



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/SC.3/2006/5/Add.1
9 October 2006

Original: RUSSIAN AND ENGLISH
RUSSIAN AND ENGLISH ONLY

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Пятидесятая сессия
Женева, 11-13 октября 2006 года
пункт 4 повестки дня

**ИЗУЧЕНИЕ ТЕКУЩЕГО ПОЛОЖЕНИЯ И ТЕНДЕНЦИЙ В ОБЛАСТИ ВНУТРЕННЕГО
ВОДНОГО ТРАНСПОРТА В СТРАНАХ-ЧЛЕНАХ**

Записка секретариата

Ниже приводится краткие двухгодичный доклад секретариата о текущей ситуации и тенденциях в развитии внутреннего судоходства в странах-членах, подготовленный на базе имеющейся информации.

I. РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВНУТРЕННЕГО СУДОХОДСТВА

1. Основным событием в развитии инфраструктуры европейского внутреннего судоходства в последние годы явилось введение в эксплуатацию так называемого «Магдебургского водного перекрёстка» в Германии. Этот крупномасштабный проект включает следующие гидротехнические сооружения: шлюз Ротензее (190 x 12,50м); судоподъёмник Ротензее (82 x 9.50 m); мост-канал на Среднегерманском канале (СГК) над Эльбой, параллельные шлюзы Хохенварте (СГК-канал Эльба Хафель, 190 x 12.50м) и шлюз Нигрип на канале, связывающем СГК с Эльбой (165 x 11.50м).

Австрия

2. Планируется осуществление двух проектов: «Единый план мероприятий инженерного характера на реке Дунай к востоку от Вены» и «План мероприятий инженерного характера на Дунае в долине Вахау».

3. Участок Дуная между Веной (электростанция Фрэденау) и австрийско-словацкой границей представляет из себя самое слабое звено реки Дунай на территории Австрии. Недостаточные или значительно изменяющиеся в течение года глубины подрывают надёжность и конкурентоспособность внутреннего судоходства. Риск аварий из-за низкой воды, а также длительные периоды ожидания, необходимость лихтеровки и перевалки на другие виды транспорта снижают рыночный потенциал судоходства по Дунаю в отношении определённых типов грузов и контрактов на перевозку. Устранение этого узкого места является поэтому основным пунктом австрийской транспортной политики. Этот проект был включён в Генеральный транспортный план Австрии 2002г. в качестве основного шага, направленного на развитие судоходства. Ввиду большой важности этого вопроса для развития Дунайского судоходства этот участок реки назван основным узким местом для судоходства и в рамках Европейского союза ссылка на него имеется в перечне приоритетных проектов транспортной инфраструктуры 2004г. (ТЕН).

4. Состояние судового хода в районе долины Вахау значительно лучше чем на участке к востоку от Вены, однако на расстоянии около 3-х километров (три переката) в этом районе наблюдаются недостаточные глубины в периоды низких вод.^{1/}

Беларусь

5. В порту Мозель построен перегрузочный комплекс для перевалки минеральных удобрений. В целях приведения в соответствие с классом Va Днепро-Бугского канала осуществляется реконструкция судоходных шлюзов. Достигнута договорённость между соответствующими ведомствами Беларуси, Польши и Украины о проведении экономических и экологических исследований по восстановлению водного соединения Днепр-Висла-Одер.

Бельгия

6. Осуществляется проект по модернизации водного пути Сена-Шельда путем его повышения с классов IV и Va до коасса Vb с приоритетом участку Дёлемонт-Гент. С этой целью будут построены три новых шлюза, подняты или вновь построены 11 мостов, а

^{1/} Источник: «Перечень проектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта на 2001-2013 г.г.», проект, основанный на информации от Европейской платформы администраций внутренних водных путей.

река Лис будет углублена на 1м. Планируется также обустроить 8 мест для стоянки судов с целью обеспечения одностороннего движения.

7. Другим осуществляемым в настоящее время проектом является обустройство водного пути Брюссель-Шельда от Виллебрука до Шельды (в районе морского шлюза Хинген), с тем чтобы сделать его доступным для плавания судов прибрежного плавания и судов внутреннего судоходства грузоподъемностью до 10 000 т. Для осуществления этого проекта потребуется строительство новой набережной от железнодорожного моста в районе Виллебрука до морского шлюза в Борнеме, а также строительство нового моста Бульварбрюг в районе Виллебрука. Необходимо будет также оборудовать место для разворота судов в районе Виллебрука.

8. На Альбертканале проводится подъем мостов до высоты в 9,10 м (пригодной для перевозки контейнеров в четыре ряда). Альбертканал является наиболее важным внутренним водным путём Фландрии с постоянно растущим объёмом грузоперевозок по нему. Проблема в том, что большинство мостов через Альбертканал не соответствует европейскому стандарту в 9,10 м, что необходимо для контейнерных перевозок в четыре ряда. С 1993г. были уже перестроены или перестраиваются в настоящее время 5 мостов. Тем не менее 35 мостов должны быть ещё перестроены.

9. Проводится модернизация Альбертканала с целью обеспечить плавание судов грузоподъемностью до 9.000 т. Необходимо устранить узкое место в районе между Вийнегемом и Антверпеном, где канал едва доступен для судов класса Va, в то время как весь остальной канал доступен для судов и толкаемых составов класса VIb. Кроме того, мосты на этом участке имеют наименьшую высоту пролета, иногда менее 7 м, что является стандартом для перевозки контейнеров лишь в три ряда. Устранение указанных выше препятствий позволит открыть Альбертканал для плавания более крупных и широких судов после чего его можно будет эксплуатировать на полную мощность на всём его протяжении. Проект предусматривает также расширение канала до минимальной ширины в 63 м.^{2/}

10. Продолжается строительство четвертого шлюза Ланайе на класс VIb в месте главного доступа на водные пути Нидерландов. .

Болгария

11. Будет проведено технико-экономическое обоснование проекта по улучшению судоходных условий на совместном болгарско-румынском участке реки Дунай (375 - 863 км) совместно двумя странами в 2006-2007г.г. Осуществляется строительство зимника на 39 дунайских судов. В 2000-2004г.г. были завершены стадии I и II строительства. Осуществляемая в настоящее время стадия III будет завершена в 2007г.

Венгрия

12. Осуществляется модернизация порта Дьер-Генью на Дунае (1792 км) с целью подключения его к сети автомобильных и железных дорог; работы по подключению к железнодорожной сети начнутся в 2006г.

^{2/} Источник: "Перечень проектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта на 2001-2013 г.г., проект, основанный на информации от Европейской платформы администраций внутренних водных путей.

13. В порту Чепель (Будапешт) проведена модернизация, что позволило достичь рекордного оборота контейнеров в 140 тыс. ДФЭ.

14. Проводится технико-экономическое обоснование улучшения судоходных условий на совместном венгерско-словацком участке Дуная между Палковичево и Мохач. Исследование должно быть завершено в 2007г. Работы по регулированию реки вдоль всего словацко-венгерского участка между 1811 и 1433 км предполагается начать в 2008г.

Германия

15. Транспортный план национального объединения №17 включает создание непрерывного водного пути для крупногабаритных самоходных судов (КСС) и толкаемых составов (ТС) с осадкой 2,80м и способных нести два яруса контейнеров. Часть этого плана, касающаяся т.н. «Магдебургского водного перекрестка» уже выполнена и объект вступил в эксплуатацию в 2003г.

16. Проводятся работы по улучшению судоходных условий на реке Майн. Целью является увеличение ширины судового хода до 40м и глубин до 2,90м. На участке от впадения в Рейн до Ашафенбурга (83,0км) глубина судового хода будет увеличена с 2,90м до 3.30м.

17. Ведется строительство параллельных шлюзовых камер на Мозеле в районе Фанкеля и Зелтингена с целью сокращения времени ожидания коммерческими и прогулочными судами.

18. Ведутся также работы по улучшению среднего Везера с целью приспособить его для плавания судов КСС с осадкой 2,50м. Планируется также построить два новых шлюза в районе Дервердена и Миндена с используемой длиной 140м.

19. Ведутся также работы по улучшению канала Дортмунд - Эмс (ДЭК). Южный участок ДЭК представляет из себя часть водного соединения между мегаполисами Ганновера, Магдебурга и Берлина. Осадка судов КСС и толкаемых составов будет увеличена до 2,80м.^{3/}

Литва

20. Завершено технико-экономическое обоснование комплексной организации пассажирских и грузовых перевозок на реке Неман и в Куршском заливе. Цель исследования – выработать рациональный подход к потребностям развития водного пути Клайпеда-Каунас.

Нидерланды

21. Проекты, находящиеся в стадии планирования:

- Разборка защитного шлюза в районе Зеебурга и повышение категории канала в этом районе до класса VIc;
- Строительство третьей камеры шлюза Беатрикс совместно с повышением

^{3/} Источник: “Перечень проектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта на 2001-2013 г.г., проект, основанный на информации от Европейской платформы администраций внутренних водных путей.

категории Лекканала до класса VIc;

- Обеспечение надежного судоходства на реке Ваал посредством дноуглубления и других мер;
- Повышение категории Твентеканала до класса Va;
- Повышение категории соединения Верт – Тернайен до класса Vb, путем повышения высоты под мостами до 9,10м между Вертом и Борном и повышения пропускной способности шлюзов;
- Улучшение доступа к порту Хертогенбош для судов класса IV;
- Улучшение доступа к порту Тилбург для судов класса IV;
- Строительство четвертой камеры шлюзов Тернайен (Бельгия) с целью повысить пропускную способность;
- Повышение категории водного соединения между западом и северо-западом Нидерландов до классов Va/Vb;
- Повышение категории реки Ийсель до класса Va;
- Строительство второго защитного шлюза Цвартслюз (класса Va) на водном пути Меппель – Рамспол с целью повышения пропускной способности;
- Повышение категории водного пути Заан до класса Va;
- Повышение категории водного пути Бюргемеестер Деленканаал Осс до класса Va;
- Замена трех устаревших шлюзов на водном пути Зюйд-Виллемсваарт и повышение его категории до класса IV;

22. Проекты в стадии реализации:

- Повышение категории водного пути Леммер – Дельфцийль до класса Va (первый этап);
- Повышение категории соединения между Ийсельмейером и Кампенем с тем, чтобы по нему могли плавать суда внутреннего судоходства класса Vb и суда река-море, относящиеся к категории 1;
- Повышение категории соединения между Амстердамом и Леммером до класса Vb;
- Повышение категории Твентеканала между Цутфеном и Эншеде до класса Va;
- Повышение категории Лекканала по обе стороны от шлюзов Беатрикс и строительство места отдыха для плавсостава;
- Повышение категории Западной Шельды согласно договору с Бельгией, включая подъем около 60 затонувших судов;
- Замена четырех шлюзов на водном пути Зюйд Виллесваарт и повышение его категории до класса III;
- Повышение категории водного пути Маас путем переоборудования двух мостов для перевозки контейнеров в 4 яруса (первый этап);

- Обновление защитных шлюзов Североморского канала в районе Иймундена с целью обеспечить повышенную защиту на случай подъема уровня морских вод;
- Строительство шлюза с двойной камерой на акведуке («навидукт») на водном пути Меркермеер – Ийсельмейер (Краберсгат);
- Строительство второго шлюза на реке Лит с целью повышения пропускной способности водного пути Мез;
- Замена старого шлюза (Хардерслюз) акведуком, способным принимать суда класса IV на водном пути Велювемеер – Волдервийд.^{4/}

Польша

23. Верховье Вислы длиной 92 км от Освенцима до Кракова, оборудованное шестью каскадами проходных плотин было открыто для судоходства в 2003 в качестве водного пути классов II - IV.

Республика Молдова

24. Ведется строительство первой очереди порта Джурджулешть (нефтяной терминал), которую предполагается ввести в эксплуатацию уже в 2006г.

Российская Федерация

25. Построена новая причальная стенка в Архангельском речном порту для переработки грузов мощностью 120 тыс. т.

26. Проведена модернизация перегрузочных мощностей в Усть-Донецком речном порту для перегрузки серы Астраханского газоконденсатного комплекса мощностью 1,4 млн. т и зерна мощностью 0,4 млн. т.

27. Осуществлен ввод в эксплуатацию терминала по перегрузке зерна в Азовском порту мощностью 1,2 млн. т.

28. Осуществлен ввод в эксплуатацию терминала «Юг Руси» в Ростовском речном порту по переработке зерна мощностью 0,8 млн. т.

29. Осуществлен ввод в эксплуатацию терминала по погрузке зерна мощностью 0,25 млн. т в порту Астрахань.

30. Ведется строительство второй (параллельной) нитки шлюза Кочетовского гидроузла на р. Дон. Ввод объекта в эксплуатацию с габаритами камеры шлюза (150 x 18 x 5 м) планируется в 2007 году.

31. В Азовском порту осуществлен ввод в эксплуатацию терминала по перегрузке зерна мощностью 0,45 млн. т. В 2006г. планируется также ввести в эксплуатацию контейнерный терминал мощностью 0,4 млн. т.

^{4/} Источник: “Перечень проектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта на 2001-2013 г.г., проект, основанный на информации от Европейской платформы администраций внутренних водных путей.

32. Проводится исследование о строительстве низконапорного гидроузла в районе Нижнего Новгорода на р. Волга.

33. Проводится исследование о строительстве второй (параллельной) нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла на реке Свирь, Волго-Балтийский водный путь.

34. Проводится исследование о строительстве в г. Ростов-на-Дону объездного железнодорожного пути в обход разводного железнодорожного моста через реку Дон, имеющего низкие габариты пролета и ограниченное время разводки.

Румыния

35. В 2006 – 2009 г.г. планируется осуществить проект по защите берегов Сулинского канала. В эти же сроки будет осуществлен также проект по оборудованию реки Дунай мерными постами и сигнализацией.

36. В 2005 г. завершена работа по подготовке технико-экономического обоснования и тендерного предложения в отношении первого этапа проекта по улучшению судоходных условий на реке Дунай, на участке Калараша – Браила (375 – 175 км) . Реализация проекта намечена на 2007 – 2009г.г.

37. Проект по приобретению оборудования и внедрению системы управления движением и информации на реке Дунай (РоРИС) планируется завершить в 2006г.

38. В 2006 – 2007г.г. будет проведено технико-экономическое обоснование по улучшению судоходных условий на совместном румынско-болгарском участке Дуная (863 – 375 км). Практическая реализация проекта намечена на 2009 – 2012г.г.

39. В 2006 – 2007г.г. будет проведено технико-экономическое обоснование проекта по укреплению берегов канала Дунай – Черное море и канала Поарта Альба – Навадори. Практическая реализация проекта намечена на 2007 – 2011г.г.

40. Ведется строительство терминала для барж в порту Констанца, окончание строительства намечено на 2007г.

Словакия

41. Проводится исследование о дальнейшем развитии реки Ваг от Комарно до Пиестаны.

Украина

42. Ведутся работы по восстановлению судоходных условий (первый этап) в гирле Быстрое, соединяющим Килийский рукав Дуная с Черным морем.

Франция

43. Проводится технико-экономическое обоснование водного соединения Сена – Север. Строительство соединения планируется начать в 2008г. а завершение предполагается в 2013г. ^{5/}

^{5/} Источник: Международный транспорт, 23-24 2006.

44. Осуществляется модернизация и улучшение доступа на р. Мозель во Франции. Эта река связывает восточную Францию с основными портами на Северном море через реку Рейн. Во Франции река Мозель, обустроенная для плавания крупных судов, имеет протяженность в 150 км от француско-германо-люксембургской границы до района Нанси через Метц. Ежегодный объем перевозок на этом участке достигает 700 000 т в верхнем течении и 10 млн т в нижнем течении, т.е. более 25% объема экспортно-импортных перевозок региона Лоррэн. Этот участок включает 12 судоходных плотин и 17 шлюзов. Плотины были построены между 1930 и 1970г.г., а шлюзы в период между 1960 и 1980г.г.. Общая стоимость реконструкции этих гидротехнических сооружений оценивается в 100 млн. евро, из которых 45 млн. Пойдут на шлюзы, а 55 млн. На плотины.^{6/}

Хорватия

45. В настоящее время осуществляются или уже завершены следующие проекты:

- В порту Сисак на реке Саве введён в эксплуатацию сухой док;
- В портах Вуковар и Илок на Дунае оборудованы пассажирские дебаркадеры;
- На Дунае вводится инфраструктура РИС с испытательным центром в капитании порта Вуковар;
- Новая причальная стенка введена в эксплуатацию в порту Вуковар;
- Осуществляется улучшение судоходных условий на реке Сава;
- Осуществляется обустройство водно-туристского центра на реке Сава в г. Сисак;
- Осуществляется строительство базовой портовой инфраструктуры в порту Славонский Брод на реке Сава;
- Осуществляется строительство портового терминала для навалочных грузов и других гидротехнических сооружений в порту Осиек на реке Драва;
- Строятся пассажирские дебаркадеры в Альмаш и Батина на Дунае;
- Проводятся исследования о строительстве новых грузовых терминалов в порту Вуковар для жидких, навалочных и генеральных грузов;
- Проводится работа по дальнейшему развитию РИС на реке Дунай, а также исследования по вопросу о введении РИС на реке Сава.

Чешская Республика

46. Проекты в стадии исследования:

- Осуществляется подготовка к приоритетному строительству с целью улучшения судоходных условий на критическом регулируемом участке реки Эльба от Усти над Лабем до чешско-германской государственной границы. При этом предполагается строительство новой судоходной ступени-шлюза в районе Дечина. Предполагаемое начало работ-2007г., а их завершение – 2010г.;

^{6/} Источник: “Перечень проектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта на 2001-2013 г.г., проект, основанный на информации от Европейской платформы администраций внутренних водных путей.

- Проводится подготовка к началу в 2006г. реконструкции стенки шлюзовой камеры на Эльбе между Мельником и Хвалетице;
- В ближайшее время начнутся работы по сооружению нового судоходного объекта в Пржелоуч в качестве предварительного условия для расширения водного пути Эльба до Пардубице;
- Готовится строительство порта Пардубице на реке Эльба;
- Готовится реконструкция шлюзовой камеры на реке Эльба на участке между Хвалетице и Пардубице;
- Готовится увеличение высоты под мостами на участке р. Эльба между Хвалетице и Пардубице;
- В ближайшее время начнётся строительство сервисного центра в порту Усти над Лабем;
- Готовится оборудование ряда мелких структур регионального значения с целью развития спортивного и прогулочного судоходства.

47. Осуществляемые в настоящее время проекты:

- В настоящее время осуществляется расширение судоходства по реке Эльба от Хвалетице до Пардубице. На этом 9-километровом участке проводится дноуглубление с целью обеспечения необходимых судоходных глубин. Ширина судового хода на этом участке будет увеличена с целью достижения предписанных параметров водного пути;
- Реконструкция стенок двух шлюзовых камер на Эльбе на участке Мельник-Хвалетице;
- Учреждение РИС на водном пути Эльба-Влтава;
- Оборудование ряда мелких структур регионального значения с целью развития спортивного и прогулочного судоходства.

48. Проекты завершённые в период с 2001г.:

- Реконструкция и модернизация трёх больших шлюзовых камер с размерами 150 x 22 м, и одной шлюзовой камеры меньших размеров на участке Мельник-Усти над Лабем. Это позволило унифицировать параметры водного пути Эльба на протяжении 70 км;
- Реконструкция ночной сигнализации на мостах через Эльбу;
- Реконструкция одной шлюзовой камеры в Праге на реке Влтава;
- Установка ряда противопаводковых конструкций и оборудования на водных путях и в портах;
- Оборудование ряда мелких структур регионального значения с целью развития спортивного и прогулочного судоходства;
- Строительство портовых стенок длиной около 350 м на реке Эльба в рамках модернизации портов;

- Реконструкция сервисно-бункеровочного пункта для судов в Дечине на реке Эльба.

II. ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ

49. В целом 2004 год оказался очень хорошим для мировой экономики. Темпы роста были весьма высоки, хотя резко возросшая в течении года цена на нефть и сивелировала циклический подъем. Основным характерным моментом экономического развития в 2005г. оставался контраст между слабым ростом в западной Европе и быстрым ростом в других основных регионах, включая центральную и восточную Европу и страны СНГ. В западной Европе слабый рост наблюдался в еврозоне и особенно в трех ее основных странах (Франция, Германия и Италия), хотя последствия этой слабости имели негативное воздействие также и на некоторые другие западно-европейские страны.^{7/}

Рейн

50. Несмотря на рост в 5% объема грузооборота в морских портах, объем перевозок на Рейне в 2005г снизился на 1%. Частично это объясняется длительным периодом низких вод осенью 2005 года. В то же время мелкий флот, обладающий большей гибкостью в отношении осадки, воспользовался сложившейся ситуацией, которая сопровождалась возросшими тарифами на перевозку.

Мозель

51. Из-за низкой воды на Рейне в течении второй половины 2005 года объем перевозок на Мозеле упал на 6 - 9% по сравнению с 2004 годом. Интенсивность движения оставалась однако стабильной, что привело к напряженной работе шлюзов. Объем перевозок по Мозелю в 2005 году составил 14 млн. т у шлюза Кобленц (14,9 млн. т в 2004г.), 8,9 млн. т у шлюза Апаш (9,7 млн. т в 2004г.) и 2,9 млн. т у шлюза Канзем, ведущего в реку Саар в Германии. Грузы в основном поступали с Рейна или предназначались для Рейна.

Дунай

52. Согласно позднейшей имеющейся статистике объем перевозок по Дунаю снизился в 2003г. на 14,4% по сравнению с 2002 годом, упав с 28,9 до 24,7 млн. т.

Германия

53. В 2005 году объем перевезенным по внутренним водным путям Германии грузов вырос лишь на 0.4%. В последний квартал года этот рост был в значительной степени подвержен влиянию неудовлетворительных в течение длительного времени условий судоходства, сложившихся на Рейне и Мозеле, что привело к ограничению эксплуатационных возможностей флота.^{8/} Необходимо при этом иметь в виду, что перевозки по Рейну представляют что-то около 85% всего объема перевозок в Германии. В первом квартале 2006 года объем грузов, перевезенных по немецким внутренним

^{7/} Источник: Экономический обзор для Европы, 2005, части 1 и 2.

^{8/} Источник: Market Observation for European Inland Navigation, 2005-II.

водным путям снизился на 1% ^{9/} по сравнению с соответствующим периодом предыдущего 2005 года.

54. Общий объем перевозок по внутренним водным путям в млн. т:

Год	2002	2003	2004	2005
Объем	231,7	220,0	235,9	236,8

55. Разбивка по флагам судов, которые участвовали в 2005 году в перевозке вышеупомянутого объема грузов является следующей: голландские (53,0%), немецкие (34,2%), бельгийские (7,0%), польские (1,3%), швейцарские (1,2%), австрийские (0,6%), чешские (0,5%), и т.д.

56. Основная часть грузов была перевезена в 2005 году на следующих внутренних водных путях (с учетом двойного счета при перевозке по нескольким ВВП): на Рейне (199,8 млн. т), на западно-германских каналах, напрямую связанных с Рейном (40,9 млн. т), на Среднегерманском канале (22,6 млн. т), на Эльбе (17,9 млн. т), на Дунае (10,9 млн. т), на Везере (8,5 млн. т) и на водных путях в районе Берлина (5,1 млн. т). ^{10/}

Российская Федерация

57. Объем переработки грузов портами внутреннего судоходства в 2005г. составил 170,6 млн.т, что на 5,1% меньше, чем в 2004г. причиной этого снижения явились чрезвычайно холодная зима 2004/2005г.г. вызвано в основном задержкой сквозного движения транспортного флота на отдельных участках Единой глубоководной сисъемы европейской части Российской Федерации от 5 до 15 суток из-за аномально холодной весны и глубокого промерзания водохранилищ Волжско-Камского каскада, а также уменьшением транспортировки нефтеналивных грузов. Удельный вес заграничных перевозок в общем объеме перевозок составил 27,0%.

Украина

58. 2001г. явился поворотным для понижательной тенденции в перевозке грузов по внутренним водным путям Украины, начиная с 1989г., когда было перевезено рекордное количество грузов объемом 67,4 млн. тонн.

Перевозка грузов по внутренним водным путям в млн. тонн: ^{11/}

Год	1989	1990	1995	2000	2001	2004
Объем	67,4	65,7	12,8	8,3	7,0	11,9

59. Рост объема перевозок по-видимому сохранился и в 2005/2006 годах. По результатам первых трёх месяцев 2006г. был зарегистрирован рост объема перевозок в 6,7% по сравнению с соответствующим периодом 2005г.

^{9/} Источник: www.destatis.de.

^{10/} Source: Statistical Yearbook 2006.

^{11/} Source: Государственный комитет по статистике Украины (www.ukrstat.gov.ua).

60. В основных портах внутреннего судоходства в 2005 г. были зарегистрированы следующие объёмы грузообработки:

- Измаил (Дунай) – 6 653,3 тыс.тонн;
- Рени (Дунай) – 2 960,3 тыс.тонн;
- Запорожье (Днепр) – 2 636,2 тыс. тонн;
- Днепропетровск (Днепр) – 2 376,8 тыс.тонн; и
- Днепродзержинск (Днепр) – 1 205,1тыс. тонн.

61. Доля международных перевозок в объёме всех грузов, перевезенных двумя основными национальными перевозчиками внутреннего судоходства («Укрречфлот» и Украинское дунайское пароходство) является наиболее значительной и составила в 2005 году и в первой половине 2006 года около 80%.

Франция

62. 2005 год оказался прекрасным для французского внутреннего судоходства. Несмотря на необычно низкие уровни воды на Рейне и Мозеле, производительность перевозки грузов, зарегистрированная в этом году, составила 7,85 млрд. ткм, представляет рост на 7,4% по сравнению с 2004 годом, в котором в свою очередь наблюдался рост в 6,2% по сравнению с предыдущим 2003-м годом. ^{12/}

Чешская Республика

63. В последние годы в Чешской Республике наблюдалась следующая понижительная тенденция в объёме ввозимых, вывозимых и перевозимых по внутренним водным путям внутри страны грузов (в тысячах т). ^{13/}

Годы	1995	2000	2001	2002	2003	2004
Импорт	438,8	482,3	481,5	384,8	239,6	299,4
Экспорт	1 181,7	621,6	517,5	417,5	374,6	253,8
Внутри страны	2 770,5	635,3	750,4	760,3	558,0	619,4
Всего	4 391,0	1 739,2	1 749,4	1 562,6	1 172,2	1 172,6

Швейцария

64. 2005г. явился довольно трудным для швейцарских перевозчиков. При этом первый квартал 2006г. оказался также неудовлетворительным. В первые три месяца 2006г. наблюдалось снижение на 10% перевозок контейнеров и на 13,5% перевозок нефти и нефтепродуктов по сравнению с тем же периодом 2005г. Основными факторами данного явления стали высокая стоимость бункеровки и многомесячные и беспрецедентные периоды низкой воды, нанёвшие ущерб судоходству.

^{12/} Источник: Международный транспорт, 0-10 2006.

^{13/} Источник: Transport Yearbook 2004.