах «река–море».

Перевозки по видам грузов

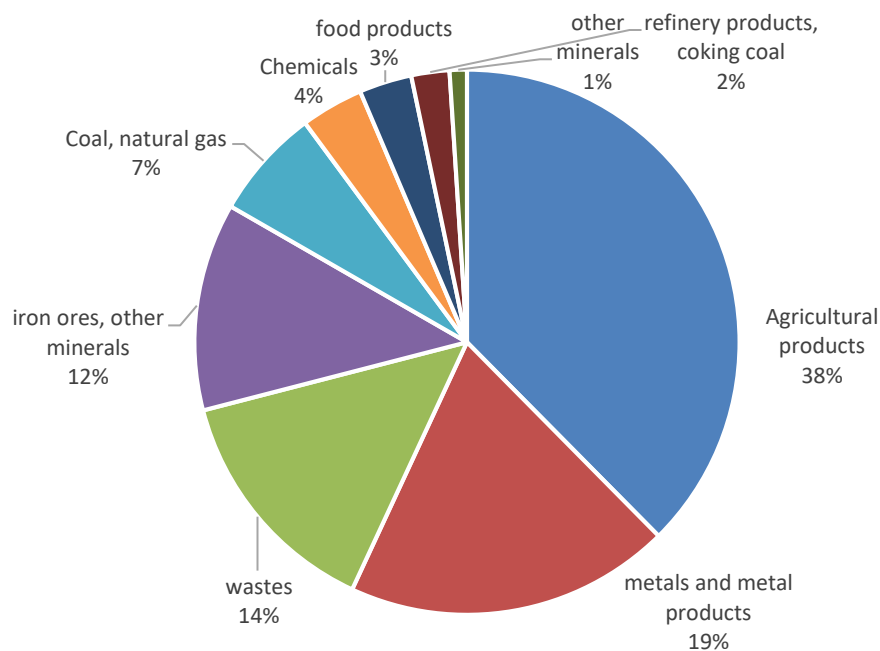
Товары, перевозимые морскими судами, в основном представляют собой сухие и обычные грузы. Наиболее важными **товарными категориями** в порту Галаца являются **металлы и металлопродукция** (27% от общего объема перевозок «река–море» в 2018 году), **сельскохозяйственная продукция** (22% от общего объема перевозок «река–море» в 2018 году) и **железная руда** (14% перевозок «река–море»).

В **Браиле** в 2018 году 84% от общего объема перевозок «река–море» (481 000 тонн в 2018 году) приходилось на **сельскохозяйственную продукцию**. В Тулчае 50 000 из 56 000 тонн переваленных грузов – это **железная руда**.

Подробная структура перевозок «река–море» в указанных портах (взятых вместе) представлена на рис. 24.

Рис. 24

Структура перевозок «река–море» в румынских портах Галаца, Браилы и Тульчеа



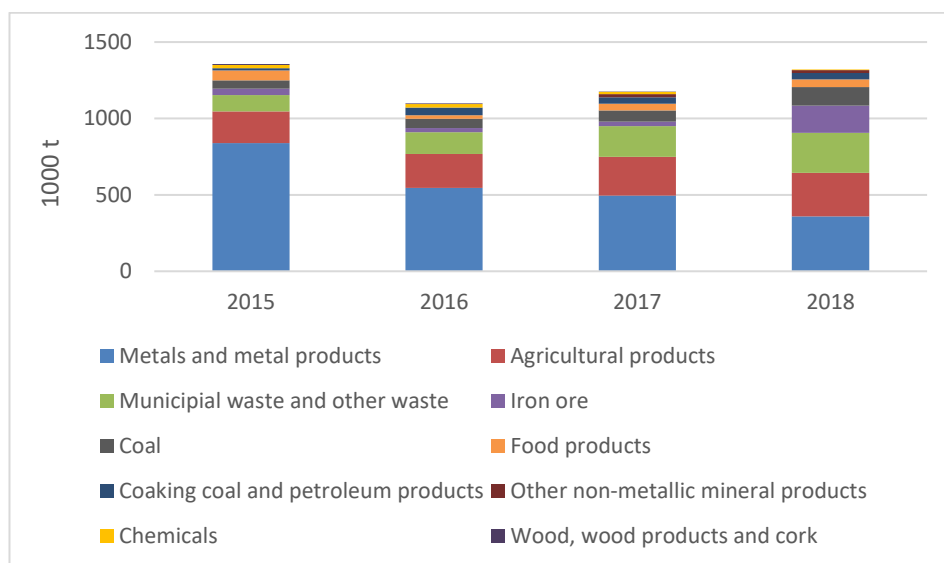
Источник: анализ ЦКСР на основе данных Национального института статистики Румынии⁹.

Что касается товарных сегментов для отдельных портов, то в порту «река–море» Галаца преобладают металлы и металлопродукция, что связано с местной металлургической промышленностью, а также осуществляется перевалка продукции агропромышленного комплекса. За последние годы увеличились перевозки промышленных и бытовых отходов.

Рис. 25

Объем перевозок «река–море» в порту Галаца по видам грузов

(тыс. тонн)



Источник: Национальный институт статистики Румынии (несколько ежегодных отчетов из серии «Harbour transport of goods and passengers») («Портовые перевозки грузов и пассажиров»).

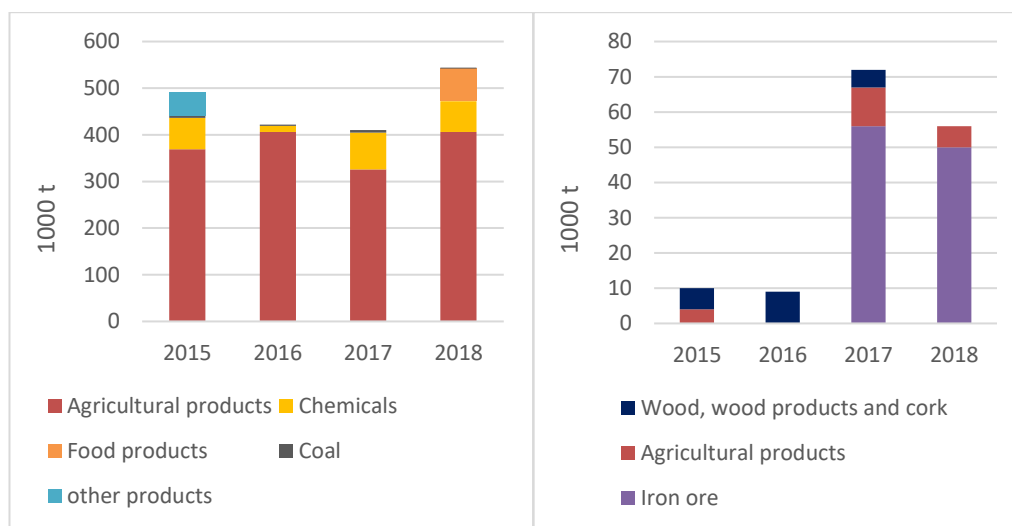
⁹ http://www.insse.ro/cms/sites/default/files/field/publicatii/transportul_portuar_de_marfuri_si_pasageri_anul_2018_0.pdf.

На Браилу, второй по величине румынский порт «река–море», приходится большая часть перевозок зерна, объем которых оставался относительно постоянным в период 2015–2018 годов. Важную, хотя и меньшую, роль играют химикаты. В самом небольшом из трех румынских портов «река–море» – Тульчеа – в 2017 и 2018 годах имел место рост объемов перевозок железной руды, что не наблюдалось в предыдущие два года.

Рис. 26

Объем перевозок «река–море» в порту Браилы (слева) и порту Тульчеа (справа) по видам грузов (тыс. тонн)

(тыс. тонн)



Источник: Национальный институт статистики Румынии (несколько ежегодных отчетов из серии «Harbour transport of goods and passengers») («Портовые перевозки грузов и пассажиров»).

Н. Перевозки «река–море» в Нидерландах

В Нидерландах имеется ряд рек и каналов, таких как реки Рейн, Маас и Эйссел и канал Амстердам – Рейн. Все они доступны для судов типа «река–море».

Однако после закрытия в Нидерландах Центра популяризации каботажного судоходства практически прекратился сбор информации о перевозках «река–море» в этой стране. В связи с этим сбор соответствующих данных по Нидерландам для настоящего доклада не представляется возможным. Вместе с тем, как видно из других глав, Нидерланды определены в качестве торгового партнера несколькими странами. В частности, морские порты Роттердам и Моэрдейк являются основными пунктами экспортных перевозок «река–море» из внутренних портов Швеции, Бельгии, Финляндии, Германии и Франции.

Нидерланды имеют ряд рек и каналов, которые доступны для судов типа «река–море», в частности река Маас и Юлиана-канал. Однако данные о перевозках «река–море» по Нидерландам отсутствуют.

И. Перевозки «река–море» в Португалии

В Португалии перевозки «река–море» осуществляются только по реке Дору. Основная часть перевозок «река–море» по Дору – это 27 000 тонн песка и камня, которые экспортируются в Германию (15 000 тонн), Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии (2 000 тонн), Швецию (9 000 тонн) и Норвегию (1 000 тонн).