



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.3/2004/11
30 July 2004

Original: RUSSIAN

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту
(Сорок восьмая сессия, 19-21 октября 2004 года,
пункт 6 d) повестки дня)

**РАЗВИТИЕ «РЕКА – МОРЕ» И ПРИБРЕЖНЫХ МАРШРУТОВ В КОНТЕКСТЕ
СОГЛАШЕНИЯ СМВП**

Представлено правительствами Беларуси, Молдовы, Соединенного Королевства,
Словакии и Украины, а также Дунайской комиссией

Примечание: Рабочая группа на своей сорок шестой сессии приняла к сведению предложение правительств Российской Федерации и Украины о развитии маршрута "река - море": река Дон - Азовское море - Черное море - Днепр - Дунай (TRANS/SC.3/2003/3), и просила правительства сформулировать аналогичные предложения по другим маршрутам "река - море" в контексте Соглашения СМВП. Делегация Украины предложила в связи с этим подготовить и представить на рассмотрение Рабочей группы проект типового документа, который служил бы основой для последующих предложений правительств, в отношении конкретных маршрутов "река - море" (TRANS/SC.3/161, п. 20).

Предложение Украины, а также предложения и замечания ряда других правительств, касающиеся разработки маршрутов «река – море» в контексте Соглашения СМВП приводятся ниже.

БЕЛАРУСЬ

1. В части разработки конкретных маршрутов «река – море» в контексте Соглашения СМВП для Республики Беларусь по-прежнему остаются перспективными водный путь Днепр – Висла – Одер и освоение маршрута Днепр – Черное море – Дунай. В связи с этим Республика Беларусь поддерживает намерение делегации Украины подготовить проект типового документа о маршрутах «река – море» для рассмотрения Рабочей группой.

МОЛДОВА

2. По нашему мнению, заслуживают внимания, рассмотрения и обсуждения на заседании Рабочей группы по внутреннему водному транспорту вопросы, связанные с осуществлением маршрутов «река-море», которые связали бы порты на реках Дунай и Днестр с портами в бассейнах Черного и Азовского морей.

3. Компетентные органы Республики Молдова поддерживают совместное предложение представителей российской Федерации и Украины по маршруту: река Дон – Азовское море – Черное море – Днепр – Дунай (Днестр) (TRANS/SC.3/2003/3), так как использование этого маршрута согласуется с интересами потенциальных молдавских поставщиков и судоходных компаний.

СЛОВАКИЯ

4. Наша точка зрения исходит из того, что Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) в своем перечне водных путей содержит в категории магистральных водных путей и прибрежные маршруты E 60 (от Гибралтара до Архангельска и водные пути, доступные с этого маршрута) и E 90 (от Гибралтара до Каспийского моря и водные пути, доступные с этого маршрута). Тем самым устанавливается, что суда смешанного река-море плавания по сути дела необходимо включить и классифицировать их по таблице – Классификация европейских внутренних водных путей международного значения. При этом подразумевается, что и суда смешанного река-море плавания могут эксплуатироваться на водных путях классов IV – VII.

5. С другой стороны, как суда внутреннего плавания, так и суда смешанного река-море плавания могут быть разных типов и разного назначения от несамоходных барж (лихтеров) до самоходных грузовых судов и толкаемых составов, лихтера которых перевозятся в прибрежных водах как правило лихтеровозами фидерного типа. К категории судов смешанного плавания кроме грузовых судов принадлежат и пассажирские, прогулочные, промысловые суда, суда технического флота, вспомогательные и вообще суда многих типов. Лимитирующим параметром в море является прежде всего ветро – волновой режим с высотами волн как правило свыше 2 м (т.е. выше, чем предусмотрено для судоходной зоны 1 для судов внутреннего плавания).

6. В условиях внутренних водных путей, прежде всего международных, лимитирующими параметрами являются: длина и ширина (как правило шлюзов) и осадка (как правило на перекатах реки) и минимальная высота под мостами. Последний параметр суда смешанного плавания, как правило преодолевают опускающейся рулевой рубкой. Кроме того, в условиях внутреннего плавания на судно смешанного плавания может быть наложен лимит и по маневренным качествам (прохождение участками рек с минимальным радиусом судового хода при небольшой ширине, глубине и наличии течения).

7. На основании параметров хотели бы высказать и наше мнение по вопросам **классификации судов смешанного река-море плавания.**

A. Морские участки E 60 и E 90 и прилегающие основные водные пути и их ответвления.

8. Классификацию предлагаем проводить разделением судоходных участков на зоны по ветро-волновому режиму в зависимости от удаления от берега, портов – убежищ и надежности синоптического прогнозирования и других природных условий (лёд, течение и др.).

B. Речные участки согласно СМВП.

9. В качестве исходных параметров можно принять Технические и эксплуатационные характеристики внутренних водных путей международного значения (Приложение III к СМВП.). Только в классе водных путей IV можно исходить из минимальной осадки 2,5 м, в остальных классах Va – VII надо исходить из минимальной осадки 3,5 м. Дополнительно надо привести перечень участков, где в определенное время года не соблюдаются минимальные осадки, и с добавлением лимитирующих параметров судового хода: радиус закругления, ширина, глубина и скорость течения на определённых участках судового хода реки (например, посредством обновления «Синей книги» (TRANS/SC.3/144 и Adds 1-3).

10. В заключение необходимо заметить, что конкретные маршруты судов смешанного река-море плавания обуславливаются прежде всего коммерческой обстановкой и отношениями между грузовладельцами и транспортными предприятиями. Их намерения трудно заранее предугадать, но стремление к развитию смешанных река-море перевозок, прежде всего бесперевалочных, несомненно является перспективным и экономически выгодным. Исходя из этого, поддерживаем предложение делегаций Российской Федерации и Украины о разработке маршрута река-море: река Дон - Азовское море - Черное море - река Днепр - река Дунай.

11. Так как суда смешанного река-море плавания должны быть обязательно классифицированы признанными классификационными обществами, мы согласны с решением Рабочей группы по отказу от дальнейшего рассмотрения вопросов стандартизации этих судов согласно предложению ПМАКС (TRANS/SC.3/1999/21).

СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО

12. В ходе сорок седьмой сессии Рабочей группы делегация Соединенного Королевства поднимала вопрос об определении термина «маршруты река – море». Как выяснилось, однако, на сегодня такое определение отсутствует.

13. Судя по всему, начало рассмотрения таких маршрутов было положено совместным предложением делегаций Российской Федерации и Украины о развитии судоходных путей между рекой Дон, Азовским морем, Черным морем, рекой Днепр и рекой Дунай (TRANS/SC.3/2003/3). Делегация Соединенного Королевства считает, что необходимо выработать четкое определение и критерии для маршрутов «река – море», с тем чтобы имелся единый подход в понимании этого термина в случае представления государствами – членами других маршрутов «река – море» по мере поступления новых предложений на этот счет.

УКРАИНА

14. В видимой перспективе перевозки в сообщении «река-море» могут стать одним из основных направлений развития внутреннего судоходства. Этому виду сообщения, в частности, уделено внимание в Плане действий по реализации решений Общеευропейской конференции по внутреннему водному транспорту (Резолюция № 250 КВТ ЕЭК ООН, документ ECE/TRANS 139, приложение 2). План действий предусматривает подготовку заинтересованными странами предложений по созданию в контексте Соглашения СМВП конкретных маршрутов «река-море», в том числе маршрута Дон - Азовское море – Днепр - Дунай, в котором заинтересована и Украина. Рабочий материал, отражающий отдельные аспекты проблемы создания этого маршрута, был представлен Российской Федерацией (документ TRANS/SC.3/2003/3). Этим было положено начало конкретным проработкам проблемы развития маршрутов «река-море» в рамках Рабочей группы SC.3. Указанный маршрут – это далеко не единственное перспективное направление перевозок в сообщении «река-море», затрагивающее интересы нескольких стран. Можно согласиться с мнением Европейского союза речного и прибрежного транспорта (ЕРСТУ) о том, что функционально судоходство «река-море», входящее как в систему внутреннего водного транспорта, так и прибрежного морского транспорта, способствует созданию общекоонтинентального водно-транспортного кольца вокруг Европы с включением в это кольцо скоростных прибрежных магистралей и глубоководной сети водных путей европейской части России (документ TRANS/SC.3/2002/7/Add.1). Более того, могут возникать различные комбинации локальных воднотранспортных колец, включающих

внутренние водные пути и участки прибрежных морских маршрутов. Их связующими звеньями являются межбассейновые соединения магистральных рек, как уже существующие в настоящее время (Рейн-Майн-Дунай, Волго-Дон, Среднегерманский канал и др.), так и намеченные к сооружению в перспективе (Дунай – Одер – Эльба, Даугава – Днепр).

15. В качестве примера можно привести представляющий значительный интерес для многих стран кольцевой маршрут, получивший название Большого европейского кольца (табл.1). Частью его является указанный выше маршрут, первично исследованный специалистами Российской Федерации. Привлекательность Большого европейского кольца, проходящего по территории или вдоль морских берегов 16 европейских стран, заключается, в частности, в том, что по ответвлению Волгоград-Астрахань (р. Волга) суда «река-море» имеют возможность выхода в Каспийское море. Этим в сферу действия Большого европейского кольца дополнительно вовлекаются страны азиатского континента – Казахстан, Туркмения, Иран, Азербайджан, каспийские порты которых в соглашении СМВП также связаны прибрежными маршрутами, но условия работы на которых значительно отличаются от условий работы флота, например, на прибрежных маршрутах черноморско-азовского бассейна.

16. Большое европейское кольцо является наиболее показательным примером того многообразия факторов, которые необходимо учитывать при организации работы флота на конкретных маршрутах, связывающих в сообщении «река-море» несколько водных (речных и морских) бассейнов.

17. Несмотря на то, что за рамками таблицы 1 остались такие важные параметры, как высота прохода под мостами на реках или высота волны на открытых водоемах (озерах, водохранилищах), приведенные в таблице характеристики дают достаточное представление о значительном различии судоходных условий на отдельных участках кругового маршрута. В такой же мере различаются международно-правовые условия судоходства и его информационного обеспечения на отдельных бассейнах, организация движения судов и коммерческо-правовых условий перевозок грузов, условий приема и обслуживания судов в портах и т.д.

18. Вполне понятно, что при разработке конкретных маршрутов «река-море» все эти параметры требуют тщательной оценки. Однако, определяющим условием организации перевозок в сообщении «река-море» будет **экономическая целесообразность** создания маршрута, наличие достаточной грузовой базы и конкретная заинтересованность в этом маршруте всех участников транспортного процесса, в первую очередь – грузо- и судовладельцев. (На обязательность таких условий делегация Словакии уже обратила внимание выше).

19. Таким образом, исходным типовым документом правительств, который должен служить основой для решения вопроса об организации конкретного маршрута «река-море», является **единый перечень параметров, подлежащих учету**, а само решение о создании маршрута может базироваться только **на комплексной технико-экономической и международно-правовой оценке проблемы**. В случаях, когда создание маршрута затрагивает преимущественно интересы одной страны, решение вопроса может приниматься этой страной. (Например, организация перевозок грузов судами под украинским флагом из портов Днепра на черноморские порты других стран). Во всех остальных случаях, и в особенности тогда, когда сквозной маршрут проходит по внутренним водным путям двух или более стран, в комплексной оценке проблемы должны принимать участие эксперты всех заинтересованных стран, а также представители международных организаций.

20. В общем виде схема разработки предложений по развитию конкретного маршрута «река-море» приведена в табл.2. Содержащийся в колонке 3 перечень исходных параметров и является, по существу, основой типового документа, на базе которого должна начинаться работа по комплексной оценке целесообразности развития (создания) маршрута.

21. В случае одобрения Рабочей группой SC.3 предложенной унифицированной схемы разработки маршрутов «река-море» необходимо будет детализировать отдельные пункты колонки 3 таблицы в качестве типового документа (вопросника) для получения исходной информации заинтересованных правительств.

22. Комплексный характер исследований по конкретным маршрутам в сообщении «река-море» должен способствовать выявлению тех проблем, которые необходимо будет решить для развития этих маршрутов в общем контексте Соглашения СМВП. Акцентируя основное внимание на бесперевалочных перевозках «река-море», подобные исследования не должны обходить вниманием и возможность перевозки грузов на маршрутах в варианте их перевалки с речных на морские суда (или наоборот) в устьевых портах магистральных рек.

23. Параллельно в рамках Рабочей группы SC.3 могла бы проводиться работа по унификации технических требований к судам «река-море» с учетом их использования на прибрежных маршрутах.

Таблица 1. Основные параметры Большого европейского кольца

Водный путь	Начальный - конечный пункты	Протяженность, км.	Глубина фарватера, м	Ширина фарватера, м	Класс внутр. водного пути	Количество гидрозюзов	Габариты камер шлюзов, м			Основные порты (страна)	
							Длина	Ширина	Глубина на пороге		
р. Дунай	Сулина - Кельхайм	2411	1,75-7,30	150-1300	Vb, VIb, VIc, VII.	18	190-310	12-34	3,5-5,0	Измаил, Рени (Укр.); Галац, Брэила (Рум.); Русе, Лом (Болг.); Белград, Нови-Сад (Югосл.); Вуковар (Хорв.); Дунайворош, Будапешт (Венгр.); Комарко, Братислава (Слов.); Вена, Линц (Австр.); Регенсбург, Кельхайм (ФРГ).	
кан. Майн-Дунай	Кельхайм - Бамберг	171	2,70	36-39	Vb	16	190	12	4,0	Нюрнберг, Бамберг (ФРГ)	
р. Майн	Бамберг - Майнц	385	2,5-2,9	36-50	Vb	34	295-345	11,5-12,0	3,0	Ашаффенбург, Франкфурт (ФРГ)	
р. Рейн	Майнц - Роттердам	536	2,1-5,0	120-210	VIb, VIc	-	-	-	-	Кёльн, Дюссельдорф, Крефельд, Дуйсбург, Швелгерн, Вальсум (ФРГ)	
Северное море	Роттердам - Брунсбюттель	515	морской участок			-	-	-	-	Роттердам (Нидерланды); Брунсбюттель (ФРГ)	
Кильский канал	Брунсбюттель - Киль	99	11,3	104	VIb	4	300	42	14,0	-	
Балтийское море	Киль – Санкт - Петербург	1437	морской участок			-	-	-	-	Киль (ФРГ); Санкт-Петербург (РФ)	
Волго-Балтийский водный путь	р. Нева	Санкт-Петербург - Шлиссельбург	74	4,0-12,0	250 и более	Vb	-	-	-	-	
	Ладожское оз.	Шлиссельбург - Свирица	147	до 70	-	Vb	-	-	-	-	
	р. Свирь	Свирица – Вознесенье	221	4,0-16,6	70-500	Vb	2	265	21,5	4,6-6,9	Подпорожье (Российская Федерация)
	Онежское оз.	Вознесенье – Вытегра	54	до 35	-	VIb	-	-	-	-	
	Волго-Балтийский канал	Вытегра - Череповец	368	5,0-15,0	90 и более	Vb	8	265	17,8	4,2-5,5	Вытегра, Белозерск, Череповец (РФ)
Рыбинское вдхр.	Череповец - Рыбинск	69	до 30	-	VIc	1	290	30,0	4,1	Рыбинск (РФ)	
р. Волга	Рыбинск - Красноармейск	2206	до 41,0	-	VIc	5	278,8-290,0	29,6-30,0	3,5-5,5	Ярославль, Кострома, Нижний Новгород, Казань, Ульяновск, Самара, Саратов, Волгоград (Российская Федерация)	
Волго-Донской канал	Красноармейск – шлюз №13	101	4,00	38	Va	13	145	17,8	4,0	-	
р. Дон	Шлюз №13 - Азов	483	3,60	50-120	Va	4	145	17-18	3,4-4,0	Калач-на-Дону, Ростов-на-Дону (РФ)	
Азовское море	Азов – Керчь	350	морской участок			-	-	-	-	Азов (Российская Федерация)	
Черное море	Керчь – Сулина	617	морской участок			-	-	-	-	Сулина (Румыния)	
Всего		10244				105					

Таблица 2. Исходные параметры и основные этапы разработки предложения правительств по развитию маршрутов «река – море»

№ этапа	Предмет исследования	Исходные параметры и содержание исследования	Конечный результат
1	2	3	4
1.	Общая характеристика маршрута и навигационных условий по участкам	Общая протяженность маршрута, в т. ч. по участкам (речные, морские). Основные корреспондируемые порты (по странам). Существующие навигационные условия расчетных участков маршрута: на внутренних водных путях (габариты фарватера – ширина, глубина, минимальный радиус разворота и т.д.; скорость течения; наличие и параметры шлюзов; высота прохода под мостами; гидрометеорологические условия - ледовые явления, высота волны и др.; период навигации; классификация участков и др.); на морском участке (рекомендованные курсы и отстояние трассы от берега; глубины; волнение и другие гидрометеорологические условия; режим плавания; пункты укрытия судов и др.).	Описание конкретных параметров, общая схема маршрута. Выявление лимитирующих факторов на отдельных речных и морских участках для последующей разработки рекомендаций по их устранению или учёту при развитии данного маршрута.
2.	Обеспечение безопасности судоходства	Существующие средства навигационной путевой обстановки (береговые, плавучие), организация регулирования и слежения за движением судов, радиосвязь, служба речной информации (RIS), использование электронных карт на участках маршрута и т.д., обеспечение экологической безопасности (приёмные сооружения для сбора отходов с судов и др.).	Оценка соответствия существующих условий требованиям безопасного судоходства на маршруте, разработка рекомендаций для оптимизации условий
3.	Портовые и другие береговые комплексы	Основные технические характеристики корреспондируемых речных и морских портов на маршруте: специализация, причальный фронт, глубины, складские площади, основное перегрузочное оборудование и технология работ, транспортные связи (железнодорожные, авто-мобильные), наличие баз – бункеровочных, технического обслуживания и снабжения судов, наличие зон «порто-франко», их основные параметры. Современный грузооборот и пропускная способность портовых комплексов по основным видам грузов. Наличие судоремонтных предприятий на трассе маршрута, виды выполняемых работ. Зимовники и пункты отстоя судов, их основные характеристики.	Оценка современного состояния портовых и других береговых объектов на маршруте и их соответствия требованиям по развитию маршрута
4.	Флот и организация перевозок	Специализация и технико-эксплуатационные характеристики основных типов судов, работающих в настоящее время на анализируемом маршруте, их соответствие (с учетом требований международных конвенций) условиям маршрута по мореходности, безопасной и сохранной перевозке грузов, экологической безопасности, условиям приёма и обработки в портах и т.д. Организация перевозок (на морском участке; сквозные бесперевалочные перевозки или перевозки с перевалкой грузов в устьевых портах, участие несамоходного флота в перевозках на речном участке и т.д.).	Оценка соответствия эксплуатируемого флота реальным условиям маршрута на морском и речном участках, условиям обработки судов в портах и требованиям по обеспечению сохранной перевозки грузов. Соответствие флота условиям международных конвенций. Обоснование требований к флоту, работающему на маршруте.

№ этапа	Предмет исследования	Исходные параметры и содержание исследования	Конечный результат
5.	Правовые условия работы флота и международное сотрудничество на маршруте	Международно-правовой режим судоходства на отдельных участках маршрута; регулирование участия третьего флага в перевозках грузов на конкретных участках, двух- или многосторонние соглашения между заинтересованными странами о сотрудничестве на водном транспорте.	Оценка современных междуна-родно-правовых условий судо-ходства на отдельных участках, перспективы двух— и многосто-роннего сотрудничества заин-тересованных государств в развитии маршрута, роль в этом процессе международных орга-низаций.
6.	Грузовая база	Современные грузопотоки на исследуемых направ-лениях, их распределение по видам транспорта. Расчётная (гипотетическая) грузовая база маршрута по основной номенклатуре грузов с учетом конкурентоспособности водного транспорта на направлениях, где возможны альтернативные транспортные схемы.	Определение гипотетических грузо-потоков как основы прогно-зирования состава флота на маршруте и организации его работы.
7.	Комплексная технико-эконо-мическая и международно-правовая оценка и разра-ботка предложений по развитию маршрута	Обобщение результатов исследования предыдущих этапов и их комплексная оценка. Разработка предложений по развитию маршрута.	Комплекс предложений по развитию маршрута (береговая и флотская составляющие), связанные с этим затраты, рекомендации для за-интересованных сторон, проект двух- или многостороннего соглашения о сотрудничестве на маршруте.

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ

24. Мы приветствуем меры по содействию судоходству, перевозкам по внутренним водным путям и новым транспортным маршрутам, однако при этом следует учесть также все условия, касающиеся этих транспортных маршрутов, и в первую очередь технические и экономические условия, защиту окружающей среды и экологические последствия.
