



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/SC.3/2002/7/Add.1  
20 August 2002

Original: RUSSIAN

---

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту  
(Сорок шестая сессия, 22-24 октября 2002 года,  
пункт 5 повестки дня)

**ОБМЕН ИНФОРМАЦИЕЙ О МЕРАХ, НАПРАВЛЕННЫХ  
НА СТИМУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК ПО ВНУТРЕННИМ  
ВОДНЫМ ПУТЯМ**

Добавление 1

Передано Европейским союзом речного и прибрежного транспорта (ЕРСТУ)

## **ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СИСТЕМЫ СУДОХОДСТВА РЕКА-МОРЕ В РАМКАХ ЕВРОПЕЙСКОГО СОГЛАШЕНИЯ О ВАЖНЕЙШИХ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ МЕЖДУНАРОДНОГО ЗНАЧЕНИЯ (СМВП)**

### **Роль судоходства река-море в системе общеевропейского рынка внутреннего водного транспорта**

1. По нашему мнению, формирование общеевропейского рынка внутреннего водного транспорта преследует две основные цели:

- Налаживание широкого внутреннего рынка в Европе и укрепление экономических связей с СНГ (в первую очередь, с Россией и Украиной); и
- Стимулирование постоянной мобильности европейских грузоперевозок.

2. В этом смысле функциональное предназначение судоходства река-море, входящего как в систему внутреннего водного транспорта, так и прибрежного морского транспорта, может способствовать:

- Переносу грузоперевозок внешнеторговых грузов в сферу речного судоходства. Это означает, что грузы перевозятся из морских портов непосредственно в прилегающие внутренние территории (хинтерланд), что должно способствовать росту экологической и экономической эффективности перевозок и повышенной мобильности.
- Созданию, с включением скоростных прибрежных магистралей и глубоководной сети водных путей европейской части России, общеевропейского водно-магистрального кольца вокруг всей Европы;
- Созданию транснациональной водной магистрали Рейн – Майн – Дунай в соответствии с Соглашением СМВП;

3. С учётом имеющегося потенциала своих членов ЕРСТУ может предоставить новую технологию для подключения речного и морского транспорта, в т.ч. и судоходства России и других стран-членов СНГ, к системе водных магистралей Центральной и Западной Европы.

4. Закольцовывание транспортных путей приведёт к стимулированию эксплуатации судоходных речных бассейнов Франции, Португалии, Испании и Италии судами река-море, а также к оздоровлению экономического положения периферийных регионов этих стран.

5. За счёт использования существующей сети водных путей категории Е и с внедрением трансевропейской магистрали можно было бы снизить инвестиционные затраты на Общеевропейские транспортные коридоры (TEN), на что в настоящее время выделяется исключительно мало финансовых средств.

6. Следует отметить, однако, что реализация такого замысла должна предусматривать не только обновление Соглашения СМВП, но и разработку и строительство соответствующих типов судов. Кроме того, потребуется:

- Достижение договоренности о взаимном доступе на рынок по предоставлению международных транспортных услуг с участием судов смешанного река-море плавания между ЕС и Россией, а также между ЕС и Украиной;
- Установление единого режима судоходства по трансевропейской магистрали Рейн – Майн – Дунай;
- Технологическая и экономическая оценка того, что более отвечает потребностям рынка: эксплуатация трассы Рейн – Майн – Дунай исключительно речными судами и судами река-море или же комбинированные перевозки (железнодорожным и водным транспортом). При этом необходимо учитывать, что Общеввропейский коридор VII (Дунай) дает возможность выхода на другие общеввропейские коридоры.

7. В связи с этим предлагается следующее:

- Обратиться к Комиссии ЕС и правительству Российской Федерации с просьбой ускорить начало переговоров по реализации Статьи 39 (3) Соглашения о партнёрстве и сотрудничестве между ЕС и Россией, заключенного 24 июня 1994 г. в Корфу.
- Под эгидой Комиссии ЕС и с участием ЕКМТ, ЕЭК ООН, Центральной комиссии судоходства по Рейну и Дунайской комиссии активизировать переговоры по унификации режима судоходства по трансевропейской водной магистрали Рейн-Майн-Дунай;
- Просить ЕС рассмотреть вопрос о возможности выделения финансовых средств для проведения соответствующих экономических исследований на базе обоснованных анализов грузопотоков.

8. ЕРСТУ готов участвовать в этой работе в рамках имеющихся у него возможностей.

### **Общеввропейская сеть водных магистралей**

9. Соглашение СМВП представляет собой максимально идеализированный вариант, рассчитанный на использование прибрежных морских маршрутов и национальных водных магистралей, которые в ближайшем будущем не могут быть доведены до уровня международных стандартов.

10. Представляется поэтому необходимым дополнить СМВП сетью международных магистралей для перевозок река-море. Классификация этой сети должна, в частности, предусматривать соответствующие высоты под мостами для перевозок контейнеров по меньшей мере в 3 яруса, эксплуатационные требования к инфраструктуре на уровне международных стандартов и другие аспекты, а также включать сеть важнейших тримодальных портов, выполняющих функцию узловых пунктов и центров логистики.

11. Кроме того, такой специализированный комплекс должен естественно учитывать и вопросы судовой техники и современной технологии перевозок.

12. Как известно, около половины флота судов река-море приходится на страны-члены СНГ, а другая половина – на страны-члены ЕС. Основной проблемой здесь является то, что флот стран-членов СНГ вследствие навигационных параметров основных водных

магистралей европейской части СНГ имеет более высокие габариты. Поэтому для сквозных перевозок по трассе Рейн – Майн – Дунай следует разработать новые типы судов. По нашим данным, в России существуют соответствующие проекты. Кроме того, при создании новых типов судов особое внимание следует уделить разработке специализированных судов (контейнеровозы, суда с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, танкеры-химовозы и т.д.). Именно здесь кроются основные источники генерирования новых транспортных систем.

13. Для этих целей было бы целесообразно создать специальную группу экспертов и ЕРСТУ готов принять участие в ее работе.

14. Создание указанной выше транспортной сети должно отвечать реальным возможностям финансирования. При этом необходимо учитывать следующую приоритетность:

- Ремонт/модернизация/реконструкция имеют первостепенное значение по сравнению со строительством новых судов;
- Приоритетным является устранение существующих узких мест и других недостатков инфраструктуры и обеспечение в портах возможностей для перевалки грузов на наземные виды транспорта.

15. По нашему мнению, субсеть СМВП для судоходства река-море должна охватывать водно-магистральное кольцо вокруг всей Европы, трассу Дунай – Дон и глубоководную сеть европейской части России, а также водную магистраль Рейн – Майн – Дунай. Кроме того, необходимо учесть также возможность использования других водно-транспортных комплексов, примыкающих к морским портам.

16. С этой целью следует проконсультироваться с соответствующими странами, такими как Соединенное Королевство, Германия, Франция, Португалия, Испания и Италия. Дополнительный потенциал кроется в более интенсивном использовании каналов как, например, канал Саайма в Финляндии и канал Гета в Швеции.

-----